

**PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR DEL
APR- 92 DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS DE
BARBASTRO**

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE BARBASTRO

**TEXTO REFUNDIDO PARA LA APROBACIÓN DEFINITIVA
ABRIL DE 1998**

JESÚS-RAMÓN TEJADA VILLAVERDE.- arquitecto redactor
ANTONIO ABARCA ANORO.- arquitecto mpa., director del trabajo

**PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR DEL APR-
92 DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS DE
BARBASTRO**

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE BARBASTRO

MEMORIA

**TEXTO REFUNDIDO PARA LA APROBACIÓN DEFINITIVA
ABRIL DE 1998**

**JESÚS-RAMÓN TEJADA VILLAVERDE.- arquitecto redactor
ANTONIO ABARCA ANORO.- arquitecto mpal., director del trabajo**

INDICE DE LA MEMORIA

1. INTRODUCCION.-

- 1.1. OBJETO DE LA DOCUMENTACION
- 1.2. FORMULACION Y ENCARGO DEL TRABAJO
- 1.3. EQUIPO REDACTOR

2. ANTECEDENTES.-

- 2.1. NORMAS SUBSIDIARIAS DEL PLANEAMIENTO MUNICIPAL
- 2.2. EL CONVENIO RENFE-AYUNTAMIENTO
- 2.3. LOS SUCESIVOS AVANCES DE PERI
- 2.4. LA MODIFICACIÓN DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS
- 2.5. EL PRESENTE TEXTO REFUNDIDO

3. SITUACION ACTUAL DE LOS TERRENOS

- 3.1. SITUACION RESPECTO DE LA CIUDAD
- 3.2. MORFOLOGIA Y TOPOGRAFIA
- 3.3. PROPIEDADES AFECTADAS
- 3.4. EDIFICACIONES E INSTALACIONES EXISTENTES

4. JUSTIFICACION DE LA SOLUCION ADOPTADA

- 4.1. PROCEDENCIA DE LA REDACCION DEL PLAN
- 4.2. DELIMITACION DEL SECTOR Y VIARIO CIRCUNDANTE
- 4.3. CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACION
- 4.4. NORMATIVA Y ESTÁNDARES APLICABLES

5. LA GESTION.-

- 5.1.- UNIDADES DE EJECUCION, PROPIEDADES, SUPERFICIES Y DERECHOS
- 5.2. SISTEMA DE ACTUACION.
- 5.3. ADQUISICION DE DERECHOS
- 5.4. PLAZOS

6. CESIONES OBLIGATORIAS Y GRATUITAS.-

- 6.1. RED VIARIA Y APARCAMIENTOS.
- 6.2. ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES.
- 6.3. EQUIPAMIENTO CULTURAL

7. OBRAS DE URBANIZACION E INFRAESTRUCTURAS.-

- 7.1. VIARIO RODADO Y PEATONAL
- 7.2. ESPACIOS LIBRES Y AJARDINADOS
- 7.3. SUMINISTRO DE AGUA.
- 7.4. SANEAMIENTO.
- 7.5. SUMINISTRO DE ENERGIA ELECTRICA.
- 7.6. ALUMBRADO PUBLICO.

8. SUPERFICIES Y ESTÁNDARES

- 8.1.- SUPERFICIES Y OCUPACIONES
- 8.2.- EDIFICABILIDADES
- 8.3.- DENSIDADES Y NUMERO MAXIMO DE VIVIENDAS
- 8.4.- CESIONES Y EQUIPAMIENTOS
- 8.5.- APARCAMIENTOS

ANEJOS A LA MEMORIA

- 1. CONVENIO AYUNTAMIENTO-RENFE
- 2. DICTAMEN COMISION MPAL. DE URBANISMO SOBRE AVANCE 1º
- 3. DICTAMEN COMISION MPAL. DE URBANISMO SOBRE AVANCE 2º

1.- INTRODUCCION

1.1.- OBJETO DE LA DOCUMENTACION

El objeto de la presente documentación es la redacción del *Plan Especial de Reforma Interior (P.E.R.I.)* del Área de Planeamiento Remitido (A.P.R.) -92 de las Normas Subsidiarias del Planeamiento Municipal de Barbastro.

Los Planes Especiales de Reforma Interior tienen su encuadre jurídico en la legislación urbanística, especialmente en el Capítulo IX del Título V del Reglamento de Planeamiento Urbanístico.

En base a la citada normativa, los Planes de Reforma Interior, en Suelo Urbano, tienen por objeto llevar a cabo actuaciones, aisladas o integradas, que, conservando la estructura fundamental definida en el Plan General o, como en este caso, en las Normas Subsidiarias, se encaminen, entre otras cuestiones, a la descongestión del suelo urbano, a la creación de dotaciones urbanísticas y equipamiento comunitario, a la resolución de problemas circulatorios o de estética y a la mejora del medio ambiente urbano. El objeto y la finalidad del presente Plan Especial se identifica plenamente, como se justificará más adelante, con este encuadre normativo.

1.2.- FORMULACION Y ENCARGO DEL TRABAJO

El Plan Especial se formula por el Excmo. Ayuntamiento de Barbastro en colaboración con RENFE, según las cláusulas del Convenio suscrito al efecto por ambos. Así, la Compañía Ferroviaria que actúa como propietaria mayoritaria de los terrenos, procede al adelanto del coste de los honorarios del Plan Especial y el resto de los documentos urbanísticos necesarios.

1.3. EQUIPO REDACTOR

La redacción del Plan está encomendada, por acuerdo municipal, al Arquitecto D. Jesús-Ramón Tejada Villaverde, colegiado 1.155 del Colegio Oficial de Aragón. El trabajo se lleva a cabo bajo la supervisión del Arquitecto Municipal D. Antonio Abarca Anoro

2.- ANTECEDENTES

2.1.- NORMAS SUBSIDIARIAS DEL PLANEAMIENTO MUNICIPAL

En su versión originaria, las Normas Subsidiarias Municipales remitían la ordenación concreta del Área a un P.E.R.I., sujeto a las alineaciones globales predefinidas desde las propias Normas y a unas determinadas *Condiciones Particulares*.

Las *Condiciones Particulares* por las que el citado Plan se regía se especificaban en la *ficha del Área*. En ella se señalaba:

PLANO:10	HOJA:16-21	AREA: RENFE
SUPERFICIE: 20.775 M2		SUELO:URBANO
DELIMITACION: N LA PELELA		ZONA:
	S FERROCARRIL	
	E AV. ESTACION	
	O LA HARINERA	

Se señalaba, así mismo:

Ver Capítulo Décimo, Título V de estas Normas Urbanísticas

A su vez, en el citado Capítulo Décimo, Título V se establecía:

Art. 5.10.1. ÁMBITO Y CARACTERÍSTICAS

1.- *Pertenecen al ámbito de esta zona las áreas siguientes:*

- APR 83 :	CAMPSA
- APR 84 :	OLEARIA
- APR 92 :	RENFE

Estas áreas quedan delimitadas en los planos de ordenación correspondientes.

2.- *El destino de carácter residencial, industrial o comunitario podrá decidirse cuando se redacte el Plan Especial correspondiente, con las siguientes condiciones:*

a) *Para el residencial serán de aplicación las condiciones particulares de la zona 5, Residencial Semintensiva*

b) *Para el industrial, las condiciones particulares de la Zona 7, Industrial con tolerancia de vivienda y las del artículo 83.2 del Texto refundido de la Ley del Suelo. (Se refiere al aprobado por R.D. 1346/1976, hoy sustituido)*

Art. 5.10.2. OBRAS ADMITIDAS

Son admitidas todas las obras en los edificios, las de demolición y las de nueva edificación contempladas en los artículos 1.3.6 a 1.3.8.

Por otra parte, en los planos de ordenación correspondientes se delimitaba el ámbito del Área, y se señalaban las alineaciones, de las que la característica más reseñable consistía en la previsión de un ensanchamiento hasta 21 metros del vial de la Avda. de la Estación. Este se producía sólo en una pequeña parte a costa del solar de Renfe; las mayores cesiones se preveían hacia el Este, a costa del Sector 83 (CAMPSA) y de las propiedades y edificios incluidos en el Area 9, no sujeta a planeamiento remitido.

2.2. EL CONVENIO RENFE-AYUNTAMIENTO

En agosto de 1994, el Excmo. Ayuntamiento de Barbastro y RENFE suscribieron un Convenio para llevar a cabo una actuación urbanística en el APR- 92. En el Convenio citado, RENFE actuaba como propietaria mayoritaria (en torno al 90% del Sector), lo cual suponía que la viabilidad de la gestión del Area quedaba en principio asegurada, sin perjuicio -claro está- del necesario desarrollo y aprobación de los correspondientes instrumentos de planeamiento y gestión urbanísticos.

