

15/05 /2019 RE= 22774,22775  
22777, 22778 y  
22779.



**Abalos arquitectos**  
LABORATORIO DE TÉCNICAS Y PAISAJES CONTEMPORÁNEOS

**MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE DESARROLLO DE SISTEMAS GENERALES E  
INFRAESTRUCTURAS Y DE REFORMA INTERIOR PERI Nº 3 "FERROCARRIL"**

**DOCUMENTO REFUNDIDO APROBACIÓN DEFINITIVA MAYO 2019**

**BLOQUE 1.- MEMORIA**

**BLOQUE 2.- NORMAS URBANÍSTICAS**

**BLOQUE 3.- PLANOS**

**BLOQUE 4.- GESTIÓN, SISTEMAS DE ACTUACIÓN Y PLAN DE ETAPAS**

**BLOQUE 5.- MEMORIA DE VIABILIDAD ECONÓMICA, INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA Y  
ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO DE LA MODIFICACIÓN**

**BLOQUE 6.- PLANOS INSTALACIONES Y SERVICIOS**

**DILIGENCIA:**

Para hacer constar que este documento  
ha sido aprobado definitivamente por el  
Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión  
celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

**MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE DESARROLLO DE SISTEMAS GENERALES E  
INFRAESTRUCTURAS Y DE REFORMA INTERIOR PERI Nº 3 "FERROCARRIL"**

**DOCUMENTO REFUNDIDO APROBACIÓN DEFINITIVA MAYO 2019**

**DILIGENCIA:**

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

**BLOQUE 1.- MEMORIA**

**1.- ANTECEDENTES**

**2.- DESCRIPCIÓN DE LA OREDENACIÓN**

2.1.- Residencial

2.2.- Trazado Urbano

2.3.- Ordenación Dotacional

2.4.- Sistema General de Ferrocarril (SGF) y Sistema General de Integración (SGI)

**3.- JUSTIFICACIÓN DE LAS MODIFICACIONES**

3.1.- Ámbito

3.2.- Superficies generales: CUMPLIMIENTO DE NORMATIVA DE LA LOTUR Y PGM

3.3- Residencial

3.4.- Resumen de parámetros y modificaciones

**4.- ÁMBITO**

**5.- CARÁCTER DEL DOCUMENTO**

**ANEXO: CUADROS DE CARACTERÍSTICAS**

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

**1.- ANTECEDENTES**

17 MAYO 2019

Con fecha 23 de Octubre 2012, la sociedad LIF 2002 firmó contrato con Ábalos Arquitectos LT~~PC~~ para la realización del trabajo de "Modificación del PLAN ESPECIAL DE DESARROLLO DE SISTEMAS GENERALES E INFRAESTRUCTURAS Y DE REFORMA INTERIOR Nº3 "FERROCARRIL" DE LOGROÑO".

Este trabajo se dividía en tres fases: una primera, fase 1, de "Diagnóstico y Propuesta" cuyo objeto era detectar con mayor precisión cuáles son los aspectos del plan aprobado en 2009 sobre los que se debe incidir y donde ya se anunciaba la necesidad de ocupar terrenos exteriores. Esta primera fase se entregó el 23 de Diciembre de 2012.

La fase 2, motivo de este documento, consiste en la redacción de las modificaciones realizadas en la ordenación y la justificación escrita y gráfica de las soluciones adoptadas.

La fase 3 consistirá en el Documento Refundido del Plan Especial de Desarrollo de Sistemas Generales e Infraestructuras y de Reforma Interior nº 3 "Ferrocarril".

Como referencia para la elaboración de este documento se han tomado los siguientes documentos:

- "Plan Especial de desarrollo de sistemas generales e infraestructuras y de reforma interior nº3 "Ferrocarril". Ábalos&Herreros arquitectos. Aprobación definitiva 7 mayo 2009 (BOR 22 mayo 2009).
- "Fase 1: Documento de Diagnóstico y Propuestas. Modificación del plan especial de desarrollo de Sistemas Generales e Infraestructuras y de Reforma Interior PERI nº3 "Ferrocarril". Ábalos Arquitectos LT~~PC~~ S.L., LIF2002. Diciembre 2012.
- "Informe sobre el Documento nº1 Diagnóstico y Propuestas del proyecto de reajuste de alineaciones y volúmenes del P.E.R.I. nº3 "Ferrocarril". LIF22002. Julio 2013.
- "Modificación puntual del Plan General Municipal para ampliar el ámbito del P.E.R.I. Nº3 "Ferrocarril". Ayuntamiento de Logroño (Dirección General de Urbanismo). Aprobación definitiva 7 noviembre 2013 (BOR 20 noviembre 2013).

El Plan Especial "Ferrocarril" aprobado en 2009 se encuentra en ejecución, siendo los proyectos aprobados los siguientes:

- PROYECTO Y OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN LA CIUDAD DE LOGROÑO, FASE 1\*
  - Adenda al Contrato Marco de 10 de febrero de 2004, para la financiación y encomienda a ADIF de la ejecución y dirección de las obras correspondientes al PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN LA CIUDAD DE LOGROÑO, FASE 1  
5 de junio 2009
  - Fecha de aprobación de proyecto (ADIF) 9 junio 2009
  - Concesión administrativa (ADIF-Ayt Logroño) 9 octubre 2014

\*DETALLE OBRAS DE URBANIZACIÓN EJECUTADAS

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

TRAMO 1 URBANIZACIÓN DE LA ROTONDA DEL CRUCE LOBETE/COLÓN Y PROLONGACIÓN DE COLÓN HASTA EL ACCESO A LA NUEVA ESTACIÓN DE TREN

17 MAYO 2019

TRAMO 2 URBANIZACIÓN DE LA CONEXIÓN DE LA CALLE MAESTRO LOPE TOLEDO CON JUAN BOSCÁN

Secretaría General.

TRAMO 3 URBANIZACIÓN DE LA ROTONDA DEL CRUCE LOBETE/ELISEO PINEDO

TRAMO 4 URBANIZACIÓN DE LA CONEXIÓN DE ELISEO PINEDO CON PEDREGALES Y

TRAMO DE MIGUEL DELIBES HASTA JUNA BOSCÁN

TRAMO 5 URBANIZACIÓN DEL PARQUE DEL SOTERRAMIENTO ENTRE LAS CALLES PIQUERAS Y JUAN BOSCÁN

TRAMO 6 URBANIZACIÓN DEL PARQUE DEL SOTERRAMIENTO ENTRE JUAN BOSCÁN Y COLÓN

TRAMO 7 URBANIZACIÓN CALLE MIGUEL DELIBES ENTRE JUAN BOSCÁN Y GUSTAVO ADOLFO BÉCQUER Y CONEXIÓN CON COLÓN

- PROYECTO Y OBRAS DE URBANIZACIÓN CALLE PIQUERAS-PIQUETE (Tramo 8)
  - Convenio de colaboración entre el EXCMO Ayuntamiento de Logroño y Logroño Integración del Ferrocarril 2002, SA para la ejecución de obras en la calle Piqueras-Piquete  
6 agosto 2014
  - Fecha de aprobación de proyecto (Ayt Logroño) 1 octubre 2014
  
- PROYECTO Y OBRA DE LA FUTURA ESTACIÓN DE AUTOBUSES, CÚPULA, PARQUE SOBRE ESTACIÓN DE AUTOBUSES Y PARQUE OESTE (Tramo 11)
  - Convenio de colaboración entre el EXCMO Ayuntamiento de Logroño y Logroño Integración del Ferrocarril 2002, SA para la ejecución de las obras de la futura estación de autobuses, cúpula, parque sobre Estación de Autobuses y parque oeste 8 de junio 2016
  - Fecha de aprobación de proyecto (Ayt Logroño) 10 octubre 2015
  - En ejecución (LIF2002)
  
- PROYECTO DE URBANIZACIÓN DE LA GLORIETA DE VARA DE REY (Tramo 9)
  - Convenio de colaboración entre el EXCMO Ayuntamiento de Logroño y Logroño Integración del Ferrocarril 2002, SA para la contratación de servicios relativos al proyecto de trazado del paso inferior existente en la calle Duques de Najera-Lobete de Logroño 28 abril 2017
  - Pendiente de aprobación municipal

**Esta actuación se enmarca dentro de los compromisos adquiridos en el Convenio General de 25 de Julio de 2002 (BOE 30 mayo 2003).**

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

Si bien el P.E.R.I. nº3 "Ferrocarril" fue aprobado en 2009 (BOR 22 mayo 2009) y sienta las bases para la ordenación de todo el ámbito abarcado por él, es inevitable y necesario que con la elaboración de los proyectos se propongan y salgan a la luz ciertos reajustes.

Por una parte, las alineaciones propuestas en el Plan de 2009 se ven sujetas a ligeros cambios debido a razones técnicas en los proyectos ferroviarios y de urbanización ya mencionados, aprobados y ejecutados.

Hay que tener en cuenta que los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, así como aquellos que deban ocuparse para tal finalidad, de acuerdo con los estudios informativos aprobados definitivamente, como sistema general ferroviario o equivalente, de titularidad estatal, y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias, según el artículo 7 de la Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, BOE de 30 de septiembre de 2015.

Por otra parte distintos estudios sobre el futuro tráfico en la zona indican la necesidad de introducir modificaciones en los trazados originales. Además el Ayuntamiento de Logroño ha aprobado la ampliación del ámbito del PERI completando un área inicialmente contemplada pero no incluida en el ámbito. Debido al carácter comprensivo del plan, cada variación en un aspecto del mismo influye directamente en muchos otros. De ahí que esto constituya un motivo de modificación del Plan Especial de 2009.

Este estudio de modificación del plan también constituye una buena oportunidad para recoger ideas y sugerencias surgidas a posteriori de la publicación del mismo por lo que se considera necesario aprovechar la oportunidad de mejorar varios aspectos de importancia. Gran parte de los esfuerzos se vuelcan en tratar de mejorar la definición de las tipologías edificatorias y por medio de ello mejorar la relación de todo el proyecto urbano con el tejido de ciudad consolidada. Dada la influencia del proyecto dentro de la ciudad es de interés general que intervención y ciudad existente se articulen de una manera válida evitando que funcionen como dos realidades distintas.

Para lograr esta mejor articulación de proyecto y ciudad se consideró necesaria la supresión de algunas parcelas residenciales y por tanto la reasignación de su aprovechamiento urbanístico en otras parcelas.

Este factor y la revisión de la edificación en la zona oeste llevaron a considerar la ampliación del límite abarcado por el Plan Especial en el entorno de la calle Vara del Rey y proceder a un ajuste de los volúmenes que evitase puntuales disgregaciones volumétricas entre la ciudad futura y la existente.

Finalmente, el Ayuntamiento de Logroño aprobó definitivamente el 7 de noviembre 2013 (BOR 20 noviembre 2013) esa expansión del Plan Especial lo que ayudó a articular de una forma más natural el encuentro de la trama urbana de Logroño y el proyecto. Si bien aumentar el ámbito del Plan Especial (en 11.576 m<sup>2</sup>) conllevaba un aumento del aprovechamiento urbanístico (6.960 m<sup>2</sup>t), la regularización de esa zona como parte del Plan permitía articular la edificación de una manera coherente y controlada y recoger edificabilidad de las parcelas suprimidas que, debido a las condiciones urbanas y de la situación de las vías de ferrocarril, tenían una difícil reubicación en las condiciones anteriores.

**DILIGENCIA:**

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General

Por otra parte la entrada en vigor de la Orden VIV/561/2010 de 1 de febrero por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados (BOE 11 de marzo de 2010) y el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana (BOE 31 de octubre de 2015) ha requerido la incorporación de nuevos requerimientos técnicos y documentales en el relación a las modificaciones planteadas (ampliación de secciones de viales con la consiguiente reducción de zonas verdes, en todo caso siempre se mantiene el espacio público) .

En definitiva, una multiplicidad de necesidades hace aconsejable redactar la presente modificación.

Aunque se trata de una Modificación Puntual (en el punto 3 se concreta el alcance específico de la Modificación) se presenta en formato refundido los cuadros de superficies, las normas urbanísticas, los planos y el estudio económico financiero, para facilitar la lectura global y su interpretación.

Los planos de gestión se han editado de forma separada para facilitar también su manejo y comprensión.

## **2.- DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN**

### **2.1.-Residencial**

Como ya se hizo en el documento de Fase 1, se consideran tres zonas dentro del ámbito:

#### **ZONA OESTE**

Una vez aprobada la ampliación del límite del P.E.R.I. hacia el sur en esta zona Oeste, se favoreció la reestructuración de la misma y ha sido una pieza clave en la articulación lógica del resto del proyecto.

Las dos parcelas que existían en 2009 en esta zona presentaba problemas de volumetría excesiva al estar en continuidad directa con la zona del ensanche burgués en el área de confluencia de Duques del Nájera con Vara del Rey. Gracias a la regularización de los solares situados al sur de esta parcela se pudo plantear, como se indicaba en el informe de la fase 1, un edificio parcialmente simétrico de tal modo que funcionaran los dos en conjunto como una "Puerta Dual" que atendiese a la continuidad visual y espacial urbana.

Las parcelas P1 y P2 han sufrido una modificación tanto en su superficie como en su volumetría. Dicho cambio se ha producido en el transcurso de Abril del 2015 hasta Diciembre del 2016. Dichos cambios producidos en las edificaciones de la parcela, siempre han intentado seguir las normas arquitectónicas de proyecto y crear una puerta de acceso hacia el parque y las estaciones de trenes y ferrocarriles. Los cambios producidos se deben principalmente a crear un mejor impacto de soleamiento sobre las manzanas colindantes. Para ello en Noviembre del 2016 se realizó un exhaustivo estudio de soleamiento e impacto medioambiental, dando como conclusión que la nueva propuesta arquitectónica creaba una menor proyección de sombras de forma significativa sobre las parcelas y edificaciones colindantes.

Se consigue así, además, la continuidad del espacio público que se va "fundiendo" con el resto de la ciudad de una manera más controlada y progresiva.

La ampliación del Plan en esta zona suroeste introduce tres parcelas más de residencial (actuales P3, P4, P5) que ayudan a coser la actuación con la trama de la ciudad y a equilibrar el aprovechamiento urbanístico

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

del P.E.R.I. No en vano, en esta zona se pasa de tener originalmente dos parcelas de uso residencial a cinco parcelas que suman 43.806 m<sup>2</sup>t.

Además, se introduce la clasificación de suelo "Libre Privado" generándose así parcelas residenciales con zonas privadas (P4, P5 en esta zona suroeste) que antes no se contemplaban.

17 MAYO 2019

Secretaría General

#### ZONA CENTRO

Si bien en el informe de la Fase 1 de esta modificación del Plan Especial se hacía una observación sobre la posibilidad de aumentar el tamaño de las torres centrales para absorber reajustes de edificabilidad, la ampliación del P.E.R.I. en la zona suroeste hizo innecesaria esa consideración y por lo tanto los cambios en esta zona centro no han sido más significativos que el ligero giro de alguna de las torres para evitar cerrar las visuales desde la Avenida de Colón y responder mejor a criterios de orientación.

#### ZONA ESTE

Esta zona también concentra la otra parte de los cambios realizados en la reordenación residencial. Para empezar, las parcelas residenciales 10 y 12 del Plan de 2009 se han eliminado, lo que obligó a la transferencia de edificabilidad a otras parcelas del Plan.

Por otra parte las parcelas 8 y 9 se unificaron dando lugar a una parcela única que funcionase mejor en el contexto urbano y paisajístico creado con el soterramiento de la Estación.

Y por último, se redefinió la volumetría y la ocupación en planta de la antigua parcela 11 que planteaba problemas por su excesiva densidad en el planeamiento original.

Para estas últimas parcelas se optó, de entre varias propuestas desarrolladas en la fase preliminar y discutidas con todos los agentes participantes de la sociedad LIF2002, por una tipología de edificios atarazados que disminuyen su volumen hacia el centro del parque. De este modo la percepción de estos edificios desde el parque, con una altura menor, es distinta que desde la calle Lobete donde los edificios alcanzan tres plantas más. Además de funcionar como una tipología continua que da coherencia a la resolución del frente norte, albergan una edificabilidad controlada que compensa el exceso de la anterior P11 y la edificabilidad menor de las antiguas P8 y 9.

#### **2.2.- Trazado Urbano.**

Si bien el viaria conserva su estructura con respecto a la planificación de 2009, como se explicaba anteriormente, el trazado urbano es objeto de modificaciones a lo largo del proceso de construcción de la estación de tren, bien por motivos constructivos en obra, bien por posteriores estudios del tráfico en la zona que recomendaban el rediseño de varios trazados y cruces para adecuarlos a la situación real que soportarían.

Por un lado, los proyectos que se detallan en el apartado Antecedentes definen de modo más concreto los cruces de José María de Toledo con Lobete y con Piquete (donde finalmente se decide prescindir del cruce con glorieta como estaba previsto) y de la glorieta de Duques de Nájera con Vara de Rey.

Se introducen cruces con glorieta para una mejor regulación del tráfico en las calles Eliseo Pinedo López y Colón en sus encuentros con Lobete y Miguel Delibes y Lobete y Piquete respectivamente, así como una

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

prescripción  
7 MAYO 2019

Secretaría General.

nueva glorieta en el cruce de las calles Belchite, Pino y Amorena y Duques de Nájera por prescripción municipal.

Por otro lado, se concreta la definición de las aceras y medianas y se definen los paramentos de superficie, ya que juegan un papel fundamental en la cuantía de aparcamiento público. En el documento de 2009, este último hecho no se reflejaba y supone una mejora sustancial del espacio público del proyecto.

Además, se simplifica considerablemente la entrada y salida del aparcamiento público soterrado bajo la calle Miguel Delibes.

Otro aspecto relevante es que se prevé espacio en superficie para dársenas de autobuses urbanos en ambos sentidos en la calle Miguel Delibes con Hermanos Hircio.

Además, se diseña la acera de la manzana de la futura estación de autobuses con la previsión de los carriles de entrada y salida de los vehículos, que son un elemento de peso en la composición de los viales.

Tal como se comenta más arriba, la entrada en vigor de la Orden VIV/561/2010 de 1 de febrero por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados (BOE 11 de marzo de 2010) ha requerido la incorporación de nuevos requerimientos técnicos en el relación a las modificaciones planteadas. Concretamente se ha incrementado la sección de aceras y calzadas tanto en los proyectos y obras ejecutadas como en los proyectos redactados y en ejecución para dar cumplimiento a los estándares establecidos en dicha normativa. Esto ha significado un aumento del ancho de los viales de Lobete y Miguel Delibes y el consiguiente estrechamiento de la franja del parque que se desarrolla entre ambos viales paralelos. En todo caso los ajustes planteados no han supuesto detrimento de espacios libres públicos (ajustes de superficies destinadas a parque, zonas de recreo y expansión y viario).

### **2.3.- Ordenación Dotacional**

Si bien la Ordenación Dotacional no está sujeta a muchos cambios desde el documento de 2009, se deben notar dos aspectos.

Por un lado, la parcela P13 se ajustaba exactamente a la forma del edificio que albergaba. Sin embargo, de la construcción de la parte Este del parque se extrae la experiencia de que seguramente ese edificio esté sujeto a pequeñas modificaciones por lo que se decide que es más práctico asignar una parcela más genérica que permita absorber esos pequeños movimientos.

Por otro lado, la zona ocupada por la anterior P10 de uso Residencial pasa a formar parte de la red dotacional pasando a dar servicio directo al parque (P14). Se mantiene la parcela dotacional P15, que se plantea como ampliación de la dotación correspondiente al Centro de Menores Valvanera.

Por último, la parcela de la estación de autobuses se reajusta a las dimensiones finales de la misma según proyecto de Estación de Autobuses aprobado por el Ayuntamiento de Logroño en Pleno Municipal de 16 de octubre de 2015.

### **2.4.- Sistema General de Ferrocarril (SGF) y Sistema General de Integración (SGI)**

Desde el plan aprobado en 2009 también se reflejan cambios menores en las parcelas correspondientes al SGF lo que obliga a reflejarlos en este documento de modificación.



DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión de justificación.

17 MAYO 2019

Secretaria General.

Por un lado, se realizan reajustes en el trazado del cajón de ferrocarril por razones de justificación técnica, que difieren de lo inicialmente reflejado en el documento de 2009 por lo que cambia la fisonomía de las parcelas de SGF y de aparcamiento público en "cota andenes". En relación a las denominadas Fase 2 y Fase 3 de la Integración del ferrocarril es importante señalar que debido a la fecha de redacción de los proyectos (Proyecto Constructivo Fase 2: Junio 2011, Proyecto Básico Fase 3: Noviembre 2009) es necesario proceder a su revisión técnica dado el tiempo transcurrido, y que puede ser necesario en el futuro adaptar el planeamiento a los nuevos proyectos ferroviarios, si es el caso, así como ajustar los importes económicos que se deriven de las modificaciones que se introduzcan.

Por otro lado, de acuerdo con las instrucciones derivadas del Consejo de Administración de LIF2002 de 18 de Octubre de 2012, y como refleja el documento de Informe de LIF2002 de 1 de Julio de 2013, se modifica el criterio de delimitación de la anterior parcela P51, excluyendo la losa del túnel y siendo considerada por tanto a caras interiores de muros.

Con el fin de garantizar que el uso de las estructuras de integración (las losas y los muros que dan soporte de la nueva urbanización sobre el trazado ferroviario) queden perfectamente diferenciadas del uso de la obra ferroviaria se procede a denominarlo como Sistema General de Integración siguiendo las instrucciones derivadas del Consejo de Administración de LIF2002 de 18 de Octubre de 2012. Se trata de desdoblar en parcelas superpuestas los dos usos que corresponden a tipologías infraestructurales diferentes (uso de integración y uso ferroviario) antes subsumidas en un único uso SGF (anterior parcela P51). **Esta necesidad motiva la inclusión de una nueva cota de calificación -cota Integración- dentro del sistema tridimensional que establece el presente Plan Especial.**

En relación al SGF se recoge en las NNUU los condicionantes derivados de la legislación sectorial ferroviaria (Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, BOE 30 de septiembre de 2015).

**3.- JUSTIFICACIÓN DE LAS MODIFICACIONES.**

**3.1.- Ámbito**

Como se ha comentado antes, existía desde hacía tiempo la voluntad de ampliar el ámbito recogido por el P.E.R.I. en el entorno de la calle Vara del Rey y durante el proceso siempre se habían diseñado propuestas de ordenación para esa zona. Estas propuestas carecían de valor dado que quedaban fuera de los límites del Plan y por lo tanto no estaban comprendidas dentro de las competencias de actuación del mismo, pero señalaban la necesidad de retomar el diseño de este área cuando fuese factible.

Por lo tanto, el ámbito se amplía en esa zona incorporando los siguientes espacios:

- Parte de la zona verde de la plaza de México. Coincide con la obtenida en ejecución del estudio de detalle de Gral. Vara de Rey nº77 (A)
- Una pequeña parcela que quedó como sobrante de la expropiación del ferrocarril, entre éste y la plaza de México (B). Referencia catastral 5607104.
- La antigua Unidad de ejecución P.11.2. con proyecto de reparcelación aprobado definitivamente en mayo de 1996 (Expte 1995/244) que corresponde a los terrenos utilizados para la estación provisional. Se distingue entre la zona verde (C) y las

**DILIGENCIA:**

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

parcelas (D), que son las siguientes:

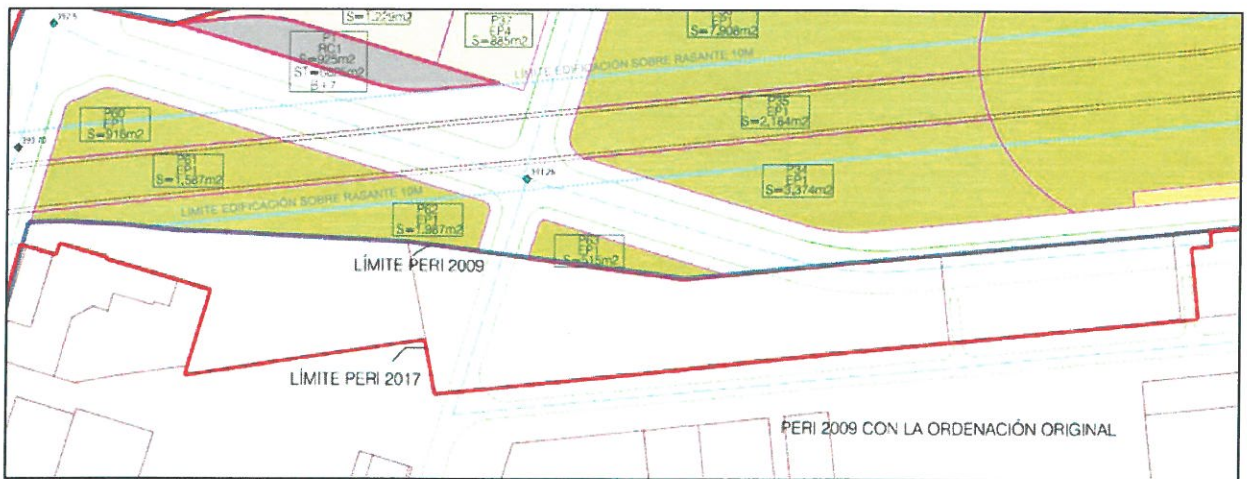
- Marqués de Larios nº1, referencia catastral 5808902
- Marqués de Larios nº3, referencia catastral 5808901
- Marqués de Larios nº5, referencia catastral 5808905

Todas ellas son solares sin edificar.

- Parcela del centro de formación profesional de la Comunidad Autónoma (Antiguo Instituto Nacional de Empleo), en Marqués de Larios nº7, referencia catastral 5808903 (E).

- Espacio público correspondiente al antiguo paso inferior que comunicaba con la plaza de Europa (F).

Es decir, la totalidad de terrenos de la franja de Cascajos entre Hermanos Hircio, Marqués de Larios y Gustavo Adolfo Bécquer, excluida la subestación transformadora de energía eléctrica de Iberdrola.



Plano de la ampliación del ámbito



Plano de propiedad del suelo ampliación

Parcela	Id	Superficie m2	Referencia Catastral	Titular
Plaza México (parte)	A	3.049	Espacio público	Ayuntamiento Logroño
Parcela Sobrante Expropiación Ferrocarril	B	420	5607104WN4050N0001QR	Particular

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

Zona verde U.E. P.11.2	C	1.462	Espacio público	Ayuntamiento Logroño 17 MAYO 2019
Parcelas resultantes U.E. p.11.2	D	4.291	5808901WN4050N0001KR	Secretaría General.
			5808902WN4050N0001RR	Ayuntamiento Logroño
			5808905WN4050N0001IR	
Centro de formación	E	2.154	5808903WN4050N0001DR	C. Autónoma La Rioja
Paso inferior	F	200	Espacio público	Ayuntamiento Logroño

Cuadro de propiedad del suelo ampliación

En relación a la ampliación y medición del P.E.R.I. se debe notar que se localizan diferencias entre lo expresado en el documento "MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN GENERAL PARA AMPLIAR EL ÁMBITO DEL P.E.R.I. Nº3 "FERROCARRIL"" aprobado con fecha de 7 de noviembre de 2013 (BOR 20 noviembre 2013) que establece la superficie de ampliación del Plan Especial y su extensión final y lo obtenido mediante el trabajo de medición para la redacción de este documento.

Dicho informe fijaba la superficie final del P.E.R.I. en 225.223 m<sup>2</sup> y las múltiples mediciones realizadas sobre la nueva cartografía municipal (ETTRS 89) arrojan un valor de 225.231 m<sup>2</sup> lo que supone una diferencia de 11 m<sup>2</sup>. Dada la magnitud de la diferencia (0.005%) y que distintos datos se ajustan a esta medición (225.231 m<sup>2</sup>), se asumirá este valor como válido en este documento, tanto en memorias como en datos de cálculo. La superficie del P.E.R.I. se amplía en 11.576 m<sup>2</sup>.

Por tanto la superficie del PERI se amplía en 11.576 m<sup>2</sup>, en lugar de los 11.581 m<sup>2</sup> señalados en la modificación del PGM de Logroño en 2013.

La zona a incorporar al P.E.R.I. corresponde a suelo urbano no consolidado.

Parcela	Id	Superficie m2	Referencia Catastral	Titular
Plaza México (parte)	A	3.049	Espacio público	Ayuntamiento Logroño
Parcela Sobrante Expropiación Ferrocarril	B	420	5607104WN4050N0001QR	Particular
Zona verde U.E. P.11.2	C	1.462	Espacio público	Ayuntamiento Logroño
	D	4.291	5808901WN4050N0001KR	

**DILIGENCIA:**

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

Parcelas resultantes U.E. p.11.2			5808902WN4050N0001RR	Ayuntamiento Logroño
			5808905WN4050N0001IR	Secretaría General.
Centro de formación	E	2.154	5808903WN4050N0001DR	C. Autónoma La Rioja
Paso inferior	F	200	Espacio público	Ayuntamiento Logroño
Parcela segregada ADIF I	G	7.835	5909903WN4050N0001PR	ADIF
Parcela segregada ADIF II	H	7.824	5909902WN4050N0001QR	ADIF
Parcela ADIF	I	183.861	5909901WN4050N0001GR	ADIF
VIALES		14.135	Espacio público	Ayuntamiento Logroño
<b>TOTAL SUPERFICIE</b>		<b>225.231</b>		

Cuadro de propiedad del suelo total del ámbito

**3.2.- Superficies generales: CUMPLIMIENTO DE NORMATIVA DE LA LOTUR Y PGM**

La presente Modificación cumple con los artículos 77 de la Ley 5/2006 LOTUR ya que contiene las determinaciones necesarias para el desarrollo de los correspondientes instrumentos de ordenación, y, en su defecto, las propias de su naturaleza y finalidad, debidamente justificadas y desarrolladas en los estudios, planos y normas correspondientes. Concretamente, según el artículo 77, contiene las previstas para los planes parciales, la delimitación de las unidades de ejecución que se han considerado necesarias, el aprovechamiento medio del área y la fijación de plazos y elección del sistema de actuación para su desarrollo.

Los parámetros del PERI nº3 Ferrocarril del PGM establecidos en el art. 3.8.4 de sus NNUU son los siguientes:

*Artº 3.8.4. Plan especial de reforma interior nº 3 "Ferrocarril".*

*Se propone la redacción del Plan con la finalidad de definir el destino de los terrenos que estuvieron ocupados por el ferrocarril y la plataforma de la estación tras el soterramiento de la línea actual. Los objetivos a conseguir son los siguientes:*

- *Recuperar la continuidad del tejido urbano afectado por la existencia de la vía férrea.*
- *Asegurar la conexión entre la nueva estación intermodal y la ciudad desde el punto de vista peatonal, rodado y del transporte público, conformando una nueva centralidad para la*

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

ciudad, asegurando que el nuevo sistema viario y de transportes fortalezca la definición de la estrategia planteada.

- Aprovechar la capacidad del suelo vacante como elemento continuo. Generar una estructura urbana que contemple una posible ampliación de la ciudad hacia el sur en el futuro y a lo largo de las áreas en el entorno de la actuación.
- Establecer zonas libres, aparcamientos y otras dotaciones en función de la demanda de su entorno inmediato.
- Implantación de asentamientos residenciales en la plataforma, en la medida en que lo exija la continuidad del tejido urbano.
- Mejorar los espacios de circulación peatonal y ciclista.
- Maximización de los espacios edificables de calidad dentro del ámbito de los trabajos.
- Creación de un pasillo verde sobre la traza del ferrocarril, desde la prolongación del cuarto puente y la calle Portillejo hasta las riberas del Iregua. Articulación de espacios públicos existentes a través del pasillo verde propuesto.

