

#### **4. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE ORDENACIÓN.**

El objetivo principal de este Plan Especial de Reforma Interior será proporcionar las condiciones óptimas de puesta en servicio y renovación de la totalidad del suelo urbano que comprende esta área, que ubicada en una zona que actualmente se encuentra en proceso de transformación para su integración a la ciudad, permite con ello todas las condiciones de urbanización y edificación de acuerdo con los objetivos marcados en el Plan General de Ordenación Urbana de Córdoba.

En este sentido son de resaltar las siguientes premisas básicas que se han tenido en cuenta al elaborar los criterios para la mejor ordenación:

- En primer lugar entender que el conjunto de suelo de esta Actuación Urbanística ha pasado, de estar en la periferia de la ciudad, a estar absorbido por el tejido urbano e inmerso en una red de viales que hacen difícil y compleja su resolución si no es mediante la intervención que aquí se pretende en los referidos terrenos. Puede decirse que el conjunto de terreno que compone la Actuación Urbanística V-5 se encuentran en una posición estratégica en relación con las distintas conexiones del viario, entendiéndose puede asumir esta futura pieza urbana, con su nuevo trazado, la posición de enlace entre la Avenida de la Pedanía (Cañada Real Soriana) y los nuevos terrenos de la V-2.
- Por otra parte igualmente se ha creído importante que la futura ordenación de los terrenos objeto de este Plan Especial de Reforma Interior no suponga tensionar el entorno, sino que se concrete en una actuación más neutra en el sentido de permitir estructurar y revitalizar la zona.



Expuesto lo anterior se relacionan los criterios básicos observados para la ordenación:

A) En cuanto se refieren a la mejora de la resolución del sistema viario:

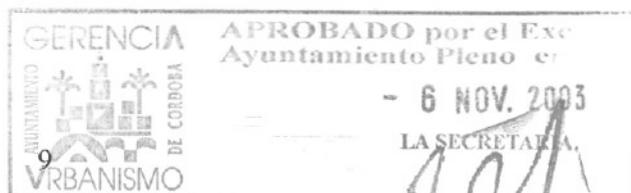
- Para la mejor integración de estos terrenos en la trama urbana se plantea la apertura de una calle que enlace la Avenida de la Pedanía (Cañada Real Soriana) con el vial paralelo a los terrenos del Sistema General de Transporte Ferroviario, facilitando la conexión del tráfico rodado entre los terrenos de la Actuación Urbanística V-2, la Carretera Nacional C-431 y el vial de servicio que constituye la Avenida de la Pedanía (Cañada Real Soriana).
- La prolongación de la calle Ebro paralelamente a la Avenida de la Pedanía (Cañada Real Soriana), hasta confluir con la nueva calle que discurrirá paralela a los terrenos del Sistema General de Transporte Ferroviario.
- La conexión del tramo de calle existente al OESTE de la Actuación Urbanística, hoy terriza y sin infraestructura, con el vial paralelo a los terrenos del Sistema General de Transportes Ferroviarios en su confluencia con el nuevo vial prolongación de la c/ Ebro.

B) En cuanto se refiere a la zonificación:

Se propone mantener la zona con ordenanza de Colonia Tradicional Popular CPT-1 en las manzanas 1 y 2 que recaen a la Avenida de la Pedanía de acuerdo con lo previsto en el PGOU.

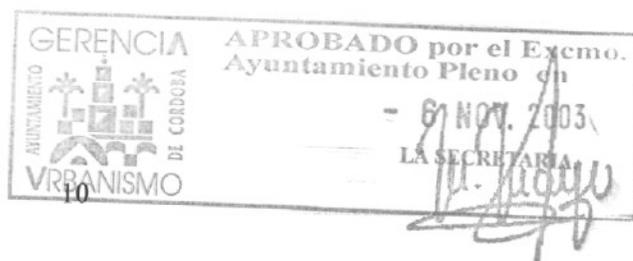
En las manzanas 3 y 4 se propone mantener la zonificación de manzana cerrada con ordenanza específica de este Plan Especial, como resultado entre otros de los motivos expuestos que han justificado este PERI.