En dicho Convenio se concretaba el carácter y alcance de la operación, de modo que la misma -una vez desafectadas las instalaciones ferroviarias- proporcionara al Ayuntamiento la consecución de sus objetivos urbanísticos y en materia de equipamientos. Así, en el punto 4º de la parte expositiva se señala:

Que es de interés, tanto de RENFE como del Ayuntamiento, el establecer un plan de actuación conjunto respecto a los terrenos y edificaciones de RENFE incluidos en el recinto ferroviario de Barbastro, que sirva de impulso para actividades de carácter público y privado...

Los acuerdos adoptados en el Convenio (ver copia del mismo en los anejos a esta Memoria) se resumen a continuación:

- El Ayuntamiento formulará el PERI, si bien RENFE sufragará económicamente los gastos. (Se entiende que a cuenta del prorrateo de gastos generales de urbanización imputables a los propietarios de la correspondiente Unidad de Ejecución).
- RENFE cederá gratuitamente al Ayuntamiento una superficie de terreno que el Ayuntamiento destinará a una zona de aparcamientos capaz de albergar un número de 100 vehículos.
- RENFE cederá, así mismo gratuitamente, al Ayuntamiento el edificio principal de la estación (dos plantas de 270 m2 cada una). El Ayuntamiento se obliga a su rehabilitación para fines referentemente socio-culturales, con opción de utilización ocasional por RENFE,

coordinada con el Ayuntamiento, para actividades relacionadas con la divulgación cultural del ferrocarril.

- Alternativamente a lo señalado en la cláusula anterior y, para el caso de que la conservación del citado edificio no resultara compatible con las previsiones del PERI, RENFE cederá una superficie de terreno igual a la ocupada por el citado edificio, ubicada en el emplazamiento que el Plan Especial deberá concretar y que se encontrará lo más próximo posible al actual, para que el Ayuntamiento construya a su cargo un edificio de nueva planta, para lo cual cuenta con un plazo de cinco años.
- El resto de aprovechamientos lucrativos corresponderá a RENFE. (Se entiende que en la proporción que le corresponda en la equidistribución de la correspondiente Unidad de Ejecución).
- Las citadas cesiones se materializarán, previa aprobación del PERI, en el correspondiente instrumento de gestión urbanística.

2.3. LOS SUCESIVOS AVANCES DE PERI

El PERI que desarrolla este Sector no afecta a *barrios consolidados* ni existe en su ámbito *población afectada*. Al no darse estas circunstancias, y, a la vista del artículo 147 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico, no resulta preceptiva la tramitación conforme al apartado 1º del artículo 125 del mismo Reglamento. Es decir, que puede procederse a su Aprobación Inicial sin necesidad de que se haya efectuado una previa información pública a nivel de Avance. No obstante y con el fin de que pudieran decantarse los criterios municipales respecto de la actuación, la Alcaldía decidió que la Comisión Informativa Municipal de Urbanismo conociera un primer Avance en mayo de 1995. Con posterioridad a esta reunión se fueron desarrollando sucesivos Avances y nuevas Comisiones.

PRIMER AVANCE: MAYO DE 1995

Con la realización del citado Avance se obtuvieron una serie de conclusiones que podemos resumir del siguiente modo:

- Las alineaciones de las Normas Subsidiarias y en concreto el ensanchamiento de la Avda. de la Estación, objetivo fundamental del planeamiento, no se lograrían con la sola gestión de este Area: Quedarían en gran parte supeditadas a las actuaciones en el APR 83 (Campsa) -sin iniciativas de gestión por el momento- y en el Sector 9,

con fuertes afectaciones de ejecución asistemática y, por tanto, de muy difícil viabilidad a corto y medio plazo.

- Los costos de urbanización, derivados de la gran superficie del viario circundante y de los espacios libres interiores del sector, obligaban a estudiar cuidadosamente la viabilidad económico-financiera de la actuación. Ésta se concretaría en el PERI, debiendo considerarse el equilibrio entre los beneficios ocasionados por el aprovechamiento lucrativo y las cargas derivadas del planeamiento.
- La no existencia a corto plazo de dotaciones presupuestarias con las que el Ayuntamiento pudiera hacer frente a la construcción de un aparcamiento subterráneo bajo el espacio público que, a tal fin, debiera cederse a cargo de la Unidad de Ejecución, llevaba a la conveniencia de que, sin perjuicio de que el citado espacio debería ser susceptible de albergar el citado aparcamiento en un futuro, debía quedar urbanizado, desde el primer momento, a cargo de los gastos de urbanización. Así mismo, y para obtener una inicial dotación de aparcamiento, de la cual tendría carácter complementario el subterráneo a construir en su día, ésta debía preverse en superficie, conectada con el viario, para ser ejecutada a cargo de la Unidad de Ejecución.
- La anchura del viario circundante debía ampliarse respecto de la prevista en las Normas Subsidiarias que se consideraba insuficiente.
- En otro orden de cosas, la propuesta del Avance, que, por lo demás, se consideraba favorable, debía retocarse en algunos aspectos puntuales, tal y como se recoge en el dictámen correspondiente de la Comisión que se adjunta en los anejos.

SEGUNDO AVANCE: NOVIEMBRE DE 1995

En noviembre de 1995, la nueva Comisión Municipal de Urbanismo (se habían producido elecciones municipales) volvió a reunirse para estudiar las modificaciones introducidas al primer Avance. Estas se habían orientado, en principio, exclusivamente, a cumplir las precripciones introducidas por la primera Comisión celebrada al efecto.

No obstante, a propuesta del arquitecto municipal y director del trabajo, en la citada reunión se adoptaron nuevos criterios, que afectaban, no sólo al Sector propiamente dicho, sino, también, a las alineaciones y trazados viarios de su entorno próximo, suponiendo un cambio más profundo respecto del enfoque inicial. Estos nuevos criterios conllevaban la necesidad de modificar las Normas y se resumen a continuación:

2.4. LA MODIFICACIÓN DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS

- VIARIO

Remodelación del viario circundante y del entorno, previsto inicialmente en las Normas Subsidiarias Municipales, con el fin de conseguir una mejor conexión e integración entre la nueva *pieza* urbana resultante del desarrollo del Área 92 y las áreas colindantes y, muy especialmente, proporcionando una mayor anchura a la sección transversal de la Avda. de la Estación, entrada a la ciudad.

Suavizar las intersecciones viarias del entorno para lograr un enriquecimiento de la trama urbana, en un sector hasta ahora periférico, pero susceptible de dotar a la ciudad de una nueva *área de centralidad*. Así, algunas de las esquinas del viario circundante al sector deben achaflanarse para lograr una mayor facilidad de funcionamiento del tráfico rodado, habida cuenta que este área va a constituir un *nodo* en los flujos entre el centro urbano y las nuevas zonas residenciales (Terrero, Sectores 93, 94, 18, etc.), próximas a la zona de la variante de la CN-240.

- EDIFICIO PRINCIPAL DE LA ANTIGUA ESTACION

Tratándose, ciertamente, de un edificio de escaso valor arquitectónico, su conservación y rehabilitación, sin perjuicio del carácter testimonial que tal actuación podría representar, debería supeditarse -de no resultar compatibles- al objetivo principal de mejora del viario del Sector, especialmente habida cuenta del *cuello de botella* que se produce entre dicho edificio y los situados enfrente, al otro lado de la Avda. de la Estación. Tal circunstancia estaba, de hecho, prevista en el Convenio y la posibilidad de disponer de una dotación o equipamiento socio-cultural quedaría, en cualquier caso, garantizada, mediante la alternativa, de construir un nuevo edificio en el solar a determinar en el PERI y destinado a ser cedido, en el expediente de gestión, por los propietarios de la Unidad de Ejecución.

- AFECTACIONES

El logro de los objetivos, centrados principalmente en la mejora del viario de este entorno, que ya venían establecidos desde las propias Normas Subsidiarias y quedaron reafirmados tras el estudio de los Avances de PERI citados, quedaría seriamente comprometido, de mantener las determinaciones de las N.S.M. en su estado actual, si nos limitáramos a la mera gestión del APR- 92, dado que la principales afectaciones se encuentran, fuera de su ámbito, en las Areas circundantes.

Siendo que, además, la gestión de algunas de estas Áreas, como ya se ha indicado, se considera más incierta por el momento, resulta conveniente modificar las N.S.M., de modo que la ampliación del viario se logre, en la proporción mayor posible, a costa del APR- 92, para lo cual deberá reconsiderarse la delimitación del mismo, de modo que, garantizándose la viabilidad de la actuación dentro del Programa a establecer por el PERI, se mantenga un equilibrio de cargas y beneficios que haga viable la actuación.