El P.E.R.I tendrá las condiciones siguientes:

- El aprovechamiento global del P.E.R.I., en los términos descritos para los dos anteriores, se establece en 131.960 m<sup>2</sup>t. de uso característico residencial.
- La superficie destinada a parques, jardines y usos deportivos al aire libre dentro del área calificada como Zona Ferroviaria o de Equipamiento Ferroviario no será inferior a 68.700 m<sup>2</sup>, destinándose preferente y mayoritariamente a estos usos los terrenos anteriormente calificados como Viales Ferroviarios. De ellos, como mínimo 1.000 m<sup>2</sup> tendrán el carácter de sistema general.
- La superficie destinada a dotaciones públicas no será inferior a 2.200 m<sup>2</sup> con 1.200 m<sup>2</sup>t de edificabilidad como mínimo.
- Se prestará especial atención a resolver la continuidad entre la Ciudad y el Polígono de Cascajos.

Dadas sus especiales características, el plan especial podrá establecer una ordenación tridimensional, superponiendo los diversos usos de referencia en diferentes planos horizontales.

Se considera suelo no consolidado.

La presente modificación se redacta conforme a los objetivos del artículo 3.8.4. que complementa los ya recogidos en el documento aprobado en 2009.

Para justificar la cuantía de metros cuadrados de zonas verdes, sistemas generales y dotacional, se hace referencia al documento de Modificación del Plan General en el que se establecía que con el incremento del límite del Plan Especial se exigían unos mínimos de:

**DILIGENCIA:**

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

- 68.700 m<sup>2</sup> para zonas verdes (62.500 de 2009 más 6.200 por ampliación del límite del P.E.R.I.) de los cuales al menos 1.000 m<sup>2</sup> deben tener carácter de sistemas generales.

- 2.200 m<sup>2</sup> de parcelas destinadas a dotaciones públicas con 1.200 m<sup>2</sup> de edificabilidad como mínimo.

Se hace hincapié en este documento que se supera ampliamente, con estos números, lo exigido en el artículo 104 de la LOTUR y en el Anexo del Reglamento de Planeamiento. En todo caso no se modifican significativamente las zonas verdes respecto de las así calificadas en 2009.

En el Anexo se encuentran todos los datos desglosados pero sirva como resumen:

- Parques, jardines y usos deportivos al aire libre: 147.507 m<sup>2</sup> (mínimo PGM 68.700 m<sup>2</sup>) (superficie muy superior al 10% de la superficie del ámbito: 22.523 m<sup>2</sup> y parámetros que establece el Anexo del Reglamento de Planeamiento, justificación gráfica en planos)
- Sistemas Generales:
  - Sistemas Generales Zonas Verdes: PARCELA P28 1.910 m<sup>2</sup> (mínimo PGM 1.000 m<sup>2</sup>)
- Dotaciones públicas (parcela m<sup>2</sup>): 11.734 m<sup>2</sup> (mínimo PGM 2.200 m<sup>2</sup>)
  - Servicios Públicos y administrativos (P52): 10.247 m<sup>2</sup>
  - Polivalentes (P13, P14, P15): 1.487 m<sup>2</sup>
- Dotaciones públicas (edificabilidad m<sup>2</sup><sub>t</sub>): 24.254 m<sup>2</sup><sub>t</sub> (mínimo PGM 1.200 m<sup>2</sup><sub>t</sub>)
  - Servicios Públicos y administrativos (P52): 20.494 m<sup>2</sup><sub>t</sub>
  - Polivalentes (P13, P14, P15): 3.760 m<sup>2</sup><sub>t</sub>

	PLAN GENERAL MUNICIPAL (MODIFICACIÓN PUNTUAL 2013)		MODIFICACIÓN PERI 2019
<b>SUPERFICIE TOTAL m2</b>	225.223*		225.231
<b>APROVECHAMIENTO m2t</b>	131.960		131.960
<b>PARQUE Y ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN m2</b>	MÍNIMO	68.700	147.507
<b>SISTEMA GENERAL DE ZONAS VERDES m2</b>	MÍNIMO	1.000	1.910
<b>DOTACIONAL PÚBLICO m2</b>	MÍNIMO	2.200	11.734
<b>DOTACIONAL PÚBLICO m2t</b>	MÍNIMO	1.200	24.254

Cuadro Resumen Comparativo PGM (Modificación Puntual 2013) y Modificación PERI 2019

Nota: según explicación apartado 3.1 Ámbito

### 3.3.- Residencial

El aumento de superficie del ámbito comprendido en el Plan Especial conlleva un aumento proporcional en el aprovechamiento urbanístico. En el artículo 3.8.4 de la Normativa Urbanística, el aprovechamiento previo a la ampliación se fijaba en 125.000 m<sup>2</sup><sub>t</sub> u.c.r. y el aumento correspondiente a la parte ampliada se fija en 6.960 m<sup>2</sup><sub>t</sub> u.c.r. Por lo tanto el aprovechamiento total del Plan debe ser de 131.960 m<sup>2</sup><sub>t</sub> u.c.r.

Aplicando las correcciones que se reflejan en el artículo 127 (punto 5) de la LOTUR, se deben descontar, para obtener el aprovechamiento medio, las áreas de cesión obligatoria y gratuita:

- 14.116 m<sup>2</sup> del ámbito previo de 2009
- Zona verde de Plaza México: 3.049 m<sup>2</sup>

**DILIGENCIA:**

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

- La antes nombrada antigua unidad de ejecución P.11.2: 1.462 m<sup>2</sup>

Con estos datos se fija el aprovechamiento medio de todo el P.E.R.I. en 0,6387098 m<sup>2</sup> u.c.r./m<sup>2</sup> (131.960/206.604).

Como se refleja en el documento de modificación puntual de Plan General Municipal (BOR 20 noviembre 2013), estos datos se modifican en el artículo 3.8.4 de las NU.

Con la nueva configuración de las parcelas a las que les corresponde aprovechamiento urbanístico, se obtienen 12 parcelas de las cuales, cuatro tendrían asociadas zonas de espacio "Libre Privado". Según el artículo 3.9.3 de la NU, para el cálculo del aprovechamiento urbanístico en esas parcelas se deben sumar la edificabilidad asociada a las construcciones en las mismas y la superficie correspondiente a "Libre Privado" ponderada por un coeficiente de 0,25. El resultado final se expresa en m<sup>2</sup> de uso residencial.

Con esto, se propone el siguiente cuadro de superficies asociadas a aprovechamiento urbanístico en el P.E.R.I. en las parcelas con Uso Pormenorizado "Residencial Colectiva":

<b>Nº PARCELA</b>	<b>SUPERFICIE DE PARCELA (m2)</b>	<b>SUPERFICIE EDIFICABLE LUCRATIVA (m2 constr.)</b>	<b>ESPACIO LIBRE PRIVADO</b>	<b>APROVECHAMIENTO TOTAL DE PARCELA (m<sup>2</sup>t u.c.r)</b>	<b>NUMERO DE PLANTAS</b>
P.1	1.090	12.205	0	12.205	B+12
P.2	1.090	12.205	0	12.205	B+12
P.3a	863	4.570	0	4.570	B+6
P.3b	863	4.570	0	4.570	B+6
P.4a	756	1.888	481	2.008	B+6
P.4b	487	1.888	212	1.941	B+6
P.5a	486	2.062	186	2.108,50	B+6
P.5b	400	2.062	100	2.087	B+6
P.5c	496	2.062	195	2.111	B+6
P.6	692	8.280	47	8.292	B+21
P.7	692	8.280	47	8.292	B+21
P.8	692	8.280	47	8.292	B+21
P.9	683	8.280	38	8.289	B+21
P.10	683	8.280	38	8.289	B+21
P.11a	2.082	9.537,50	189	9.585	B+8
P.11b	2.082	9.537,50	189	9.585	B+8
P.12a	2.082	9.537,50	189	9.585	B+8
P.12b	2.016	8.266	378	8.360,50	B+8
P.12c	2.082	9.537,50	189	9.585	B+8

**TOTAL**

**131.960 m<sup>2</sup>t**

(131.959,78: SE REDONDEA EN EL RESTO DEL DOCUMENTO)

En cota andenes las parcelas con clasificación de Uso Característico "Residencial" tienen asociado un Uso Pormenorizado "Aparcamiento". El siguiente cuadro muestra la superficie en m<sup>2</sup> de las parcelas bajo rasante y el número estimado de plazas de aparcamiento, sólo a efectos del cumplimiento del artículo 3.3.5 del Plan General:

**DILIGENCIA:**

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

<u>PARCELA EN COTA PARQUE Y ANDENES</u>	<u>EDIFICABILIDAD -SOBRE RASANTE-</u>	<u>USO CARACTERÍSTICO</u>	<u>USO PORMENORIZADO -BAJO RASANTE-</u>	<u>SUPERFICIE PARCELA BAJO RASANTE (m<sup>2</sup>)</u>	nº plazas mínimo 1PLAZA/100 EDIFICABILIDAD	nº plazas real por Superficie PARCELA BAJO RASANTE (25 m <sup>2</sup> /plaza)	Superficie General PLANTAS DE SÓTANOS (ESTIMACIÓN)
	(m <sup>2</sup> t)			(m <sup>2</sup> )			
P1	12.205	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	3.869	122	155	1
P2	12.205	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	3.633	122	145	1
P3a	4.570	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	863	91	138	2
P3b	4.570	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	863			
P4a	1.888	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	757	39	108	2
P4b	1.888	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	487			
P5a	2.062	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	486	63	111	2
P5b	2.062	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	400			
P5c	2.062	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	496			
P6	8.280	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	1.655	249	397	2
P7	8.280	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	1.655			
P8	8.280	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	1.655			
P9	8.280	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	2.027	166	324	2
P10	8.280	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	2.027			
P11a	9.537,50	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	2.392	192	208	1
P11b	9.537,50	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	2.803			
P12a	9.537,50	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	2.671	275	289	1
P12b	8.266	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	1.987			
P12c	9.537,50	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	2.571			
<b>TOTAL</b>				<b>33.297</b>	<b>1.319</b>	<b>1.875</b>	

Se justifica el cumplimiento de artículo 3.3.5 de las normas Urbanísticas del PGM DE LOGROÑO (la ley 5/2006 de Ordenación del Territorio y el Reglamento de Planeamiento Urbanístico de 1978 no especifica una ratio mayor): Una plaza por cada 100 m<sup>2</sup>t. (o fracción) de edificación, lo que supone un mínimo de 1.319 plazas, siendo el número de plazas estimada de 1.875 plazas de aparcamiento.

### 3.4.- Resumen de parámetros y modificaciones

- La presente Memoria modifica a la memoria del documento respecto del aprobado en 2009 en la descripción anterior de las modificaciones de la ordenación y en los siguientes aspectos:

	<b>PERI 2009 APROBADO</b>	<b>MODIFICACIÓN PERI 2019</b>
<b>SUPERFICIE TOTAL m<sup>2</sup></b>	<b>213.655</b>	<b>225.231</b>
<b>APROVECHAMIENTO* m<sup>2</sup>t</b>	<b>125.000</b>	<b>131.960</b>



**DILIGENCIA:**

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

<b>USOS</b>	<b>RESIDENCIAL, APARCAMIENTO BAJO RASANTE, DOTACIONAL, SGF, ZONAS DE RECREO Y EXPANSIÓN, PARQUE, VIARIO</b>	<b>RESIDENCIAL, APARCAMIENTO BAJO RASANTE, LIBRE PRIVADO, DOTACIONAL, SGF, ZONAS DE RECREO Y EXPANSIÓN, PARQUE, VIARIO, SGI</b>
<b>SUPERFICIES ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS m2</b>	<b>198.739</b>	<b>202.087</b>
- PARQUE Y ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN m2	155.604	147.507
-VIARIO m2	43.135	54.580
SISTEMA GENERAL FERROVIARIO m2	94.051	84.401
SISTEMA GENERAL INTEGRACIÓN m2		66.465
DOTACIONAL PÚBLICO (SERVICIOS PÚBLICOS Y ADMINISTRATIVOS) m2	10.739	10.247
DOTACIONAL PÚBLICO (POLIVALENTES) m2	1.560	1.487
<b>SUPERFICIES USOS PRIVADOS</b>		
- EDIFICABILIDAD RESIDENCIAL m2t	125.000	131.960
-USO APARCAMIENTO BAJO RASANTE m2	32.331,00	33.297
- USO LIBRE PRIVADO m2	-	<b>2.525</b>

\*Uso característico residencial

- Los parámetros principales modificados en el presente documento respecto del aprobado en 2009 son:

#### SUPERFICIE TOTAL

El ámbito del plan se ha incrementado en 11.576 m<sup>2</sup> en razón de la aprobación definitiva de la Modificación Puntual del PGM de Logroño (7 noviembre 2013) y los ajustes cartográficos realizados por la utilización de la nueva cartografía municipal (ETRS 89).

#### APROVECHAMIENTO

El aprovechamiento total del plan se ha incrementado en 6.960 m<sup>2</sup>t en razón de la aprobación definitiva de la Modificación Puntual del PGM de Logroño (7 noviembre 2013, BOR 20 noviembre 2013).

#### USOS

Se incluye un nuevo uso SGI (sistema general de integración) en el presente documento con la finalidad de dar soporte al uso de integración ferroviaria. Se trata de garantizar que el uso de las estructuras de integración (las losas y los muros que dan soporte de la nueva urbanización sobre el trazado ferroviario) y queden perfectamente diferenciadas del uso de la obra ferroviaria. Se procede a la generación de la parcela de Sistema General de Integración siguiendo las instrucciones derivadas del consejo de Administración de LIF2002 de 18 de Octubre de 2012. Se trata de desdoblarse en parcelas superpuestas los dos usos que corresponden a tipologías infraestructurales diferentes (uso de integración y uso ferroviario) antes subsumidas en un único uso SGF.

SUPERFICIES USOS PÚBLICOS:

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

7 MAYO 2019

Secretaría General.

- PARQUE Y ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN

La superficie total de PARQUE Y ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN queda en 147.507 m<sup>2</sup> en razón de los proyectos de urbanización redactados en los que se han tenido en cuenta los parámetros de dimensionamiento de viales y aceras.

Concretamente ha aumentado la superficie destinada a calzada y aceras en 11.445 m<sup>2</sup>, en aplicación de Orden VIV/561/2010 de 1 de febrero por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados (BOE 11 de marzo de 2010): anchura de aceras y calzadas, medianas, isletas....

En todo caso se supera el mínimo de 68.700 m<sup>2</sup> establecido en el PGM (Zonas verdes Modificación: 147.507 m<sup>2</sup>).

Esta ratio es superior a la exigida en el artículo 60.b de la LOTUR, dado que el 25% de la superficie ordenada asciende a 56.307,75 m<sup>2</sup> y el 10% 22.523,10 m<sup>2</sup> y la suma de zonas verdes y viario de la modificación es de 202.087 m<sup>2</sup>. La suma de las superficies destinadas a dotaciones (sin contar la parcela de Estación de Tren) asciende a 11.734 m<sup>2</sup>.

La parcela P28 (1.910 m<sup>2</sup>) con uso de Parque pasa a formar parte del Sistema General de zonas verdes, de acuerdo con la Modificación puntual del Plan General Municipal para ampliar el ámbito del P.E.R.I. N°3 "Ferrocarriil" (BOR 20 noviembre 2013).

-SISTEMA GENERAL FERROVIARIO

La superficie total de SGF (sistema general ferroviario) queda en 84.401 m<sup>2</sup> en razón de las necesidades reales del servicio ferroviario y el proyecto redactado de **INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN LA CIUDAD DE LOGROÑO, FASE 1.**

-SISTEMA GENERAL INTEGRACIÓN

Se trata de desdoblar en parcelas superpuestas dos usos de tipologías infraestructurales (la de integración y la ferroviaria) antes subsumidas en un único uso: SGF. Esto permite localizar las estructuras de integración en una parcela específica. Por tanto, es un uso nuevo por lo que la superficie (66.465 m<sup>2</sup>) se corresponde con la nueva calificación SGI, en la nueva cota Integración del sistema tridimensional.

-DOTACIONAL ADM (AUTOBUSES)

La superficie total de DOTACIONAL SERVICIOS PÚBLICOS Y ADMINISTRATIVOS (AUTOBUSES) disminuye en 492 m<sup>2</sup> en razón del proyecto de **PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN PARA LA OBRA ESTACIÓN DE AUTOBUSES, CÚPULA Y URBANIZACIÓN DEL PARQUE SOBRE ESTACIÓN DE AUTOBUSES Y PARQUE OESTE** (aprobado por el Ayuntamiento de Logroño en Pleno Municipal el 16 de octubre de 2015).

-OTRAS DOTACIONES PÚBLICAS

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión del 14 de mayo de 2019 y se mantiene

Se califica una nueva parcela como Dotacional Polivalente (P14) y se mantienen las parcelas dotacionales P13 y P15 (reserva dotacional para la ampliación del Centro de menores Valvanera). La superficie total de las parcelas se ajusta a la nueva configuración, disminuyendo en 73 m2.

17 MAYO 2019

Secretaría General.

-VIARIO

La superficie total de viarios aumenta en 11.445 m2 en razón de la aplicación de la Orden VIV/561/2010 de 1 de febrero (BOE 11 de marzo de 2010) por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados (anchura de aceras y calzadas, medianas, isletas...) tanto en la obra realmente ejecutada de **INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN LA CIUDAD DE LOGROÑO, FASE 1** y los proyectos de urbanización redactados en los que se han tenido en cuenta los nuevos parámetros de dimensionamiento. Se prevén 141 plazas de aparcamiento, de las cuales 1 de cada 40 serán de aparcamiento para minusválidos en cumplimiento de la mencionada Orden VIV/561/2010 de 1 de febrero (BOE 11 de marzo de 2010), el artículo 5 de dicho Real Decreto 1056/2014 y ordenanzas municipales (5). Su disposición se realizará de acuerdo con las normas y ordenanzas municipales en los correspondientes proyectos de urbanización que desarrollen el presente documento.

SUPERFICIES USOS PRIVADOS:

- RESIDENCIAL

La superficie destinada al uso residencial (uso característico del plan) se incrementa en razón del aumento de aprovechamiento aprobado en la modificación del PGM de 2013 de 125.000 m<sup>2</sup>t a 131.960 m<sup>2</sup>t.

- LIBRE PRIVADO

La superficie total destinada al uso libre privado es de 2.525 m2. En el plan aprobado en 2009 no se preveía este uso. La expansión de los volúmenes edificatorios en la zona ampliada en la modificación del PGM de 2013 ha permitido el "esponjamiento" de la edificabilidad y la posibilidad de introducir zonas libres privadas, en tipologías similares a las existentes en zonas limítrofes.

- APARCAMIENTO BAJO RASANTE

La superficie destinada al uso aparcamiento bajo rasante ha aumentado de 32.331 m<sup>2</sup> a 33.297 m<sup>2</sup>, debido al incremento de las parcelas residenciales, cumpliendo el estándar mínimo de 1plaza/100 m<sup>2</sup>t (art. 3.3.5. NNUU del PGM de Logroño). El uso de aparcamiento bajo rasante se incluye en las parcelas residenciales según la ordenación tridimensional establecida, a diferencia del Plan Especial de 2009, en el que las parcelas destinadas a aparcamiento bajo rasante constituían parcelas independientes. El motivo de esta unificación de parcelas (el uso se mantiene) es la innecesidad de la división en dos parcelas ya

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

que el sistema tridimensional regula la relación de usos superpuestos, siendo conveniente la simplificación de las relaciones parcelarias.

17 MAYO 2019

Secretaría General

- La presente Memoria modifica a la memoria del documento respecto del aprobado en 2009 en el **ANEXO: CUADROS DE CARACTERÍSTICAS** (sustituye apartado 5.6 del documento aprobado en 2009).

- Las normas urbanísticas modificadas en el presente documento respecto del aprobado en 2009 son:

Art 4.2: Se actualiza la referencia a la vigente Ley 38/2015 de 29 de septiembre del Sector Ferroviario

Art 6: Se divide el ámbito en 6 UE en lugar de 2, a fin de facilitar la posterior gestión del plan.

Art 21: Se especifica la línea que se usa para delimitar alineaciones en el subsuelo

Art 27: Se especifica la limitación de distancia que se impone a las edificaciones respecto a la infraestructura ferroviaria.

Art 24: Se elimina la lista de usos afines y compatibles (por remisión al PGM), manteniendo la referencia a los usos específicos en relación al régimen tridimensional.

Art 26.4: Se elimina por remisión al PGM.

Art. 28: Se define y regula el uso nuevo SGI.

Art 31: Se especifica Los espacios libres pueden incluir todos aquellos elementos de infraestructura necesarios para el correcto funcionamiento de la infraestructura ferroviaria.

Art. 32: Se modifican las ordenanzas especiales en relación a la nueva ordenación volumétrica propuesta con el fin de garantizar la unidad arquitectónica y funcional.

Art. 33-35: Se introducen condiciones específicas en relación a la legislación sectorial ferroviaria, en razón de la afección que implica la infraestructura ferroviaria existente y prevista.

Art.39: Se especifica las medidas a adoptar por el titular de nuevas actividades en el entorno del soterramiento.

Art. 50: Se incluye la referencia al desarrollo por fases de las obras de urbanización con el fin de facilitar la entrega y puesta en servicio de las obras de urbanización a medida que se vayan ejecutando. Se actualiza el listado de normativas de aplicación.

- Los planos con modificaciones (respecto al plan anterior) en relación a la nueva ordenación son:

- B.0 Planos de trazado de ferrocarril: se han adaptado a los proyectos que desarrollan el proceso de integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño.
- B.1. Imagen no vinculante: se modifican para reflejar la nueva ordenación y la obra ejecutada
- B.2. Zonificación, Estructura Viaria: se han modificado los planos en los que se define la nueva ordenación, aquellos en los que se refleja el nuevo uso SGI, los que definen las nuevas unidades de ejecución y el plano de propiedad: B.2, B.3 Y B.4.

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

- En el apartado de GESTIÓN, SISTEMAS DE ACTUACIÓN Y PLAN DE ETAPAS se propone el sistema de gestión mediante expropiación también en la zona ampliada, se modifica la división original en unidades de ejecución que pasa de dos a seis, a fin de facilitar su posterior desarrollo en la fase de gestión y se actualizan los plazos para su ejecución.
- Se incluye en el apartado Estudio Económico la MEMORIA DE VIABILIDAD ECONÓMICA E INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA en relación con la ampliación objeto de la Modificación Puntual en aplicación de los artículos 22.4 y 22.5 del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana (BOE 31 de octubre de 2015).
- Por último, se incorporan los planos de instalaciones y servicios de la zona ampliada y se actualiza la información del ámbito ejecutado y proyectado conforme a la mencionada Orden VIV/561/2010 de 1 de febrero (BOE 11 de marzo de 2010).

7 MAYO 2019

Secretaría General.

Las Fichas incluidas en el Anexo 1 FICHAS DE ORDENACIÓN TRIDIMENSIONAL del PERI aprobado en 2009 no se incluyen en el presente documento ya que se considera que la ordenación tridimensional queda suficientemente definida en el ANEXO CUADROS DE CARACTERÍSTICAS y en los planos correspondientes. Se incluirán en el documento de gestión las fichas de las parcelas resultantes, con indicación de su situación tridimensional

#### **4.- ÁMBITO.**

Descrito en los planos de ordenación B.1 y B.2 .

Ampliación del límite del Plan Especial mediante el documento "Modificación puntual del Plan General para ampliar el ámbito del P.E.R.I. N°3 "Ferrocarril" aprobado el 7 de noviembre de 2013 (BOR 20 noviembre 2013).

La cartografía utilizada en el presente documento se ha adaptado al protocolo ETRS 89, facilitado por el ayuntamiento de Logroño.

#### **5.- CARÁCTER DEL DOCUMENTO**

Se trata de una modificación puntual del Plan Especial nº3 "Ferrocarril". En función de lo indicado en los artículos 90 y 105 de la Ley de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja su aprobación definitiva corresponde al Ayuntamiento de Logroño.

Madrid, mayo de 2019



José Ignacio Ábalos

**MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE DESARROLLO DE SISTEMAS GENERALES E  
INFRAESTRUCTURAS Y DE REFORMA INTERIOR PERI Nº 3 "FERROCARRIL"**

**DOCUMENTO REFUNDIDO APROBACIÓN DEFINITIVA MAYO 2019**

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

**BLOQUE 1. ANEXO CUADROS DE CARACTERÍSTICAS**

- 1.- Cuadro en Cota Parque
- 2.- Cuadro en Cota Estaciones
- 3.- Cuadro en Cota Integración
- 4.- Cuadro en Cota Andenes

17 MAYO 2019

Secretaría General.



17 MAYO 2019

Secretaría General.

ANEXO CUADROS DE CARACTERÍSTICAS

1.- Cuadro en Cota Parque

Nº PARCELA	USO CARACTERÍSTICO PERI 3 "FERROCARRIL"	USO PORMENORIZADO PERI 3 "FERROCARRIL"	ORDENANZA APLICACIÓN	SUPERFICIE DE PARCELA (m2)	SUP.PARQUE	SUP.ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	SUP. DOTACIONALES PUBLICOS	INDICE EDIFICABILIDAD ORDENANZA (m2/m2)	SUPERFICIE EDIFICABLE LUCRATIVA (m2 constr.)	ESPACIO LIBRE PRIVADO	APROVECHAMIENTO TOTAL DE PARCELA (m <sup>2</sup> u.c.r)	OCUPACIÓN SOBRE PARCELA (% suelo)	OCUPACIÓN SOBRE PARCELA (m2 suelo)	NUMERO DE PLANTAS
P.1	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC2	1.090	--	--	--	11,20	12.205	0	12.205	100%	1.090	B+12
P.2	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC2	1.090	--	--	--	11,20	12.205	0	12.205	100%	1.090	B+12
P.3a	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC2	863	--	--	--	5,30	4.570	0	4.570	100%	863	B+6
P.3b	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC2	863	--	--	--	5,30	4.570	0	4.570	100%	863	B+6
P.4a	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC1	756	--	--	--	2,50	1.888	481	2.008	36,38%	275	B+6
P.4b	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC1	487	--	--	--	3,88	1.888	212	1.941	56,47%	275	B+6
P.5a	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC1	486	--	--	--	4,24	2.062	186	2.108,50	61,73%	300	B+6
P.5b	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC1	400	--	--	--	5,16	2.062	100	2.087	75,00%	300	B+6
P.5c	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC1	496	--	--	--	4,16	2.062	195	2.111	60,69%	301	B+6
P.6	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC3	692	--	--	--	11,97	8.280	47	8.292	93,21%	645	B+21
P.7	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC3	692	--	--	--	11,97	8.280	47	8.292	93,21%	645	B+21
P.8	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC3	692	--	--	--	11,97	8.280	47	8.292	93,21%	645	B+21
P.9	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC3	683	--	--	--	12,12	8.280	38	8.289	94,44%	645	B+21
P.10	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC3	683	--	--	--	12,12	8.280	38	8.289	94,44%	645	B+21
P.11a	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC1	2.082	--	--	--	4,58	9.537,50	189	9.585	90,92%	1.893	B+8
P.11b	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC1	2.082	--	--	--	4,58	9.537,50	189	9.585	90,92%	1.893	B+8
P.12a	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC1	2.082	--	--	--	4,58	9.537,50	189	9.585	90,92%	1.893	B+8
P.12b	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC1	2.016	--	--	--	4,10	8.266	378	8.360,50	81,25%	1.638	B+8
P.12c	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC1	2.082	--	--	--	4,58	9.537,50	189	9.585	90,92%	1.893	B+8
P13	DOTACIONAL	POLIVALENTE	DOT-P	425	--	--	425	4,00	0	0	0	100%	425	B+3
P14	DOTACIONAL	POLIVALENTE	DOT-P	563	--	--	563	1,00	0	0	0	100%	563	B
P15	DOTACIONAL	POLIVALENTE	DOT-P	499	--	--	499	3,00	0	0	0	100%	499	B+2
P16	SGF	SERVICIOS INFRAestruc.	SGF	1.813	--	--	-	1,00	0	0	0	100%	1.813	B
P17	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP1	1.809	1.809	--	--	0	0	0	0	--	--	--
P18	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP3	596	596	--	--	0	0	0	0	--	--	--
P19	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP1	1.788	1.788	--	--	0	0	0	0	--	--	--
P20	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP3	6.954	6.954	--	--	0	0	0	0	--	--	--
P21	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP3	6.355	6.355	--	--	0	0	0	0	--	--	--
P22	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP1	4.592	4.592	--	--	0	0	0	0	--	--	--
P23	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP4	2.725	--	2.725	--	0	0	0	0	--	--	--
P24	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP3	5.873	5.873	--	--	0	0	0	0	--	--	--
P25	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP2	55	55	--	--	0	0	0	0	--	--	--
P26	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP4	2.334	--	2.334	--	0	0	0	0	--	--	--
P27	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP3	8.440	8.440	--	--	0	0	0	0	--	--	--
P28	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP1	1.910	1.910	--	--	0	0	0	0	--	--	--
P29	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP1	5.672	5.672	--	--	0	0	0	0	--	--	--
P30	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP4	2.959	--	2.959	--	0	0	0	0	--	--	--
P31	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP3	7.995	7.995	--	--	0	0	0	0	--	--	--
P32	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP1	2.817	2.817	--	--	0	0	0	0	--	--	--

**DILIGENCIA:**  
 Para hacer constar que este documento  
 ha sido aprobado definitivamente por el  
 Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión  
 celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

P33	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP4	3.197	--	3.197	--	0	0	0	0	--	--
P34	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP3	10.247	10.247	--	--	0	0	0	0	--	--
P35	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP1	9.149	9.149	--	--	0	0	0	0	--	--
P36	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP3	1.482	1.482	--	--	0	0	0	0	--	--
P37	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP1	3.032	3.032	--	--	0	0	0	0	--	--
P38	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP1	1.026	--	1.026	--	0	0	0	0	--	--
P39	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP4	3.080	--	3.080	--	0	0	0	0	--	--
P40	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP4	3.459	--	3.459	--	0	0	0	0	--	--
P41	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP1	513	--	513	--	0	0	0	0	--	--
P42	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP3	947	--	947	--	0	0	0	0	--	--
P43	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP1	1.521	--	1.521	--	0	0	0	0	--	--
P44	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP3	4.998	--	4.998	--	0	0	0	0	--	--
P45	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP3	3.448	--	3.448	--	0	0	0	0	--	--
P46	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP3	8.702	--	8.702	--	0	0	0	0	--	--
P47	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP3	2.992	--	2.992	--	0	0	0	0	--	--
P48	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP3	4.872	--	4.872	--	0	0	0	0	--	--
P49	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP3	13.450	--	13.450	--	0	0	0	0	--	--
P50	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP3	6.640	--	6.640	--	0	0	0	0	--	--
P51	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP3	1.878	--	1.878	--	0	0	0	0	--	--
<b>TOTAL</b>				<b>171.124</b>	<b>78.766</b>	<b>68.741</b>	<b>1.487</b>	--	<b>131.328</b>	<b>2.525</b>	<b>131.960</b>	--	--

ESPACIOS LIBRES	147.507
SUPERFICIE DE VIARIO	51.674
<b>TOTAL COTA PARQUE</b>	<b>222.798</b>

* Tramo de vías descubiertas en cota parque SE DESCUENTA DEL TOTAL DEL PERIMETRO PERI DE	
225.231,00	2.433



17 MAYO 2019

Secretaría General.

