FICHA URBANÍSTICA DEL AREA — *7.- "JAUSORO"*

DATOS GENERALES

CLASIFICACION	SUELO URBANO	SUPERFICIE TOTAL	17.531 m2.
CALIFICACION	RESIDENCIAL	SUPERFICIE NETA	17.531 m2.

SISTEMAS GENERALES		
SISTEMA GENERAL DE CAUCES	E-3	0 m2.
SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES	D	0 m2.
SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES	E-1	0 m2.
SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTOS	F	0 m2.
ZONA RESIDENCIAL DE ENSANCHE	A-2	17.531 m2.
SUPERFICIE TOTAL		17.531 m2.

COMPRENDE LAS ANTIGUAS AREAS	SUPERFICIE AFECTADA M2.	TIPO DE ACTUACION	Nº DE VIVIENDAS		
			ACTUAL	CRECIMIENTO	TOTAL
AREA 7.- JAUSORO	PARCIAL 17.531	CONSOLIDACION	180	0	180
TOTAL			180	0	180
DENSIDAD SOBRE SUPERFICIE NETA				102,68 Viv/Ha	
PREVISION DE NUEVAS VIVIENDAS PROTEGIDAS				0	

EQUIPAMIENTOS													
ESCOLAR		SANITARIO		SOC.CULTURAL		ADMINISTRATIVO		RELIGIOSO		DEPORTIVO		OTROS	
PARC.	EDIF.	PARC.	EDIF.	PARC.	EDIF.	PARC.	EDIF.	PARC.	EDIF.	PARC.	EDIF.	PARC.	EDIF.
										204			

ESPACIOS PUBLICOS (SUPERFICIES APROXIMADAS)						
VIALES	APARCAM.		ACERAS PLAZAS	JARDINES	BIDEGORRI	PLATAFORMA TRANVIA
1.060 m2.	42 PLAZAS	m2.	451 * m2.	3.800 m2.	346 m2.	369 m2.

* Existen además 6.624m2 de uso público en superficie que corresponden a garajes privados en sótano.

SUELO URBANO CONSOLIDADO

OBJETIVOS

- Se trata de un área de consolidación en la que de prevén mejoras de urbanización, que implican la realización del bidegorri y la reserva de suelo para la plataforma del nuevo tranvía y la reordenación de aparcamientos y accesos.

- En el caso de sustitución de alguno o varios de los actuales bloques, podría plantearse una distinta ubicación, sección y ocupación en planta que, manteniendo la edificabilidad, suponga una mejora general de la ordenación. Se resolvería mediante un P.E.O.U. que debería abarcar todo el conjunto del área.

CONDICIONANTES MEDIOAMBIENTALES

- El futuro proyecto de bidegorri se ajustará a las recomendaciones realizadas por el Manual para las vías ciclistas de Gipuzkoa (Diputación Foral de Gipuzkoa, 2006).
- Ruido Ambiental: Destacan en el área las cinco torres residenciales en las que, debido a su particular situación respecto a las fuentes de ruido consideradas (tráfico de variante), los niveles de ruido obtenidos en el mapa de superficie se encuentran dentro de límites aceptables. Esto se debe a la diferencia de cota entre el plano de edificación y la superficie de la carretera emisora de ruido. Además, el trazado de la carretera, a su paso por este polígono, va atrincherado por lo que el propio terreno ofrece un cierto apantallamiento contra el ruido. Sin embargo, la gran altura de estos edificios hace que los pisos superiores estén expuestos a niveles de ruido que pueden llegar a 70dB(A) Lden (día-tarde-noche) y 60dB(A) Ln (noche)en algunos casos. Por otra parte, en este caso, sólo las fachadas orientadas hacia la carretera llegan a sufrir niveles altos de ruido. Las fachadas traseras presentan niveles muy inferiores, en torno a 10 dB(A) menos. En este sentido las nuevas edificaciones residenciales cumplirán con unas condiciones de ruido acordes con las recomendaciones europeas y de la organización mundial de la salud. No se deberán superar los niveles de ruido de 65 dB (A) en horario diurno y 55 dB (A) en horario nocturno en fachadas. Para ello se establecerán medidas como pantallas acústicas que eviten el citado ruido producido, fundamentalmente, por el tráfico en la carretera GI-631. En el caso de que éstas medidas no sean suficientes, se establecerán otras medidas complentarias (ordenación de los espacios de las viviendas, sistemas de aislamiento adicionales...).