• ÁMBITO Y ALCANCE DE LA MODIFICACION

El ámbito de la Modificación se centra en el entorno del Área de Planeamiento Remitido APR-92, si bien, se incluyen en el mismo algunas manzanas y sectores colindantes. Entre ellos se encuentran las APR 83 y APR 84. Estas tres Áreas de Planeamiento Remitido (83, 84 y 92) se regulan de igual forma, en el Capítulo Décimo del Título Quinto de las Normas Subsidiarias Municipales, como "*Áreas pendientes de calificación*".

En el APR-92 propiamente dicha, la Modificación tiene un múltiple alcance: por un lado, la redelimitación del área a los efectos del cómputo de las superficies de referencia para la fijación de edificabilidades y aprovechamientos. Por otro -y sin perjuicio de lo anterior- la rectificación de alineaciones generales que viene a suponer una importante merma de la superficie neta del Sector, dentro de la cual el PERI deberá definir la estructura urbanística de dicha pieza.

El trazado de la Avda. de la Estación pasa a ser totalmente recto desde la Feria de Muestras hasta la curva que enfila la calle Corona de Aragón. Además su sección pasa de 21,00 metros a 30,00 metros, con lo que se mejora sensiblemente esta importante Avenida, profundizando, aún más, en los objetivos iniciales de las Normas Subsidiarias. Debe insistirse en que tal mejora se realiza disminuyendo casi hasta suprimirlas las afecciones a los edificios consolidados existentes, lo cual aumenta la viabilidad de la gestión.

Por último, en las tres Áreas de Planeamiento Remitido (APR 83, 84 y 92), todas ellas situadas en el entorno de la Modificación y que son las reguladas por el Capítulo Décimo del Título Quinto de las Normas, se introduce, para la aplicación de las condiciones particulares de la Zona 5, según dispone el apdo. 2.- a) del art.º 5.10.1 de las Normas, la matización de que las construcciones bajo rasante destinadas a albergar los aparcamientos derivados del cumplimiento de lo dispuesto en el artº.2.2.14 de las mismas no computen en determinados casos.

Como consecuencia de la citada Modificación, que se tramita en expediente separado, ha resultado la siguiente **NUEVA FICHA DEL AREA 92:**

- **PLANO:**el Nº 2 de la presente documentación (se refiere a la Modificación de Normas Subsidiarias)
- **AREA:**"RENFE"
- **SUPERFICIE DEL ÁREA:** Es a la que se referirá el índice de edificabilidad. Se define en el Plano Nº 2 de la Modificación: 24.990 M2. (1)
- **SUPERFICIE ENTRE ALINEACIONES GENERALES:** La delimitada por las alineaciones del plano Nº 2 (12.422 M2)
- **SUELO:** URBANO
- **UNIDADES DE EJECUCION:** a determinar por el PERI
- **DELIMITACION:** N LA PELELA
S FERROCARRIL
E AV. ESTACION
O LA HARINERA

CONDICIONES PARTICULARES:

Ver Capítulo Décimo, Título V de las Normas Subsidiarias Municipales (*Texto modificado*).

Además de lo allí dispuesto, se cumplirán las siguientes condiciones:

- Deberá cederse al Ayuntamiento, para su rehabilitación, con destino al uso cultural, el edificio principal de la Estación. Alternativamente a lo anterior y en el caso de que en el planeamiento de desarrollo se considerara incompatible con sus determinaciones la conservación de la citada edificación, se cederá una superficie de terreno que garantice, de acuerdo con las previsiones de la ordenación, la posibilidad de construir un edificio de nueva planta, destinado a tal uso y que, cuando menos, pueda tener la misma superficie edificable.
- Se cederá, así mismo, una superficie destinada al dominio público, capaz de albergar un aparcamiento para 100 vehículos.

(1) Esta superficie resulta de incluir la total superficie de la finca nº2 (576 m2 en lugar de 382 m2) como consecuencia de la alegación de su propietaria, Sra. Montañés (24.796+576-382=24.990).

Por otra parte, respecto del cómputo de edificabilidades se señala en la Modificación:

a) Para el residencial serán de aplicación las condiciones particulares de la Zona 5, Residencial Semiintensiva, si bien, para el Grado 1 (Bloque Abierto), las partes de la construcción que se destinen a garaje-aparcamiento en cumplimiento de los estándares señalados a este respecto en el artículo 2.2.14 de las presentes Normas Subsidiarias del Planeamiento Municipal y se sitúen bajo rasante (sótano o semisótano) no entrarán en el cómputo de la edificabilidad, a los efectos del cumplimiento del límite establecido que sigue siendo de 1 m2/m2.

2.5.- EL TEXTO REFUNDIDO DEL PRESENTE PERI.-

Por decisión municipal y con vistas a clarificar la documentación que se presenta para su aprobación definitiva, se redacta el presente Texto Refundido. En el mismo se recogen los resultados del proceso de información pública, tras la Aprobación del documento Inicial y de acuerdo con la resolución de alegaciones efectuada por el Pleno con motivo de la Aprobación Provisional (Sesión de 27 de noviembre de 1997). Se recoge, así mismo, la matización respecto de la posibilidad de realizar ligeros cerramientos en las zonas libres privadas de uso público, solicitada con posterioridad al plazo oficial de alegaciones por R.E.N.F.E., por considerar que no afecta negativamente a la ordenación.

Se matiza, así mismo, la posibilidad de modificar el sistema de actuación, para una mayor flexibilidad de la gestión.

3.- SITUACION ACTUAL DE LOS TERRENOS.-

3.1.- SITUACION EN RELACION CON LA CIUDAD.

El Area de Planeamiento Remitido APR-92 se sitúa en la Avenida del Ferrocarril, antigua carretera de Lérida y comprende los terrenos destinados hasta hace algunos años a la estación del ferrocarril Barbastro-Selgua.

Situada al sureste de la ciudad, participa de su ubicación en la periferia inmediata del casco urbano -lo que posibilita su adecuada conexión con el sistema viario estructurante previsto en las Normas Subsidiarias y, por tanto, una excelente accesibilidad potencial- y de una situación central, próxima a la Plaza de la Tallada, en cuyo entorno está surgiendo en los últimos años un área de nueva centralidad.

3.2.- MORFOLOGIA Y TOPOGRAFIA.

El Area de actuación presenta una disposición alargada, consecuencia lógica de la preexistencia de una estación de ferrocarril. La dimensión mayor, paralela al eje de las vías, se corresponde, sensiblemente, con la dirección norte-sur.

La topografía, también como resultado del uso anterior como estación, es prácticamente horizontal en la cota de nivel correspondiente a las vías, con una ligera pendiente descendente de norte a sur. La antigua carretera (Avda. de la Estación) posee una pendiente sensiblemente similar, si bien se encuentra a una cota inferior. Es decir que la plataforma de las vías se encuentra elevada respecto de la Avenida de la Estación y, a su vez, algo

más baja que el camino posterior que será sustituido por un vial de nueva apertura, en prolongación de la calle Formigal. Esta elevación respecto a la Avda. de la Estación, unida a la estrechez que, hoy por hoy, presenta el citado vial, produce una sensación de angostura que la nueva ordenación deberá paliar.

3.3.- ESTRUCTURA CATASTRAL DEL SECTOR

El ámbito del sector de planeamiento a nivel de PERI, según la nueva delimitación del Área contenida en la Modificación de Normas Subsidiarias afecta, parcial o totalmente a las siguientes propiedades (VER PLANO I-2):

Nº	REF. CATASTRAL	SUP.TOT (M2)	PROPIETARIO
1	2376209	20.002	R.E.N.F.E.
2	2376208	576	MONTAÑÉS JAIME Fulgencio
3	2376210	2.030	A. y H. PUENTE DE LAS PILAS S.A.
4	2274009	6.256	A. y H. PUENTE DE LAS PILAS S.A.

En el ámbito delimitado se afectan, así mismo, superficies ya actualmente pertenecientes al viario público (ver Unidad de Ejecución).

3.4.- EDIFICACIONES E INSTALACIONES EXISTENTES

Además del edificio de la Estación, en la finca nº 1, propiedad de RENFE, existen otras construcciones o instalaciones de menor importancia que sirvieron en su momento para el funcionamiento de la estación, entre las que cabe destacar tres silos metálicos de configuración cilíndrica y diversos cobertizos y construcciones de menor importancia.

En la finca nº 2, sita en la Avda. de la Estación, 12 y que es propiedad de la señora Montañés, existe un edificio de tres plantas, en el que se disponen tres viviendas y un almacén. Fue construido en 1945. El edificio es de estructura de hormigón, con paredes de ladrillo macizo y cubierta de teja cerámica. Se dispone en dos crujías, siendo su fondo edificado de 11,07 m. y su longitud de fachada de 27,40 m. Adosado a su extremo sur, existe un cobertizo de una sola planta, con el mismo fondo edificado y una longitud de fachada de 1,94 m. Otro cobertizo de una planta se encuentra, así mismo, adosado a la trasera del cuerpo principal, en el extremo norte de la fachada oeste del mismo.