2.- Cuadro en Cota Estaciones

Nº PARCELA	USO CARACTERÍSTICO PERI 3 "FERROCARRIL"	USO PORMENORIZADO PERI 3 "FERROCARRIL"	ORDENANZA APLICACIÓN	SUPERFICIE DE PARCELA (m2)	SUP. PARQUE	SUP. ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	SUP. DOTACIONALES PUBLICOS	INDICE EDIFICABILIDAD ORDENANZA (m2/m2)	SUPERFICIE EDIFICABLE LUCRATIVA (m2 constr.)	ESPACIO LIBRE PRIVADO	APROVECHAMIENTO TOTAL DE PARCELA (m <sup>2</sup> u.c.r)	OCUPACION SOBRE PARCELA (% suelo)	OCUPACION SOBRE PARCELA (m2 suelo)	NUMERO DE PLANTAS
P52	DOTACIONAL	SERV. PUB. ADMINI.	DOT-ADM	10.247	--	--	10.247	--				100%	10.247	B+1
P53	SGF	SERVICIOS INFRAESTRUC.	SGF	7.995	--	--	--	--				100%	7.995	B+1
<b>TOTAL</b>				<b>18.242</b>			<b>10.247</b>	--				--	<b>18.242</b>	--

SUPERFICIE DE VIARIO	2.906
----------------------	-------

<b>TOTAL COTA ESTACIONES</b>	<b>21.148</b>
------------------------------	---------------

3.- Cuadro en Cota Integración

Nº PARCELA	USO CARACTERÍSTICO PERI 3 "FERROCARRIL"	USO PORMENORIZADO PERI 3 "FERROCARRIL"	ORDENANZA APLICACIÓN	SUPERFICIE DE PARCELA (m2)	SUP. PARQUE	SUP. ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	SUP. DOTACIONALES PUBLICOS	INDICE EDIFICABILIDAD ORDENANZA (m2/m2)	SUPERFICIE EDIFICABLE LUCRATIVA (m2 constr.)	ESPACIO LIBRE PRIVADO	APROVECHAMIENTO TOTAL DE PARCELA (m <sup>2</sup> u.c.r)	OCUPACION SOBRE PARCELA (% suelo)	OCUPACION SOBRE PARCELA (m2 suelo)	NUMERO DE PLANTAS
P54	SGI	SERVICIOS INFRAESTRUC.	SGI	39.791	--	--	--	--				100%	39.791	--
P55	SGI	SERVICIOS INFRAESTRUC.	SGI	26.674	--	--	--	--				100%	26.674	--
<b>TOTAL</b>				<b>66.465</b>				--				--	<b>66.465</b>	--

<b>TOTAL C. INTEGRACIÓN</b>	<b>66.465</b>
-----------------------------	---------------

4.- Cuadro en Cota Andenes

<u>Nº PARCEL A</u>	<u>USO CARACTERÍSTICO O PERI 3 "FERROCARRIL"</u>	<u>USO PORMENORIZADO PERI 3 "FERROCARRIL"</u>	<u>ORDENANZA A APLICACIÓN</u>	<u>SUPERFICIE DE PARCELA (m2)</u>
P1	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	3.869
P2	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	3.633
P3a	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	863
P3b	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	863
P4a	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	757
P4b	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	487
P5a	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	486
P5b	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	400
P5c	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	496
P6	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	1.655
P7	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	1.655
P8	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	1.655
P9	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	2.027
P10	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	2.027
P11a	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	2.392
P11b	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	2.803
P12a	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	2.671
P12b	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	1.987
P12c	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	2.571
P64	SGF	FERROCARRIL	SGF	66.483
P65	SGF	APARCAMIENTO	SGF	8.110
<b>TOTAL</b>				<b>107.890</b>

<b>TOTAL COTA ANDENES</b>	<b>107.890</b>
---------------------------	----------------

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.



**Abalos arquitectos**  
LABORATORIO DE TÉCNICAS Y PAISAJES CONTEMPORÁNEOS

**MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE DESARROLLO DE SISTEMAS GENERALES E INFRAESTRUCTURAS Y DE REFORMA INTERIOR PERI Nº 3 "FERROCARRIL"**

**DOCUMENTO REFUNDIDO APROBACIÓN DEFINITIVA MAYO 2019**

**BLOQUE 2.- NORMAS URBANÍSTICAS**

**DILIGENCIA:**

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

**NORMAS URBANÍSTICAS:**

<b>I. NORMAS GENERALES</b> .....	<b>4</b>
<b>CAPITULO I: DISPOSICIONES GENERALES</b> .....	<b>4</b>
Artículo 1: Objeto y Ámbito Territorial.....	4
Artículo 2: Consideraciones generales. Objeto y alcance .....	4
Artículo 3: Vigencia, obligatoriedad y efectos.....	4
Artículo 4: Régimen jurídico.....	5
Artículo 5: Intervención en actividades urbanísticas.....	5
Artículo 6: Ejecución del Plan Especial. Delimitación de las seis Unidades de Ejecución del ámbito.....	5
Artículo 7: Contenido .....	6
Artículo 8: Interpretación de los Documentos.....	6
<b>CAPITULO II: DESARROLLO Y EJECUCIÓN DEL PLAN ESPECIAL</b> .....	<b>7</b>
Artículo 9: Desarrollo del Plan Especial.....	7
Artículo 10: Estudios de Detalle .....	7
<b>II. RÉGIMEN DEL SUELO Y DE LOS USOS DEL SUELO</b> .....	<b>8</b>
<b>CAPITULO I: REGIMEN GENERAL DEL SUELO</b> .....	<b>8</b>
Artículo 11 Régimen Urbanístico de la propiedad.....	8
Artículo 12: Regulación del Suelo.....	8
Artículo 13: Asignación de Aprovechamiento Urbanístico.....	8
Artículo 14: Condiciones de Parcelación .....	8
<b>CAPITULO II. NORMAS APLICABLES AL TIPO DE ORDENACIÓN TRIDIMENSIONAL EN EL PLAN GENERAL MUNICIPAL DE LOGROÑO</b> .....	<b>9</b>
Artículo 15. Definición de Ordenación Tridimensional .....	9
Artículo 16. Afeción tridimensional a los suelos de dominio publico .....	9
Artículo 17. Complejo inmobiliario.....	9
Artículo 18. Espacio Libre.....	9
Artículo 19. Dotaciones.....	10
Artículo 20. Garantías de ejecución y conservación .....	10
Artículo 21. Categorías de la ordenación tridimensional .....	10
<b>CAPITULO III: NORMAS GENERALES DE LOS USOS</b> .....	<b>11</b>
Artículo 22: Objeto.....	11
Artículo 23: Tipos de usos .....	11
Artículo 24: Clases de usos compatibles.....	11
Artículo 25: Ordenanzas de Zona .....	11
Artículo 27: Ordenanza 2: Sistema General Ferroviario: .....	13
Artículo 28: Ordenanza 3: Sistema General Integración: .....	14
Artículo 29: Ordenanza 4: Dotacional: .....	15
Artículo 30: Ordenanza 5: Aparcamiento bajo rasante.....	15
Artículo 31: Ordenanza 6: Espacios Libres y Zonas Verdes (EP) .....	16
Artículo 32: Ordenanza 7: Ordenanzas especiales .....	17
<b>III. NORMAS DE EDIFICACIÓN</b> .....	<b>20</b>
<b>CAPITULO I: CONDICIONES DERIVADAS DE LA LEGISLACIÓN SECTORIAL EN MATERIA DE FERROCARRILES</b> .....	<b>20</b>
Artículo 33. Limitaciones a la propiedad.....	20
Artículo 34. Prevalencia del proyecto ferroviario.....	20
Artículo 35. Normas relativas a la ejecución y puesta en servicio de las obras que afecten al dominio público ferroviario.....	20
<b>CAPITULO II: NORMAS DE EDIFICACIÓN Y SU RELACIÓN CON EL ENTORNO</b> .....	<b>24</b>
Artículo 36: Consideraciones generales .....	24
Artículo 37: Tipos de ordenación de la edificación del presente Plan Especial.....	24
<b>CAPITULO III: CONDICIONES HIGIÉNICAS</b> .....	<b>25</b>
Artículo 38: Régimen general.....	25
Artículo 39: Ruido y Vibraciones .....	25
Artículo 40: Residuos.....	25
<b>CAPITULO IV: CONDICIONES DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL</b> .....	<b>26</b>
Artículo 41: Régimen general.....	26
Artículo 42: Sostenibilidad ambiental de la actuación urbanística .....	26
Artículo 43: Definición.....	28

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

Artículo 44:	Contenidos específicos del Plan Especial para la ordenación tridimensional.....	28
Artículo 45:	Categorías de la ordenación tridimensional.....	28
Artículo 46:	Condiciones específicas de la ordenación tridimensional.....	28
<b>V. NORMAS DE GESTIÓN</b>		<b>30</b>
Artículo 47:	Gestión urbanística de la actuación: Sistema de actuación y unidades de ejecución.....	30
Artículo 48:	Plazos de actuación.....	30
<b>VI. NORMAS DE URBANIZACIÓN</b>		<b>31</b>
Artículo 49:	Proyectos de Urbanización.....	31
Artículo 50:	Condiciones de urbanización.....	31
Artículo 51:	Condiciones de diseño y calidad ambiental en el mobiliario urbano.....	33

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

## I. NORMAS GENERALES

### CAPITULO I: DISPOSICIONES GENERALES

#### Artículo 1: Objeto y Ámbito Territorial

Las presentes Normas Urbanísticas tienen por objeto la reglamentación de forma precisa del uso y las condiciones urbanísticas del suelo y las edificaciones en el ámbito del Plan Especial de Desarrollo de Sistemas Generales e Infraestructuras y de Reforma Interior Número 3 "Ferrocarril" (Logroño), de acuerdo con el artículo 3.8.4 del Plan General Municipal de Logroño.

El ámbito del presente Plan Especial se integra en el conjunto de los ámbitos delimitados por el Plan General Municipal de Logroño como Suelo Urbano No Consolidado, terrenos que el planeamiento ha definido expresamente como tales por estar sometidos a un proceso integral de urbanización, renovación y reforma, de acuerdo a lo definido en la Ley 5/2006 de 2 de mayo, de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja.

Se propone desde el PGM, la redacción del Plan con la finalidad de definir el destino de los terrenos actualmente ocupados por el ferrocarril y la plataforma de la estación por el soterramiento de la línea actual.

Forman parte de dicho ámbito, de conformidad con lo establecido en la legislación urbanística y en el citado PGM, además de los terrenos integrantes del ámbito, los reservados en el planeamiento general para Sistemas Generales vinculados al desarrollo de la Actuación.

#### Artículo 2: Consideraciones generales. Objeto y alcance

El objeto de estas Normas es regular las condiciones a que deben ajustarse los distintos usos tanto en su construcción como en su explotación, así como aquellas que deben reunir cuando coexistan con usos distintos.

A los efectos de regular la coexistencia de usos, se considerará como uso dominante o de referencia el uso específico que se haya asignado en cada parcela.

Las normas sobre afinidad e incompatibilidad de usos regulan la posibilidad genérica de permitir un uso dentro de una parcela. Esta posibilidad, en función de la ordenación que se establece, puede concretarse en edificaciones independientes o en coexistencia con otros usos. Las presentes Normas regulan estas situaciones concretas de coexistencia dentro de una misma manzana, parcela o incluso edificación.

#### Artículo 3: Vigencia, obligatoriedad y efectos

3.1. El presente Plan Especial entrará en vigor al día siguiente de la publicación de su Aprobación Definitiva en el Boletín Oficial de la Rioja, y mantendrá su vigencia de forma indefinida en tanto no sea modificado por un instrumento de planeamiento de igual o superior rango. Su modificación o adaptación se realizará cuando se entienda necesario o conveniente en función de la situación física y jurídica del Plan.

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

3.2. El Ayuntamiento y los particulares, promotores o propietarios presentes o futuros quedan vinculados por las disposiciones contenidas en las presentes Normas, así como en los restantes documentos con fuerza normativa que componen el Plan Especial.

3.3. La entrada en vigor del Plan Especial le otorga los efectos de publicidad, y obligatoriedad previstos en la legislación urbanística. Con carácter general, los efectos de las presentes Normas serán los establecidos en la LOTUR.

3.4. Cuantas veces se empleen los términos y definiciones contenidas en estas Normas, tienen el sentido que taxativamente aquí se establece y son de obligada utilización en todo documento que desarrolle este Plan Especial.

**Artículo 4: Régimen jurídico**

4.1. El régimen jurídico aplicable a la transformación urbanística en el ámbito del Plan Especial de Desarrollo de Sistemas Generales e Infraestructuras y de Reforma Interior Número 3 "Ferrocarril" será el establecido en la LOTUR, así como en el artículo 3.8.4 de las Normas Urbanísticas del PGM de Logroño.

4.2. Es de aplicación la legislación ferroviaria incidente sobre el régimen y uso del suelo del ámbito de actuación: Ley del Sector ferroviario 38/2015, de 29 de septiembre, y Reglamento del Sector Ferroviario, Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre.

4.3. El régimen jurídico específico de aplicación a cada una de las zonas ordenadas en el presente Plan Especial será el determinado en las presentes Normas, con las limitaciones que de las mismas se desprenden. También se estará a lo dispuesto en la legislación urbanística vigente en lo referente a compromisos y garantías, beneficios y actos administrativos.

**Artículo 5: Intervención en actividades urbanísticas**

Las diversas actuaciones urbanísticas a realizar en el ámbito del Plan Especial de Desarrollo de Sistemas Generales e Infraestructuras y de Reforma Interior Número 3 "Ferrocarril", se llevarán a cabo de acuerdo con los procedimientos y tramitaciones fijados en el mismo en el marco de lo establecido en el Plan General Municipal de de Logroño y en la legislación urbanística vigente.

**Artículo 6: Ejecución del Plan Especial. Delimitación de las seis Unidades de Ejecución del ámbito.**

6.1. La ejecución del Plan Especial de Desarrollo de Sistemas Generales e Infraestructuras y de Reforma Interior Número 3 "Ferrocarril" se desarrollará comprendiendo la urbanización completa de los terrenos integrantes de su ámbito, dividido en seis Unidades de Ejecución a tal efecto, así como el cumplimiento de los deberes urbanísticos establecidos para el suelo urbano no consolidado.

6.2. En las Unidades de Ejecución del Plan Especial de Desarrollo de Sistemas Generales e Infraestructuras y de Reforma Interior Número 3 "Ferrocarril", de conformidad con lo establecido en el artículo 123 de la LOTUR y 3.8.4 del PGM de Logroño, se incluyen todos los terrenos reservados en el planeamiento urbanístico para dotaciones urbanísticas públicas que son necesarios para desarrollar la actuación, incluyendo sistemas generales cuyo aprovechamiento será el de referencia de éste y cuya ejecución corre a cargo del mismo.

6.3. La urbanización a cargo del Plan Especial de Desarrollo de Sistemas Generales e Infraestructuras y de Reforma Interior Número 3 "Ferrocarril" se extiende a las

**DILIGENCIA:**

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

remodelaciones necesarias de espacios públicos colindantes e instalación de infraestructuras de conexión que sean imprescindibles para la ejecución de sus propuestas, bajo el concepto de obras exteriores.

**Artículo 7: Contenido**

El Plan Especial consta de los siguientes documentos:

- a. Memoria justificativa de la conveniencia y oportunidad, de los fines, objetivos y determinaciones, que comprende: memoria informativa de las circunstancias que concurren en el sector que sean relevantes para su ordenación; memoria justificativa de sus determinaciones con relación al PGM y a la legislación urbanística y sectorial aplicable y memoria de ordenación de los datos de superficies, aprovechamientos y cesiones que definan la ordenación.
- b. Planos de información, reflejando la situación y delimitación en el PGM, el estado físico de los terrenos, características de los usos y la estructura de la propiedad.
- c. Planos de ordenación que señalan pormenorizadamente la calificación del suelo, dotaciones públicas y privadas, red viaria y parcelas edificables, y que recogen también:
  - Estructura viaria, definiendo sus dimensiones, alineaciones y rasantes, áreas peatonales y plazas de aparcamiento, analizando la circulación rodada.
  - Esquema de infraestructura hidráulica, saneamiento y depuración de aguas, abastecimiento, riego e hidrantes.
  - Esquema de redes de infraestructura energética, alumbrado público, distribución de energía eléctrica y gas.
  - Esquema de redes de infraestructuras de comunicación, telefonía y fibra óptica.
  - Gestión delimitando la Unidades de Ejecución y fases de desarrollo de las obras de urbanización.
- d. Normas Urbanísticas, que reglamentan de forma precisa el uso y condiciones urbanísticas de los terrenos y edificaciones
- e. Evaluación Económica:
  - Cuantificación del costo de ejecución de las obras de urbanización internas al ámbito de actuación, y valoración, de forma separada, de los costos de conexión con las infraestructuras generales o los de ampliación y refuerzo requeridos por la dimensión y características del ámbito de actuación.
  - Obras de infraestructura de integración ferroviaria
  - Plazos de edificación y construcción de las dotaciones públicas y privadas, fases de urbanización y modo de conservación de instalaciones y servicios.

**Artículo 8: Interpretación de los Documentos**

8.1. La interpretación del Plan Especial corresponde al Ayuntamiento de Logroño sin perjuicio de las facultades de la Comunidad Autónoma y las funciones del Poder Judicial.

8.2. La interpretación del Plan Especial se hará conforme los contenidos determinados en el artículo 8, y teniendo en cuenta el siguiente orden de prelación:



DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

- Normas Urbanísticas. Valores indicados cuantitativa o porcentualmente.
- Planos, esquemas y otros documentos gráficos.
- Memoria. Valores indicados cuantitativa o porcentualmente, textos explicativos y descriptivos.

8.3. Las Normas se interpretarán según el sentido propio de sus palabras, en relación con el contexto, los antecedentes y la realidad social en que han de ser aplicadas, atendiendo fundamentalmente al espíritu y finalidades expresados en la Memoria.

8.4. En el caso de que en un mismo plano hubiera contradicción entre la definición geométrica del trazado y las cotas que la expresan, primará la primera.

8.5. En lo referente a infraestructuras básicas y obras de urbanización el carácter vinculante o indicativo de las determinaciones será el siguiente:

8.5.1. Vinculante

Características funcionales y generales del viario

Características funcionales y generales de las infraestructuras básicas

8.5.2. Indicativo

Altimetría general asignada a las intersecciones viarias

Secciones tipo de viario, que podrán reajustarse con sujeción en todo caso a sus características funcionales.

Características específicas de los sistemas de infraestructuras básicas.

## CAPITULO II: DESARROLLO Y EJECUCIÓN DEL PLAN ESPECIAL

### Artículo 9: Desarrollo del Plan Especial

De acuerdo con el carácter del Plan Especial y los numerosos elementos que son interdependientes, la realización de las obras de viario o infraestructura previstas en el mismo requerirá la tramitación aprobación previa del correspondiente Proyecto de Urbanización para el conjunto de la actuación.

### Artículo 10: Estudios de Detalle

#### 10.1. Determinaciones

10.1.1. Podrán formularse Estudios de Detalle cuando fuere preciso completar o, en su caso, adaptar determinaciones establecidas en el Plan Especial relativas a alineaciones interiores, rasantes u ordenación de volúmenes.

Se utilizará expresamente la figura del Estudio de Detalle para la modificación de la rasante de las parcelas y la cota de las mismas si estas superan los límites de variación permitidos por las presentes normas.

10.1.2. El ámbito mínimo ordenación mediante Estudios de Detalle es la unidad de proyecto, delimitada con carácter indicativo en los Planos de Ordenación del presente Plan Especial.

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

## II. RÉGIMEN DEL SUELO Y DE LOS USOS DEL SUELO

### CAPITULO I: REGIMEN GENERAL DEL SUELO

#### Artículo 11 Régimen Urbanístico de la propiedad.

Las facultades urbanísticas del derecho de propiedad sobre los terrenos incluidos en el ámbito del Plan Especial se ejercerán dentro de los límites y con el cumplimiento de los deberes establecidos en la ley y, en virtud de ellas, en el PGM de Logroño y en este Plan Especial, de conformidad con la clasificación de dichos terrenos como Suelo Urbano en la categoría de No Consolidado por el PGM.

#### Artículo 12: Regulación del Suelo

El Plan Especial ordena el suelo y las edificaciones en su ámbito mediante:

- Remisión genérica a las Condiciones Generales de Urbanización, de la Edificación, Procedimiento y demás extremos de aplicación general para todo el término municipal recogidos en el PGM de Logroño, a cuya estructura se ajusta la regulación del Plan Especial.
- Articulado complementario del anterior recogido en estas Normas.
- Calificaciones y determinaciones particulares aplicables en las distintas áreas de ordenanza.

#### Artículo 13: Asignación de Aprovechamiento Urbanístico

El Plan Especial distribuye el aprovechamiento urbanístico del Sector fijado por el Plan General, con el establecimiento de los siguientes parámetros:

- Calificación del Suelo con determinación de la Ordenanza de zona aplicable y la consiguiente aplicación de las condiciones particulares fijadas por el texto de la misma.
- Obligación de cesión libre y gratuita de terrenos a la administración actuante, como consecuencia de su calificación como dotacionales públicos, espacios libres y de viario público.
- Definición de tipologías edificatorias, edificabilidad máxima, usos característicos, compatibles, complementarios y condicionados, para todos los usos lucrativos que se contemplan.

#### Artículo 14: Condiciones de Parcelación

14.1. La subdivisión en parcelas de las manzanas o parcelas grafiadas en los planos de Ordenación podrá realizarse mediante parcelaciones que deberán cumplir las siguientes condiciones:

- Respetar las condiciones de parcela mínima marcadas en las Normas Urbanísticas del PGM
- Distribuir la superficie edificable total entre las parcelas resultantes cumpliendo los índices de edificabilidad neta previstos en la ordenanza.
- La superficie edificable resultante no podrá ser superior a la de la parcela originaria.
- Cada una de las parcelas resultantes cumplirá los parámetros reguladores de la ordenación determinada en el Plan Especial.

**DILIGENCIA:**

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

- Si con motivo de la subdivisión de parcelas fuera preciso realizar obras de urbanización éstas se realizarán con cargo al titular de la parcela originaria.
- La nueva parcelación será objeto de licencia municipal.

14.2. La instalación de centros de transformación de carácter local es plenamente compatible con cualquiera de los usos característicos y pormenorizados, por lo que la división de parcelas adscritas a estos centros podrá hacerse mediante proyecto específico de parcelación en cualquier momento tras la aprobación de Proyecto de Urbanización entendiéndose que no está afectada ni limitada por las condiciones de uso o tamaño de parcela que pudiesen corresponder a la parcela inicial de la que se segrega.

## **CAPITULO II. NORMAS APLICABLES AL TIPO DE ORDENACIÓN TRIDIMENSIONAL EN EL PLAN GENERAL MUNICIPAL DE LOGROÑO**

### **Artículo 15. Definición de Ordenación Tridimensional**

El Plan Especial de Desarrollo de Sistemas Generales e Infraestructuras y de Reforma Interior Número 3 "Ferrocarril" (Logroño), como instrumentos de planeamiento de desarrollo de conformidad con el Plan General puede establecer ordenaciones específicas que atribuyan al vuelo y/o subsuelo de un terreno determinados destinos dominicales diversos.

### **Artículo 16. Afección tridimensional a los suelos de dominio publico**

Cuando la ordenación urbanística atribuya al vuelo o subsuelo de una parcela con destino dotacional o infraestructural público un uso diverso de este, será preciso informe vinculante de la administración titular del dominio público relativo a la afección de los eventuales usos a las condiciones de servicio y protección de dicho dominio público.

### **Artículo 17. Complejo inmobiliario**

La previsión conforme a la ordenación urbanística de superficies superpuestas en la rasante y el subsuelo o el vuelo, destinadas a la edificación o uso privado y al dominio público, legitima para la constitución de complejo inmobiliario en el que aquellas y éste tengan el carácter de fincas especiales de atribución pública, previa la desafectación y con las limitaciones y servidumbres que procedan.

### **Artículo 18. Espacio Libre**

La ordenación tridimensional formulada en el Plan Especial de Desarrollo de Sistemas Generales e Infraestructuras y de Reforma Interior Número 3 "Ferrocarril" (Logroño) podrá establecer la disposición en plantas o plataformas elevadas diferentes de la rasante natural del terreno de los espacios libres y equipamientos públicos de cesión obligatoria.

En tal caso será preciso la aceptación expresa por parte de la Administración Municipal, así como el establecimiento de las condiciones de calidad, coordinación tridimensional de la construcción y mantenimiento entre los diversos estratos que compongan el complejo inmobiliario. Dichas condiciones vendrán reguladas mediante las determinaciones básicas que han de contener los Proyectos de Expropiación y Urbanización descritas en el artículo 20 de las presentes Normas, y mediante los estatutos reguladores que acuerden los propietarios de cada uno de los niveles en los que se organiza el complejo.

**DILIGENCIA:**

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

**Artículo 19. Dotaciones**

Igualmente puede establecer la ubicación de servicios o dotaciones públicas de cesión obligatoria en plantas o cotas diferentes de la rasante natural del terreno. En tal caso deberá contarse tanto con la aceptación expresa por parte de la Administración Municipal como la de la Administración titular del servicio o dotación correspondiente, aplicándose las mismas condiciones establecidas en el artículo precedente.

**Artículo 20. Garantías de ejecución y conservación**

El Plan Especial de Desarrollo de Sistemas Generales e Infraestructuras y de Reforma Interior Número 3 "Ferrocarril" (Logroño) y los posteriores Proyectos de Expropiación y de Urbanización deberán, al formularse ordenaciones tridimensionales de inmuebles, espacios públicos y dotaciones, incorporar como documentación complementaria a la legalmente prevista en su caso, aquellas determinaciones que permitan la completa definición de los usos y dominios en cada uno de los niveles en los que se organice el proyecto, así como la definición de las soluciones técnicas de estructura y ejecución que resuelva las soluciones de seguridad, higiene, estética, y funcionamiento del conjunto, y conservación del mismo.

En concreto deberán definirse las siguientes determinaciones básicas:

- a) Usos principales, compatibles y prohibidos en cada una de las plantas o niveles que organicen el proyecto, siempre que éstos pertenezcan a diferentes parcelas.
- b) Secciones tipo del proyecto con especificación de las cotas de referencia de la planta baja o rasantes, según proceda, de cada uno de las plantas o niveles del mismo que tengan diferentes usos y pertenezcan a diferentes parcelas.
- c) Garantías específicas de coordinación de la ejecución del proyecto, tanto técnicas como financieras, éstas últimas a favor de la administración titular del uso público.
- d) Garantías específicas de conservación del proyecto y la urbanización por parte de todos los agentes implicados en el desarrollo y disfrute del mismo.

El proyecto de urbanización deberá contar con informe favorable de la administración titular de la infraestructura en caso de que se desarrolle sobre suelos afectos a servicios públicos, previamente o en paralelo a su tramitación municipal.

**Artículo 21. Categorías de la ordenación tridimensional**

Las categorías de ordenación tridimensional previstas son las siguientes:

- a) Superposición en distintos planos horizontales de redes de servicio y de transportes públicos.
- b) Superposición en distintos planos horizontales de redes de servicio y de transportes públicos con equipamientos y espacios libres, tanto públicos como privados.
- c) Superposición en distintos planos horizontales de los distintos usos contemplados en el Plan General Municipal de Logroño.

17 MAYO 2019

Secretaría General.

Las alineaciones en el subsuelo se grafían según se especifica en la leyenda de los planos.

### **CAPITULO III: NORMAS GENERALES DE LOS USOS**

#### **Artículo 22: Objeto**

El presente capítulo tiene por objeto la regulación de los usos en el ámbito del Plan Especial en función de las diversas perspectivas con que son susceptibles de ser diferenciados, así como la regulación particularizada de los mismos según el destino urbanístico de los suelos.

La asignación de usos pormenorizada contemplada en el presente Plan Especial se realiza a partir de la asignación de uso global e incompatibles realizada por el PGM, de conformidad con lo establecido en sus Normas Urbanísticas.

#### **Artículo 23: Tipos de usos**

Los distintos usos serán considerados en el Plan Especial en alguna de las siguientes categorías en función de la idoneidad de su localización: uso global o de referencia, compatible y prohibido.

Uso característico: Aquél de implantación prioritaria en una determinada parcela, se considera dominante y podrá servir de referencia en cuanto a la intensidad admisible de otros usos como fracción, relación o porcentaje de él.

Uso compatible: Aquél que puede coexistir con el uso característico sin perder ninguno de ellos las propiedades y efectos que les son propios, pudiendo llegar a sustituir al uso característico.

La simultaneidad de implantación de usos puede establecerse sin perjuicio de que se señalen restricciones en la intensidad el uso compatible debido a las características de la ordenación.

Uso prohibido: Aquel que, por su incompatibilidad, por sí mismo o en su relación con el uso principal, debe quedar excluido del ámbito que se señala.

#### **Artículo 24: Clases de usos compatibles**

En aplicación del régimen tridimensional se permiten los usos específicos definidos en la ordenación por capas propuestas en el presente plan.

#### **Artículo 25: Ordenanzas de Zona**

25.1. El Plan General Municipal de Logroño asigna al ámbito de actuación un uso característico residencial. A partir de dicha asignación, el presente Plan Especial establece de modo pormenorizado las condiciones a las que han de sujetarse los diferentes usos de acuerdo con el régimen específico establecido para cada Zona por la correspondiente Ordenanza.

25.2. La materialización del aprovechamiento urbanístico en las distintas zonificaciones establecidas por el Plan Especial se regula a través de los parámetros de edificabilidad, ocupación, forma, parcela y situación asignados a cada una de las tipologías edificatorias.

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

25.3. El Plan Especial establece la distribución del aprovechamiento urbanístico y la determinación de las tipologías edificatorias y los parámetros físicos que darán forma a las construcciones, a través de las siguientes Ordenanzas de Zona, en función del uso característico con que se califica el suelo:

- Ordenanza 1: Residencial (RC1, RC2 y RC3)
- Ordenanza 2: Sistema General Ferroviario (SGF)
- Ordenanza 3: Sistema General Integración (SGI)
- Ordenanza 4: Dotacional (DOT)
- Ordenanza 5: Aparcamiento bajo rasante (P)
- Ordenanza 6: Espacios libres (EP)
- Ordenanza 7: Ordenanzas especiales

**Artículo 26: Ordenanza 1: Residencial (RC1, RC2 y RC3)**

**26.1. Ámbito y características**

Comprende las áreas de suelo así grafiadas en los Planos de Ordenación del presente Plan Especial.

Son condicionantes de la edificación en estas zonas la edificabilidad máxima asignada, así como las alturas y alineaciones exteriores e interiores que se grafían en los planos.

La ordenación volumétrica podrá realizarse mediante un proyecto unitario que abarque la totalidad de la parcela, considerada como solar indivisible en régimen de propiedad horizontal, o bien mediante un Estudio de Detalle si es necesario la modificación de las rasantes de parcela y/o cotas de referencia de la planta baja, así como la integración vertical de parcelas con distintos usos característicos que obliguen a la elaboración de un proyecto de edificación conjunto.