Por tanto se propone para las manzanas 3 y 4 ordenanzas de zona de ordenación en Manzana Cerrada que denominaremos de ahora en adelante MC y que básicamente se diferenciará de lo previsto para el resto en lo siguiente:



*[Handwritten signature]*

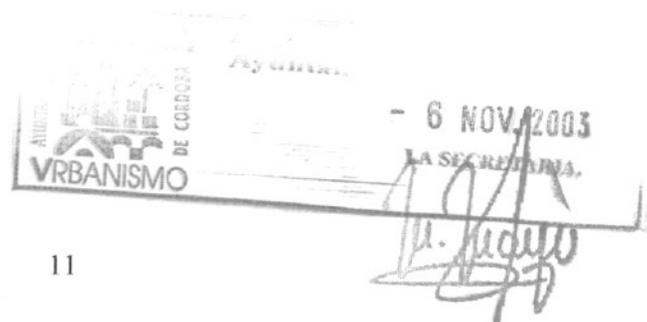
- En relación con el Art.13.5.1 del Plan General, se fija una altura máxima para ambas manzanas en 4, (PB+3) plantas y mínima obligatoria de 3, (PB+2) plantas con alturas de 12,75 y 9,75 metros respectivamente y ello viene justificado por el hecho de adquirir la totalidad del aprovechamiento permitido por el PGOU y como consecuencia de haber liberado suelo para el vial de nueva implantación.
  - En relación con el Art. 13.5.2.5 la ocupación podrá ser en planta baja del 100% y en el resto de plantas altas del 90%.
  - Referente al Art.13.5.2.2 queda fijada la edificabilidad neta de cada manzana de modo que a la manzana 3 le corresponda un techo edificable de 4.725,46 m<sup>2</sup> t. y a la manzana 4 un techo edificable de 2280,54 m<sup>2</sup>t, totalizando ambas los 7006 m<sup>2</sup>/t de techo edificable fijadas en la ficha de Planeamiento para esta Actuación Urbanística.
- C) En cuanto se refiere a las obras de conexión necesarias:
- Se incluyen las obras de urbanización necesarias para la conexión de los nuevos viales que se crean dentro de su ámbito con los existentes y los procedentes de la Unidad de Ejecución V-2, obras a las que se hará referencia y quedarán perfectamente detalladas en el Proyecto de Urbanización.
  - Se incluyen las obras de urbanización exteriores a la Actuación Urbanística V-5 que corresponden a la calle adyacente a calle prolongación c/ Ebro situadas al OESTE. Los obras para este tramo de calle consisten básicamente en la ejecución de la calzada y Acerados sin regularizar las fachadas de las fincas que recaen a ella y dotándola de canalizaciones que por su configuración son susceptibles de implantar.
  - El resto de las obras de urbanización son completas para todos los viales incluidos en el interior del ámbito de la Actuación Urbanística así como las otras necesarias de enlace con infraestructuras existentes para su correcto funcionamiento.



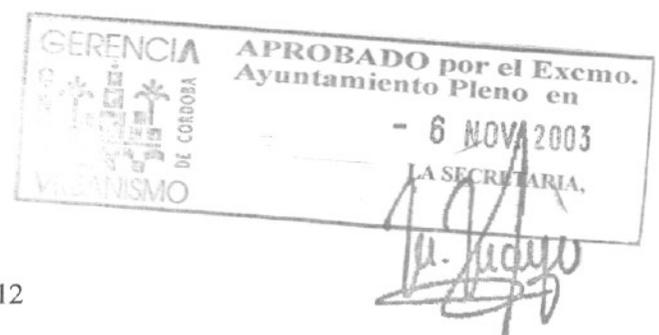
## **5. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA.**

En base a los distintos criterios antes fijados se ha desarrollado una ordenación que queda definida en los siguientes puntos:

- El contenido del Plan Especial de Reforma Interior se adapta en todo a lo previsto en el Texto Refundido de la Ley del Suelo 6/92 así como al Reglamento de Planeamiento, no rebasando sus determinaciones las competencias de la figura de planeamiento empleada y observando aquellas previstas en el Plan General de Ordenación Urbana.
- Se adopta el trazado de los viales actuales que circundan el Norte del ámbito de esta Actuación Urbanística manteniendo las rasantes y perfiles de la Avenida de la Pedanía e introduciendo nuevas alineaciones y rasantes sobre el terreno que se ordena para su adecuación a las establecidas en el PGOU.
- Se introduce un nuevo vial en prolongación al que se establece el PGOU entre la Avenida de la Pedanía y la nueva calle prolongación de la c/ Ebro que enlaza directamente el vial paralelo a los terrenos de RENFE con la citada Avenida.
- Como viales de conexión entre el ED V-2 y los terrenos de este Plan Especial se proyectan los previstos por el Plan General estableciéndose una zonificación de parcelas edificables en base a sus condiciones morfológicas de ordenación, relacionando las distintas alturas de las edificaciones de la zona MC con la de CTP. Para ello se formula una ordenación de volúmenes en función de las distintas alturas de la edificación que por una parte se adecuan a la zona y por otra sellan el conjunto de las distintas edificaciones futuras y existentes en el entorno.