Por hallarse fuera de ordenación, deberá ser demolido en ejecución del Plan. Sin perjuicio de los derechos inherentes al suelo aportado, dicha desaparición, así como la de los derechos que corresponda, serán objeto de las indemnizaciones que procedan. Éstas serán considerados, a todos los

efectos, como gastos de urbanización a cargo de la unidad de ejecución correspondiente.

Por último, en la finca nº 3 de las señaladas en el cuadro anterior, existe un puente-grúa o estructura similar construida con perfil estructural de acero que se encuentra al aire libre.

4.-JUSTIFICACION DE LA SOLUCION ADOPTADA

4.1.- PROCEDENCIA DE LA REDACCION DEL PLAN

El desarrollo urbanístico del Area requiere un Plan Especial como figura de planeamiento detallado. Sólo tras la aprobación de éste se contará con el instrumento urbanístico apropiado para, mediante el ejercicio del derecho y la obligación de *urbanizar*, lograr los objetivos de mejora urbana explicitados en las Normas Subsidiarias y en la Modificación de las mismas que se tramita en expediente separado.

La obsolescencia funcional de las instalaciones ferroviarias, así como las graves insuficiencias del sistema viario, equipamiento e imagen urbana existentes en el sector, dan origen a la iniciativa municipal para la formulación del Plan Especial, de acuerdo, por otra parte, con las bases del Convenio Renfe-Ayuntamiento.

4.2.- DELIMITACIÓN DEL SECTOR Y VIARIO CIRCUNDANTE

La Modificación de las Normas Subsidiarias ha conllevado el aumento de cargas de cesión y urbanización a cargo de la gestión del Sector APR- 92, por dos razones fundamentales:

- * El aumento de la anchura de todos los viales circundantes, con especial mención a la Avenida. del Ferrocarril, que pasa de 21,00 metros a 30,00 metros.
- * El hecho de que, mediante la rectificación de la alineación en el lado Este de la citada Avenida, disminuyendo sensiblemente las afectaciones en el APR- 83 y eliminándolas en el área 9, no sólo han aumentado las cargas en el conjunto, sino que lo han hecho especialmente a costa del APR- 92, al desplazar hacia su interior todas las alineaciones iniciales.

Así, de una superficie neta (dentro de alineaciones) de 20.775 M2, se ha pasado a una de 12.422 M2

Ello, unido a otras cargas añadidas que obligaciones recogidas en la Modificación imponen, como la ejecución de un aparcamiento para 100 vehículos, suponen una ruptura del equilibrio entre cargas y beneficios que, de seguir delimitando el Área -y, por tanto, la superficie para la aplicación de los índices de edificabilidad- según las alineaciones generales, el Sector (o, mejor, las Unidades de Ejecución mediante las que deberían ejecutarse las previsiones del planeamiento) no serían susceptibles de asumir las cargas derivadas del mismo, dado que, con la drástica reducción de la superficie original, la edificabilidad generada sería mucho menor.

Parece lógico- visto además que, como se justifica en el PERI, ello no supone merma de la calidad urbanística, aumentar la superficie del sector que, de este modo y como veremos más adelante, coincidirá con la de la Unidad de Ejecución. Ello supone una superficie del Área de 24.990 M² (1) que proporcionarán, a razón de 1M²/M², y en base a la Modificación de las Normas, 24.990 M² de techo edificable sobre rasante.

(1) Esta superficie resulta de incluir la total superficie de la finca nº2 (576 m² en lugar de 382 m²) como consecuencia de la alegación de su propietaria, Sra. Montañés. (24.796 m² en la Aprobación Inicial: 24.796+576-382=24.990).

4.3.- CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACION

- **MEJORA URBANA.** El criterio básico se ha centrado en el carácter recualificador de la actuación, mediante la que se persigue lograr una notable mejora del paisaje urbano y de las condiciones de accesibilidad y tráfico, en esta entrada de la ciudad.
- **VIABILIDAD DE LA GESTIÓN.** El objetivo anterior debe conjugarse con la viabilidad de la gestión: (equilibrio entre las cargas y los beneficios), de modo que sea posible acometer la actuación integralmente en un plazo razonable de tiempo.
- **USOS.** Los aprovechamientos lucrativos deben destinarse principalmente al uso residencial, pero con una cierta previsión de usos terciarios o comerciales. Además de los aprovechamientos lucrativos citados, debe preverse un equipamiento cultural público (museo).
- **TIPOLOGÍA EDIFICATORIA Y ESPACIOS LIBRES.** La disposición de las edificaciones en bloque abierto responde, tanto a la especial configuración geométrica del Área -su característica poca anchura y gran longitud- que dificulta soluciones en manzana cerrada, como al deseo de configurar un sector personalizado, en el contexto de una trama urbana desestructurada, que proporcione, además, las mejores

cualidades tipológicas de la edificación residencial. Todo ello, por otra parte, en el marco de una actuación urbanística en la que deben predominar los espacios libres.

- **INTEGRACIÓN CENTRO-PERIFERIA.** La entrada desde Graus o Lérda por el sureste de la ciudad debe transcurrir hacia el centro en correspondencia con un gradiente de actividad y centralidad urbana. Ésta tiene su máxima expresión en la plaza, alrededor de la cual se disponen los locales comerciales y, sobre todo, el nuevo Museo. Se crea, así, un foco de nueva centralidad, próximo a la estratégica situación del Mercado y de la Plaza de la Tallada. Este carácter debe reforzarse con la posibilidad de acogida de visitantes y turistas que podrán disponer en el sector de una zona de aparcamiento para autobuses.
- **FLEXIBILIDAD DEL VIARIO Y DE LA DISPOSICIÓN DEL SISTEMA DE APARCAMIENTOS.** La obtención del aparcamiento para turismos y, en su caso, para autobuses se prevé en la urbanización, al aire libre, sin interferencias de complicada gestión con los edificios a construir. No obstante, el desnivel entre la Avda. de la Estación y la Plaza, situada al nivel de los actuales andenes, proporciona la posibilidad de una futura utilización del subsuelo de ésta como aparcamiento en semisótano. Así, de darse las condiciones económico-financieras adecuadas, este aparcamiento bajo la plaza (e, incluso, si fuera necesario, bajo el Museo), podría servir para sustituir el aparcamiento en batería, cuya superficie podría pasar a repartirse entre un aparcamiento en cordón y un ensanchamiento de la calzada colindante, de modo que la Avenida se convertiría, con una sencilla remodelación, en simétrica: dos sentidos de doble carril y 7,10 metros de anchura a cada lado de la mediana y aparcamiento en cordón junto a las aceras.

4.4.- - NORMATIVA Y ESTÁNDARES APLICABLES

Con arreglo a lo dispuesto en las Normas Subsidiarias del Planeamiento Municipal y en la Modificación de las mismas que se tramita simultáneamente al presente Plan Especial, la regulación deriva de las previsiones del Capítulo V del Título Décimo y, por remisión del mismo, se corresponde con la aplicación de la Ordenanza 5 , *Residencial Semintensiva*, de la que se considerará el *Grado 1 (Bloque Abierto)*, salvo en lo referente a los siguientes aspectos:

- **Cómputo de edificabilidades:** Siempre que se destinen a satisfacer las dotaciones de aparcamiento previstas en el artículo 2.2.14 de las Normas,

las edificaciones situadas bajo rasante (sótano o semisótano) no computarán a los efectos del cumplimiento del límite establecido (1 M2/M2).

- **Densidad Residencial:** Podrá llegarse hasta un máximo de 100 viviendas por hectárea. En cumplimiento de lo dispuesto en el Artº 5.10.1.-2-a), último párrafo de la Modificación de las N.S.M. para este sector y su entorno; con el fin de justificar *el mantenimiento de los estándares relativos al sistema de espacios libres*, y en relación con el exceso de viviendas sobre las resultantes de aplicar el índice de 75 viviendas por hectárea, se justificará una dotación de sistemas de espacios libres que alcanzará, como mínimo, los 5 M2/habitante

5- LA GESTION

5.1.- UNIDADES DE EJECUCION, PROPIEDADES, SUPERFICIES Y DERECHOS

La conveniencia de una actuación integral sobre el conjunto del sector que permita coordinar adecuadamente las previsiones del Plan Especial, así como el pequeño número de propiedades implicadas y la existencia del Convenio suscrito entre el Ayuntamiento y RENFE, propietaria mayoritaria en el ámbito del Plan, aconsejan la delimitación de una única Unidad de Ejecución. Ésta coincidirá con el total ámbito del Plan Especial, es decir, con la superficie total del Área o Sector de planeamiento, según la delimitación al efecto contenida en la correspondiente Modificación de las Normas Subsidiarias.