**26.2. Condiciones particulares de posición y forma de los edificios**

- a. Las alineaciones y rasantes oficiales son la que resultan de los planos de ordenación del Plan Especial y de la presente Ordenanza, con las precisiones que en cuanto a las segundas efectúe el Proyecto de Urbanización.
- b. La cota de referencia de la planta baja es la señalada en los planos de ordenación y se considera la cota desde la que se produce la medición de la altura máxima de edificación y el número de plantas permitidos por las presentes Normas.
- c. El Proyecto de Edificación o, en su caso, el Estudio de Detalle previo concretarán la tipología residencial y los consiguientes parámetros urbanísticos a los que se ajusta, a partir de la que se ordena a continuación, siendo de aplicación lo contenido en el PGM de Logroño:

Vivienda Colectiva (V), se distinguen tres tipos:

- Vivienda colectiva, bloque abierto (RC 1)

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

- Superficie de parcela: la definida en los planos de ordenación de la edificación
  - Ocupación sobre rasante: la definida en los planos de ordenación de la edificación del Plan Especial.
  - Ocupación bajo rasante: la definida en los planos de ordenación de la edificación del Plan Especial.
  - Edificabilidad neta máxima sobre parcela: la definida en los planos de ordenación y cuadros del Plan Especial
  - Altura máxima: la definida en los planos de ordenación y cuadros de parcelas del Plan Especial
- Vivienda colectiva, manzana cerrada (RC 2)
    - Superficie de parcela: la definida en los planos de ordenación de la edificación
    - Ocupación sobre rasante: la definida en los planos de ordenación de la edificación del Plan Especial.
    - Ocupación bajo rasante: la definida en los planos de ordenación de la edificación del Plan Especial.
    - Edificabilidad neta máxima sobre parcela: la definida en los planos de ordenación y cuadros del Plan Especial
    - Altura máxima: la definida en los planos de ordenación y cuadros de parcelas del Plan Especial
  - Vivienda colectiva, en altura (RC 3)
    - Superficie de parcela: la definida en los planos de ordenación de la edificación
    - Ocupación sobre rasante: la definida en los planos de ordenación de la edificación del Plan Especial.
    - Ocupación bajo rasante: la definida en los planos de ordenación de la edificación del Plan Especial.
    - Edificabilidad neta máxima sobre parcela: la definida en los planos de ordenación y cuadros del Plan Especial
    - Altura máxima: la definida en los planos de ordenación y cuadros de parcelas del Plan Especial
    - Retranqueos obligatorios a alineaciones y linderos: 2,50 m. Se permitirá la construcción de cuerpos volados sobre los retranqueos.

Usos:

- a. En planta baja, y plantas primera y segunda cuando estén vinculados a establecimientos en planta baja o tengan acceso público exterior, los usos característicos serán: Locales comerciales y tiendas, y oficinas.
- b. De planta primera a séptima, se admitirá como uso compatible: Oficinas siempre que dichas plantas queden definidas desde el proyecto estudiándose la posibilidad de acceder a ellas mediante un núcleo de ascensores independiente del que da servicio a las viviendas.

**Artículo 27: Ordenanza 2: Sistema General Ferroviario:**

27.1. Ámbito y características

Comprende las áreas de suelo grafiadas en los Planos de Ordenación del Plan Especial con el código SGF.

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

Son condicionantes de la edificación en estas zonas las alineaciones que se grafían en los planos.

La ordenación volumétrica deberá realizarse mediante un proyecto unitario que abarque la totalidad de la parcela, considerada como solar indivisible en régimen de propiedad horizontal, y que alcance también a los usos desarrollados sobre parcelas superiores.

27.2. Uso característico

Infraestructura ferroviaria.

27.3. Condiciones particulares

- a) Las alineaciones oficiales son la que resultan de los planos de ordenación del Plan Especial y de la presente Ordenanza.
- b) Los parámetros de aplicación a la edificación la parcela P64, del Sistema General Ferroviario:
  - Superficie mínima de parcela: la definida en los planos de ordenación y cuadros de parcelas del Plan Especial.
  - Edificabilidad neta máxima sobre parcela: la que requiera exclusivamente la infraestructura ferroviaria.
  - Altura máxima: la que requiera exclusivamente la infraestructura ferroviaria siendo obligatoria la cota de referencia de otros usos no ferroviarios desarrollados sobre este.
  - Usos compatibles hasta el 50% del total de la superficie útil construida: Locales comerciales y tiendas, y Oficinas.
- c) Debido a las afecciones infraestructurales del servicio ferroviario se establece la limitación de la edificación residencial que se grafía en los planos.

**Artículo 28: Ordenanza 3: Sistema General Integración:**

28.1. Ámbito y características

Comprende las áreas de suelo grafías en los Planos de Ordenación del Plan Especial con el código SGI.

Son condicionantes de la edificación en estas zonas las alineaciones que se grafían en los planos.

La ordenación volumétrica deberá realizarse mediante proyectos globales, que alcancen también a los usos desarrollados sobre parcelas superiores e inferiores.

28.2. Uso característico

Infraestructura de integración ferroviaria

28.4. Condiciones particulares

Este uso no consume aprovechamiento. Las estructuras necesarias para garantizar la integración del ferrocarril en la ciudad serán las adecuadas a tal fin, siendo



DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

fundamentalmente subterráneas. Se consideran obras de urbanización especial de integración.

**Artículo 29: Ordenanza 4: Dotacional:**

29.1. Ámbito y características

Comprende las áreas de suelo grafiadas en los Planos de Ordenación del Plan Especial con el código DOT-ADM y DOT-P.

Son condicionantes de la edificación en estas zonas las alineaciones que se grafían en los planos.

La ordenación volumétrica deberá realizarse mediante un proyecto unitario que abarque la totalidad de la parcela, considerada como solar indivisible en régimen de propiedad horizontal, y que alcance también a los usos desarrollados sobre parcelas superiores.

29.2. Uso característico

Dotacional.

29.3. Usos prohibidos

Todos los usos distintos del uso característico.

29.4. Condiciones particulares

- a) Las alineaciones y rasantes oficiales son la que resultan de los planos de ordenación del Plan Especial y de la presente Ordenanza, con las precisiones que en cuanto a las segundas efectúe el Proyecto de Urbanización.
- b) La cota de referencia de la planta baja es la señalada en los planos de ordenación y se considera la cota desde la que se produce la medición de la altura máxima de edificación y el número de plantas permitido por las presentes Normas.
- c) Los parámetros de aplicación a la edificación en Zona Dotacional:
  - Superficie mínima de parcela: la definida en los planos de ordenación y cuadros de parcelas del Plan Especial.
  - Edificabilidad neta máxima sobre parcela: la que requiera el equipamiento administrativo o polivalente.
  - Altura máxima: la que requiera el equipamiento administrativo o polivalente, según se especifica en los cuadros de superficies.

**Artículo 30: Ordenanza 5: Aparcamiento bajo rasante**

30.1. Ámbito y características

Comprende las áreas de suelo grafiadas en los Planos de Ordenación del Plan Especial con el código P.

Son condicionantes de la edificación en estas zonas las alineaciones que se grafían en los planos.

La ordenación volumétrica deberá realizarse mediante un proyecto unitario que abarque la totalidad de la parcela, considerada como solar indivisible en régimen de propiedad horizontal, y que alcance también a los usos desarrollados sobre parcelas superiores.

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

30.2. Condiciones particulares

Este uso no consume aprovechamiento al situarse bajo rasante.

El presente Plan Especial aplica las condiciones, programa mínimo y dimensiones establecido para el uso garaje-aparcamiento en los artículos 2.2.23 y 2.2.24 del PGM de Logroño.

30.3. Uso característico

Garaje-aparcamiento en todas sus clases, situaciones y categorías definidas para este uso en el presente Plan Especial con la excepción indicada en usos prohibidos.

30.4. Condiciones particulares de posición y forma de los edificios

- a. Las alineaciones y rasantes oficiales son la que resultan de los planos de ordenación del Plan Especial y de la presente Ordenanza, con las precisiones que en cuanto a rasantes efectúe el Proyecto de Urbanización.

**Artículo 31: Ordenanza 6: Espacios Libres y Zonas Verdes (EP)**

Resultará de aplicación el artículo 3.3.18 zonas libres de uso y dominio públicos del PGM de Logroño para suelo urbano.

31.1. Ámbito y características

Comprende las áreas de suelo así grafiadas en los Planos de Ordenación del Plan Especial.

31.2. Uso característico

Espacios no edificados destinados fundamentalmente a plantación de arbolado y jardinería, y cuyo objeto es garantizar el desarrollo de actividades de ocio-recreativas admitiéndose diversos tratamientos del suelo, y cuyo objeto es garantizar el desarrollo de actividades de ocio-recreativas.

31.3. Uso prohibido

Todos los usos distintos del uso característico.

31.4. Condiciones particulares

Los espacios libres y zonas verdes de carácter público pueden incluir elementos de mobiliario y pequeñas construcciones con carácter provisional (kioscos de bebidas, periódicos, cabinas de teléfonos, paradas de autobús, etc.).

Los espacios libres sujetos a una ordenación tridimensional, debido a las características de los mismos y a la correcta integración de usos en sentido vertical, pueden incluir todos aquellos elementos de infraestructura, mantenimiento y acceso necesarios para los usos permitidos en cotas inferiores a los mismos, garantizando en todo momento los requerimientos de seguridad y funcionalidad de la infraestructura ferroviaria.

Se distinguen las siguientes categorías

- a. Parque, que corresponde a las dotaciones destinadas fundamentalmente al ocio, al reposo y a mejorar la salubridad y calidad ambiental. Sólo se permiten usos en el subsuelo, atendiendo a la ordenación tridimensional que se establece en estas Normas siempre que estos sean de uso de dominio público, infraestructuras o servicios públicos (EP-1, EP-2 o EP-3)

**DILIGENCIA:**

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

- b. Zonas de Recreo y Expansión, que corresponden a los espacios ajardinados urbanizados destinados tanto al disfrute de la población como al ornato y mejora de la calidad estética del entorno, así como a las áreas con acondicionamiento vegetal destinadas a la defensa ambiental, al reposo de los peatones y al acompañamiento del viario (EP-1, EP-2, EP-3 y EP-4).

Se distinguen distintas zonas de parque urbano y recreo y expansión dependiendo del uso del subsuelo de éstas:

- Tipo I: zonas en donde permite sólo usos de dominio público en el subsuelo (EP-1)
- Tipo II: zonas en donde no se permiten usos diferentes de éste en el subsuelo (EP-2)
- Tipo III: zonas en donde permite el desarrollo de usos de infraestructuras y servicios públicos en el subsuelo (EP-3).
- Tipo IV: zonas en donde permite el desarrollo de infraestructuras, dotaciones o aparcamientos privados en el subsuelo (EP-4).

**Artículo 32: Ordenanza 7: Ordenanzas especiales**

**32.1. Ordenanzas Especiales para parcelas P1 y P2**

- Se busca que conserven el carácter de puerta y mantengan la simetría que encuadra el conjunto de la actuación urbanística con claridad.

- Para alcanzar el aprovechamiento urbanístico límite se permiten vuelos de 1.2 m desde la alineación de la parcela y a partir de la tercera planta, cosa que no contradice las ordenanzas de zona. Sin embargo, sólo se permitirán vuelos en las zonas del perímetro marcadas en la figura Fig1.

- La manzana se ejecutará, por encima de la planta baja, con un patio interno en el cual se deberá poder inscribir, según normativa municipal, una circunferencia de diámetro mayor o igual al 30% de la altura de dicho patio.

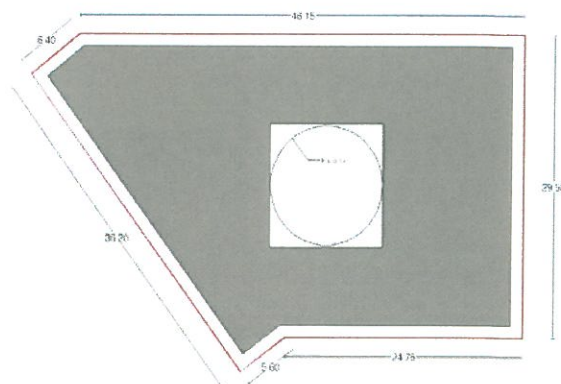


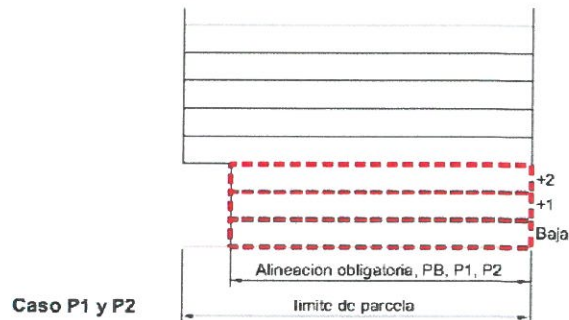
Fig 1.

**DILIGENCIA:**

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.



**32.2. Ordenanzas Especiales para parcelas P3a, P3b**

- Será de carácter obligatorio la mancomunidad de los garajes de las parcelas P3a, P3b, junto con las zonas libres privadas que corresponden a las rampas de entrada y salida

**32.3. Ordenanzas Especiales para parcelas P4a, P4b**

- Será de carácter obligatorio la mancomunidad de los garajes de las parcelas P4a, P4b, junto con las zonas libres privadas que corresponden a las rampas de entrada y salida

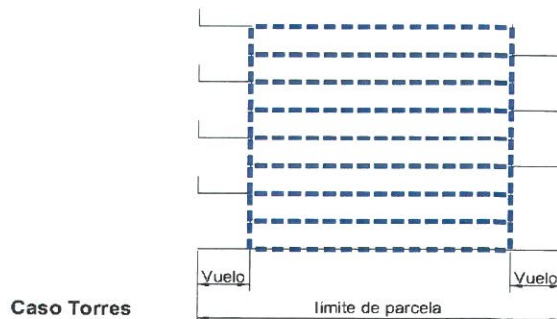
**32.4. Ordenanzas Especiales para parcelas P5a, P5b, P5c**

- Será de carácter obligatorio la mancomunidad de los garajes de las parcelas P5a, P5b, P5c, junto con las zonas libres privadas que corresponden a las rampas de entrada y salida

**32.5. Ordenanzas Especiales para parcelas P6, P7, P8, P9, P10**

- Las alineaciones de las torres en planta baja y en altura será de carácter obligatorio pudiendo crear vuelos sobre dicha alineación de un máximo de 2,5 metros hasta el límite de parcela

- Será de carácter obligatorio la mancomunidad de los garajes de las parcelas P6, P7 y P8, y de las parcelas P9 y P10, junto con las zonas libres privadas que corresponden a las rampas de entrada y salida.



**32.6. Ordenanzas Especiales para parcelas P11a, P11b y P12a, P12b, P12c**

Se pretende atenuar la incidencia del volumen edificable sobre la avenida de Lobete y el parque, adoptando una altura máxima respecto a ambos espacios diferenciada y buscando la formación de fachadas que permitan una interacción entre el espacio urbano y el espacio de la parcela evitando que sean continuas o excesivamente largas.

DILIGENCIA:

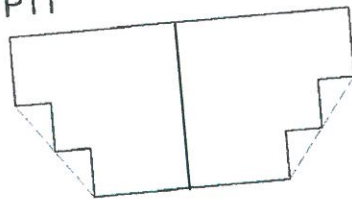
Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

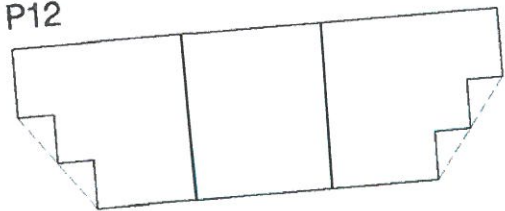
Secretaría General.

- El número de plantas máximo en avenida de Lobete es baja y ocho pisos (B+8) y al parque es baja y seis pisos (B+6). En el resto de la parcela pueden adoptarse alturas intermedias.
- El conjunto se generará a partir de bloques que tendrán una profundidad de crujía no superior a 15m.
- Los frentes a fachada tendrán un desarrollo máximo de 40 metros lineales con interrupciones para formar patios abiertos o similares de 20 metros de anchura y 10 de profundidad como mínimo. En el frente a fachada en la avenida de Lobete, esto será así por encima de la planta baja.
- Las alineaciones Este y Oeste seguirán un perfil quebrado similar a la figura siguiente permitiéndose cierta flexibilidad de movimiento sin sobrepasar la alineación marcada por la diagonal de la figura.

P11

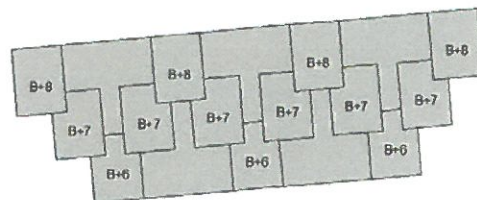
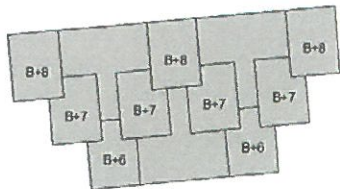


P12



- Se consideran las parcelas P11a, P11b y las parcelas P12a, P12b, P12c como unidad de proyecto constructivo y tipológico con el fin de evitar disociaciones considerables entre el frente de Lobete y el frente del parque. Será necesario un anteproyecto que garantice suficientemente el carácter unitario del conjunto o en su defecto los principales materiales y principales líneas compositivas acordados de manera consensuada con los técnicos municipales- del primer bloque que obtenga licencia que serán de obligado cumplimiento para el resto.
- Será de carácter obligatorio la mancomunación de los garajes de las parcelas P11a, P11b y las parcelas P12a, P12b, P12c.
- Será de carácter obligatorio la mancomunación de las zonas libres privadas que corresponden a las parcelas P11a, P11b y las parcelas P12a, P12b, P12c.

Como propuesta se ha estudiado esta geometría orientativa:



DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

### III. NORMAS DE EDIFICACIÓN

#### CAPITULO I: CONDICIONES DERIVADAS DE LA LEGISLACIÓN SECTORIAL EN MATERIA DE FERROCARRILES.

##### **Artículo 33. Limitaciones a la propiedad.**

De forma previa a la aprobación de los instrumentos de desarrollo (Convenio de Expropiación) en los que existan parcelas cuyas futuras edificaciones se viesen afectadas por las limitaciones a la propiedad de Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, BOE de 30 de septiembre de 2015 (LSF), es decir, por las zonas de Dominio Público Ferroviario, Protección y/o Línea Límite de la Edificación, sus promotores deberán acreditar ante la Administración Municipal haber obtenido la resolución favorable de reducción de la zona de dominio público y la de protección, así como de la Línea Límite de Edificación, si esta fuese de aplicación, otorgadas por los órganos correspondientes del Ministerio de Fomento y de ADIF, respectivamente, que hagan viable la ejecución de dichas edificaciones conforme a las previsiones del planeamiento vigente.

##### **Artículo 34. Prevalencia del proyecto ferroviario.**

1. Puesto que a la redacción del presente Plan Especial se encuentra sin aprobar el Proyecto Ferroviario completo que lo posibilita, e incluso durante la ejecución de la obra puede sufrir modificaciones, en caso de existir diferencias entre el planeamiento y el Proyecto Ferroviario se mantendrá la prevalencia de este último.
2. De conformidad con el artículo Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, BOE de 30 de septiembre de 2015 (LSF), todos los terrenos ocupados por infraestructuras ferroviarias serán calificados como Sistema General Ferroviario por el planeamiento municipal.

##### **Artículo 35. Normas relativas a la ejecución y puesta en servicio de las obras que afecten al dominio público ferroviario.**

1. En relación a los Proyectos de Urbanización
  - a. Para la aprobación del Proyecto de Urbanización, por parte del Ayuntamiento de Logroño, sobre losas de cobertura de vías e instalaciones ferroviarias, será requisito indispensable que ADIF haya prestado conformidad previa y por escrito a la solución técnica de la estructura de

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

cobertura e instalaciones de seguridad, ventilación, evacuación, acceso, etc ... del sistema general ferroviario afectado.

b. Es necesaria la autorización previa de Adif para cualquier actividad que se pretenda implantar sobre las instalaciones ferroviarias soterradas, en cumplimiento de Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, BOE de 30 de septiembre de 2015 (LSF), de Real Decreto 238712004, de 30 de diciembre, del Reglamento del Sector Ferroviario (RSF), y de las competencias atribuidas al ADIF de acuerdo el Real Decreto 810/2007, de 22 de Junio, del Reglamento sobre Seguridad en la Circulación (RSC).

c. Se tendrá especial cuidado en el diseño y la ejecución de las redes de instalaciones urbanas (saneamiento, drenajes, electricidad, suministro de agua, gas, telecomunicaciones, alumbrado, etc.), y en especial a las posibles afecciones que estas instalaciones puedan generar sobre las ferroviarias debiendo igualmente recoger los requerimientos y condicionantes a establecer por ADIF para la ejecución de estas redes. Todas las instalaciones de canalizaciones de las diferentes redes de servicios urbanos no afectarán a la losa de cobertura del ferrocarril, ni deteriorarán el sistema de impermeabilización primaria que reviste la losa en cumplimiento de lo dispuesto en el art. 30.2 del Reglamento del Sector Ferroviario, sobre medidas de protección respecto a las Líneas ferroviarias, sin afectar, deteriorar o causar incidencias a la infraestructura ferroviaria en explotación. En la medida de lo posible estas instalaciones deberán discurrir fuera del ámbito de las instalaciones ferroviarias soterradas.

d. Al llevarse a cabo arbolados en viales y zonas situadas sobre instalaciones ferroviarias soterradas, deben establecerse limitaciones de la tipología del arbolado siendo obligatorio que estos se encuentren confinados en macetas. En las zonas verdes o espacios libre situados sobre la huella del Sistema General Ferroviario queda prohibida la plantación directa de árboles, de cualquier tipo. En su caso, el arbolado sobre losas de cobertura de vías e instalaciones ferroviarias se dispondrá en macetas o jardineras.

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

- e. Se incluirá en los futuros Proyectos de Urbanización la planta y secciones transversales del soterramiento ferroviario.
- f. . Se definirán los criterios a adoptar sobre calidades y espesor de suelo necesario, priorizando la limitación de cargas sobre las losas, definiendo la cobertura máxima de tierras sobre las losas de hormigón.
- g. En todas las actividades a desarrollar sobre la línea ferroviaria, se deberán de considerar prescripciones específicas en orden a preservar de toda clase de daños o deterioros de las vías inferiores, elementos del sistema de electrificación y los demás elementos necesarios para la explotación en la línea ferroviaria. Todo ello para evitar toda clase de daños, riesgos y peligros y la interrupción el libre tránsito ferroviario.
- h. Todas las obras que afecten al Dominio Público Ferroviario deberán contar con autorización de ADIF, en cumplimiento de Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, BOE de 30 de septiembre de 2015 (LSF), de Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, del Reglamento del Sector Ferroviario (RSF), y de las competencias atribuidas al ADIF de acuerdo el Real Decreto 810/2007, de 22 de Junio, del Reglamento sobre Seguridad en la Circulación (RSC).
2. Cuando, de conformidad con lo previsto en el artículo 17.4 del Real Decreto Legislativo 8/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo, se constituyan superficies superpuestas de titularidad municipal sobre rasante y Dominio Público Ferroviario bajo rasante, aquella infraestructura (muros y losas) que soporta los usos públicos municipales (viales, zonas verdes, espacios libres, equipamientos, etc.) y cubre el Sistema General Ferroviario tendrá la consideración de obras de urbanización especial, no siendo consideradas cargas urbanísticas de los titulares del ámbito sino que su ejecución y financiación correrá a cargo del urbanizador y la sociedad gestora LIF 2002.
3. Como obras de urbanización, serán recepcionadas por el Ayuntamiento de Logroño, estableciéndose posteriormente vía Convenio el oportuno régimen de



DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

7 MAYO 2019

Secretaría General.

gestión, reparación y mantenimiento a cargo de ADIF, sin perjuicio de que se articulen los correspondientes acuerdos entre ambas Administraciones.

4. No se podrán iniciar las obras en los suelos sobre dominio público sin que ADIF haya extendido un acta de conformidad al replanteo. A estos efectos, el interesado pondrá en su conocimiento la fecha de inicio de las obras con una antelación mínima de diez días. Si ADIF entendiera que las obras en ejecución se desvían del proyecto presentado y autorizado, podrá paralizar las mismas según dispone el artículo 33.2 del Reglamento del Sector Ferroviario.
5. Con una antelación mínima de 10 días a la finalización de las obras, y previamente en su puesta al servicio, se solicitará del ADIF la emisión de un acta de conformidad, de acuerdo con el artículo 33.4 del Reglamento del Sector Ferroviario.
6. En aquellos usos que se puedan situar sobre el Sistema General Ferroviario en compatibilidad con el mismo, (Viarios, Zonas Verdes y Espacios Libres Públicos) se especificará que no existirán restricciones para la localización de aquellas instalaciones, accesos, salidas de emergencia, elementos de ventilación, extracción, iluminación o señalética, etc. que sean necesarios para la explotación ferroviaria.
7. En cualquier caso, los Proyectos de Urbanización del Plan adoptarán las medidas oportunas para garantizar la integración de los equipamientos, edificios e instalaciones vinculadas al uso público ferroviario que puedan solaparse con otros usos públicos dotacionales, incluidos los viarios, ajustando, en su caso, las secciones y alineaciones viarias, y garantizando la funcionalidad y coherencia de los usos públicos integrados y evitando afecciones al funcionamiento del ferrocarril.
8. Cualquier construcción, estructura o instalación de condición permanente o temporal situada sobre el Sistema General Ferroviario, no prevista en el Proyecto de Urbanización y que transmita cargas, vibraciones o tracciones a las losas de cobertura de las vías o que puedan dañar la impermeabilización, deberá contar con autorización previa y por escrito, emitida por ADIF en

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

cumplimiento de Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, BOE de 30 de septiembre de 2015 (LSF), de Real Decreto 238712004, de 30 de diciembre, del Reglamento del Sector Ferroviario (RSF), y de las competencias atribuidas al ADIF de acuerdo el Real Decreto 810/2007, de 22 de Junio, del Reglamento sobre Seguridad en la Circulación (RSC).

Entre otras, y sin carácter exhaustivo, podemos enumerar: pérgolas, marquesinas, quioscos, carpas, casetas, almacenes, puestos de venta, mercadillos, depósitos, fuentes, estanques, piscinas, pistas deportivas, mono postes, pantallas, escenarios, vallas publicitarias, atracciones de feria, etc.

## **CAPITULO II: NORMAS DE EDIFICACIÓN Y SU RELACIÓN CON EL ENTORNO**

### **Artículo 36: Consideraciones generales**

El Plan Especial establece las condiciones de volumen, higiénicas, estéticas de seguridad y sostenibilidad ambiental que las edificaciones deben guardar con carácter general.

### **Artículo 37: Tipos de ordenación de la edificación del presente Plan Especial**

Los tipos de ordenación física de las zonas de ordenanza establecidos en este Plan Especial son los siguientes:

- a) Composición de volúmenes o edificación volumétrica específica. Tipo de ordenación en el que la edificación se determina mediante una edificabilidad neta. La concreción para cada unidad de edificación se precisa en los planos del Plan Especial y contenidos gráficos anexos a estas Normas, o en su caso, en el Estudio de Detalle, si el desarrollo de éste fuera preceptivo.
- b) Edificación tridimensional: Modelo de ordenación en que se interrelacionan los espacios públicos y privados, a distintos niveles y con diferentes destinos y usos. La determinación de este tipo de ordenación se realiza específicamente en este Plan Especial.

Ambos tipos de ordenación son complementarios y pueden darse sobre una misma parcela. Los parámetros de cada tipo de ordenación fijan, de forma conjunta e interdependientemente, los máximos envolventes de los volúmenes de edificación que permiten estas Normas.

Los envolventes de volumen establecen unos límites que no pueden rebasarse y no son obligatorios hasta sus valores máximos, tanto en las obras de nueva planta como en las de ampliación, salvo en aquellos supuestos en que una norma específica imponga el deber de edificar hasta dichos topes máximos.

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

**CAPITULO III: CONDICIONES HIGIÉNICAS**

**Artículo 38: Régimen general**

Las siguientes prescripciones se aplicarán sin perjuicio de otras regulaciones de PGM de Logroño en materia de Medio Ambiente, Normativa sectorial y/o Normas de rango superior que pudieran ser de aplicación.

**Artículo 39: Ruido y Vibraciones**

39.1 Se estará a lo dispuesto por la normativa sectorial o específica del Ayuntamiento de Logroño.

39.2 El titular de nuevas actividades adoptará las medidas necesarias para evitar que supere unos determinados niveles de inmisión, especialmente en aquellas áreas donde existe edificación consolidada a ambos lados del soterramiento.

39.3 Las solicitudes de licencia de obras de edificación, exceptuando aquellas destinadas a uso aparcamiento o servicios infraestructurales, en el ámbito del Plan Especial incluirán en su documentación un Estudio de Ruido y Vibraciones redactado por técnico experto o empresa con acreditación nacional en dicha materia. El estudio se realizará en base a mediciones reales de ruido y vibraciones que se efectuarán una vez puesto en servicio la nueva infraestructura.

39.4 Los contenidos específicos de dicho estudio son:

- Establecimiento de las medidas correctoras que sean necesarias para garantizar los niveles límite de inmisión de vibraciones y de inmisión de ruido inducido por vibraciones.
- Descripción de la ejecución y el control de la puesta en obra de las medidas que se determinen.
- Las mediciones se realizarán por laboratorios de ensayo acreditados por ENAC en acústica ambiental en edificios.

39.5 En la documentación de terminación de las obras de edificación se incluirá el certificado de ejecución de las medidas establecidas en el estudio de ruidos y vibraciones, por técnico o empresa competente.

39.6 Para la redacción de los estudios de ruido y vibraciones se elaborará una guía en la que se especificarán las hipótesis del estudio en función de los niveles reales de emisión y la atenuación del terreno. La guía se redactará una vez puesta en servicio la nueva infraestructura ferroviaria.

**Artículo 40: Residuos**

Los proyectos de urbanización deberán diseñarse reservando emplazamientos en el espacio viario para la localización de contenedores que faciliten la separación de residuos de acuerdo con la organización del servicio municipal.

Las soluciones empleadas permitirán la integración en condiciones de salubridad y estética con el paisaje urbano de cada zona.

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

**CAPITULO IV: CONDICIONES DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL**

**Artículo 41: Régimen general**

Las siguientes prescripciones son de carácter orientativo, no vinculante, para el desarrollo de la actuación, y se aplicarán sin perjuicio de otras regulaciones de PGM de Logroño en materia de Sostenibilidad Ambiental, Normativa sectorial y/o Normas de rango superior que pudieran ser de aplicación.

**Artículo 42: Sostenibilidad ambiental de la actuación urbanística**

42.1. Se entienden como condiciones de sostenibilidad medioambiental de la actuación urbanística aquellas determinaciones que tienen por objeto:

- La adaptación armónica de las nuevas actuaciones a las condiciones del microclima y los ecosistemas locales.
- La consideración de parámetros de eficiencia en el uso de los principales recursos escasos: agua y energía. Se entiende como eficiencia la utilización de mecanismos activos (uso de energías alternativas, tecnologías de gestión), y pasivos (introducción de elementos arquitectónicos de control ambiental, p. ej.) con el objetivo de reducir el consumo innecesario del recurso.
- La consideración de las cualidades ambientales de los sistemas constructivos en las obras de urbanización dentro de su ciclo de vida completo, desde la fase de obra hasta la demolición, incluyendo la gestión de los residuos resultantes.
- La imposición de medidas preventivas, de tal manera que no se produzcan impactos medioambientales por emisión de radioactividad, perturbaciones eléctricas, ruido, vibraciones, deslumbramientos, emisión de gases nocivos, humos o partículas, o por sus vertidos líquidos o sólidos, o por un consumo inadecuado de energía y de los recursos naturales.