- Las manzanas centrales 3 y 4 configuradas por la nueva calle prolongación de la c/ Ebro y la calle paralela a los terrenos de RENFE, dan continuidad con la ordenación de volúmenes propuesta a la manzana lindante con la 4 resultado de la ordenación de la V-2 confluyendo al espacio libre dando lugar a una lectura mas abierta del espacio construido y no perdiendo la rotundidad pretendida para esta pieza importante de remate de la trama urbana que recae a los terrenos libres de la RENFE.
- Se define un espacio libre central de forma triangular con tratamiento adecuado al sistema, en el que además de cumplir con las funciones de estancia y liberación, resuelve la conexión entre la calle prolongación de la c/ Ebro y el vial paralelo a los terrenos de RENFE. Para mejorar su uso y perder el carácter de isleta reguladora de tráfico se adosa en su lado mayor a la manzana 3 permitiendo mejorar su accesibilidad y uso.
- Se adoptan distintas secciones viarias y se definen en base a los criterios establecidos por el PGOU. Se mantiene el ancho de 10,00 metros para la totalidad del vial perpendicular a la Avenida de la Pedanía permitiendo la circulación viaria en dos sentidos y así garantizar una entrada y salida fluida de la zona y su conexión con los viales de la V-2. La calle paralela a la franja de terreno de RENFE se proyecta con ancho de 10,00 metros en prolongación recta con la de igual ancho a la que enlaza de la V-2. En todo caso con su diseño y dimensionado se facilita el drenaje de tráfico en sentido este-oeste con la adopción de ancho suficiente de calzada y de acerados peatonales. Los aparcamientos se sitúan en el borde Sur de este vial dado que es el de mayor desarrollo y sirve de forma inmediata a las manzanas centrales con ordenanza de MC, no se dotan de aparcamientos las calles que circundan los frentes de manzana con ordenanza CTP por entender que estas serán edificadas con viviendas unifamiliares que podrán disponer de sus propios aparcamientos, lo que supondría inutilizar con los vados el uso del aparcamiento público.



## 6. USOS PROPUESTOS

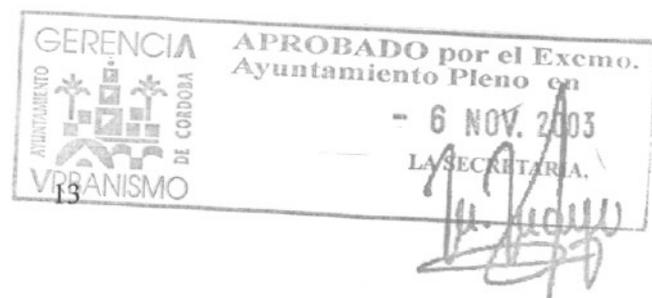
### PGOU-PERI (Comparativo).

Las determinaciones establecidas en el Plan General de Ordenación Urbana de Córdoba para el Estudio de Detalle en suelo urbano consolidado por la urbanización ED V-5, establecen los siguientes parámetros urbanísticos:

	PGOU
Superficie ordenada	8.988,00 M2.
Altura máxima edificación MC.2	4 Plantas
Altura mínima obligatoria edificación MC.2	3 Plantas
Altura máxima edificación CTPI	2 Plantas
Altura mínima obligatoria edificación CTPI	1 Planta
Edificabilidad máxima MC.2	7.006,00 M2.t
Edificabilidad máxima CTPI	3.298,00 M2.t
Reserva Espacios Libres	457,00 M2.
Viario	4.210,00 M2.
Superficie Suelo MC.2	2.260,00 M2.
Superficie Suelo CTPI	2.061,00 M2.
Reserva Aparcamientos (12.7.11)	1/100 M2.