De las propiedades afectadas por el Sector, contenidas en la tabla del apartado 3.3 de esta Memoria, las superficies incluidas en la Unidad de Ejecución presentan el siguiente desglose:

SUPERFICIES INCLUIDAS EN LA UNIDAD DE EJECUCIÓN					
Nº	REFERENCIA CATASTRAL	SUP.TOTAL ORIGINAL (M2)	SUP.INCLUIDA EN LA U.E.(M2)	%	PROPIETARIO
1	2376209	20.002,00	20.002,00	80,04	R.E.N.F.E.
2	2376208	576,00	576,00	2,30	MONTAÑÉS
3	2376210	2.030,00	1.853,97	7,42	A. y H. PTE. DE LAS PILAS
4	2274009	6.256,00	527,23	2,11	A. y H. PTE. DE LAS PILAS
5	VIARIO		2.030,83	8,13	AYUNTAMIENTO
			24.990,03	100,00	TOTAL U.E..

La superficie de viario existente incluido en la Unidad de Ejecución, por ser necesaria funcionalmente para la ejecución de las previsiones del

planeamiento, no conferirán derecho de aprovechamiento a favor del Municipio, en base a lo señalado en la legislación urbanística, salvo que hubieran sido obtenidos onerosamente por el Ayuntamiento. No siendo éste el caso, por tratarse de caminos históricos, y siendo que su superficie es inferior a las nuevas superficies de dominio público, a obtener gratuitamente mediante la equidistribución de la Unidad de Ejecución, el aprovechamiento generado como resultado de aplicar a esta superficie el índice de 1 M2/M2 se repartirá entre los propietarios de la Unidad de Ejecución. Así, los derechos correspondientes a cada propietario, en principio y en base a lo dispuesto en la legislación urbanística, será proporcional a sus respectivas propiedades. De este modo, obtenemos el siguiente cuadro. Éste tiene carácter orientativo, ya que la fijación definitiva de derechos se efectuará en el Proyecto de Reparcelación.

SUPERFICIES DE PROPIEDAD PARTICULAR Y PORCENTAJES DE PARTICIPACIÓN EN LA UNIDAD DE EJECUCIÓN (orientativo)					
Nº	REFERENCIA CATASTRAL	SUP.TOTAL ORIGINAL (M2)	SUP.INCLUÍDA EN LA U.E.(M2)	%	PROPIETARIO
1	2376209	20.002,00	20.002,00	87,12	R.E.N.F.E.
2	2376208	576,00	576,00	2,51	MONTAÑÉS
3	2376210	2.030,00	1.853,97	8,07	A. y H. PTE. DE LAS PILAS S.A.
4	2274009	6.256,00	527,23	2,30	A. y H. PTE. DE LAS PILAS S.A.
			22.959,20	100,00	TOTAL PARTICIPACIÓN

5.2.- SISTEMA DE ACTUACION

La necesidad de una estricta coordinación con otras actuaciones a seguir en el entorno, así como de asegurar la ejecución de las obras de urbanización previstas, en unos plazos determinados que no pueden quedar hipotecados por las coyunturas del mercado inmobiliario, aconsejan, como criterio de partida, la iniciativa municipal en la gestión del Área, una vez admitido por la Corporación el carácter prioritario de la actuación urbanística prevista en el PERI. Por ello, se adopta, en principio, el Sistema de Cooperación.

No obstante, y siempre que se den las circunstancias apropiadas en cada caso, podrá modificarse el Sistema de Actuación mediante el procedimiento específico previsto al efecto en el artículo 38 del Reglamento de Gestión Urbanística, sin que ello suponga necesariamente Modificación del Plan Especial. Para la adopción del Sistema de Compensación, bastará que sea solicitada por propietarios que representen, al menos, el 60% de las superficies privadas a aportar a la Unidad de Ejecución.

5.3.- ADQUISICION DE DERECHOS

El derecho de los propietarios a edificar podrá ejercerse una vez se hayan satisfecho, por su parte, mediante el sistema de actuación previsto al efecto, las obligaciones inherentes, en virtud de lo dispuesto por la legislación urbanística: cesión de los terrenos destinados por el Plan a viario, espacios libres de uso y dominio público y dotaciones al servicio de la Unidad de Ejecución o Actuación correspondiente.

La edificación podrá simultanearse con las obras de urbanización según las previsiones de la Ley del Suelo y del artº. 41 del Reglamento de Gestión Urbanística. Tal simultaneidad sólo podrá autorizarse a partir del momento en que, de acuerdo con lo establecido en el Plan de Etapas, se hayan terminado para todo el sector las obras de Movimiento de Tierras, la totalidad de Infraestructuras y Servicios, Firmes (subbases y bases), Encintado de bordillos y un primer Tratamiento Superficial.

El aprovechamiento lucrativo que corresponde a los propietarios es el ciento por cien del resultante en el Sector.

5.4.- PLAZOS

- **CESIONES AL AYUNTAMIENTO Y REDISTRIBUCIÓN EQUITATIVA DE BENEFICIOS Y CARGAS** (aprobación del Proyecto de Reparcelación o Compensación): seis meses desde el día siguiente al acuerdo de aprobación definitiva del Plan especial.
- **PROYECTO DE URBANIZACIÓN** (Aprobación definitiva): seis meses a partir del día siguiente al de finalización del plazo anterior.
- **OBRAS DE URBANIZACIÓN -1ª FASE** (redes enterradas, movimiento de tierras, obras de contención, bases y subbases y encintado de bordillos): un año desde el día siguiente al de finalización del plazo anterior.
- **OBRAS DE URBANIZACIÓN -2ª FASE** (resto de las obras contenidas en el Proyecto de Urbanización): un año a partir del día siguiente a la finalización del plazo anterior.
- **OBTENCIÓN DE LICENCIAS DE EDIFICACIÓN PRIVADA**: 2 años a partir de la recepción provisional de las obras de urbanización.
- **TERMINACIÓN DE LAS EDIFICACIONES PRIVADAS**: 2 años a partir del día siguiente a la finalización del plazo anterior.

6.- CESIONES OBLIGATORIAS Y GRATUITAS

6.1.- RED VIARIA Y APARCAMIENTOS

En este apartado la cesión comprende la totalidad de las superficies destinadas a tal uso en el Plan Especial y comprendidas dentro de la Unidad de Ejecución.

Se ha proyectado de tal modo que pueda ejecutarse en su práctica totalidad sin interferir con el trazado actual de la Avenida de la Estación, lo que reduce, hasta casi eliminarlos, los problemas de tráfico que pudieran originarse durante la ejecución de las obras.

Con la Modificación de las Normas Subsidiarias las afectaciones fuera de la Unidad de Ejecución se han reducido al máximo. Así, todas las importantes mejoras por ensanchamiento, tanto de la Avenida citada como del resto de viales circundantes, se produce, en su mayoría, a costa del Sector, garantizándose su realización mediante la gestión de la Unidad de Ejecución.

El aparcamiento en batería, situado junto al vial principal, cumple con los compromisos al respecto establecidos mediante el Convenio Renfe-Ayuntamiento.

6.2. ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES DE DOMINIO PÚBLICO.-

La totalidad de los espacios así calificados en el Plano de Zonificación e incluidos dentro de la Unidad de Ejecución, serán cedidos, así mismo en la equidistribución a favor del municipio.

Dentro de este apartado cabe distinguir la plaza, que se sitúa entre el museo y el bloque residencial situado más al norte, de carácter más formalizado y tratamiento más *urbano* del resto de espacios, situados al oeste de los bloques residenciales. Estos espacios quedan protegidos del cierzo, al quedar rodeados por la forma en "L" de éstos y por la colina *del Terrero*, situada a su oeste.

Todo este sistema de espacios libres se sitúa a un nivel dominante sobre la Avenida de la Estación, lo que le confiere unas mayores posibilidades de disfrute peatonal y de adecuada relación con las viviendas a situar en las plantas bajas de las edificaciones. En el centro de la actuación se produce una comunicación complementaria con la Avenida, salvando el desnivel existente mediante una escalinata, lo cual acorta distancias en una manzana de disposición tan alargada y enriquece la trama de posibles conexiones peatonales.

6.3. EQUIPAMIENTO CULTURAL

En el extremo norte de la actuación, cerrando la plaza antes citada, se sitúa un espacio destinado a equipamiento que se cederá en la equidistribución. Tal cesión viene avalada, no sólo por el Convenio existente con RENFE, propietaria de casi un 90 % de la Unidad de Ejecución, en el que este aspecto queda recogido, sino, también, por la propia capacidad del PERI, según lo dispuesto en el Capítulo V del Título Décimo de las Normas, para decidir sobre *el destino de carácter residencial, industrial o comunitario* de este Sector. (Artº5.10.1, apdo. 2º).