42.2. La urbanización y edificación deberá ajustarse a los siguientes criterios básicos:

- Consideración del microclima local y las condiciones previas, de tal modo que puedan aprovecharse las potencialidades bioclimáticas del ámbito.
- Posibilidad de instalación, en las mejores condiciones económicas y de integración paisajística, de equipos de captación de energía solar en todos los edificios.
- Condiciones de exposición solar adecuada, que permitan la orientación de las edificaciones preferiblemente hacia el sur, un adecuado soleamiento de zonas verdes de uso público con una reducida proporción de áreas en sombra permanente.
- Garantía, mediante la ordenación de los volúmenes edificados, el modelado de la topografía y las plantaciones de arbolado, de la adecuada atenuación de los vientos en aquellos emplazamientos sometidos a ellos en los que éstos alcancen gran intensidad, así como de la posibilidad de una ventilación cruzada entre fachadas opuestas en los edificios de viviendas.
- Consideración de los factores de contaminación acústica con el objetivo de favorecer la ventilación natural mediante la reducción de los niveles de ruido ambiente.

42.3. El diseño de las zonas verdes públicas deberá ajustarse a los siguientes criterios básicos:

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

- Deberá procurarse mantener en su emplazamiento los elementos valiosos preexistentes de vegetación natural, integrándolos en el diseño de los espacios libres.
- Deberá asegurarse la compatibilidad con la vegetación autóctona de la que se prevea para las zonas verdes públicas.
- La elección de las especies vegetales de nueva plantación deberá efectuarse ponderando los siguientes criterios:
- Compatibilidad en términos biológicos con la vegetación natural del área, con el objeto de evitar la invasión por especies nocivas.
- Porte suficiente del arbolado para poder funcionar como controladores ambientales, con árboles de hoja caduca y copa ancha para proteger las plantas inferiores de las viviendas en verano, permitiendo el acceso del sol en invierno.
- Consumo de agua reducido y resistencia a la sequedad, con el objeto de permitir reducir el consumo de agua para riego. En caso de reutilización de aguas grises para riego, deberá garantizarse la compatibilidad con las características bioquímicas de estas.
- En las zonas libres se procurará que un porcentaje mayoritario de la superficie tratada de forma que permita mantener la porosidad natural del terreno.
- Deberán preverse medidas para facilitar el drenaje natural del terreno, como parterres y áreas de pavimentos porosos que faciliten el almacenamiento de agua hasta su absorción.

42.4. El diseño de los espacios verdes privados se ajustará a los siguientes criterios básicos:

- La disposición y organización deberán considerar la integración con el entorno natural y las características de urbanización de las zonas verdes públicas.
- Los sistemas de riego de las zonas verdes privadas se abastecerán con carácter preferente de aguas grises recicladas provenientes de las edificaciones a que estén vinculadas.
- Se contemplará redes de riego que empleen sistemas de ahorro de agua, como microirrigación, goteo o aspersores.

42.5. Se establecerán sistemas de recogida de residuos que permitan la recogida selectiva y cuenten con emplazamientos adecuados en la vía pública.

42.6. Sistemas de alumbrado público equipados con luminarias dotadas de sistemas de limitación de la contaminación lumínica y ahorro energético.

42.7. Utilización preferente de materiales reciclados, evitando en todo caso el empleo de materiales que puedan resultar tóxicos o afecten a la calidad del aire en las condiciones de servicio normal o en caso de accidente o fenómenos extremos del clima local.

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAY 2019

Secretaría General.

**IV. NORMAS APLICABLES AL TIPO DE ORDENACIÓN TRIDIMENSIONAL ESPECÍFICAS PARA LA ORDENACIÓN DEL PLAN ESPECIAL**

**Artículo 43: Definición**

El modelo de ordenación, designado con el nombre de ordenación tridimensional, corresponde al que se interrelacionan los espacios públicos y privados, a distintos niveles y con diferentes destinos y usos. La determinación de este tipo de ordenación se realiza específicamente en el presente Plan Especial.

Las condiciones que se establecen en las presentes normas aseguran el tratamiento unitario en el desarrollo de la urbanización y la edificación.

**Artículo 44: Contenidos específicos del Plan Especial para la ordenación tridimensional**

El Plan Especial, al adoptar el modelo de ordenación tridimensional para algunas de sus parcelas contiene para éstas, además de los exigidos en la legislación vigente y de los ya mencionados en el artículo 20 de las presentes normas, los siguientes:

- Fichas de ordenación tridimensional
- Criterios de ejecución de infraestructuras y de conservación y mantenimiento de los espacios libres, preceptivos para el desarrollo del proyecto de urbanización, especialmente de aquellos artificiales, denominados así por albergar usos urbanos distintos del mismo, especialmente los espacios libres de tipo II y tipo III.

**Artículo 45: Categorías de la ordenación tridimensional**

Las categorías de ordenación tridimensional previstas en este Plan Especial son las siguientes:

- a) Superposición en distintos planos horizontales de redes de servicio y de transportes públicos.
- b) Superposición en distintos planos horizontales de redes de servicio y de transportes públicos con equipamientos y espacios libres, tanto públicos como privados.
- c) Superposición en distintos planos horizontales de los distintos usos contemplados en estas Normas.

**Artículo 46: Condiciones específicas de la ordenación tridimensional**

Las condiciones específicas de la ordenación tridimensional previstas en este Plan Especial son las siguientes:

- a) Para garantizar la correcta integración en la ordenación y desarrollo edificatorio de las distintas parcelas con una misma ordenación tridimensional es necesaria la elaboración de un Anteproyecto de Edificación conjunto, en el que queden reflejados y dimensionados todos los elementos comunes de conexión entre los

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

- distintos niveles tales como estructura, instalaciones, etc, y necesarios para la correcta ejecución de todos los espacios, tanto edificados como libres.
- b) Las licencias de obras se tramitarán de forma consecutiva o simultánea, desde las parcelas del nivel inferior hasta los niveles superiores.
  - c) Aquellas edificaciones que tengan adscritos espacios libres de uso público, definidos en estas Normas, requerirán para el otorgamiento de la licencia de edificación, que en el correspondiente proyecto básico se incorporen las soluciones constructivas relativas a la urbanización de estos espacios.
  - d) Cuando se promueva y, en su caso, ejecute por diferentes promotores la placa tridimensional y/o las construcciones por encima de la última planta con espacios públicos, la Administración exigirá los documentos que se indican el párrafo anterior y las garantías precisas para asegurar las condiciones de calidad y de coordinación tridimensional que debe cumplir la construcción.
  - e) El correspondiente Proyecto de Urbanización se ejecutará, al menos, en dos fases atendiendo a su ordenación tridimensional:
    - En una primera fase se urbanizarán los suelos que no tienen condicionantes para su ejecución en cotas inferiores, o que las obras de estas posibles parcelas inferiores se encuentren ya ejecutadas.
    - En la segunda, o posterior, fase se completará la urbanización una vez finalizada la ejecución de las parcelas pertenecientes a niveles inferiores.

**DILIGENCIA:**

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

## V. NORMAS DE GESTIÓN

### Artículo 47: **Gestión urbanística de la actuación: Sistema de actuación y unidades de ejecución**

44.1. La Actuación se gestionará en régimen de Iniciativa Pública, de acuerdo al Convenio General suscrito entre el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de la Rioja, el Ayuntamiento de Logroño y RENFE de fecha 20 de marzo de 2003, mediante el sistema de expropiación de acuerdo a los artículos 131, 152-153-154, de la Ley 5/2006 de 2 de mayo de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Rioja.

44.2 De acuerdo al artículo 116 de la Ley 5/2006 de 2 de mayo de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Rioja, los términos y condiciones de la gestión y ejecución del planeamiento podrán fijarse en un convenio urbanístico de gestión.

44.3. La gestión urbanística de la Actuación, comprenderá el conjunto de las actuaciones y procedimientos establecidos legalmente para la transformación del suelo y, en especial, para su urbanización y edificación en ejecución del planeamiento urbanístico. En particular, la gestión urbanística de esta Actuación requerirá:

- La aprobación de los correspondientes Proyectos de Urbanización.
- La aprobación del correspondiente Proyecto de Expropiación, que determinará la integración de todas las fincas comprendidas en las Unidades de Ejecución que se definan para el desarrollo del ámbito, la determinación de las parcelas resultantes con sus parámetros urbanísticos y la concreción de los derechos y deberes de los propietarios originarios y de la Administración en cuanto al cumplimiento de la equidistribución de beneficios y cargas.

### Artículo 48: **Plazos de actuación**

La gestión de la Actuación se realizará en los plazos que resulten del programa de desarrollo aprobado y compromiso de ejecución aprobado conforme a lo previsto en la legislación vigente, que no podrán superar en su conjunto el plazo máximo de ocho años.



**DILIGENCIA:**

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

## VI. NORMAS DE URBANIZACIÓN

### Artículo 49: Proyectos de Urbanización

46.1. El Proyecto de Urbanización tiene por objeto la ejecución integrada de las obras de urbanización del conjunto de la Actuación o de las distintas Etapas de Urbanización integrantes de la misma, en desarrollo de las previsiones del presente Plan Especial, contemplando adecuadamente la supresión de barreras arquitectónicas y garantizando la accesibilidad.

46.2. Los Proyectos de Urbanización no podrán modificar las previsiones sobre parámetros de densidad del Plan Especial, sin perjuicio de poder reajustar las previsiones por éste realizadas para efectuar las adaptaciones exigidas por el desarrollo y ejecución de las obras, y ajustándose a las determinaciones de la LOTUR, del PGM de Logroño y del presente Plan Especial, y comprendiendo todos los documentos necesarios para la completa definición y ejecución de las obras comprendidas en su ámbito.

### Artículo 50: Condiciones de urbanización

Las obras de urbanización se adaptarán a la normativa sectorial vigente de obligado cumplimiento, así como a la propia de las empresas suministradoras de cada servicio, y a las establecidas con carácter general por los servicios municipales correspondientes, así como a la normativa vigente de eliminación de barreras arquitectónicas.

Los Proyectos de Urbanización incluirán las posibles conexiones de los distintos viales y servicios, desde los puntos de conexión más adecuados aunque sean exteriores al ámbito del Plan, de manera que se garantice su correcto funcionamiento.

Los trazados y dimensionamientos indicados en los planos de esquemas de redes de los distintos servicios de infraestructura tienen carácter indicativo, pudiendo por tanto sufrir modificaciones no sustanciales y debidamente justificadas, como consecuencia del estudio y cálculo con mayor precisión que compete a los Proyectos de Urbanización.

Los proyectos de urbanización detallarán al menos los siguientes servicios:

- REDES DE ALCANTARILLADO
- RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA
- REDES DE ENERGIA ELECTRICA
- RED DE GAS
- RED DE TELECOMUNICACIONES
- RED DE ALUMBRADO PUBLICO
- RED VIARIA

Las normas a las deberán ajustarse los proyectos de urbanización son las contenidas en los siguientes documentos:

- Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para Obras de Carreteras y Puentes de la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (PG-3 de 1.975, aprobado por Orden Ministerial de 6 de Febrero de 1976 y sus modificaciones sucesivamente aprobadas)

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

- Pliego de Prescripciones Técnicas Generales del Servicio de Aguas y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Logroño (2004).
- Ley 5/1994, de 19 de julio, de supresión de barreras arquitectónicas y promoción de la accesibilidad (CAR).
- Decreto 19/2000, de 28 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de accesibilidad en relación con las barreras urbanísticas y arquitectónicas, en desarrollo parcial de la Ley 5/1994, de 19 de julio.
- Ordenanza Municipal de Accesibilidad Universal, de 7 de mayo 2015
- Instrucción **3.1-IC** "Trazado". Año 1999.
- Instrucción **5.2-IC** "Drenaje superficial" aprobada por O. M. de 14 de Mayo de 1990.
- Norma de Carreteras **8.1-IC** "Señalización vertical". Año 1999.
- Norma de Carreteras **8.2-IC** "Marcas Viales". Marzo de 1987.
- Norma de Carreteras **8.3-IC** "Señalización de Obras". Agosto de 1987
- Norma de Carreteras **6.1-IC** "Secciones de firmes". Noviembre de 2003.
- Instrucción sobre las acciones a considerar en el proyecto de Puentes de Carreteras (IAP-11).
- Instrucción de hormigón estructural, EHE-08, aprobada por Real Decreto 1247/2008, de 18 de julio.
- Instrucción para la recepción de cementos RC-08 aprobada por R. D. 956/2008 de 6 de Junio.
- Instrucción del Instituto Eduardo Torroja para tubos de hormigón armado o pretensado.
- Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para tuberías de saneamiento de poblaciones.
- Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para tuberías de abastecimiento de agua.
- Reglamento de líneas eléctricas de A. T. Decreto 3151/1968, de 28 de Noviembre (B. O. E. número 311 de 27 de Diciembre de 1968).
- Reglamento electrotécnico de Baja Tensión R. Decreto 842/2002, de 2 de Agosto (B. O. E. número 224 de 18 de Septiembre de 2002).
- Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior. Real Decreto 1890/2008, de 14 de Noviembre (B. O. E. número 279 de 19 de Noviembre de 2008).
- Normas técnicas municipales para instalaciones de alumbrado público, revisión de septiembre de 2003.
- Real Decreto 1627/1997 de 24 de octubre por el que se establecen disposiciones mínimas de seguridad y salud en las obras de construcción.
- Real Decreto 997/2002 de 27 de septiembre, por el que se aprueba la Norma de Construcción Sismorresistente NCSR-02.

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

- Real Decreto 105/2008 de 1 de Febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcciones y demolición.
- Normas **UNE** de Ensayos de laboratorio.
- Código Técnico de la Edificación, Real Decreto, 314/2006, de 17 de marzo.
- Orden VIV/561/2010 de 1 de febrero por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados (BOE 11 de marzo de 2010)

Normativa de ADIF para la realización de trabajos que afectan o pueden afectar al tráfico ferroviario:

- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (LSF)
- Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, del Reglamento del Sector Ferroviario (RSF)
- Real Decreto 810/2007, de 22 de Junio, del Reglamento sobre Seguridad en la Circulación (RSC)

Debido a la complejidad de la actuación se ha considerado necesario la redacción de un Proyecto de Trazado y Coordinación de Servicios en el entorno de las obras de integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño, Fase 1, que se incluye en el Anexo Trazado y Coordinación de Servicios.

Los futuros proyectos de la urbanización incluida en la zona de la mencionada Fase 1 se desarrollarán en base a dicho Proyecto.

Las obras de urbanización se desarrollarán por fases y serán objeto de entregas parciales al Ayuntamiento de Logroño para su progresiva puesta en servicio.

**Artículo 51: Condiciones de diseño y calidad ambiental en el mobiliario urbano**

51.1. Se considera mobiliario urbano el conjunto de elementos que se incorporan a la vía pública con objeto de atender una necesidad social o prestar un determinado servicio al vecindario. En estas normas no se considera mobiliario urbano los elementos de iluminación.

51.2. Todo elemento de mobiliario urbano deberá cumplir tres condiciones, que son, funcionalidad, racionalidad y emotividad:

- a) **Funcionalidad:** El objeto urbano deberá cumplir con su función y la comodidad y confort de los usuarios. No se colocarán elementos de utilidad dudosa y se colocará el número y tipo estrictamente necesario para no invadir el espacio viario ni en sus recorridos ni en su percepción visual. Se perseguirá la máxima comprensión ciudadana del elemento urbano en cuestión, en ayuda de esta comprensión se reducirá el número de diseños de un mismo elemento, que no quiere decir la única versión.
- b) **Racionalidad:** El objeto urbano deberá cumplir con una racionalidad en su diseño, de geometría sencilla y de diseño actual, evitando aristas y usando las nuevas técnicas y materiales que la moderna industria nos aporta, sin dejar por

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

eso de armonizar con el medio histórico en el que se encontrarán. Deberá, además, ser resistente a la agresividad del medio urbano y al envejecimiento, tendrá facilidad de montaje y mantenimiento.

- c) Emotividad: El objeto urbano cumplirá con la condición de la emotividad, que sea agradable de contemplar, tanto en sus proporciones, como en las texturas de los materiales, dejando el color del propio material, evitando las pinturas, y eligiendo objetos de diseño sencillo.

51.3. Se consideran elementos de mobiliario urbano los siguientes:

- Bancos, sillas y otros elementos para sentarse
- Mesas convencionales, de ajedrez, etc.
- Papeleras y contenedores para las distintas fracciones de residuos urbanos
- Fuentes
- Barandillas, cerramientos y protecciones
- Bolardos y otros cerramientos para recorridos peatonales
- Protectores de arbolado y áreas ajardinadas
- Jardineras
- Relojes y termómetros
- Soportes para planos de la ciudad y anuncio de eventos culturales
- Teléfonos
- Buzones
- Parquímetros
- Armarios de regulación semafórica
- Quioscos
- Marquesinas de paradas de autobuses
- Estacionamientos y soportes para bicicletas
- Juegos infantiles
- Elementos para facilitar el deporte

51.4. Condiciones particulares de algunos elementos:

- Los bancos, sillas y otros elementos para sentarse serán de materiales de baja inercia térmica que no acumulen calor en verano ni frío en invierno.
- Los quioscos, teléfonos y marquesinas de paradas de autobuses que en general corresponden a servicios públicos o privados deberán contar con un diseño unitario previamente autorizado por el Ayuntamiento, y cumplirán igualmente los condicionantes de funcionalidad, racionalidad y emotividad, aunque para ello las compañías privadas tengan que rediseñar sus objetos para armonizar con el espacio histórico.

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

- Los elementos de información y comunicación como relojes, termómetros, buzones... deberá colocarse en puntos visibles y de máxima frecuentación de la población.
- Los contenedores de las distintas fracciones de residuos urbanos deberán ubicarse en lugares accesibles para toda la población sin ser obstáculo al tránsito y visibilidad de los vehículos. Se distribuirán homogéneamente por la ciudad dependiendo de las intensidades de uso. Se agruparán en áreas de aportación donde no resulten un obstáculo al uso o percepción espacial. Se rodearán donde sea posible de elementos vegetales o apantallamientos, o se soterrarán con sistemas compatibles con los de otras zonas de la ciudad.
- Los elementos destinados a la estancia de las personas (asientos, mesas...) deberán optimizar las condiciones de soleamiento, orientación a vistas de interés y protección frente al viento y la lluvia. Estos condicionantes recomiendan una flexibilidad en su localización y se evitarán formaciones puramente formalistas, aunque sin caer en el desorden ni en la colocación de un número excesivo de elementos.

51.5. Localización y número de elementos: se localizarán con criterios de racionalidad, calculando de acuerdo con la frecuencia de uso y los parámetros numéricos establecidos en esta normativa.

Madrid, mayo de 2019

José Ignacio Ábalos



DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.



**Abalos arquitectos**  
LABORATORIO DE TÉCNICAS Y PAISAJES CONTEMPORÁNEOS

**MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE DESARROLLO DE SISTEMAS GENERALES E INFRAESTRUCTURAS Y DE REFORMA INTERIOR PERI Nº 3 "FERROCARRIL"**

**DOCUMENTO REFUNDIDO APROBACIÓN DEFINITIVA MAYO 2019**

**BLOQUE 4.- GESTIÓN, SISTEMA DE ACTUACIÓN Y PLAN DE ETAPAS**

**1.- GESTIÓN Y SISTEMA DE ACTUACIÓN**

**2.- UNIDADES DE EJECUCIÓN**

**3.- CUADROS DE SUPERFICIES**

- 3.1- Unidad de Ejecución N.11.1\_Torres I
- 3.2- Unidad de Ejecución N.11.2\_Vara del Rey
- 3.3- Unidad de Ejecución N.11.3\_Torres II
- 3.4- Unidad de Ejecución P.11.25\_Miguel Delibes
- 3.5- Unidad de Ejecución N.11.4\_Terrazas I
- 3.6- Unidad de Ejecución N.11.5\_Terrazas II

**4.- PLAN DE ETAPAS**

**ANEXO FASES DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN**

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

**1. GESTIÓN Y SISTEMA DE ACTUACIÓN**

La Actuación se gestionará en régimen de Iniciativa Pública, de acuerdo al Convenio General suscrito entre el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de la Rioja, el Ayuntamiento de Logroño y RENFE de fecha 20 de marzo de 2003, mediante el sistema de expropiación de acuerdo a los artículos 131, 152-153-154, de la Ley 5/2006 de 2 de mayo de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Rioja.

De acuerdo al artículo 116 de la Ley 5/2006 de 2 de mayo de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Rioja, los términos y condiciones de la gestión y ejecución del planeamiento podrán fijarse en un convenio urbanístico de gestión.

La gestión urbanística de la Actuación, comprenderá el conjunto de las actuaciones y procedimientos establecidos legalmente para la transformación del suelo y, en especial, para su urbanización y edificación en ejecución del planeamiento urbanístico. En particular, la gestión urbanística de esta Actuación requerirá:

- La aprobación de los correspondientes Proyectos de Urbanización.
- La aprobación del correspondiente Proyecto de Expropiación, que determinará la integración de todas las fincas comprendidas en las Unidades de Ejecución que se definan para el desarrollo del ámbito, la determinación de las parcelas resultantes con sus parámetros urbanísticos y la concreción de los derechos y deberes de los propietarios originarios y de la Administración en cuanto al cumplimiento de la equidistribución de beneficios y cargas.
- La aprobación de los correspondientes anteproyectos de edificación que garanticen la correcta integración en la ordenación y desarrollo edificatorio de las distintas parcelas con una misma ordenación tridimensional.

**2. UNIDADES DE EJECUCIÓN**

El ámbito de la presente Modificación del Plan Especial de Desarrollo de Sistemas Generales e Infraestructuras y de Reforma Interior Número 3 "Ferrocarril", tiene una superficie de 225.231 m<sup>2</sup>, y un aprovechamiento medio urbanístico de 0.6387098 m<sup>2</sup>t u.c.r./m<sup>2</sup>. Para asegurar su viabilidad y desarrollo urbanístico se propone dividir el ámbito en seis unidades de ejecución que posibilitan por un lado la viabilidad técnica y constructiva de las obras, y por otro la desafectación y transmisión de una buena parte del suelo con aprovechamiento lucrativo en una fase temprana de desarrollo para hacer viable la operación desde un punto de vista financiero. Las unidades de ejecución se han delimitado de manera que en su posterior ejecución se asigne de un modo equitativo el reparto de cargas y beneficios, en virtud de los mecanismos que se establezcan a tal fin.

Las unidades propuestas y las superficies de cada una de ellas son (se indica en cada cuadro el porcentaje de aprovechamiento respecto al total):

17 MAYO 2019

Secretaría General.

3.- CUADROS DE SUPERFICIES

UE N.11.1\_TORRES I

COTA PARQUE

Nº PARCELA	USO CARACTERÍSTICO PERI 3 "FERROCARRIL"	USO PORMENORIZADO PERI 3 "FERROCARRIL"	ORDENANZA APLICACIÓN	SUPERFICIE DE PARCELA (m2)	SUP.PARQUE	SUP.ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	SUP. DOTACIONALES PUBLICOS	INDICE EDIFICABILIDAD ORDENANZA (m2/m2)	SUPERFICIE EDIFICABLE LUCRATIVA (m2 constr.)	ESPACIO LIBRE PRIVADO	APROVECHAMIENTO TOTAL DE PARCELA (m2t u.c.f)	OCUPACION SOBRE PARCELA (%suelo)	OCUPACION SOBRE PARCELA (m2 suelo)	NUMERO DE PLANTAS	ALTURA MAXIMA (m)
P.9	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC3	683	--	--	--	12,12	8.280	38	8.289	94,44%	645	B+21	81
P.10	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC3	683	--	--	--	12,12	8.280	38	8.289	94,44%	645	B+21	81
P29	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP1	5.672	5.672	--	--	0	0	0	0	--	--	--	--
P30	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP4	2.959	--	2.959	--	0	0	0	0	--	--	--	--
P31	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP3	7.995	7.995	--	--	0	0	0	0	--	--	--	--
P32	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP1	1.408,50	1.408,50	--	--	0	0	0	0	--	--	--	--
<b>TOTAL</b>				<b>19.400,50</b>	<b>15.075,50</b>	<b>2.959</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>16.560</b>	<b>76</b>	<b>16.578</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</b>

COTA ESTACIONES

P53	SGF	SERVICIOS INFRAESTRUC.	SGF	7.995	--	--	--	--	--			100%	7.995	B+1	19
<b>TOTAL</b>				<b>7.995</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>--</b>	<b>0</b>			<b>--</b>	<b>7.995</b>	<b>--</b>	<b>--</b>

COTA INTEGRACION

P54	SGI	SERVICIOS INFRAESTRUC.	SGI	952	--	--	--	--	--			100%	952	--	--
<b>TOTAL</b>				<b>952</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>--</b>	<b>0</b>			<b>--</b>	<b>952</b>	<b>--</b>	<b>--</b>

COTA ANDENES

P9	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	2.027	0
P10	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	2.027	0
P64	SGF	FERROCARRIL	SGF	6.086	0
P65	SGF	APARCAMIENTO	SGF	8.110	0
<b>TOTAL</b>				<b>18.250</b>	<b>0</b>

UE N.11.1_TORRES I - RESUMEN		m2	% del PERI
SUPERFICIE UNIDAD		24.313	10,79
SUPERFICIE PARCELAS			
	ESPACIO LIBRE	18.034,50	12,23
	RESIDENCIAL	5.420	
	DOTACIONAL	0	
	SGF	22.191	
	SGI	952	
	<b>46.597,50</b>		
SUPERFICIE VIARIO		6.365,50	12,32
APROVECHAMIENTO (m2t)		16.578	12,56
APROV. MEDIO (m2t/m2)		0,6818574	
SISTEMA DE GESTIÓN		EXPORPIACIÓN	
PLAZO DE GESTIÓN		2 AÑOS	



**DILIGENCIA:**

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.



UE N.11.1_TORRES I - COTA PARQUE		m2
SUPERFICIE PARCELAS		
ESPACIO LIBRE		18.034,50
RESIDENCIAL	▶	1.366
DOTACIONAL		
SGF		
SGI		
		<b>19.400,50</b>
SUPERFICIE VIARIO		<b>4.913</b>
APROVECHAMIENTO (m2t)		<b>16.578</b>

UE N.11.1_TORRES I - COTA ESTACIONES		m2
SUPERFICIE PARCELAS		
ESPACIO LIBRE		
RESIDENCIAL		
DOTACIONAL		
SGF		7.995
SGI		
		<b>7.995</b>
SUPERFICIE VIARIO		<b>1.453</b>
APROVECHAMIENTO (m2t)		

UE N.11.1_TORRES I - COTA INTEGRACION		m2
SUPERFICIE PARCELAS		
ESPACIO LIBRE		
RESIDENCIAL		
DOTACIONAL		
SGF		
SGI		952
		<b>952</b>
SUPERFICIE VIARIO		
APROVECHAMIENTO (m2t)		

UE N.11.1_TORRES I - COTA ANDENES		m2
SUPERFICIE PARCELAS		
ESPACIO LIBRE		
RESIDENCIAL	▶	4.054
DOTACIONAL	▶	
SGF		14.196
SGI		
		<b>18.250</b>
SUPERFICIE VIARIO		
APROVECHAMIENTO (m2t)		

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

UE N.11.2\_VARA DEL REY

COTA PARQUE

Nº PARCELA	USO CARACTERÍSTICO PERI 3 "FERROCARRIL"	USO PORMENORIZADO PERI 3 "FERROCARRIL"	ORDENANZA APLICACIÓN	SUPERFICIE DE PARCELA (m2)	SUP.PARQUE	SUP.ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	SUP. DOTACIONALES PUBLICOS	INDICE EDIFICABILIDAD ORDENANZA (m2/m2)	SUPERFICIE EDIFICABLE LUCRATIVA (m2 constr.)	ESPACIO LIBRE PRIVADO	APROVECHAMIENTO TOTAL DE PARCELA (m² u.c.r)	OCUPACION SOBRE PARCELA (% suelo)	OCUPACION SOBRE PARCELA (m2 suelo)	NUMERO DE PLANTAS	ALTURA MAXIMA (m)
P.1	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC2	1.090	--	--	--	11,20	12.205	0	12.205	100%	1.090	B+12	40
P.2	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC2	1.090	--	--	--	11,20	12.205	0	12.205	100%	1.090	B+12	40
P39	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP4	3.080	--	3.080	--	0	0	0	0	--	--	--	--
P40	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP4	3.459	--	3.459	--	0	0	0	0	--	--	--	--
P41	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP1	513	--	513	--	0	0	0	0	--	--	--	--
P42	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP3	947	--	947	--	0	0	0	0	--	--	--	--
P43	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP1	1.521	--	1.521	--	0	0	0	0	--	--	--	--
P44	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP3	39	--	39	--	0	0	0	0	--	--	--	--
<b>TOTAL</b>				<b>11.739</b>	<b>0</b>	<b>9.559</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>24.410</b>	<b>0</b>	<b>24.410</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</b>

COTA INTEGRACION

P54	SGI	SERVICIOS INFRAESTRUC.	SGI	2.114	--	--	--	--	--			100%	2.114	--	--
<b>TOTAL</b>				<b>2.114</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>--</b>	<b>0</b>			<b>--</b>	<b>2.114</b>	<b>--</b>	<b>--</b>

COTA ANDENES

P1	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	3.869	0
P2	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	3.633	0
P64	SGF	FERROCARRIL	SGF	1.850	0
<b>TOTAL</b>				<b>9.352</b>	<b>0</b>

UE N.11.2_VARA DEL REY - RESUMEN		m2 % del PERI	
SUPERFICIE UNIDAD		20.981	9,32
SUPERFICIE PARCELAS			
	ESPACIO LIBRE	9.559	6,48
	RESIDENCIAL	9.682	
	DOTACIONAL	0	
	SGF	1.850	
	SGI	2.114	
	<b>23.205</b>		
SUPERFICIE VIARIO		<b>9.242</b>	17,89
APROVECHAMIENTO (m2t)		<b>24.410</b>	18,50
APROV. MEDIO (m2t/m2)		<b>1,1634336</b>	
SISTEMA DE GESTIÓN		EXPROPIACIÓN	
PLAZO DE GESTIÓN		2 AÑOS	

UE N.11.2_VARA DEL REY - COTA PARQUE		m2
SUPERFICIE PARCELAS		
ESPACIO LIBRE		9.559
RESIDENCIAL	■	2.180
DOTACIONAL		
SGF		
SGI		
		<b>11.739</b>
SUPERFICIE VIARIO		<b>9.242</b>
APROVECHAMIENTO (m2t)		<b>24.410</b>

UE N.11.2_VARA DEL REY - COTA ESTACIONES		m2
SUPERFICIE PARCELAS		
ESPACIO LIBRE		0
RESIDENCIAL		
DOTACIONAL		
SGF		
SGI		
		<b>0</b>
SUPERFICIE VIARIO		<b>0</b>
APROVECHAMIENTO (m2t)		<b>0</b>

UE N.11.2_VARA DEL REY - COTA INTEGRACION		m2
SUPERFICIE PARCELAS		
ESPACIO LIBRE		
RESIDENCIAL		
DOTACIONAL		
SGF		
SGI		2.114
		<b>2.114</b>
SUPERFICIE VIARIO		
APROVECHAMIENTO (m2t)		

UE N.11.2_VARA DEL REY - COTA ANDENES		m2
SUPERFICIE PARCELAS		
ESPACIO LIBRE	■	7.502
RESIDENCIAL		
DOTACIONAL		
SGF		1.850
SGI		
		<b>9.352</b>
SUPERFICIE VIARIO		
APROVECHAMIENTO (m2t)		

**DILIGENCIA:**

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

**17 MAYO 2019**

Secretaría General.