	PERI
Superficie ordenada	8.988,00 M2.
Altura máxima edificación MC	4 Plantas
Altura mínima obligatoria edificación MC	3 Plantas
Altura máxima edificación CTPI	2 Plantas
Altura mínima obligatoria edificación CTPI	1 Planta
Edificabilidad máxima MC	7.006,00 M2.t
Edificabilidad máxima CTPI	3.298,00 M2.t
Reserva Espacios Libres	457,00 M2.
Viario	4.492,68 M2
Superficie Suelo MC	1.946,99 M2.
Superficie Suelo CTPI	2.091,33 M2.
Reserva Aparcamientos	1/100 M2.



Resultado de la aplicación de todos los anteriores parámetros al Plan Especial de Reforma Interior y ajustados a la Ordenación Propuesta:

• USOS PORMENORIZADOS

A. DOTACIONES

Espacio libre	457,00 M2
<u>SUMA</u>	<u>457,00 M2.</u>

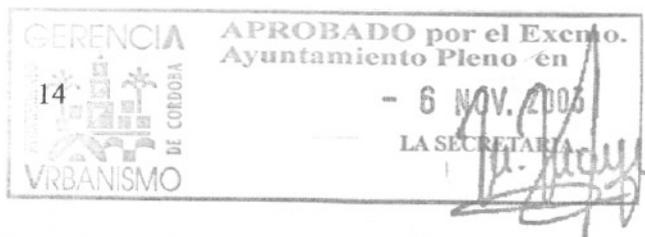
B. USOS LUCRATIVOS

Manzana 1	1.226,59 M2
Manzana 2	864,74 M2
Manzana 3	1.313,22 M2
Manzana 4	633,77 M2
<u>SUMA</u>	<u>4.038,32 M2.</u>

C. USO VIARIO

Viario	4.492,68 M2.
<u>SUMA</u>	<u>4.492,68 M2.</u>

TOTAL SUPERFICIE ORDENADA      8.988,00 M2.



• USOS POR CALIFICACIÓN

Espacios Libres	457,00	M2
Sistema Viario	4.492,68	M2
Usos Lucrativos	4.038,32	M2
<u>TOTAL</u>	<u>8.988,00</u>	<u>M2.</u>

• ESTUDIO COMPARATIVO PGOU-PERI.

Superficie neta edificable: 4.321,00 m2s. PGOU.  
4.038,32 m2s. PERI.

Superficie techo edificable: 10.304,00 m2t. PGOU.  
10.304,00 m2t. PERI.

Indice de edificabilidad Ie  
CTP1: 1,600 m2t/m2s. PGOU.  
1,577 m2t/m2s. PERI.

Indice de edificabilidad Ie:  
MC: 3,100 m2t/m2s. PGOU.  
3,598 m2t/m2s. PERI.

• JUSTIFICACIÓN RESERVA DE APARCAMIENTOS.

En relación con el número de aparcamientos previstos en el exterior, se prevé una reserva de 81 plazas ala aire libre, lo que supone 0.79 plazas de aparcamiento público por cada 100 M2 de techo edificable.

La relación 0.79, es superior a la mínima establecida por la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, en el artículo 17.2.a para suelos con uso característico residencial, fijándolo entre 0.5 y 1 plazas de aparcamiento público por cada 100 M2 de techo edificable.

El PGOU, en el artículo 12.7.11 apartado 1, prevé para suelos urbanos no consolidados, una reserva total de 1 plaza por cada 100 M2 construidos de cualquier uso, sin determinar cuantos de ellos se situarán al exterior. La previsión de este Plan Especial, incluyendo los aparcamientos que en aplicación de las ordenanzas reguladores de la zona deban reservarse en el interior de los edificios, será muy superior a 1/100 M2 construidos de cualquier uso, estimando que como mínimo será de 1,79/100 M2 construidos de cualquier uso.

Por una parte, la optimización de los espacios libres y del viario, que de acuerdo con la ordenación establecida por el PGOU ha permitido ubicar 81 plazas de aparcamiento al exterior, y por otra, la aplicación del artículo 12.7.11 apartado 3 en relación con el artículo 12.7.12 apartado 1 del mismo, que exige del cumplimiento de las reservas dispuestas cuando se demuestre la imposibilidad de introducir un número determinado de plazas, garantizan la dotación de aparcamientos previstos para la zona.