7. OBRAS DE URBANIZACIÓN E INFRAESTRUCTURAS A COSTA DE LA UNIDAD DE ACTUACIÓN (O DE EJECUCIÓN)

A cargo de la Unidad de Actuación se ejecutará la total urbanización del Sector, con arreglo a lo previsto en la legislación urbanística. Las obras correspondientes deberán contemplar, como mínimo, los siguientes apartados:

7.1. VIARIO RODADO Y PEATONAL

Conectando con la red existente, se prevé la ejecución de la parte de la Avenida de la Estación y del resto del viario circundante que se halla comprendida dentro de la Unidad de Ejecución. Se incluyen en estas obras las medianas, glorietas e isletas, vial de servicio y aparcamientos, en la parte incluida en la Unidad, así como los correspondientes acerados, alcorques, árboles y demás elementos ornamentales y de mobiliario urbano que, resultando necesarios para la correcta integración urbanística del área, se incluyan en el Proyecto de Urbanización.

7.2. ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES.-

Se incluyen en este apartado, con las mismas matizaciones respecto de las necesarias instalaciones y elementos complementarios de la urbanización, incluido el ajardinamiento y plantación de especies vegetales, los espacios así calificados en el plano de Zonificación, tanto en cuanto se refiere a la plaza como al resto de los espacios libres pertenecientes al dominio público. Serán objeto, al igual que el resto de obras necesarias del correspondiente Proyecto de Urbanización de la Unidad de Ejecución.

El tratamiento de los espacios libres de titularidad privada se contemplará en proyectos anejos e inseparables de los de edificación de las parcelas

correspondientes, con cuyas obras se simultaneará su ejecución. Deberán quedar integrados con los espacios públicos colindantes. Sin perjuicio de su específica calificación urbanística, podrán limitarse mediante ligeros cerramientos de obra, verja y/o setos vegetales. Los que se efectúen con obra se construirán con los mismos materiales que los de la fachada del edificio correspondiente, sin que puedan superar 0,60 m. de altura.

7.3. SUMINISTRO DE AGUA

A definir exacta y definitivamente, así mismo, en el proyecto de Urbanización, se prevé una red mallada que, conectando con las redes actualmente existentes, conforma dos anillos que, mediante las necesarias llaves de paso, garantizan el suministro alternativo en caso de averías parciales. El cálculo de secciones y del esto de factores hidráulicos se justificará en el citado Proyecto. Sin perjuicio de ello, el esquema contemplado garantiza en principio la viabilidad del suministro para el número equivalente de viviendas resultante. En el plano correspondiente se contempla dicho esquema con el nivel de definición exigido en el artículo 60.2 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico

7.4. SANEAMIENTO

Las redes e instalaciones a ejecutar a cargo de la Unidad de Ejecución, previa su exacto cálculo y definición en el Proyecto de Urbanización, serán todas las necesarias para el correcto servicio del Sector. En el plano correspondiente se contiene un esquema de la red con el nivel de definición exigido en el artículo 60.2 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico

En el esquema en principio previsto, se plantea como deseable orientar el sentido de los vertidos hacia el sur, de modo que se vertiera al colector de la orilla derecha del Río Vero de forma coordinada con el APR-84. De este modo se evitan recorridos innecesarios, optimizando las condiciones de pendiente de los colectores y orientando los vertidos coherentemente con a la topografía existente.

No obstante, la posibilidad de conexión en las redes ya existentes al norte del sector y la diferencia de cota respecto del colector de la orilla derecha del río, garantiza, en caso de no resultar posible coordinar ambas Áreas, la solución autónoma para el APR- 92 en adecuadas condiciones. En el Proyecto de Urbanización se justificará suficientemente la solución concreta.

7.5. SUMINISTRO DE ENERGÍA ELÉCTRICA

Sin perjuicio del preceptivo Proyecto a contemplar dentro o coordinadamente con el de Urbanización, con el que, en cualquier caso, se tramitará conjuntamente, se prevé el siguiente esquema de instalación: Conectando con las redes de Media Tensión existentes, se suministrará al sector mediante un Centro de Transformación a ubicar en semisótano bajo la Plaza Pública, de modo que se garantice su correcta integración urbanística y arquitectónica. Desde éste, se suministrará mediante conducciones enterradas de Baja Tensión a las parcelas edificables y a los cuadros del alumbrado público. En el plano correspondiente se contiene el citado esquema de la red, con el nivel de definición exigido en el artículo 60.2 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico

7.6. ALUMBRADO PÚBLICO

Sin perjuicio del preceptivo Proyecto a contemplar dentro o coordinadamente con el de Urbanización, con el que, en cualquier caso, se tramitará conjuntamente, se prevé el siguiente esquema de instalación, que se desarrolla en el plano correspondiente al nivel de definición exigido en el artículo 60.2 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico:

Desde los cuadros de control se dispondrán los circuitos necesarios para, garantizando mediante los correspondientes sistemas de control de potencia un gasto racional de energía eléctrica, garantizar los niveles de iluminación exigidos por la normativa aplicable, dentro del adecuado nivel de confort e índice de deslumbramiento.

Se prevén, en principio dos tipos de luminarias: uno, orientado a la iluminación de las calzadas destinadas al tráfico rodado, sobre báculo de mayor altura y otro, de menor altura, para los espacios peatonales.

Huesca y Barbastro, abril de 1998

EL ARQUITECTO REDACTOR



Jesús-Ramón TEJADA VILLAVERDE

Vº Bº EL ARQUITECTO MUNICIPAL



Antonio ABARCA ANORO

**CUADROS RESUMEN DE SUPERFICIES Y
ESTÁNDARES**

CUADRO 1.- RESUMEN GENERAL DE SUPERFICIES Y OCUPACIONES

A. SUPERFICIE NETA MAXIMA EN PARCELAS PRIVADAS

Edificación Residencial-Vivienda (Bloque Abierto)	5.470 M2
Espacios Libres de Uso Público en Superficie y Titularidad Privada	2.065 M2
TOTAL	7.535 M2

B. SUPERFICIE DESTINADA A EQUIPAMIENTO CULTURAL 720 M2

C. TOTAL SUPERFICIE SOLARES Y EQUIPAMIENTO (A+B) 8.255 M2

D. SUPERFICIE DEL VIARIO Y APARCAMIENTOS 13.581 M2

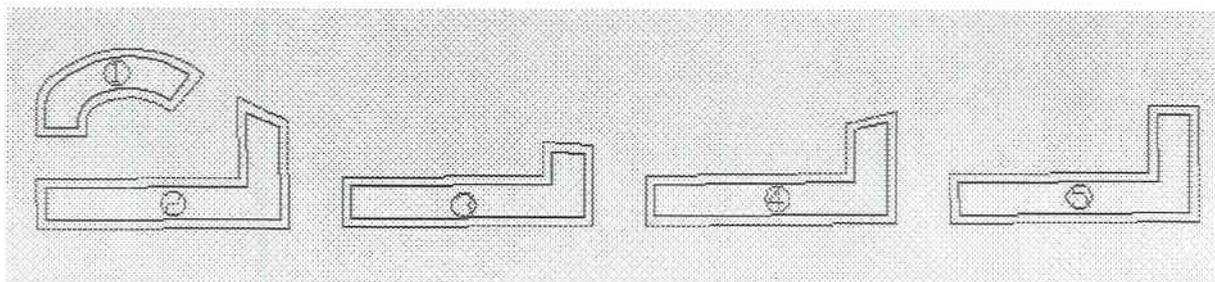
E. SUPERFICIE ESPACIOS LIBRES DE USO Y DOMINIO PÚBLICO

Superficie Plaza Pública	1.140 M2
Superficie otros Espacios Libres y Zonas Verdes	2.014 M2
TOTAL	3.154 M2

H. SUPERFICIE DEL SECTOR Y DE LA UNIDAD DE EJECUCIÓN

TOTAL (C+D+E) 24.990 M2

CUADRO 2.- EDIFICABILIDADES



A. EDIFICABILIDAD MÁXIMA SOBRE RASANTE EN BLOQUES

BLOQUE Nº	CAPACIDAD TOTAL EDIFICABLE (M2)	COEFICIENTE DE PROYECTO	EDIFICAB. MÁXIMA (M2)
1	PB+3+Ático+Vuelos= 3.256	0.9411	3.064
2	PB+3+Ático+Vuelos= 6.057	0.9411	5.700
3	PB+3+Ático+Vuelos= 5.378	0.9411	5.061
4	PB+3+Ático+Vuelos= 5.844	0.9411	5.500
5	PB+3+Ático+Vuelos= 6.020	0.9411	5.665
TOTAL	26.555	0.9411	24.990

NOTAS:

- Las superficies zonificadas como *Residencial* que, por aplicación del Coeficiente de Proyecto, pudieran quedar sin ocupar por la edificación, se destinarán a Espacios Libres de Titularidad Privada y Uso Público en Superficie.
- Las construcciones bajo rasante no computan, siempre que -en el caso de los bloques residenciales- se destinen a satisfacer los estándares de aparcamiento del artículo 2.2.14 de las N.S.M. En caso de destinarse a otros usos, computarán y el aparcamiento se efectuará a un nivel diferente, también bajo rasante, no pudiéndose superar el límite de edificabilidad en ningún caso.
- En el equipamiento cultural - y para usos relacionados con el mismo- no computarán en ningún caso
- Bajo la Plaza Pública es posible la construcción de aparcamientos públicos