DILIGENCIA:  
Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

UE N.11.3\_TORRES II

COTA PARQUE

Nº PARCELA	USO CARACTERÍSTICO PERI 3 "FERROCARRIL"	USO PORMENORIZADO PERI 3 "FERROCARRIL"	ORDENANZA APLICACIÓN	SUPERFICIE DE PARCELA (m2)	SUP.PARQUE	SUP.ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	SUP. DOTACIONALES PUBLICOS	INDICE EDIFICABILIDAD ORDENANZA (m2/m2)	SUPERFICIE EDIFICABLE LUCRATIVA (m2 constr.)	ESPACIO LIBRE PRIVADO	APROVECHAMIENTO TOTAL DE PARCELA (m2 u.c.r)	OCUPACION SOBRE PARCELA (%suelo)	OCUPACION SOBRE PARCELA (m2 suelo)	NUMERO DE PLANTAS	ALTURA MAXIMA (m)
P.6	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC3	692	--	--	--	11,97	8.280	47	8.292	93,21%	645	B+21	81
P.7	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC3	692	--	--	--	11,97	8.280	47	8.292	93,21%	645	B+21	81
P.8	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC3	692	--	--	--	11,97	8.280	47	8.292	93,21%	645	B+21	81
P13	DOTACIONAL	POLIVALENTE	DOT-P	425	--	--	425	4,00	0	0	0	100%	425	B+3	17
P32	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP1	1.408,50	1.408,50	--	--	0	0	0	0	--	--	--	--
P33	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP4	3.197	--	3.197	--	0	0	0	0	--	--	--	--
P34	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP3	10.247	10.247	--	--	0	0	0	0	--	--	--	--
P35	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP1	9.149	9.149	--	--	0	0	0	0	--	--	--	--
P36	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP3	1.482	1.482	--	--	0	0	0	0	--	--	--	--
P37	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP1	3.032	3.032	--	--	0	0	0	0	--	--	--	--
<b>TOTAL</b>				<b>31.016,50</b>	<b>25.318,50</b>	<b>3.197</b>	<b>425</b>	<b>--</b>	<b>24.840</b>	<b>141</b>	<b>24.876</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</b>

COTA ESTACIONES

P52	DOTACIONAL	SERV. PUB. ADMINI.	DOT-ADM	10.247	--	--	10.247	--	--			100%	10.247	B+1	19
<b>TOTAL</b>				<b>10.247</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10.247</b>	<b>--</b>	<b>0</b>			<b>--</b>	<b>10.247</b>	<b>--</b>	<b>--</b>

COTA INTEGRACION

P54	SGI	SERVICIOS INFRAESTRUC.	SGI	5.351	--	--	--	--	--			100%	5.351	--	--
<b>TOTAL</b>				<b>5.351</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>--</b>	<b>0</b>			<b>--</b>	<b>5.351</b>	<b>--</b>	<b>--</b>

COTA ANDENES

P6	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	1.655	0										
P7	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	1.655	0										
P8	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	1.655	0										
P64	SGF	FERROCARRIL	SGF	4.959	0										
<b>TOTAL</b>				<b>9.924</b>	<b>0</b>										

UE N.11.3_TORRES II - RESUMEN	m2	% del PERI
SUPERFICIE UNIDAD	39.227	17,42
SUPERFICIE PARCELAS		
ESPACIO LIBRE	28.515,50	19,33
RESIDENCIAL	7.041	
DOTACIONAL	10.672	
SGF	4.959	
SGI	5.351	
SUPERFICIE VIARIO	56.538,50	
	9.663,50	18,70
APROVECHAMIENTO (m2t)	24.876	18,85
APROV. MEDIO (m2t/m2)	0,6341550	
SISTEMA DE GESTIÓN	EXPORPIACIÓN	
PLAZO DE GESTIÓN	2 AÑOS	

UE N.11.3_TORRES II - COTA PARQUE		m2
SUPERFICIE PARCELAS		
ESPACIO LIBRE		28.515,50
RESIDENCIAL		2.076
DOTACIONAL		425
SGF		
SGI		
		<b>31.016,50</b>
SUPERFICIE VIARIO		<b>8.210,50</b>
APROVECHAMIENTO (m2t)		<b>24.876</b>

UE N.11.3_TORRES II - COTA ESTACIONES		m2
SUPERFICIE PARCELAS		
ESPACIO LIBRE		
RESIDENCIAL		
DOTACIONAL		10.247
SGF		0
SGI		
		<b>0</b>
SUPERFICIE VIARIO		<b>1.453</b>
APROVECHAMIENTO (m2t)		

UE N.11.3_TORRES II - COTA INTEGRACION		m2
SUPERFICIE PARCELAS		
ESPACIO LIBRE		
RESIDENCIAL		
DOTACIONAL		
SGF		
SGI		5.351
		<b>5.351</b>
SUPERFICIE VIARIO		
APROVECHAMIENTO (m2t)		

UE N.11.3_TORRES II - COTA ANDENES		m2
SUPERFICIE PARCELAS		
ESPACIO LIBRE		
RESIDENCIAL		4.955
DOTACIONAL		
SGF		4.959
SGI		
		<b>9.924</b>
SUPERFICIE VIARIO		
APROVECHAMIENTO (m2t)		

**DILIGENCIA:**  
 Para hacer constar que este documento  
 ha sido aprobado definitivamente por el  
 Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión  
 celebrada el día

**17 MAYO 2019**

Secretaría General

UE P.11.25\_MIGUEL DELIBES

COTA PARQUE

Nº PARCELA	USO CARACTERÍSTICO PERI 3 "FERROCARRIL"	USO PORMENORIZADO PERI 3 "FERROCARRIL"	ORDENANZA APLICACIÓN	SUPERFICIE DE PARCELA (m2)	SUP.PARQUE	SUP.ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	SUP. DOTACIONALES PUBLICOS	INDICE EDIFICABILIDAD ORDENANZA (m2/m2)	SUPERFICIE EDIFICABLE LUCRATIVA (m2 constr.)	ESPACIO LIBRE PRIVADO	APROVECHAMIENTO TOTAL DE PARCELA (m2t u.c.r)	OCUPACION SOBRE PARCELA (% suelo)	OCUPACION SOBRE PARCELA (m2 suelo)	NUMERO DE PLANTAS	ALTURA MAXIMA (m)
P.3a	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC2	863	--	--	--	5,30	4.570	0	4.570	100%	863	B+6	22
P.3b	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC2	863	--	--	--	5,30	4.570	0	4.570	100%	863	B+6	22
P.4a	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC1	756	--	--	--	2,50	1.888	481	2.008	36,38%	275	B+6	22
P.4b	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC1	487	--	--	--	3,88	1.888	212	1.941	56,47%	275	B+6	22
P.5a	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC1	486	--	--	--	4,24	2.062	186	2.108,50	61,73%	300	B+6	22
P.5b	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC1	400	--	--	--	5,16	2.062	100	2.087	75,00%	300	B+6	22
P.5c	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC1	496	--	--	--	4,16	2.062	195	2.111	60,69%	301	B+6	22
P38	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP1	1.026	--	1.026	--	0	0	0	0	--	--	--	--
<b>TOTAL</b>				<b>5.377</b>	<b>0</b>	<b>1.026</b>	<b>0</b>	<b>--</b>	<b>19.102</b>	<b>1.174</b>	<b>19.395,50</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</b>

COTA ESTACIONES

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

COTA INTEGRACION

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

COTA ANDENES

P3a	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	863	0
P3b	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	863	0
P4a	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	757	0
P4b	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	487	0
P5a	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	486	0
P5b	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	400	0
P5c	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	496	0
<b>TOTAL</b>				<b>4.352</b>	<b>0</b>

**DILIGENCIA:**  
Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General

UE P.11.25_MIGUEL DELIBES - RESUMEN		m2	% del PERI
SUPERFICIE UNIDAD		<b>8.944</b>	3,97
SUPERFICIE PARCELAS			
	ESPACIO LIBRE	1.026	0,70
	RESIDENCIAL	8.703	
	DOTACIONAL	0	
	SGF	0	
	SGI	0	
		<b>9.729</b>	
SUPERFICIE VIARIO		<b>3.567</b>	6,90
APROVECHAMIENTO (m2t)		<b>19.396</b>	14,70
APROV. MEDIO (m2t/m2)		<b>2,1685487</b>	
SISTEMA DE GESTIÓN		EXPORPIACIÓN	
PLAZO DE GESTIÓN		2 AÑOS	

UE P.11.25_MIGUEL DELIBES - COTA PARQUE		m2
SUPERFICIE PARCELAS		
ESPACIO LIBRE		1.026
RESIDENCIAL		4.351
DOTACIONAL		0
SGF		
SGI		
		<b>5.377</b>
SUPERFICIE VIARIO		<b>3.567</b>
APROVECHAMIENTO (m2t)		<b>19.395,50</b>

UE P.11.25_MIGUEL DELIBES - COTA ESTACIONES		m2
SUPERFICIE PARCELAS		
ESPACIO LIBRE		
RESIDENCIAL		
DOTACIONAL		
SGF		
SGI		
SUPERFICIE VIARIO		
APROVECHAMIENTO (m2t)		

UE P.11.25_MIGUEL DELIBES - COTA INTEGRACION		m2
SUPERFICIE PARCELAS		
ESPACIO LIBRE		
RESIDENCIAL		
DOTACIONAL		
SGF		
SGI		
SUPERFICIE VIARIO		
APROVECHAMIENTO (m2t)		

UE P.11.25_MIGUEL DELIBES - COTA ANDENES		m2
SUPERFICIE PARCELAS		
ESPACIO LIBRE		
RESIDENCIAL		4.352
DOTACIONAL		
SGF		
SGI		
SUPERFICIE VIARIO		<b>4.352</b>
APROVECHAMIENTO (m2t)		

**DILIGENCIA:**

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

**17 MAYO 2019**

Secretaría General

UE N.11.4\_TERRAZAS I

COTA PARQUE

Nº PARCELA	USO CARACTERÍSTICO PERI 3 "FERROCARRIL"	USO PORMENORIZADO PERI 3 "FERROCARRIL"	ORDENANZA APLICACIÓN	SUPERFICIE DE PARCELA (m2)	SUP.PARQUE	SUP.ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	SUP. DOTACIONALES PUBLICOS	INDICE EDIFICABILIDAD ORDENANZA (m2/m2)	SUPERFICIE EDIFICABLE LUCRATIVA (m2 constr.)	ESPACIO LIBRE PRIVADO	APROVECHAMIENTO TOTAL DE PARCELA (m2t u.c.r)	OCUPACION SOBRE PARCELA (% suelo)	OCUPACION SOBRE PARCELA (m2 suelo)	NUMERO DE PLANTAS	ALTURA MAXIMA (m)
P.11a	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC1	2.082	--	--	--	4,58	9.537,50	189	9.585	90,92%	1.893	B+8	28
P.11b	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC1	2.082	--	--	--	4,58	9.537,50	189	9.585	90,92%	1.893	B+8	28
P14	DOTACIONAL	POLIVALENTE	DOT-P	563	--	--	563	1,00	0	0	0	100%	563	B	6
P15	DOTACIONAL	POLIVALENTE	DOT-P	499	--	--	499	3,00	0	0	0	100%	499	B+2	10
P16	SGF	SERVICIOS INFRAESTRUC.	SGF	1.813	--	--	--	1,00	0	0	0	100%	1.813	B	6
P17	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP1	1.809	1.809	--	--	0	0	0	0	--	--	--	--
P18	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP3	596	596	--	--	0	0	0	0	--	--	--	--
P19	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP1	1.788	1.788	--	--	0	0	0	0	--	--	--	--
P20	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP3	6.954	6.954	--	--	0	0	0	0	--	--	--	--
P21	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP3	6.355	6.355	--	--	0	0	0	0	--	--	--	--
P22	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP1	4.592	4.592	--	--	0	0	0	0	--	--	--	--
P24	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP3	5.873	5.873	--	--	0	0	0	0	--	--	--	--
P25	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP2	55	55	--	--	0	0	0	0	--	--	--	--
P26	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP4	2.334	--	2.334	--	0	0	0	0	--	--	--	--
P27	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP3	8.440	8.440	--	--	0	0	0	0	--	--	--	--
P28	ESPACIO LIBRE	PARQUE	EP1	1.910	1.910	--	--	0	0	0	0	--	--	--	--
<b>TOTAL</b>				<b>47.745</b>	<b>38.372</b>	<b>2.334</b>	<b>1.062</b>	<b>--</b>	<b>19.075</b>	<b>378</b>	<b>19.170</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</b>

COTA ESTACIONES

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

COTA INTEGRACION

P55	SGI	SERVICIOS INFRAESTRUC.	SGI	26.388	--	--	--	--	--	--	--	100%	26.388	--	--
<b>TOTAL</b>				<b>26.388</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>--</b>	<b>0</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>26.388</b>	<b>--</b>	<b>--</b>

COTA ANDENES

P11a	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	2.392	0
P11b	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	2.803	0
P64	SGF	FERROCARRIL	SGF	25.382	0
<b>TOTAL</b>				<b>30.577</b>	<b>0</b>

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

UE N.11.4_TERRAZAS I - RESUMEN	m2	% del PERI
SUPERFICIE UNIDA D	59.875	26,58
SUPERFICIE PARCELAS		
ESPACIO LIBRE	40.706	27,60
RESIDENCIAL	9.359	
DOTACIONAL	1.062	
SGF	27.195	
SGI	26.388	
	<b>104.710</b>	
SUPERFICIE VIARIO	9.697	18,77
SUPERFICIE DESCUBIERTA	2.433,00	
APROVECHAMIENTO (m2t)	19.170	14,53
APROV. MEDIO (m2t/m2)	0,3201670	
SISTEMA DE GESTIÓN	EXPORPIACIÓN	
PLAZO DE GESTIÓN	2 AÑOS	



UE N.11.4_TERRAZAS I - COTA PARQUE		m2
SUPERFICIE PARCELAS		
ESPACIO LIBRE	40.706	
RESIDENCIAL	4.164	
DOTACIONAL	1.062	
SGF	1.813	
SGI		
	<b>47.745</b>	
SUPERFICIE VIARIO	9.697	
SUPERFICIE DESCUBIERTA	2.433,00	
APROVECHAMIENTO (m2t)	19.170	

UE N.11.4_TERRAZAS I - COTA ESTACIONES		m2
SUPERFICIE PARCELAS		
ESPACIO LIBRE		
RESIDENCIAL		
DOTACIONAL		
SGF		
SGI		
SUPERFICIE VIARIO		
APROVECHAMIENTO (m2t)		

UE N.11.4_TERRAZAS I - COTA INTEGRACION		m2
SUPERFICIE PARCELAS		
ESPACIO LIBRE		
RESIDENCIAL		
DOTACIONAL		
SGF		
SGI	26.388	
SUPERFICIE VIARIO		
APROVECHAMIENTO (m2t)		

UE N.11.4_TERRAZAS I - COTA ANDENES		m2
SUPERFICIE PARCELAS		
ESPACIO LIBRE		
RESIDENCIAL	5.195	
DOTACIONAL		
SGF	25.382	
SGI		
	<b>30.577</b>	
SUPERFICIE VIARIO		
APROVECHAMIENTO (m2t)		

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

UE N.11.5\_TERRAZAS II

COTA PARQUE

Nº PARCELA	USO CARACTERÍSTICO PERI 3 "FERROCARRIL"	USO PORMENORIZADO PERI 3 "FERROCARRIL"	ORDENANZA APLICACIÓN	SUPERFICIE DE PARCELA (m2)	SUP.PARQUE	SUP.ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	SUP. DOTACIONALES PUBLICOS	INDICE EDIFICABILIDAD ORDENANZA (m2/m2)	SUPERFICIE EDIFICABLE LUCRATIVA (m2 constr.)	ESPACIO LIBRE PRIVADO	APROVECHAMIENTO TOTAL DE PARCELA (m²t u.c.r)	OCUPACION SOBRE PARCELA (% suelo)	OCUPACION SOBRE PARCELA (m2 suelo)	NUMERO DE PLANTAS	ALTURA MAXIMA (m)
P.12a	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC1	2.082	--	--	--	4,58	9.537,50	189	9.585	90,92%	1.893	B+8	28
P.12b	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC1	2.016	--	--	--	4,10	8.266	378	8.360,50	81,25%	1.638	B+8	28
P.12c	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL COLECTIVA	RC1	2.082	--	--	--	4,58	9.537,50	189	9.585	90,92%	1.893	B+8	28
P23	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP4	2.725	--	2.725	--	0	0	0	0	--	--	--	--
P44	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP3	4.959	--	4.959	--	0	0	0	0	--	--	--	--
P45	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP3	3.448	--	3.448	--	0	0	0	0	--	--	--	--
P46	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP3	8.702	--	8.702	--	0	0	0	0	--	--	--	--
P47	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP3	2.992	--	2.992	--	0	0	0	0	--	--	--	--
P48	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP3	4.872	--	4.872	--	0	0	0	0	--	--	--	--
P49	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP3	13.450	--	13.450	--	0	0	0	0	--	--	--	--
P50	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP3	6.640	--	6.640	--	0	0	0	0	--	--	--	--
P51	ESPACIO LIBRE	ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN	EP3	1.878	--	1.878	--	0	0	0	0	--	--	--	--
<b>TOTAL</b>				<b>55.846</b>	<b>0</b>	<b>49.666</b>	<b>0</b>	<b>--</b>	<b>27.341</b>	<b>756</b>	<b>27.531</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>--</b>

COTA ESTACIONES

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

COTA INTEGRACION

P54	SGI	SERVICIOS INFRAESTRUC.	SGI	31.374	--	--	--	--	--			100%	31.374	--	--
P55	SGI	SERVICIOS INFRAESTRUC.	SGI	286	--	--	--	--	--			100%	286	--	--
<b>TOTAL</b>				<b>31.660</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>--</b>	<b>0</b>			<b>--</b>	<b>31.660</b>	<b>--</b>	<b>--</b>

COTA ANDENES

P12a	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	2.671	0
P12b	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	1.987	0
P12c	RESIDENCIAL	APARCAMIENTO	P	2.571	0
P64	SGF	FERROCARRIL	SGF	28.206	0
<b>TOTAL</b>				<b>35.435</b>	<b>0</b>

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

UE N.11.6_TERRAZAS II - RESUMEN	m2	% del PERI
SUPERFICIE UNIDAD	71.891	31,92
SUPERFICIE PARCELAS		
ESPACIO LIBRE	49.666	33,67
RESIDENCIAL	13.409	
DOTACIONAL	0	
SGF	28.206	
SGI	31.660	
	<b>122.941</b>	
SUPERFICIE VIARIO	16.045	31,05
APROVECHAMIENTO (m2t)	27.531	20,86
APROV. MEDIO (m2t/m2)	0,3829478	
SISTEMA DE GESTIÓN	EXPORPIACIÓN	
PLAZO DE GESTIÓN	2 AÑOS	

UE N.11.5_TERRAZAS II - COTA PARQUE		m2
SUPERFICIE PARCELAS		
ESPACIO LIBRE	49.666	
RESIDENCIAL	6.180	
DOTACIONAL	0	
SGF		
SGI		
	<b>55.846</b>	
SUPERFICIE VIARIO		<b>16.045</b>
APROVECHAMIENTO (m2t)		<b>27.531</b>

UE N.11.5_TERRAZAS II - COTA ESTACIONES		m2
SUPERFICIE PARCELAS		
ESPACIO LIBRE		
RESIDENCIAL		
DOTACIONAL		
SGF		
SGI		
SUPERFICIE VIARIO		
APROVECHAMIENTO (m2t)		

UE N.11.5_TERRAZAS II- COTA INTEGRACION		m2
SUPERFICIE PARCELAS		
ESPACIO LIBRE		
RESIDENCIAL		
DOTACIONAL		
SGF		
SGI		31.660
SUPERFICIE VIARIO		
APROVECHAMIENTO (m2t)		

UE N.11.5_TERRAZAS II - COTA ANDENES		m2
SUPERFICIE PARCELAS		
ESPACIO LIBRE		
RESIDENCIAL	7.229	
DOTACIONAL		
SGF	28.206	
SGI		
	<b>35.435</b>	
SUPERFICIE VIARIO		
APROVECHAMIENTO (m2t)		

**DILIGENCIA:**

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General

#### 4.- PLAN DE ETAPAS

Este documento llevará su correspondiente tramitación administrativa, cuyo plazo se estima en seis meses.

La gestión posterior de la seis unidades de ejecución de la presente Modificación (gestión urbanística por el sistema de expropiación) es de dos años desde la aprobación definitiva de la presente modificación.

El plazo de ejecución de la urbanización asociada a la ampliación es de dos años desde la aprobación definitiva de la presente modificación (Unidad de Ejecución P.11.25\_Miguel Delibes, Tramo 9 Urbanización Glorieta Vara de Rey), según ANEXO: FASES DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN.

El plazo total de la urbanización pendiente de ejecutar (la urbanización se encuentra parcialmente ejecutada) es de cuatro años desde la aprobación definitiva de la presente modificación.

○ OBRAS DE URBANIZACIÓN FASE 1 PENDIENTES DE EJECUTAR

Tramo 9 Urbanización Glorieta Vara de Rey

Unidad de Ejecución N.11.2\_Vara del Rey, Unidad de Ejecución P.11.25\_Miguel Delibes y Unidad de Ejecución N.11.3\_Torres II

Fechas de ejecución 2018-2019

Tramo 10 Urbanización calle Lobete

Unidad de Ejecución N.11.3\_Torres I, Unidad de Ejecución N.11.4\_Terrazas I y Unidad de Ejecución N.11.5\_Terrazas II

Fechas de ejecución 2018-2019

Tramo 11 Urbanización Parque sobre futura Estación de Autobuses Parque Oeste Sistema General

Fechas de ejecución 2017-2019

Tramo 12 Urbanización Resto Parque Sistema General

Fechas de ejecución 2018-2019

○ OBRAS DE URBANIZACIÓN FASE 2 Unidad de Ejecución N.11.5\_Terrazas II

Las obras de urbanización correspondientes a la Fase 2 de las obras de integración ferroviaria se incluyen en el proyecto de construcción redactado por ADIF (pendiente de aprobación) con fecha 2011.

Fechas de ejecución 2020-2021

○ OBRAS DE URBANIZACIÓN FASE 3 Unidad de Ejecución N.11.5\_Terrazas II

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Las obras de urbanización correspondientes a la Fase 3 de las obras de integración ferroviaria se incluyen en el proyecto básico redactado por ADIF (pendiente de aprobación) con fecha 2009.

Fechas de ejecución 2020-2021

Nota: En relación a las denominadas Fase 2 y Fase 3 de la Integración del ferrocarril es importante señalar que debido a la fecha de redacción de los proyectos (Proyecto Constructivo Fase 2: Junio 2011, Proyecto Básico Fase 3: Noviembre 2009) es necesario proceder a su revisión técnica dado el tiempo transcurrido, y que puede ser necesario en el futuro adaptar el planeamiento a los nuevos proyectos ferroviarios, si es el caso, así como ajustar los importes económicos que se deriven de las modificaciones que se introduzcan.

El plazo máximo para la solicitud de licencia de construcción de las viviendas asociada a la ampliación es de 8 años desde la aprobación definitiva de la presente modificación, al igual que para el resto de las viviendas del plan.

Madrid, mayo 2019



José Ignacio Ábalos

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

**ANEXO: FASES DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN**

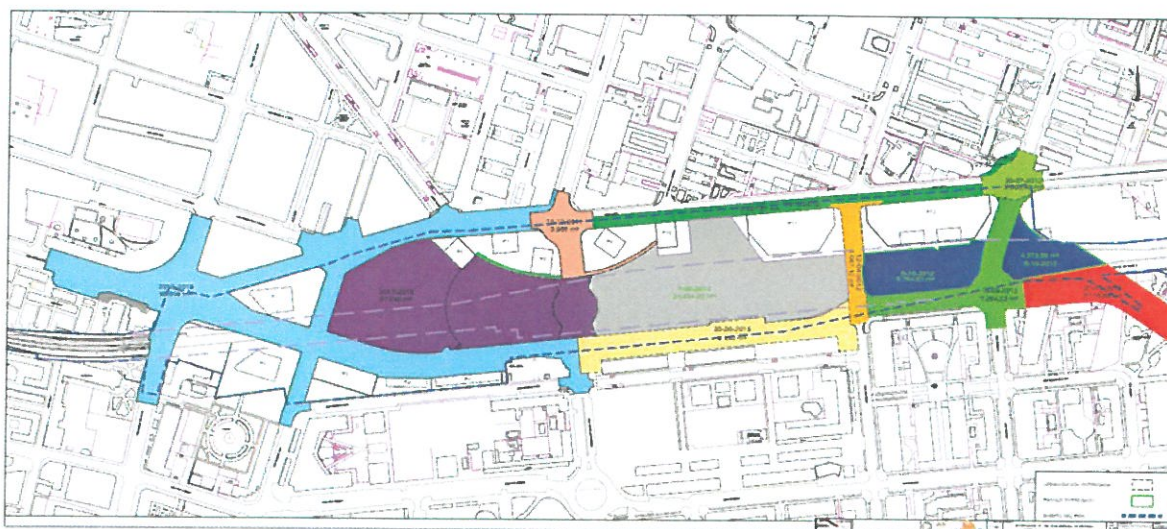
**a) OBRAS DE URBANIZACIÓN**

El objetivo general del plan es el desarrollo e implantación de infraestructuras y sistemas generales de comunicación y transporte, equipamiento comunitario y espacios libres públicos, así como de otros sistemas generales contemplados en el PGML, de acuerdo con el modelo estructural adoptado por este.

La construcción del nuevo trazado ferroviario soterrado en tres fases genera a su vez varias fases de urbanización vinculadas a la creación de este nuevo suelo urbano. La construcción de la FASE 1 DE LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN LA CIUDAD DE LOGROÑO entre los años 2007 y 2013 ha conllevado la ejecución parcial de la urbanización prevista en el Plan Especial aprobado en 2009. Para garantizar la necesaria coherencia en el conjunto de la urbanización en esta Fase la sociedad contrató la elaboración de un Proyecto de Trazado y Coordinación de Servicios que ha permitido su ejecución por tramos. Tanto la redacción del proyecto como la ejecución de las obras han contado con la supervisión municipal a través de periódicas reuniones de coordinación.

La urbanización promovida por la sociedad pública LIF 2002, SA y contratada por ADIF, ha sido abierta al público a petición municipal a fin de no retrasar el disfrute de las ventajas que la integración urbana proporciona a la ciudad de Logroño así como para evitar el deterioro que la falta de mantenimiento pudiera generar en la obra ejecutada. Otros proyectos de urbanización ya redactados o que se redactarán en breve completarán la totalidad de la urbanización prevista en el Proyecto de Trazado y Coordinación de Servicios.

La actual situación económica y las previsiones comerciales inmobiliarias han provocado la necesaria replanificación de la actuación pendiente de ejecutar, sobre todo en relación a las fases 2 y 3 de la obra ferroviaria.



**b) OBRAS DE URBANIZACIÓN FASE 1**

Las fechas de apertura de los tramos de urbanización ya ejecutada han sido hasta la fecha (plano B.3.3):

FASE 1: OBRAS DE URBANIZACIÓN EJECUTADAS

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

Tramo 1 Urbanización de la rotonda del cruce Lobete/Colón y prolongación de Colón hasta el acceso a la nueva Estación de Tren

diciembre 2011

Tramo 2 Urbanización de la conexión de la calle Maestro Lope Toledo con Juan Boscán

abril 2012

Tramo 3 Urbanización de la rotonda del cruce Lobete/Eliseo Pinedo

julio 2012

Tramo 4 Urbanización de la conexión de Eliseo Pinedo con Pedregales y tramo de Miguel Delibes hasta Juna Boscán

septiembre 2012

Tramo 5 Urbanización del Parque del soterramiento entre las calles Piqueras y Juan Boscán

octubre 2012

Tramo 6 Urbanización del Parque del soterramiento entre Juan Boscán y Colón

junio 2013

Tramo 7 Urbanización calle miguel Delibes entre Juan Boscán y Gustavo Adolfo Bécquer y conexión con Colón

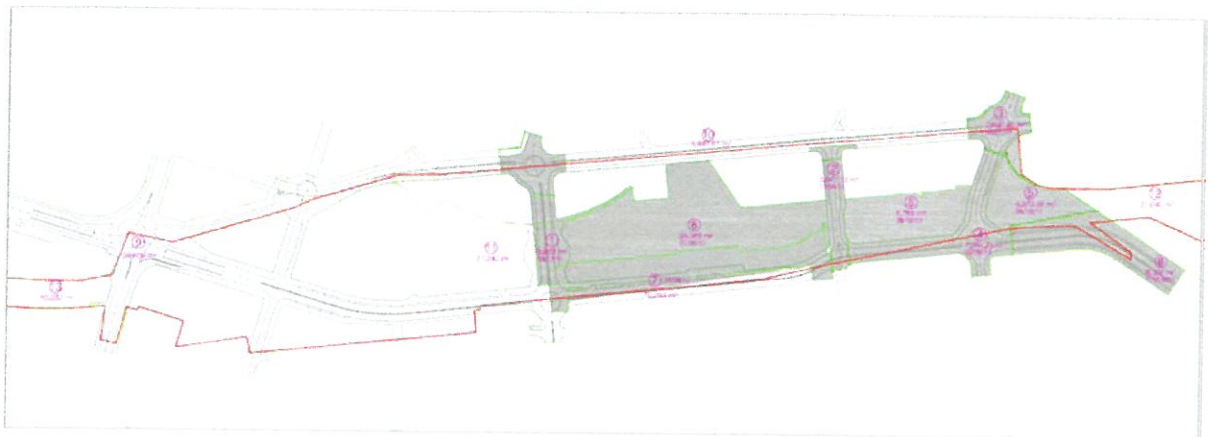
agosto 2013

Tramo 8 Urbanización calle Piqueras

diciembre 2015

Presupuesto obra ejecutada Tramos 1-8 9.983.443,25 €

Fechas de ejecución Tramos 1-8 2009-2016



DETALLE DE LOS TRAMOS DE LA URBANIZACIÓN EJECUTADA Y EN SERVICIO ENTORNO FASE 1

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

Con carácter orientativo se indican los siguientes plazos de ejecución de las principales obras de urbanización pendientes de ejecutar, vinculado su ejecución a la planificación pendiente de aprobación y a la fase de obra ferroviaria a la que se adscriba (plano B.3.3):

**FASE 1: OBRAS DE URBANIZACIÓN PENDIENTES DE EJECUTAR**

Tramo 9 Urbanización Glorieta Vara de Rey

Fechas de ejecución 2018-2019

Tramo 10 Urbanización calle Lobete

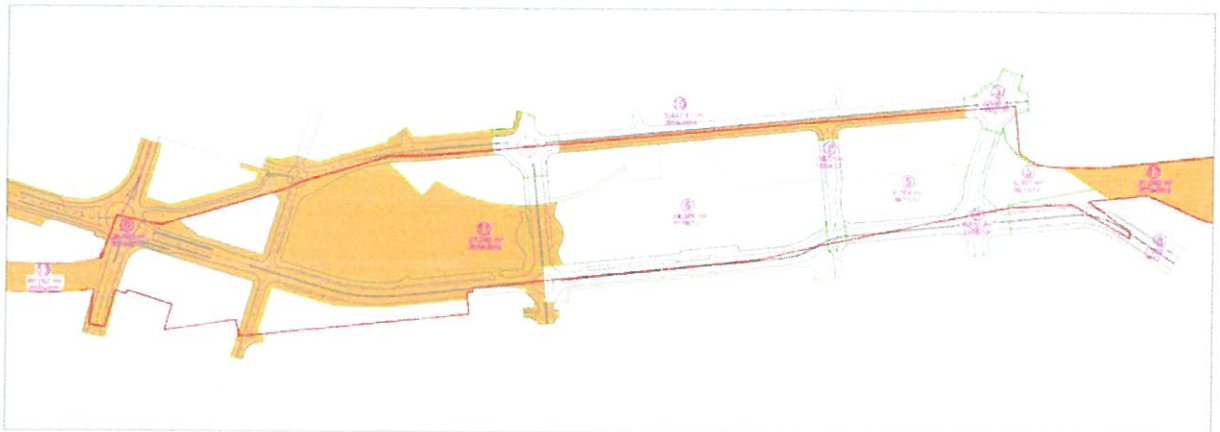
Fechas de ejecución 2018-2019

Tramo 11 Urbanización Parque sobre futura Estación de Autobuses Parque

Oeste Fechas de ejecución 2017-2019

Tramo 12 Urbanización Resto Parque

Fechas de ejecución 2018-2019



DETALLE DE LOS TRAMOS DE LA URBANIZACIÓN PENDIENTE DE EJECUTAR ENTORNO FASE 1

**c) OBRAS DE URBANIZACIÓN FASE 2**

Las obras de urbanización correspondientes a la Fase 2 de las obras de integración ferroviaria se incluyen en el proyecto de construcción redactado por ADIF (pendiente de aprobación) con fecha 2011.