B. EDIFICABILIDAD SOBRE RASANTE EN EQUIPAMIENTO CULTURAL

PB+0.50(Entreplanta)= 720X1.50	1.080
--------------------------------	-------

C. INDICE DE EDIFICABILIDAD LUCRATIVA REFERIDO A LA SUPERFICIE DEL SECTOR $E = 24.990 \text{ M}^2 \text{ TECHO} / 24.990 \text{ M}^2 \text{ SUELO} = 1,00 \text{ M}^2_T / \text{M}^2_S$

D. INDICE DE EDIFICABILIDAD MAXIMO FIJADO POR LAS N.N.S.S.MODIFICADAS PARA EL SECTOR $E = 1,00 \text{ M}^2_T / \text{M}^2_S$

CUADRO 3. DENSIDADES Y NÚMERO MAXIMO DE VIVIENDAS

BLOQUE Nº (esquema)	EDIFICABILIDAD (Uso Predominante u Obligatorio)			Nº MÁXIMO DE VIVIENDAS (99,05242) M2 resid./vivda.)
	COMERCIAL	RESIDENCIAL	TOTAL	
1	-----	3.064	3.064	31
2	-----	5.700	5.700	57
3	-----	5.061	5.061	51
4	-----	5.500	5.500	56
5	425	5.240	5.665	53
TOTAL	425	24.565	24.990	248

DENSIDAD SEGÚN PERI REFERIDA A LA SUPERFICIE DEL SECTOR

248 Viv / 2,4990 Has. = 99,24 Viv/ Ha

**DENSIDAD MAXIMA FIJADA POR LAS N.N.S.S. (modificadas)
PARA EL SECTOR**

100,00 Viv/ Ha.>99,24 Viv/Ha.

CUADRO 4. CESIONES Y EQUIPAMIENTOS

	EXIGIBLE POR NORMAS SUBSIDIARIAS	PLAN ESPECIAL
VERDE PUBLICO	1.240 M2 (1)	3.154 M2
EQUIPAMIENTO CULTURAL	540 M2 techo en edificio a rehabilitar o solar con igual capacidad (2)	solar de 720 m2 de superficie, con capacidad para 1.080m2 de edificabilidad
APARCAMIENTO	100 plazas automóvil (3)	100 plazas automóvil y, opcionalmente, 4 de autobús
COMERCIAL (mínimos exigibles)		425 M2 construídos en bajos bloque 5

NOTAS:

- (1) Para mantener equilibrio del estándar de Normas Subsidiarias, según Modificación de las mismas que se tramita aparte, aplicando al exceso sobre 75 viviendas por hectárea (25X2,4796=62 viviendas) el índice 5 M2/habitante: 62X4X5= 1.240 M2
- (2) Según condiciones de la Modificación de Normas Subsidiarias relativa a la cesión del edificio de la antigua Estación o la cesión de suelo prevista alternativamente.
- (3) Según condiciones de la Modificación de Normas Subsidiarias.

ANEJO: ACUERDO PLENARIO SOBRE RESOLUCIÓN DE ALEGACIONES



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE BARBASTRO
 SECRETARÍA GENERAL
 Notificación nº 5243

El Secretario General, Acct. del Excmo. Ayuntamiento de Barbastro (Huesca),

NOTIFICO:

Que, en sesión celebrada por el Excmo. Ayuntamiento Pleno el día 27.11.97 adoptó, entre otros, el siguiente ACUERDO:

"OCTAVO.- PLANEAMIENTO. PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR DEL AREA 92 DE LAS NN.SS.MM. "RENFE". RESOLUCIÓN DE ALEGACIONES Y APROBACIÓN PROVISIONAL.

Se da lectura al dictamen emitido por la Comisión Informativa de Urbanismo reunida en sesión celebrada el 18 de noviembre de 1.997 que en su parte expositiva dice:

"RESULTANDO que por acuerdo adoptado por el Excmo. Ayuntamiento Pleno reunido en sesión celebrada el día 30 de abril de 1997 se aprobó con carácter inicial, el Plan Especial de Reforma Interior del APR-92 "RENFE" de las Normas Subsidiarias Municipales, redactado por el Arquitecto D. Jesús Tejada Villaverde y supervisado por el Arquitecto Municipal, D. Antonio Abarca Anoro.

RESULTANDO que el expediente ha sido sometido a información pública, por plazo de 1 (UN) MES, mediante la publicación de anuncios en los siguientes medios:

- El Cruzado Aragonés 19 de mayo de 1997
- Diario del Alto Aragón 20 de mayo de 1997
- Boletín Oficial de la Provincia de Huesca 1997
- Boletín Oficial de Aragón 4 de junio de 1997

Igualmente, se ha notificado personalmente a los propietarios afectados.

RESULTANDO que durante el período de información pública han sido presentadas diversas alegaciones, las cuales han sido informadas de forma conjunta por los Arquitectos. D. Jesús Tejada y D. Antonio Abarca.

La relación de alegaciones presentadas pasan a enunciarse y resolverse en el acuerdo "primero" que se señala a continuación.

CONSIDERANDO lo dispuesto en el art. 41.2 de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, Texto Refundido aprobado por R.D. 1346/1976, de 9 de abril, relativo a "que el órgano que hubiere aprobado inicialmente el plan o modificación de éste, en vista del resultado de la información pública, lo aprobará provisionalmente con las modificaciones que procedieren y lo someterá a la autoridad u órgano competente que deba otorgar la aprobación definitiva"

Se advierte de que para la adopción de los acuerdos que luego se dirá se exige mayoría cualificada de conformidad con lo dispuesto en el Art. 47.3 i), de la Ley 7/85. Asimismo, y por ser preceptivo, Art. 54 del R.D.L. 781/86, este Secretario se remite a los informes obrantes en el expediente, quedando en disposición de ampliar en voz cuanto interese a la Corporación.

Sin que se produzca debate, los Sres. Concejales, por unanimidad, ACUERDAN:

PRIMERO.- RESOLVER las alegaciones presentadas a la aprobación inicial del P.E.R.I. de RENFE en la forma que se indica a continuación:

**** Alegación presentada por Dña. Josefina Montañés Oteo.**

1.- El "pequeño jardín" al que dice referirse la compareciente, de estar situado entre la casa y la antigua Estación de RENFE, se encontraría situado al sur de ésta- El linde por el sur, según la descripción registral aportada, se produce con una plazuela que hay frente a la Estación. Todo parece indicar que dicha plazuela se corresponde con el ensanchamiento de



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE BARBASTRO

la Avda. de la Estación (antigua Carretera a Monzón) existente en el ángulo formado entre el edificio propiedad de la Sra. Montañés y el de la antigua Estación de RENFE, en el que efectivamente, hoy en día, existe un jardincillo si bien éste pertenece al dominio público, dentro del vial. Tampoco cabe entender que el supuesto jardín se corresponda ni con la era ni con el trozo de terreno contiguo mencionados en la descripción registral, ya que éstos se identifican claramente con el resto de propiedad no edificado que, por otra parte, ya se ha considerado en los documentos de planeamiento objeto de este expediente. Por último, existen fotografías antiguas, obrantes en el Servicio Municipal de Urbanismo, que indican claramente que la mencionada plazuela fue siempre pública. En consecuencia, se desestima la alegación.

En cualquier caso, si bien la estructura catastral resulta una información necesaria, no es competencia del planeamiento el señalamiento de las titularidades de cada propiedad. Será en el expediente reparcelatorio en el que, a partir de los títulos registrales, se determinarán para cada propietario las superficies aportadas a la Unidad de Ejecución.

2.- La delimitación de la Unidad de Ejecución se ha efectuado desde el criterio de conjugar equidistribución y viabilidad de la gestión. Así, se ha incluido en la misma la totalidad de superficie ocupada por el edificio propiedad de la Sra. Montañés, ya que, al encontrarse fuera de ordenación, debe ser demolido en ejecución del Plan y tal demolición debe llevarse a cabo, lógicamente, de una sola vez. Por contra, el resto de propiedad no ocupada por la edificación que se encuentra en el semieje norte del vial de nueva apertura, quedaba, en principio, fuera de la Unidad de Ejecución, con vistas a ser gestionado en otra unidad a determinar en el área de "La Pelela"

No obstante, dado que, por su mayor superficie y menor grado de consolidación, la Unidad de Ejecución del PERI resulta más susceptible de asumir en su equidistribución la inclusión de esta superficie, puede admitirse la alegación en el sentido de que, sin perjuicio de lo indicado en el informe a la alegación primera, se incluya en la Unidad de Ejecución la totalidad de la superficie propiedad de la Sra. Montañés. Esta alcanza, en principio, los 576 m². indicados en la información catastral que coinciden sensiblemente con la medición efectuada sobre el plano topográfico levantado para la redacción del PERI dado que, de acuerdo con la legislación urbanística, la realidad física de los terrenos debe prevalecer, en caso de discrepancia a este respecto, sobre lo indicado en los títulos.

Respecto a que, previsiblemente, dada la pequeña superficie relativa a la total de la U.E., la compareciente no alcance en la adjudicación la parcela mínima, la legislación urbanística ha previsto para estos casos, bien la adjudicación proindiviso, bien la compensación económica sustitutoria (art. 94 R.G.U.). A este respecto, no resulta cierto que la superficie aportada por la compareciente tenga un mayor aprovechamiento que el resto de la Unidad de Ejecución: tendrá el aprovechamiento medio resultante de ésta. Esta finca se encuentra fuera de ordenación, por lo que su aprovechamiento será el de la unidad de ejecución mediante la que se gestione su cesión, en la parte que corresponda. En cualquier caso, esto no es objeto del planeamiento sino del Proyecto de Reparcelación.

3.- La citada exigencia del Reglamento de Planeamiento (art. 83) se refiere a aquellos planes en los que la Reforma Interior conlleve actuaciones generalizadas de traslado de residentes u otras afectaciones sociales y económicas generalizadas. En el presente Plan Especial, sólo la propiedad de la compareciente se halla edificada con uso residencial y el número de viviendas ocupado es mínimo. No obstante, en el Estudio Económico-Financiero se ha previsto, dentro de los gastos de urbanización, un apartado de BIENES AJENOS AL SUELO, por importe estimado de 20 millones de pesetas -que deberá concretarse en el Proyecto de Reparcelación- en el que se encontrarían incluidos los correspondientes a la propiedad de la compareciente.





EXCMO. AYUNTAMIENTO DE BARBASTRO

En cualquier caso, se recoge la alegación, incluyendo, en el apartado 3.4 de la Memoria del PERI el siguiente texto:

"En la propiedad de la Sra. Montañés, sita en la Avda. de la Estación, 12, existe un edificio de tres plantas, en el que se disponen tres viviendas y un almacén. Fue construido en 1945. El edificio es de estructura de hormigón, con paredes de ladrillo macizo y cubierta de teja cerámica. Se dispone en dos crujías, siendo su fondo edificado de 11.07 m. y su longitud de fachada 27,40 m. Adosado a su extremo sur, existe un cobertizo de una sola planta, con el mismo fondo edificado y una longitud de fachada de 1,94 m. Otro cobertizo de una planta se encuentra, así mismo, adosado a la trasera del cuerpo principal, en el extremo norte de la fachada oeste del mismo".

Por hallarse fuera de ordenación, deberá ser demolido en ejecución del Plan. Sin perjuicio de los derechos inherentes al suelo aportado, dicha desaparición, así como la de los derechos que correspondan, serán objeto de las indemnizaciones que procedan. Estos serán considerados, a todos los efectos, como gastos de urbanización a cargo de la unidad de ejecución correspondiente.

4.- Sin perjuicio de lo ya indicado en relación con la alegación segunda, la valoración de las aportaciones es competencia del proyecto de reparcelación y no, propiamente, del planeamiento, por lo que no resulta pertinente en el presente momento la citada alegación.

Alegación presentada por D. Pedro Torres Gella, en representación de
Aridos y Hormigones Puente de las Pilas, S.L.

CONSIDERACIÓN DE LA EMPRESA ALEGANTE COMO PROPIETARIA DE LAS
FINCAS ATRIBUIDAS A HIDROELÉCTRICA DE CATALUÑA (HICI, S.A.)

La determinación de la propiedad no es competencia del planeamiento. Dado que se partió de datos registrales, se consideró la inscripción existente en ese momento. No hay inconveniente en que se cambie la redacción del PERI a este respecto, figurando como titular de las fincas correspondientes la empresa compareciente. No obstante, deberá justificar mediante certificado registral tal circunstancia en el momento del expediente reparcelatorio.

En cualquier caso, no se trata de una cuestión que afecta a las determinaciones del PERI.

CONTRIBUCIÓN A LOS GASTOS DE URBANIZACIÓN POR PARTE DE LOS
PROPIETARIOS DEL APR-83 Y A0-9

Ambos sectores quedan fuera de la Unidad de Ejecución, por lo que no deben contribuir a los gastos de ésta. Sí deberán contribuir, bien mediante actuación sistemática en la Unidad de Ejecución correspondiente, bien mediante otro procedimiento, como, por ejemplo, contribuciones especiales, en cuanto a los gastos que, afectando al frente Este de la Avda. de la Estación, quedan fuera de la Unidad de Ejecución correspondiente al APR-92.

Igualmente, en el APR-92 sólo se consideran los gastos de las superficies a urbanizar contenidas dentro de la Unidad de Ejecución. No se estima la alegación por ser resquble al margen del PERI la cuestión planteada.

POSIBILIDAD DE VARIACIONES MEDIANTE ESTUDIO DE DETALLE

La escala de la actuación exige concretar determinados aspectos relativos



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE BARBASTRO

a la volumetría y tipología de la edificación, por lo que no resulta aconsejable remitir la ordenación a Estudio de Detalle.

Por otra parte, tanto en cuanto a alineaciones, como a alturas, uso de la planta semisótano, etc, el propio PERI proporciona, la suficiente flexibilidad de planeamiento, por lo que no cabe aceptar la alegación.

SEGUNDO.- APROBAR con carácter provisional el Plan Especial de Reforma Interior del área 92 de las Normas Subsidiarias Municipales "RENFE", con las modificaciones que procediesen, resultado de las alegaciones estimadas.

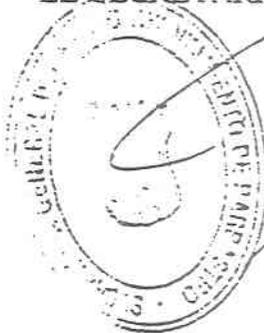
TERCERO.- REMITIR a la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio copia íntegra del expediente al objeto de su aprobación definitiva, si procede.

CUARTO.- FACULTAR al Sr. Alcalde-Presidente para la firma de cuantos actos sean necesarios para el desarrollo del acuerdo objeto del presente dictamen."

Lo que notifico a Vd. para su conocimientos y efectos con indicación de que, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, puede interponer recurso Contencioso-Administrativo contra la presente resolución, que poner fin a la vía administrativa, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior del Justicia de Aragón en el plazo de DOS meses desde el día siguiente a la recepción de esta notificación y todo ello, sin perjuicio de que pueda interponer cualquier otro recurso que considere le asiste en derecho.

La presente notificación se hace en base al extracto del acta de la citada sesión (art. 206 del R.O.F.R.J.C.L.). Para la debida constancia de su notificación, sirvase firmar el duplicado de la presente, consignándose la fecha en que se hace cargo de su original.

Barbastro, 30 de diciembre de 1.997
EL SECRETARIO GENERAL ACCTAL..



S.TECNICA

D. ANTONIO ABARCA
Arquitecto Municipal
Ayuntamiento de Barbastro
Plaza de la Constitución, 2
22300 BARBASTRO (Huesca)

PRE.AYT.BARB.252/98
Zaragoza, 20 de Abril de 1.998

Muy Sr. Mío :

Como Vd. ya conoce, en el PERI que se esta tramitando en ese Ayuntamiento para el desarrollo del Convenio Urbanístico entre RENFE y el Ayuntamiento de Barbastro, se propone como tipología edificatoria la de bloque abierto, estando previsto la construcción de viviendas en planta baja, las cuales una de sus fachadas daría a los espacios libre privados de uso público.

Por nuestra parte, estamos realizando sondeos con los posibles Promotores y Urbanizadores que pudieran estar interesados en esta operación, coincidiendo todos ellos, las dificultades de salida al mercado de las viviendas en planta baja, al dar a una zona de paso público, con lo que resta totalmente la privacidad de estas viviendas.

Dado que el desarrollo de este PERI conlleva una importante carga de urbanización, la viabilidad económica del mismo esta muy ajustada por lo que es conveniente eliminar cualquier riesgo futuro de comercialización de producto final.

Como actualmente se va a proceder a confeccionar el texto refundido le propongo que estudie la posibilidad que sin que suponga cambio de calificación se introduzca en el mismo, la posibilidad de permitir un cerramiento ligero y de poca altura en las zonas verdes que limitan con las fachadas de las viviendas bajas a fin de permitir cierta privacidad a las mismas.

Aprovecho la ocasión para enviarle un afectuoso saludo.

Atentamente,



ANTONIO SIERRA PÉREZ
GERENTE.