Fechas de ejecución 2020-2021

**d) OBRAS DE URBANIZACIÓN FASE 3**

Las obras de urbanización correspondientes a la Fase 3 de las obras de integración ferroviaria se incluyen en el proyecto básico redactado por ADIF (pendiente de aprobación) con fecha 2009.

Fechas de ejecución 2020-2021



Nota: En relación a las denominadas Fase 2 y Fase 3 de la Integración del ferrocarril es importante señalar que debido a la fecha de redacción de los proyectos (Proyecto Constructivo Fase 2: Junio 2011, Proyecto Básico Fase 3: Noviembre 2009) es necesario proceder a su revisión técnica dado el tiempo transcurrido, y que puede ser necesario en el futuro adaptar el planeamiento a los nuevos proyectos ferroviarios, si es el caso, así como ajustar los importes económicos que se deriven de las modificaciones que se introduzcan.

Madrid, mayo 2019



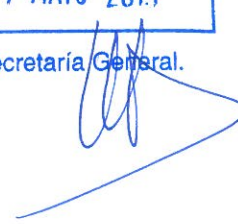
José Ignacio Ábalos

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.



**MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE DESARROLLO DE SISTEMAS GENERALES E INFRAESTRUCTURAS Y DE REFORMA INTERIOR PERI Nº 3 "FERROCARRIL"**

**DOCUMENTO REFUNDIDO APROBACIÓN DEFINITIVA MAYO 2019**

**BLOQUE 5.- MEMORIA DE VIABILIDAD ECONÓMICA, INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA Y ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO DE LA MODIFICACIÓN**

- 1.- INTRODUCCIÓN
- 2.- MEMORIA DE VIABILIDAD ECONÓMICA DE LA MODIFICACIÓN
- 3.- INFORME DE SOSTENIBILIDAD DE LA MODIFICACIÓN
- 4.- ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO DE LA MODIFICACIÓN

**ANEXO ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO GLOBAL (RESUMEN DATOS ACTUALES)**

**ANEXO CONVENIO GENERAL ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO, LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA, EL AYUNTAMIENTO DE LOGROÑO Y RENFE PARA LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN LA CIUDAD DE LOGROÑO DE 25 DE JULIO DE 2002 (BOE 30 de Mayo del 2003)**

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.



DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General

## 1. INTRODUCCIÓN

El Estudio Económico-Financiero detalla la estimación económica de la actuación y la asignación de las inversiones, según establece la legislación vigente (art. 77 del Reglamento de Planeamiento y art. 77.3.a y 75.2.i). Evaluación económica estimativa de la implantación de los servicios y de la ejecución de las obras de urbanización). También deben incluir una Memoria de Viabilidad Económica y un Informe de sostenibilidad económica, según se establece en el art. 22.5 Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el T.R. de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana (TRLSRU).

En el presente documento se cumple esta exigencia normativa y se complementa con cálculos y datos relativos a la viabilidad económica y financiera de la Modificación del Plan propuesto.

La Memoria de Viabilidad y el Informe de Sostenibilidad de la Modificación se refiere las obras de vialidad e implantación de servicios que resuelven y son imprescindibles para garantizar la accesibilidad y la dotación de servicios de la nueva zona ampliada, incluidas las obras de acceso y o conexión a las infraestructuras exteriores de la actuación.

Cabe señalar en este punto que parte de las obras de urbanización de la zona ampliada estaban previstas en la ejecución del PERI aprobado en 2009 con la consideración de "obras exteriores". Concretamente la ejecución del vial Miguel Delibes entre las calles Gustavo Adolfo Bécquer y Vara de Rey era necesario para garantizar la correcta conexión del nuevo vial Miguel Delibes y su conexión con Vara de Rey. Por tanto, los nuevos gastos de urbanización son aquellos que se refieren a la dotación de servicios básicos a las viviendas resultantes de la nueva edificabilidad 6.960 m<sup>2</sup>t, cifra estimada en 69 viviendas.

El Estudio Económico-Financiero se incluye en el apartado 4.

Esta actuación se enmarca dentro de los compromisos adquiridos en el Convenio General de 25 de Julio de 2002 (ANEXO Convenio General de 25 de Julio de 2002, BOE 30 de mayo de 2003)

## 2.- MEMORIA DE VIABILIDAD ECONÓMICA DE LA MODIFICACIÓN

a) Las obras comprenden todas las de vialidad e implantación de servicios que resuelvan y sean imprescindibles para garantizar la accesibilidad y la dotación de servicios de la de la nueva zona ampliada, incluidas las obras de acceso y o conexión a las infraestructuras exteriores de la actuación.

Cabe señalar en este punto que parte de las obras de urbanización estaban previstas en la ejecución del plan aprobado con la consideración de "obras exteriores". Concretamente la ejecución del vial Miguel Delibes entre las calles Gustavo Adolfo Bécquer y Vara de Rey era necesario para garantizar la correcta conexión del nuevo vial Miguel Delibes y su conexión con Vara de Rey. Por tanto, los nuevos gastos de urbanización son aquellos que se refieren únicamente a la dotación de servicios básicos a las viviendas resultantes de la nueva edificabilidad 6.960 m<sup>2</sup>t, cifra estimada en 69 viviendas.

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

Esta actuación se enmarca dentro de los compromisos adquiridos en el Convenio General de 25 de Julio de 2002 (ANEXO Convenio General de 25 de Julio de 2002, BOE 30 de mayo de 2003)

17 MAYO 2018

Secretaría General.

**b y c) Análisis de la inversión y determinaciones económicas básicas: ingresos y gastos de la modificación**

INGRESOS

Los ingresos que se derivan de la Modificación Puntual del Plan son los generados por la diferencia de aprovechamiento cifrado en 6.960 m<sup>2</sup>t. Según el Estudio Comercial redactado por el consultor Aguirre & Newman (Principales Indicadores de mercado residencial en Logroño 2015) los ingresos previstos por la venta de las viviendas es el siguiente:

6.960 m<sup>2</sup>t\*3.073 €/m<sup>2</sup>t (INCLUIDOS ANEJOS)=21.295.890 €

GASTOS

	3.153.150
<b>COSTE SUELO</b>	€
	4.851.000
CONSTRUCCIÓN	€
COSTES INDIRECTOS	38.480 €
	324.689,00
URBANIZACIÓN*	€
	8.367.319
TOTAL GASTOS	€

\*Los nuevos gastos de urbanización son aquellos que se refieren a la dotación de servicios básicos a las viviendas resultantes de la nueva edificabilidad 6.960 m<sup>2</sup>t, cifra estimada en 69 viviendas.

1	RED DE SANEAMIENTO	39.290,10
2	RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE	51.295,41
3	PAVIMENTACIÓN	75.142,31
4	ELECTRICIDAD	23.956,05
5	TELECOMUNICACIONES	11.896,17
6	GAS	7.503,32
7	SERVICIOS AFECTADOS	600,27
8	GESTION DE RESIDUOS	2.264,64
9	SEGURIDAD Y SALUD	7.230,47

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

TOTAL EJECUCIÓN MATERIAL	272.847,90
13,00 % Gastos generales	35.470,23
6,00 % Beneficio industrial	16.370,87
SUMA DE G.G. y B.I	51.841,10
BASE DE LICITACIÓN (SIN IVA)	324.689,00
21% IVA	68.184,69
TOTAL CON IVA	392.873,69

17 MAYO 2019

Secretaría General.

La sociedad pública LIF 2002 asumirá los gastos de urbanización necesarios para la dotación de servicios básicos a las viviendas resultantes de la nueva edificabilidad 6.960 m<sup>2</sup>t, cifra estimada en 69 viviendas. Dada la escasa repercusión del incremento de población -198 habitantes- que genera la ampliación propuesta se considera que la capacidad de las infraestructuras existentes es suficiente para garantizar el acceso a los servicios básicos.

TOTAL INGRESOS-GASTOS 21.295.890 €-8.367.319 €=12.928.571 €

La operación es por tanto viables desde el punto de vista de la relación ingresos-gastos.

Esta actuación se enmarca dentro de los compromisos adquiridos en el Convenio General de 25 de Julio de 2002 (ANEXO Convenio General de 25 de Julio de 2002, BOE 30 de mayo de 2003)

**d) Plazos**

El plazo de ejecución de la urbanización asociada a la ampliación del ámbito es de dos años (Tramo 9 Urbanización Glorieta Vara de Rey) según el Plan de Etapas y las fases de ejecución de las obras de urbanización. El plazo estimado de construcción de las viviendas asociadas a la ampliación del ámbito es de 8 años desde la aprobación definitiva de la presente modificación puntual.

**e) Evaluación de la capacidad pública de financiación y mantenimiento**

La sociedad pública LIF 2002 asumirá los gastos de urbanización necesarios para la dotación de servicios básicos a las viviendas resultantes de la nueva edificabilidad 6.960 m<sup>2</sup>t, cifra estimada en 69 viviendas.

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

Esta actuación se enmarca dentro de los compromisos adquiridos en el Convenio General de 25 de Julio de 2002 (ANEXO Convenio General de 25 de Julio de 2002, BOE 30 de mayo de 2003).

En relación al mantenimiento de las edificaciones futuras asociadas a la ampliación del ámbito se considera el habitual para la tipología residencial establecida, sin que existan cargas especiales que requieran una mayor carga económica.

Dada la escasa repercusión del incremento de población -198 habitantes- que genera la ampliación propuesta se considera que el gasto de mantenimiento de los servicios requeridos es muy inferior a los impuestos correspondientes por estos conceptos, por lo que la actuación se considera viable. No se requieren nuevas infraestructuras generales ya que el número de viviendas (69) puede ser abastecido por las redes generales existentes.

### 3.- INFORME DE SOSTENIBILIDAD DE LA MODIFICACIÓN

#### a) Crecimiento urbano previsto

El uso característico de la ampliación del Plan es el residencial. El crecimiento urbano previsto supone un incremento de habitantes de 198, calculada según la DF 2 de la LOTUR:

$$6.960\text{m}^2/35 \text{ m}^2/\text{habitante}=198 \text{ habitantes}$$

#### b) Impacto en las haciendas públicas

Los ingresos en las haciendas públicas debidos a impuestos y tasas son los siguientes:

##### INGRESOS POR IVA

69 VIV	21.295.890,00 €	10%	2.129.589,00 €
--------	-----------------	-----	----------------

##### OTROS IMPUESTOS

ICIO	COSTE CONST 69	4.851.000 €	3,07%	148.925,70 €
IBI ANUAL	VIV*65000	4.485.000,00 €	0,60%	26.910,00 €
IVTM	103 VEHC	103	122 €	12.566,00 €

##### TASAS

TASA SUMINISTRO AP	69 VIV	69	115€/VIV	7.935,00 €
TASA RECOGIDA BASURAS Y RS	69 VIV	69	70€/VIV	4.830,00 €
TASA ALCANTARILLADO	69 VIV	69	52€/VIV	3.588,00 €

#### c) Gastos de mantenimiento

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

Dada la escasa repercusión del incremento de población -198 habitantes- que genera la ampliación propuesta se considera que el gasto de mantenimiento de los servicios requeridos es proporcional a los impuestos correspondientes por estos conceptos, por lo que la actuación se considera viable. Dado que no se incrementa la urbanización de viales no existe nuevas cargas de mantenimiento de viales. Y tal como se explica en la Memoria, la superficie destinada a zonas verdes disminuye dado que la entrada en vigor de la normativa Orden VIV/561/2010 de 1 de febrero por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados (BOE 11 de marzo de 2010) ha supuesto el incremento de la sección de los viales a costa de la disminución de zonas verdes. Por otra parte no se requieren nuevas infraestructuras generales ya que el número de viviendas (69) puede ser abastecido por las redes generales existentes.

17 MAYO 2019

Secretaría General.

**d)** Se considera que el suelo ampliado destinado al uso residencial es apto a tal fin y no se prevén actividades económicas diversificadas.

**e) Conclusión**

Los ingresos puntuales para las haciendas públicas ascienden a 2.278.514,70 € y los ingresos anuales por aplicación de impuestos y tasas suponen 55.829,00 €, por lo que la actuación se considera viable.

Dada la escasa repercusión del incremento de población -198 habitantes- que genera la ampliación propuesta y los costes asociados para las haciendas públicas, así como los ingresos previstos, se considera una actuación viable y sostenible.

**4.- ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO DE LA MODIFICACIÓN**

En las actuaciones presupuestadas en el PERI aprobado en 2009 se incluía la urbanización de la apertura de la calle Miguel Delibes y la conexión de las calles Hermanos Hircio y Blechite (parcialmente como obra exterior), en terrenos parcialmente incorporados en la presente modificación del PERI. Por tanto, en los datos que se exponen a continuación se incorporan exclusivamente los que corresponden al incremento de servicios urbanos que requieren las nuevas 69 viviendas incorporadas en la presente modificación del PERI. El alcance del estudio por tanto se amplía únicamente por este concepto.

**INGRESOS**

Los ingresos que se derivan de la Modificación Puntual del Plan son los generados por la diferencia de aprovechamiento cifrado en 6.960 m<sup>2</sup>t. Según el Estudio Comercial redactado por el consultor Aguirre& Newman (Principales Indicadores de mercado residencial en Logroño 2015) los ingresos previstos por la venta de las viviendas es el siguiente:

$$6.960 \text{ m}^2 \text{t} * 3.073 \text{ €/m}^2 \text{t (INCLUIDOS ANEJOS)} = 21.295.890 \text{ €}$$

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

GASTOS

<b>COSTE SUELO</b>	<b>3.153.150 €</b>
CONSTRUCCIÓN	4.851.000 €
COSTES INDIRECTOS	38.480 €
URBANIZACIÓN*	324.689,00 €
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>8.367.319 €</b>

\*Los nuevos gastos de urbanización son aquellos que se refieren a la dotación de servicios básicos a las viviendas resultantes de la nueva edificabilidad 6.960 m2t, cifra estimada en 69 viviendas.

1	RED DE SANEAMIENTO	39.290,10
2	RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE	51.295,41
3	PAVIMENTACIÓN	75.142,31
4	ELECTRICIDAD	23.956,05
5	TELECOMUNICACIONES	11.896,17
6	GAS	7.503,32
7	SERVICIOS AFECTADOS	600,27
8	GESTION DE RESIDUOS	2.264,64
9	SEGURIDAD Y SALUD	7.230,47
	<b>TOTAL EJECUCIÓN MATERIAL</b>	<b>272.847,90</b>
	13,00 % Gastos generales	35.470,23
	6,00 % Beneficio industrial	16.370,87
	<b>SUMA DE G.G. y B.I</b>	<b>51.841,10</b>
	<b>BASE DE LICITACIÓN (SIN IVA)</b>	<b>324.689,00</b>
	21% IVA	68.184,69
	<b>TOTAL CON IVA</b>	<b>392.873,69</b>

La sociedad pública LIF 2002 asumirá los gastos de urbanización necesarios para la dotación de servicios básicos a las viviendas resultantes de la nueva edificabilidad 6.960 m2t, cifra estimada en 69 viviendas. Dada la escasa repercusión del incremento de población -198 habitantes- que genera la ampliación propuesta se



considera que la capacidad de las infraestructuras existentes es suficiente para garantizar el acceso a los servicios básicos.

Esta actuación, de iniciativa pública, se enmarca dentro de los compromisos adquiridos en el Convenio General de 25 de Julio de 2002 (ANEXO Convenio General de 25 de Julio de 2002, BOE 30 de mayo de 2003)

Madrid, mayo 2019



José Ignacio Ábalos

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.



## **ANEXO ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO GLOBAL (RESUMEN DATOS ACTUALES)**

Dada la complejidad de la actuación y del tiempo necesario para su desarrollo se aportan a modo de resumen la actualización los datos de los principales conceptos valorados en el PERI aprobado en 2009, incluyendo el nuevo alcance establecido en la presente modificación.

### **INGRESOS DE LA ACTUACIÓN**

Los precios de los productos inmobiliarios se determinarán por sus costes de producción y por el precio final que puedan alcanzar las edificaciones en las fechas previstas de venta. Los ingresos previstos por venta de suelo ascienden a 160.010.144 €.

La viabilidad económica del Plan queda en todo caso asegurada en virtud del Convenio General de 25 de Julio de 2002 (ANEXO Convenio General de 25 de Julio de 2002).

### **COSTES DE LAS ACTUACIONES**

Por costes de la actuación se entienden la totalidad de los pagos a los que será preciso hacer frente para transformar la original situación física, jurídica y económica según el diseño del planeamiento, y se especifican en los distintos epígrafes que componen este documento.

A continuación, se recogen los costes de las distintas actuaciones a desarrollar, clasificadas en tres tipos según sus características técnicas:

- ACTUACIONES FERROVIARIAS: Son aquellas estrictamente de carácter ferroviario y se ejecutan en la parcela con calificación Sistema General Ferroviario (SGF).
- ACTUACIONES DE INTEGRACIÓN: Son aquellas necesarias para generar un nuevo suelo urbano sobre el trazado ferroviario y se ejecuta en suelo calificado con Sistema General de Integración (SGI).
- ACTUACIONES DE URBANIZACIÓN: Son aquellas necesarias para dotar de servicios urbanos al suelo calificado como viario o espacio libre público, zonas de recreo y expansión y parque.

#### DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

ESTIMACIÓN DE COSTES POR FASES

	INVERSIÓN sin IVA	GASTOS GENERALES	TOTAL
<b>FASE 1</b>	<b>169.938.507,49</b>	<b>10.923.148,50</b>	<b>180.861.655,99</b>
ACTUACIÓN FERROVIARIA FASE 1	87.219.084,38	5.606.186,76	92.825.271,14
ACTUACIÓN INTEGRACIÓN FASE 1	56.053.445,88	3.602.950,99	59.656.396,87
ACTUACIÓN URBANIZACIÓN FASE 1	26.665.977,22	1.714.010,75	28.379.987,98
<b>FASE 2</b>	<b>61.802.659,40</b>	<b>3.972.493,56</b>	<b>65.775.152,95</b>
ACTUACIÓN FERROVIARIA FASE 2	17.338.827,69	1.114.488,96	18.453.316,64
ACTUACIÓN INTEGRACIÓN FASE 2	38.655.674,47	2.484.673,30	41.140.347,77
ACTUACIÓN URBANIZACIÓN FASE 2	5.808.157,24	373.331,30	6.181.488,54
<b>FASE 3</b>	<b>46.204.545,88</b>	<b>2.969.892,60</b>	<b>49.174.438,48</b>
ACTUACIÓN FERROVIARIA FASE 3	19.423.863,98	1.248.508,97	20.672.372,94
ACTUACIÓN INTEGRACIÓN FASE 3	17.331.922,14	1.114.045,09	18.445.967,22
ACTUACIÓN URBANIZACIÓN FASE 3	9.448.759,77	607.338,55	10.056.098,31
<b>TOTAL</b>	<b>277.945.712,76</b>	<b>17.865.534,66</b>	<b>295.811.247,42</b>

y divididas en las tres fases previstas para la ejecución de la obra ferroviaria, según el Estudio Informativo del Proyecto de Integración del Ferrocarril en la Ciudad de Logroño, aprobado en 2004.

DILIGENCIA:  
Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

- FASE 1: Desde la calle Tirso de Molina hasta Vara De Rey.
- FASE 2: Desde Vara de Rey hasta la calle Murrieta.
- FASE 3: Desde la calle Murrieta hasta Gonzalo de Berceo.

17 MAYO 2019

Secretaría General.

ESTIMACIÓN DE COSTES POR TIPO DE ACTUACIÓN

	INVERSIÓN sin IVA	GASTOS GENERALES	TOTAL
<b>ACTUACIÓN FERROVIARIA FASES 1, 2 Y 3</b>	<b>123.981.776,04</b>	<b>7.969.184,68</b>	<b>131.950.960,73</b>
ACTUACIÓN FERROVIARIA FASE 1	87.219.084,38	5.606.186,76	92.825.271,14
ACTUACIÓN FERROVIARIA FASE 2	17.338.827,69	1.114.488,96	18.453.316,64
ACTUACIÓN FERROVIARIA FASE 3	19.423.863,98	1.248.508,97	20.672.372,94
<b>ACTUACIÓN INTEGRACIÓN FASES 1, 2 Y 3</b>	<b>112.041.042,49</b>	<b>7.201.669,38</b>	<b>119.242.711,86</b>
ACTUACIÓN INTEGRACIÓN FASE 1	56.053.445,88	3.602.950,99	59.656.396,87
ACTUACIÓN INTEGRACIÓN FASE 2	38.655.674,47	2.484.673,30	41.140.347,77
ACTUACIÓN INTEGRACIÓN FASE 3	17.331.922,14	1.114.045,09	18.445.967,22
<b>ACTUACIÓN URBANIZACIÓN FASES 1, 2 Y 3</b>	<b>41.922.894,23</b>	<b>2.694.680,60</b>	<b>44.617.574,83</b>
ACTUACIÓN URBANIZACIÓN FASE 1	26.665.977,22	1.714.010,75	28.379.987,98
ACTUACIÓN URBANIZACIÓN FASE 2	5.808.157,24	373.331,30	6.181.488,54
ACTUACIÓN URBANIZACIÓN FASE 3	9.448.759,77	607.338,55	10.056.098,31
<b>TOTAL</b>	<b>277.945.712,76</b>	<b>17.865.534,66</b>	<b>295.811.247,42</b>

AVANCE EN LA EJECUCIÓN DE ACTUACIONES Y OBRAS (2004-2017)

La fase de redacción de proyectos comenzó en el año 2004 y finalmente las obras en el año 2007. Las actuaciones y proyectos llevados a cabo han sido las siguientes:

- Redacción del Proyecto de Integración del Ferrocarril en la Ciudad de Logroño: Proyecto de Construcción de la Fase Previa (2007), Estación Provisional e Instalaciones Auxiliares en Arrúbal (2008), Proyecto de Construcción de Fase 1 (2009), Proyecto de Construcción de la Subestación de Tracción en la Portalada, Proyecto de Construcción de Fase 2 (2012) y Proyecto Básico de Fase 3 (2012).
- Redacción del Plan Especial de Desarrollo de Sistemas Generales e Infraestructuras y Reforma Interior nº 3 "Ferrocarril" (PERI "FERROCARRIL") del PGM de Logroño (2006).
- Obras de Construcción de la Fase Previa, Estación Provisional, Instalaciones Auxiliares en Arrúbal y Fase 1.
- Indemnización a Correos
- Obras de Construcción Derribos en la zona de Fase 1
- Obras de Construcción Urbanización Rotondas
- Obras de Construcción Urbanización Calles Piqueras-Piquete
- Redacción Proyecto de Urbanización Vara de Rey (pendiente redacción alternativa C)
- Redacción Proyecto de Urbanización Lobete
- En Ejecución Obras de Construcción de la Subestación de tracción de la Portalada
- En Ejecución Obras de Construcción del Parque Sobre Estación de Autobuses y Parque Oeste

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAY 2010

Secretaría General.

**DILIGENCIA:**

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

<b>ACTUACIONES FERROVIARIAS (SIN IVA)</b> PROYECTOS, OBRAS, DIRECCIÓN Y ASISTENCIAS	TOTAL	EJECUTADO	PENDIENTE EJECUCIÓN
FASE 1	87.219.084,38 €	84.706.920,18 €	2.512.164,20 €
FASE 2	17.338.827,69 €	225.895,06 €	17.112.932,63 €
FASE 3	19.423.863,98 €	77.327,96 €	19.346.536,01 €
<b>TOTAL ACTUACIÓN FERROVIARIA</b>	<b>123.981.776,04 €</b>	<b>85.010.143,20 €</b>	<b>38.971.632,84 €</b>

100% 69% 31%

<b>ACTUACIONES SGI (SIN IVA)</b> PROYECTOS, OBRAS, DIRECCIÓN Y ASISTENCIAS	TOTAL	EJECUTADO	PENDIENTE EJECUCIÓN
FASE 1 LOSAS Y MUROS (40,51%)	56.053.445,88 €	56.053.445,88 €	- €
FASE 2 LOSAS Y MUROS (61,16%)	38.655.674,47 €	433.502,05 €	38.222.172,42 €
FASE 3 LOSAS Y MUROS (36,80%)	17.331.922,14 €	152.103,36 €	17.179.818,78 €
<b>TOTAL ACTUACIÓN SGI</b>	<b>112.041.042,49 €</b>	<b>56.639.051,29 €</b>	<b>55.401.991,19 €</b>

100% 51% 49%

<b>ACTUACIONES URBANIZACIÓN (SIN IVA)</b> PROYECTOS, OBRAS, DIRECCIÓN Y ASISTENCIAS	TOTAL	EJECUTADO	PENDIENTE EJECUCIÓN
<b>COSTES GENERALES URBANIZACIÓN</b>	<b>21.680.997,04 €</b>	<b>10.241.926,60 €</b>	<b>11.439.070,44 €</b>
PLAN ESPECIAL Y MODIFICACIÓN PGML	371.965,52 €	355.815,52 €	16.150,00 €
STR "PEDREGALES"	4.227.956,88 €	- €	4.227.956,88 €
DERRIBOS E INDEMNIZACIONES	1.793.485,56 €	1.793.485,56 €	- €
SG COLECTOR PEDREGALES+SIFÓN COLÓN	3.484.249,18 €	3.484.249,18 €	- €
SG PARQUE	11.803.339,91 €	4.608.376,34 €	7.194.963,56 €
<b>URBANIZACIÓN FASE1+FASE2+FASE3</b>	<b>20.241.897,19 €</b>	<b>5.875.033,88 €</b>	<b>14.366.863,31 €</b>
URBANIZACIÓN FASE 1	12.875.303,08 €	5.803.546,71 €	7.071.756,38 €
URBANIZACIÓN FASE 2	2.804.389,44 €	31.449,68 €	2.772.939,76 €
URBANIZACIÓN FASE 3	4.562.204,67 €	40.037,49 €	4.522.167,18 €
<b>TOTAL URBANIZACIÓN</b>	<b>41.922.894,23 €</b>	<b>16.116.960,48 €</b>	<b>25.805.933,76 €</b>

100% 38% 62%

<b>TOTAL</b>	<b>277.945.712,76 €</b>	<b>157.766.154,97 €</b>	<b>120.179.557,79 €</b>
--------------	-------------------------	-------------------------	-------------------------

100% 57% 43%

El grado de ejecución de actuaciones y obras es del 57% sobre el total de las mismas.

El resumen de costes y avance de ejecución es el siguiente:

### ACTUACIONES POR FASES: FASE 1

Las obras comenzaron en septiembre de 2007 y hasta la fecha se han ejecutado en la zona de Fase 1 actuaciones y obras por valor de 160.025.503,65 €, todas ellas dentro de ámbito de actuación de la FASE 1 e incluyendo actuaciones y obras de urbanización consideradas costes generales. En esta zona quedan pendientes de ejecución obras ferroviarias por valor de 2.512.164,20 € y de urbanización por valor de 17.917.986,04 € (incluyendo las obras de urbanización del parque), actuaciones programadas entre los años 2017 y 2019.

Según la clasificación del tipo de obras (y prorrateando los costes generales) le corresponden a la FASE 1:

FASE 1	169.938.507,49	10.923.148,50	61.991.579,57	242.853.235,56
ACTUACIÓN FERROVIARIA FASE 1	87.219.084,38	5.606.186,76	31.816.501,68	124.641.772,82
ACTUACIÓN INTEGRACIÓN FASE 1	56.053.445,88	3.602.950,99	20.447.641,34	80.104.038,21
ACTUACIÓN URBANIZACIÓN FASE 1	26.665.977,22	1.714.010,75	9.727.436,55	38.107.424,53

**DILIGENCIA:**

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

Las Unidades de Ejecución 1, 2, 3, 4 y 5 se localizan en la zona de Fase 1, y parcialmente en la UE 6.

-Aunque no se encuentra en el ámbito de la zona de Fase 1 ya que se trata de una obra exterior, también cuenta con financiación la obra de construcción de la STR "Pedregales".

**ACTUACIONES POR FASES: FASE 2**

El Proyecto de Construcción de Fase 2 fue redactado en 2011, con un coste de 659.397,11 € ya abonado. Las obras correspondientes a la Fase 2 se han programado en los años 2019 y 2020. Se incluye la parte proporcional de Costes Generales de Urbanización.

Según la clasificación del tipo de obras (y prorrateando los costes generales) le corresponden a la FASE 2:

FASE 2	61.802.659,40	3.972.493,56	65.775.152,95
ACTUACIÓN FERROVIARIA FASE 2	17.338.827,69	1.114.488,96	18.453.316,64
ACTUACIÓN INTEGRACIÓN FASE 2	38.655.674,47	2.484.673,30	41.140.347,77
ACTUACIÓN URBANIZACIÓN FASE 2	5.808.157,24	373.331,30	6.181.488,54

La superficie de Fase 2 se incluye en su totalidad en la UE 6.

**ACTUACIONES POR FASES: FASE 3**

El Proyecto Básico de Fase 3 fue redactado en 2009, con un coste de 749.129,99 € ya abonado. Las obras correspondientes a la Fase 3 se han programado en los años 2017 y 2018. Se incluye la parte proporcional de Costes Generales de Urbanización.

Según la clasificación del tipo de obras (y prorrateando los costes generales) le corresponden a la FASE 3:

FASE 3	46.204.545,88	2.969.892,60	16.854.877,83	66.029.316,31
ACTUACIÓN FERROVIARIA FASE 3	19.423.863,98	1.248.508,97	7.085.598,36	27.757.971,30
ACTUACIÓN INTEGRACIÓN FASE 3	17.331.922,14	1.114.045,09	6.322.482,45	24.768.449,67
ACTUACIÓN URBANIZACIÓN FASE 3	9.448.759,77	607.338,55	3.446.797,03	13.502.895,34

La superficie de Fase 3 se incluye en su totalidad en la UE 6.

Nota: En relación a las denominadas Fase 2 y Fase 3 de la Integración del ferrocarril es importante señalar que debido a la fecha de redacción de los proyectos (Proyecto Constructivo Fase 2: Junio 2011, Proyecto Básico Fase 3: Noviembre 2009) es necesario proceder a su revisión técnica dado el tiempo transcurrido, y que puede ser necesario en el futuro adaptar el planeamiento a los nuevos proyectos ferroviarios, si es el caso, así como ajustar los importes económicos que se deriven de las modificaciones que se introduzcan.

**ACTUACIONES INTERIORES Y EXTERIORES AL ÁMBITO DEL PLAN**

Tal como se explica en el punto 1: *Las obras comprenden todas las de vialidad e implantación de servicios que resuelvan y sean imprescindibles para garantizar la accesibilidad y la dotación de servicios de la totalidad de las parcelas edificables, incluidas las obras de acceso y o conexión a las infraestructuras exteriores de la actuación.*

**DILIGENCIA:**

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Es el caso que una parte significativa de las obras transcurren fuera de ámbito del Plan Especial, obras tanto ferroviarias como de integración y urbanización. Las obras exteriores se consideran necesarias para completar las previsiones establecidas en el Plan.

<b>ACTUACIONES FERROVIARIAS (SIN IVA) PROYECTOS, OBRAS, DIRECCIÓN Y ASISTENCIAS</b>	<b>TOTAL</b>	<b>OBRAS INTERIORES</b>	<b>OBRAS EXTERIORES</b>
FASE 1	87.219.084,38 €	82.596.532,61 €	4.622.551,77 €
FASE 2	17.338.827,69 €	9.016.190,40 €	8.322.637,29 €
FASE 3	19.423.863,98 €	19.423.863,98 €	-
<b>TOTAL ACTUACIÓN FERROVIARIA</b>	<b>123.981.776,04 €</b>	<b>111.036.586,99 €</b>	<b>12.945.189,06 €</b>
<b>ACTUACIONES SGI (SIN IVA) PROYECTOS, OBRAS, DIRECCIÓN Y ASISTENCIAS</b>	<b>TOTAL</b>	<b>OBRAS INTERIORES</b>	<b>OBRAS EXTERIORES</b>
FASE 1 LOSAS Y MUROS (40,51%)	56.053.445,88 €	56.053.445,88	- €
FASE 2 LOSAS Y MUROS (61,16%)	38.655.674,47 €	20.100.950,72	18.554.723,74 €
FASE 3 LOSAS Y MUROS (36,80%)	17.331.922,14 €	17.331.922,14 €	- €
<b>TOTAL ACTUACIÓN SGI</b>	<b>112.041.042,49 €</b>	<b>93.486.318,74 €</b>	<b>18.554.723,74 €</b>
<b>ACTUACIONES URBANIZACIÓN (SIN IVA) PROYECTOS, OBRAS, DIRECCIÓN Y ASISTENCIAS</b>	<b>TOTAL</b>	<b>OBRAS INTERIORES</b>	<b>OBRAS EXTERIORES</b>
<b>COSTES GENERALES URBANIZACIÓN</b>	<b>21.680.997,04 €</b>	<b>16.104.408,41 €</b>	<b>5.576.588,63 €</b>
PLAN ESPECIAL Y MODIFICACIÓN PGML	371.965,52 €	242.820,98 €	129.144,54 €
STR "PEDREGALES"	4.227.956,88 €		4.227.956,88 €
DERRIBOS E INDEMNIZACIONES	1.793.485,56 €	1.793.485,56 €	
SG COLECTOR PEDREGALES+SIFÓN COLÓN	3.484.249,18 €	2.264.761,97 €	1.219.487,21 €
SG PARQUE	11.803.339,91 €	11.803.339,91 €	- €
<b>URBANIZACIÓN FASE1+FASE2+FASE3</b>	<b>20.241.897,19 €</b>	<b>12.701.794,66 €</b>	<b>7.540.102,53 €</b>
URBANIZACIÓN FASE 1	12.875.303,08 €	6.299.970,20 €	6.575.332,88 €
URBANIZACIÓN FASE 2	2.804.389,44 €	2.523.950,49 €	280.438,94 €
URBANIZACIÓN FASE 3	4.562.204,67 €	3.877.873,97 €	684.330,70 €
<b>TOTAL URBANIZACIÓN</b>	<b>41.922.894,23 €</b>	<b>28.806.203,08 €</b>	<b>13.116.691,15 €</b>
<b>TOTAL</b>	<b>277.945.712,76 €</b>	<b>233.329.108,81 €</b>	<b>44.616.603,95 €</b>

**ADMINISTRACIONES Y ENTIDADES PROMOTORAS: FINANCIACIÓN**

De acuerdo con el Convenio General de 25 de Julio de 2002 la actuación, de iniciativa pública, de Integración del Ferrocarril en la ciudad de Logroño, la financiación de la actuación de llevará a cabo de la siguiente manera:

- Con cargo a las plusvalías generadas por la puesta en valor de los terrenos, se costearán inversiones que realizará dicha Sociedad tal y como se determina en el Convenio.
- La inversión del Grupo Fomento será la correspondiente a la adaptación del pasillo ferroviario y la playa de vías existentes a la llegada de la Alta Velocidad a Logroño prevista en el Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007, estimada en 30 millones de euros, y se efectuará conforme a las previsiones presupuestarias y de acuerdo con los procedimientos establecidos a estos fines

**DILIGENCIA:**

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General

- El resto del coste de la actuación, una vez deducidas las plusvalías urbanísticas que se generen de los suelos aportados por ADIF, será financiado íntegramente por la Comunidad Autónoma de La Rioja y el Ayuntamiento de Logroño en la proporción 50% - 50%
- En Consejo de Administración de la sociedad LIF 2002 de fecha 1 de febrero de 2007, se acordó la aprobación de los criterios generales para la suscripción de un futuro convenio para la ampliación del cubrimiento del ferrocarril en el tramo entre la calle Murrieta y el 4º puente a cargo de la Comunidad Autónoma de La Rioja y el Ayuntamiento de Logroño en la proporción 50% - 50%.

<b>ACTUACIONES FERROVIARIAS (SIN IVA)</b> PROYECTOS, OBRAS, DIRECCIÓN Y ASISTENCIAS	TOTAL	GRUPO FOMENTO (ALTA VELOCIDAD)	LIF 2002, SA	AYUNTAMIENTO DE LOGROÑO/COMUNIDAD AUTÓNOMA LA RIOJA
FASE 1	87.219.084,38 €	5.531.604,91 €	81.687.479,47 €	
FASE 2	17.338.827,69 €	1.641.578,88 €	15.697.248,81 €	
FASE 3	19.423.863,98 €	1.245.688,72 €	18.178.175,26 €	
<b>TOTAL ACTUACIÓN FERROVIARIA</b>	<b>123.981.776,04 €</b>	<b>8.418.872,50 €</b>	<b>115.562.903,54 €</b>	- €
precio compra suelo				
<b>ACTUACIONES SGI (SIN IVA)</b> PROYECTOS, OBRAS, DIRECCIÓN Y ASISTENCIAS	TOTAL	GRUPO FOMENTO (ALTA VELOCIDAD)	LIF 2002, SA	AYUNTAMIENTO DE LOGROÑO/COMUNIDAD AUTÓNOMA LA RIOJA
FASE 1 LOSAS Y MUROS (40,51%)	56.053.445,88 €		56.053.445,88 €	
FASE 2 LOSAS Y MUROS (61,16%)	38.655.674,47 €		31.449.361,22 €	7.206.313,25 €
FASE 3 LOSAS Y MUROS (36,80%)	17.331.922,14 €		17.331.922,14 €	
<b>TOTAL ACTUACIÓN SGI</b>	<b>112.041.042,49 €</b>	- €	<b>104.834.729,24 €</b>	<b>7.206.313,25 €</b>
<b>ACTUACIONES URBANIZACIÓN (SIN IVA)</b> PROYECTOS, OBRAS, DIRECCIÓN Y ASISTENCIAS	TOTAL	GRUPO FOMENTO (ALTA VELOCIDAD)	LIF 2002, SA	AYUNTAMIENTO DE LOGROÑO/COMUNIDAD AUTÓNOMA LA RIOJA
<b>COSTES GENERALES URBANIZACIÓN</b>	<b>21.680.997,04 €</b>		<b>21.680.997,04 €</b>	
PLAN ESPECIAL Y MODIFICACIÓN PGML	371.965,52 €			
STR "PEDREGALES"	4.227.956,88 €			
DERRIBOS E INDEMNIZACIONES	1.793.485,56 €			
SG COLECTOR PEDREGALES+SIFÓN COLÓN	3.484.249,18 €			
SG PARQUE	11.803.339,91 €			
<b>URBANIZACIÓN FASE1+FASE2+FASE3</b>	<b>20.241.897,19 €</b>		<b>20.241.897,19 €</b>	
URBANIZACIÓN FASE 1	12.875.303,08 €		12.875.303,08 €	
URBANIZACIÓN FASE 2	2.804.389,44 €		2.804.389,44 €	
URBANIZACIÓN FASE 3	4.562.204,67 €		4.562.204,67 €	
<b>TOTAL URBANIZACIÓN</b>	<b>41.922.894,23 €</b>	- €	<b>41.922.894,23 €</b>	- €
<b>TOTAL</b>	<b>277.945.712,76 €</b>	<b>8.418.872,50 €</b>	<b>262.320.527,01 €</b>	<b>7.206.313,25 €</b>

Madrid, mayo 2019



José Ignacio Ábalos



DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

Secretaría General.

**ANEXO CONVENIO GENERAL ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO, LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA, EL AYUNTAMIENTO DE LOGROÑO Y RENFE PARA LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN LA CIUDAD DE LOGROÑO DE 25 DE JULIO DE 2002 (BOE 30 de Mayo del 2003)**

17 MAYO, 2003

BCE núm. 129

Secretaría General

21104

Viernes 30 mayo 2003

Los recursos excedentarios, si los hubiera, una vez realizadas las actuaciones previstas en el Anexo 2, se repartirán entre el Ayuntamiento y RENFE proporcionalmente a las aportaciones de suelo de cada uno.

Décimo.—El presente Convenio tendrá vigencia hasta el cumplimiento de los fines previstos en el mismo.

Undécimo.—Este convenio adquirirá plena eficacia y validez desde el momento de su firma, por haber sido previamente aprobado por los órganos de gobierno de las administraciones y entidades firmantes.

En prueba de conformidad con cuanto antecede, firman el presente Convenio en el lugar y fecha al inicio indicados.—El Ministro de Fomento, Francisco Álvarez-Cascos Fernández.—El Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, Felip Puig i Godex.—El Alcalde de Lleida, Antoni Siurana i Zaragoza.—El Presidente de RENFE, Miguel Corsini Freese.—El Presidente del GIF, Juan Barrón Benavente

## ANEXO I

**Reposición de instalaciones ferroviarias afectadas por la liberación del suelo necesario para la integración del sistema ferroviario y su recuperación para otros usos urbanos en la ciudad de Lleida**

Traslado de instalaciones de mercancías (actuaciones complementarias a las programadas por el GIF) y de mantenimiento de infraestructura a la estación de Pla de Vilanoveta .....	1.276.000,00 €
Construcción de un nuevo edificio en la calle Roger de Lluria para trasladar todas las dependencias y oficinas existentes en los inmuebles que hay que demoler para posibilitar la apertura del nuevo viario plaza de la estación nuevo puente sobre el río Segre, así como otras actuaciones del Plan Especial .....	2.837.000,00 €
<b>Total estimado .....</b>	<b>4.113.000,00 €</b>

**10930** *RESOLUCIÓN de 20 de marzo de 2003, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, por la que se dispone la publicación de un Convenio general entre el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de La Rioja, el Ayuntamiento de Logroño y Renfe para la integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño.*

Suscrito previa tramitación reglamentaria, entre el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de La Rioja, el Ayuntamiento de Logroño y Renfe, el día 25 de julio de 2002, un Convenio general para la integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño, y en cumplimiento de lo establecido en el artículo 8.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, procede la publicación de dicho Convenio que figura como anexo de esta Resolución.

Madrid, 20 de marzo de 2003.—El Secretario de Estado, Benigno Blanco Rodríguez.

## ANEXO

En Logroño, a 25 de julio de 2002

## REUNIDOS

El Excmo. Sr. D. Pedro Sanz Alonso, Presidente de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

El Excmo. Sr. D. Francisco Álvarez-Cascos Fernández, Ministro de Fomento.

El Ilmo. Sr. D. Julio Revuelta Altuna, Alcalde-Presidente del Excmo. Ayuntamiento de Logroño.

El Excmo. Sr. D. Miguel Corsini Freese, Presidente de RENFE.

Los reunidos se reconocen mutuamente la capacidad necesaria para formalizar el presente Convenio en nombre de sus respectivas Administraciones.

La Administración General del Estado es responsable de la infraestructura ferroviaria, en virtud de la competencia exclusiva que ostenta

en materia de obras públicas de interés general y en ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma (artículos 149.1.24 y 149.1.21 de la Constitución). Asimismo, corresponde a la Administración General del Estado la ordenación de las líneas y servicios de la Red Nacional integrada ferroviaria, cuya explotación unitaria corresponde a la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE).

La Comunidad Autónoma de La Rioja es titular de competencias en ordenación del territorio y urbanismo, en obras públicas y transporte terrestre, y ordenación del transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino en el ámbito de la Comunidad Autónoma, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado, y de forma general, de aquellas competencias que tienen como objeto el fomento del desarrollo económico de la Comunidad y su contribución a objetivos de Ordenación del Territorio (Art. 8 del Estatuto de Autonomía).

El Ayuntamiento de Logroño es titular de competencias en materia de ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística y de realización de actividades complementarias de las propias de las otras Administraciones Públicas (Art. 25.2 y 28 respectivamente de la Ley 7/1985, de 2 de abril).

Convenida la necesidad y la oportunidad de suscribir el presente Convenio, las partes firmantes

## EXPONEN

Primero.—La actual Red Ferroviaria a su paso por Logroño requiere una remodelación para facilitar la adaptación del pasillo ferroviario y la playa de vías de la estación a la llegada de la Alta Velocidad a Logroño.

Segundo.—El Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma de la Rioja acometieron el traslado de las instalaciones de mercancías de la estación de Logroño al Polígono de El Sequero con el objetivo de facilitar en gran medida las actuaciones necesarias para la integración del ferrocarril a su paso por Logroño.

Tercero.—Con fecha 27 de abril de 1999 el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de La Rioja y el Ayuntamiento de Logroño firmaron un convenio que fijaba los compromisos de colaboración entre las partes suscritores para la redacción de los estudios y proyectos necesarios para la integración del ferrocarril en la ciudad.

Cuarto.—Como consecuencia del punto anterior, el Ministerio de Fomento ha redactado el «Estudio Informativo del Proyecto de integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño», que comprende la integración del ferrocarril en el tramo urbano de la ciudad con base en su traza actual.

Quinto.—El Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de La Rioja, el Ayuntamiento de Logroño y RENFE consideran adecuado vincular los proyectos de llegada de la Alta Velocidad a Logroño al proyecto de integración del ferrocarril en la ciudad, que deben llevarse a cabo de forma coordinada y convenida, dentro del marco de competencias de cada una de las administraciones.

Sexto.—Fruto de este compromiso de todas las partes, es la constitución el pasado 6 de junio de 2001 la Comisión para el estudio y desarrollo de los trabajos para la integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño, constituida por miembros de las administraciones implicadas.

Séptimo.—Siguiendo las directrices acordadas en esta Comisión, la solución adoptada e incluida en el correspondiente Estudio Informativo, consiste en:

El soterramiento ferroviario de la zona de la estación, dotando de continuidad al viario urbano, en concreto a la Avda. de Colón y a la calle Eliseo Pinedo.

El cubrimiento del trazado ferroviario entre los pasos superiores de las calles Marqués de Murrieta y Vara del Rey.

La depresión del trazado ferroviario desde el paso superior de la calle Marqués de Murrieta hasta el origen de la actuación en el lado Miranda, incluyendo la conexión entre las calles Gonzalo de Berceo y Fuenmayor.

La liberación de los terrenos ferroviarios que resulten innecesarios para el ferrocarril en la zona de la estación, al norte y sur de la misma entre el paso superior de la calle Vara del Rey y el paso inferior de la calle Piqueras.

La urbanización y ordenación urbanística de los mismos.

Octavo.—Que las Administraciones firmantes son conscientes de que la centralidad de los ámbitos afectados permitirá una serie de plusvalías económicas que, adecuadamente reinvertidas, podrán destinarse a costear las actuaciones necesarias para la integración del ferrocarril en la ciudad.

Noveno.—Que las partes coinciden en la necesidad de una actuación conjunta y coordinada, dentro del respeto a las competencias propias de cada una de las Administraciones y de conformidad con los siguientes principios:

17 MAY 2003

a) El Grupo Fomento se responsabiliza del coste de la llegada de la Alta Velocidad a Logroño que se valora en 30 millones de Euros y pone a disposición de las actuaciones previstas en este Convenio, todos los terrenos que resulten innecesarios para el ferrocarril, en el futuro, a fin de facilitar, con los rendimientos que se obtengan de estos terrenos, la financiación de la actual barrera ferroviaria.

b) La Comunidad Autónoma de La Rioja y el Ayuntamiento de Logroño, en el ejercicio de sus competencias en materia urbanística, procederán a desarrollar el Plan Especial de Reforma Interior «Ferrocarril», o, en caso necesario a modificar el planeamiento urbanístico vigente, de conformidad con lo previsto en el presente Convenio y aportarán la financiación que se contempla en este documento.

Consecuentemente con todo lo anterior y al objeto de abordar las cuestiones planteadas, resulta ineludible iniciar las gestiones en orden a la constitución el Ente de gestión más adecuado para el desarrollo de las actuaciones mencionadas, y en tal sentido

#### ACUERDAN

Primero.—Las administraciones firmantes deciden la creación en el plazo de dos meses, de una Sociedad con la denominación que determinen de mutuo acuerdo (en adelante «la Sociedad»).

La participación económica de las instituciones asociadas en el capital social a suscribir se eleva a un total de 600.000,00 euros, de acuerdo con la siguiente distribución:

Grupo Fomento: 50%.  
Comunidad Autónoma de La Rioja: 25%.  
Ayuntamiento de Logroño: 25%.

Por Grupo Fomento se entiende, a los efectos de este Convenio, al propio Ministerio de Fomento y a las entidades públicas empresariales RENFE y GIF, adscritas al Ministerio. Serán estas Entidades Públicas Empresariales las que suscriban la parte de capital correspondiente al Grupo Fomento, la mitad cada una.

Los cargos de Presidente, Vicepresidente Primero y Vicepresidente Segundo del Consejo de Administración de la Sociedad recaerán en el Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, el Alcalde de Logroño y el Consejero de Obras Públicas, Transportes, Urbanismo y Vivienda de la Comunidad Autónoma de La Rioja respectivamente o en la persona a quien designen. El Secretario del Consejo de Administración será designado por el Consejo a propuesta del Presidente.

Los Estatutos de la Sociedad incorporarán las cláusulas sobre mayorías cualificadas para la adopción de acuerdos sociales de especial relevancia, que proponga el Grupo Fomento.

Segundo.—La Sociedad se constituye con el fin de facilitar la coordinación de las actuaciones correspondientes a la ordenación de la travesía ferroviaria de Logroño y su estación, y a la transformación urbanística derivada de estas obras.

El objetivo fundamental de la sociedad es gestionar el desarrollo urbanístico y ejecutar las obras de infraestructura urbana correspondientes a los terrenos liberados en ese entorno.

Para ello la Sociedad y en lo que a las actuaciones previstas en este Convenio se refiere:

1. Definirá la propuesta global de la actuación concertada en este ámbito de Logroño.
2. Elaborará los estudios y propuestas que permitan la planificación y ejecución de actuaciones urbanísticas y de transporte, definiendo sus costes.
3. Propondrá la creación de instrumentos de gestión adecuados para llevar a cabo los Proyectos que se acuerden, asegurando la necesaria coordinación de los mismos.

Tercero.—Las actuaciones contempladas en el presente Convenio, enumeradas de forma abreviada, responderán a los siguientes objetivos:

1. Soterramiento de la zona de la estación, incluyendo la construcción de una nueva estación soterrada.
2. Depresión del trazado ferroviario entre el paso superior de la calle Marqués de Murrieta y el origen de la actuación en el lado Miranda.
3. Cubrimiento del trazado ferroviario entre los pasos superiores de las calles Marqués de Murrieta y Vara del Rey.
4. Integración de la nueva red ferroviaria en su entorno y de acuerdo con los usos urbanos previstos en la transformación urbanística que se acuerde.

6. Creación de los sistemas generales viarios que complementan las actuaciones anteriores.

Cuarto.—El Ministerio de Fomento delimitará los terrenos, no necesarios para el ferrocarril por haberse soterrado o trasladado las instalaciones ferroviarias y sobre los que se actuará en determinadas operaciones urbanísticas de acuerdo con el presente Convenio, llevándose a cabo los trámites necesarios para la desafectación de los terrenos innecesarios.

Quinto.—El Ministerio de Fomento y RENFE impulsarán los procedimientos necesarios para la puesta a disposición de los terrenos, según se liberen, a favor de la Sociedad, garantizando en todo caso el funcionamiento de las actuales instalaciones ferroviarias hasta la efectiva disponibilidad de aquellas que las sustituyen.

Para la formalización de la puesta a disposición de los terrenos, se suscribirán acuerdos específicos en los que se concretarán las contraprestaciones a recibir por los propietarios del suelo, que consistirán en la financiación de las infraestructuras ferroviarias previstas en el Anexo I en lo que exceda de la cantidad prevista en la cláusula siguiente.

Sexto.—La inversión del Grupo Fomento será la correspondiente a la adaptación del pasillo ferroviario y la playa de vías existentes a la llegada de la Alta Velocidad a Logroño prevista en el Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007, estimada en 30 millones de euros, y se efectuará conforme a las previsiones presupuestarias y de acuerdo con los procedimientos establecidos a estos fines.

Séptimo.—El resto del coste de la actuación, una vez deducidas las plusvalías urbanísticas que se generen de los suelos aportados por RENFE y estimadas en 95 millones de euros, será financiado íntegramente por la Comunidad Autónoma de La Rioja y el Ayuntamiento de Logroño en la proporción 50% -50%.

Octavo.—En la medida que las obras redundan en beneficio del municipio, el Ayuntamiento de Logroño cederá gratuitamente a la sociedad, mediante los procedimientos necesarios, el aprovechamiento urbanístico municipal que le corresponda, a fin de coadyuvar a costear las inversiones que se realicen en los términos del presente Convenio.

Noveno.—El Ayuntamiento de Logroño procederá a desarrollar el planeamiento necesario para la ejecución de las actuaciones urbanísticas a que hace mención este Convenio, y a iniciar, en caso necesario, la modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana respecto a los terrenos a liberar del uso ferroviario.

Décimo.—La Sociedad coordinará la realización de los estudios y proyectos necesarios para la ejecución de las actuaciones urbanísticas y de infraestructura de transporte a que hace mención este Convenio, sin perjuicio de las competencias que en materia de ordenación del territorio y urbanismo corresponden al Ayuntamiento de Logroño y a la Comunidad Autónoma de La Rioja, y en materia ferroviaria, al Ministerio.

Los estudios, proyectos y obras serán ejecutados por el organismo competente en la materia, siendo posible, si se considera conveniente a efectos de coordinación, que las Instituciones firmantes de este Convenio deleguen en la Sociedad, mediante los acuerdos que se establezcan, la ejecución de determinadas obras, de acuerdo con la normativa aplicable y con respeto a las competencias que para la ejecución de obras públicas tienen atribuidas.

Con cargo a las plusvalías generadas por la puesta en valor de los terrenos, de acuerdo con los procesos de cambio de uso a través de la modificación del planeamiento vigente o de su desarrollo, se costearán inversiones que realizará dicha Sociedad, el Ministerio de Fomento y RENFE, tal y como se determina en este Convenio.

Undécimo.—La Sociedad definirá el plan de etapas y el balance económico de la operación, teniendo en cuenta que:

A) Todos los recursos económicos que se obtengan por la Sociedad como consecuencia del desarrollo urbanístico de los suelos transmitidos por RENFE se aplicarán en primer lugar al pago de las obras ferroviarias del soterramiento de la estación y sus obras complementarias, que tendrán carácter prioritario, y a soportar el coste financiero del conjunto de actuaciones de la Sociedad.

B) En segundo lugar se aplicarán al pago del resto de las obras ferroviarias de la actuación descritas en el Anexo I.

Duodécimo.—En el Anexo I se recogen todas las actuaciones que las distintas Instituciones tienen previstas que se ejecutarán conforme a los siguientes principios:

a) En primer lugar se ejecutará el soterramiento de la estación e integración urbana en esta zona (prolongación de la Avenida de Colón y de la calle Eliseo Pinedo).

**DILIGENCIA:**

Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Logroño en sesión celebrada el día

17 MAYO 2019

BOE núm. 129

21106

Viernes 30 mayo 2003

Secretaría General

trazado ferroviario entre Marqués de Murrieta y el origen de la actuación, incluyendo la conexión entre las calles Fuenmayor y Gonzalo de Berceo. Estas actuaciones sólo comenzarán cuando la Comunidad Autónoma de La Rioja y el Ayuntamiento de Logroño comprometan en firme la financiación a que se refiere la cláusula séptima anterior.

c) La nueva estación se financiará por la Sociedad, ó a propuesta del grupo Fomento, por otros sistemas que impliquen acudir a la financiación privada, siempre de acuerdo con las previsiones sobre usos de la planificación urbanística aplicable en cada momento. En este segundo supuesto el coste de financiación del edificio de la Estación se deducirá del coste total de las actuaciones.

d) Las obras definidas en el Anexo I como ordenamiento del entorno sólo se financiarán con cargo a las plusvalías que generen los terrenos aportados a la Sociedad cuando esté garantizada la total financiación de las obras a que se refiere el apartado a) anterior.

Decimotercero.-El presente Convenio tendrá vigencia hasta el cumplimiento de los fines previstos en el mismo.

Decimocuarto.-Este Convenio ha sido, previamente a su firma, aprobado por los órganos correspondientes de las Instituciones firmantes.

En prueba de conformidad, con cuanto antecede, firman el presente Convenio en el lugar y fecha al inicio indicados.-El Presidente de la Comunidad Autónoma de La Rioja, Pedro Sanz Alonso.-El Ministro de Fomento, Francisco Álvarez-Cascos Fernández.-El Alcalde de Logroño, Julio Revuelta Altuna.-El Presidente de Renfe, Miguel Corsini Freese.

**ANEXO I**

**Principales obras derivadas de la actuación de integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño**

Actuación	Coste de ejecución por Corporación (calculado o estimado en el Estudio Informativo)	Inversión del Grupo Fomento
-----------	---	-----------------------------

*Obras ferroviarias necesarias para la integración urbana*

Soterramiento de la estación e integración urbana de esta zona.	178.710.576 €	30.000.000 €
Cubrimiento entre las calles Marqués de Murrieta y Vara de Rey.		
Depresión del trazado y conexión entre las calles Fuenmayor y Gonzalo de Berceo.		
Edificio de la nueva estación.		

*Ordenación del entorno*

Urbanización del entorno de la Estación.	1.782.890 €	
Urbanización de los terrenos liberados de uso ferroviario.	6.671.234 €	
<b>Total</b>	<b>187.164.700 €</b>	<b>30.000.000 €</b>

**10931** RESOLUCIÓN de 12 de marzo de 2003, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, por la que se dispone la publicación de un Convenio entre el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias y Ayuntamiento de Gijón para la integración del ferrocarril en la ciudad de Gijón.

Suscrito previa tramitación reglamentaria, entre el Ministerio de Fomento, el Principado de Asturias y Ayuntamiento de Gijón, el día 2 de septiembre de 2002, un Convenio para la integración del ferrocarril en la ciudad de Gijón, y en cumplimiento de lo establecido en el artículo 82 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las

Administraciones Públicas y del Principado de Asturias, el Ayuntamiento de Gijón, procede la publicación de dicho Convenio que figura como anexo de esta Resolución.

Madrid, 12 de marzo de 2003.-El Secretario de Estado, Benigno Blanco Rodríguez.

**ANEXO**

En Gijón, a 2 de septiembre de 2002.

**REUNIDOS**

El Excmo. Sr. D. Vicente Alberto Álvarez Areces, Presidente del Principado de Asturias.

El Excmo. Sr. D. Francisco Álvarez-Cascos Fernández, Ministro de Fomento.

La Ilma. Sra. D.ª Paz Fernández Felgueroso, Alcaldesa del Excmo. Ayuntamiento de Gijón.

El Excmo. Sr. D. Miguel Corsini Freese, Presidente de RENFE.

El Excmo. Sr. D. Eugenio Damboriena y Osa, Presidente de FEVE.

Los reunidos se reconocen mutuamente la capacidad necesaria para formalizar el presente Convenio en nombre de sus respectivas Administraciones.

La Administración General del Estado es responsable de la infraestructura ferroviaria, en virtud de la competencia que ostenta en materia de obras públicas de interés general y en ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma (artículos 149.1.24. y 149.1.21. de la Constitución). Asimismo, corresponde a la Administración General del Estado la ordenación de las líneas y servicios tanto de la Red Nacional integrada ferroviaria, cuya explotación unitaria corresponde a la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), como de la red de ancho métrico explotada por FEVE.

El Principado de Asturias es titular de competencias en ordenación del territorio y urbanismo, en obras públicas y transporte terrestre, y ordenación del transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino en el ámbito de la Comunidad Autónoma, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado, y de forma general, de aquellas competencias que tienen como objeto el fomento del desarrollo económico de la Comunidad (artículos 10.1 apartados 3, 4 y 5 y 15 del Estatuto de Autonomía del Principado de Asturias).

El Ayuntamiento de Gijón es titular de competencias en materia de ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística y de realización de actividades complementarias de las propias de las otras Administraciones Públicas (artículos 25.2 y 28, respectivamente, de la Ley 7/1985, de 2 de abril).

Convenida la necesidad y la oportunidad de suscribir el presente Convenio, las Partes firmantes

**EXPONEN**

Primero.-Que el Ministerio de Fomento, a través de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, y dentro de la actuación conocida como Metrotrén de Asturias, está desarrollando la ampliación de la red ferroviaria en Gijón. Para ello se incorporarán a la red nuevas zonas de la ciudad mediante la construcción de un trazado subterráneo, que desde la actual estación de El Humedal, se prolonga al área de Viesques.

Segundo.-Que para llevar a cabo estos objetivos, el Ministerio de Fomento ha redactado los documentos: «Estudio geotécnico del nuevo trazado subterráneo en Gijón» y «Estudio Informativo del túnel de penetración del ferrocarril en Gijón», que, según anuncio publicado en el B.O.E. de 22 de abril de 2002, se sometió al trámite de información pública y oficial.

Tercero.-Que el Principado de Asturias, a través de la Consejería de Infraestructuras y Política Territorial, en el marco de su política de potenciar y estimular el uso del transporte colectivo puesta de manifiesto en la Ley del Principado de Asturias 1/2002, de 11 de marzo, está interesada en la integración del ferrocarril en Gijón, y, a tal efecto en la construcción de la Estación de Autobuses de Gijón, lo más integrada posible con el sistema ferroviario, con el fin de conseguir la máxima intermodalidad entre los distintos transportes colectivos que operan en la ciudad.

Cuarto.-Que las Partes comparten la necesidad de coordinar las actuaciones y objetivos anteriores y consideran que se pueden complementar con una mejora de la integración del ferrocarril en la ciudad, consiguiendo la permeabilidad necesaria entre dos zonas densamente pobladas de la ciudad y una importante mejora urbanística.