

IDENTIFICACIÓN		ARI-DSP-02		SANTA JUSTA	
BARRIO CIUDAD	SP-1	HOJA	13-13	ÁREA DE REPARTO	SP-02/UR
APROVECHAMIENTO MEDIO				0,5798 UA/m²	

ORDENACIÓN

OBJETIVOS Y CRITERIOS. (ORDENACIÓN PORMENORIZADA PRECEPTIVA)

La incorporación del metro y la nueva Estación de Autobuses consolidan la intermodalidad de la Estación Central de Santa Justa, y suponen la oportunidad de recalificar un entorno urbano desestructurado e infravalorado para constituir un espacio de centralidad. La convivencia adecuada ente los usos residenciales y las actividades productivas, comerciales y terciarias, se concibe como elemento de valor en la configuración de la ciudad moderna, confiando plenamente en que la incorporación de edificios de escala pública y arquitecturas de calidad, provoquen una sinergia que cualifique y ponga en valor los espacios vacantes, sobre los que se actúa adaptando su funcionalidad a las necesidades del sector y contribuyendo a su condición de área de centralidad. En las parcelas de contacto con la Estación se localizarán la nueva Estación de Autobuses así como un edificio destinado a aparcamientos, ambos considerados como dotaciones obtenidas a cargo de la actuación, junto con una edificación de borde que ocupe las parcelas actualmente infrutilizadas con usos residenciales y terciarios.

Otras condiciones para su desarrollo

- Obligación de redactar Plan Especial de Reforma Interior, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 2.2.8 apartado 5 y Artículo 2.2.4 de las Normas Urbanísticas. El Plan Especial deberá ordenar el sistema de accesos a la Estación. La preexistencia de la Estación de Santa Justa como edificio de gran valor arquitectónico, debe ser asumida adecuadamente por las nuevas edificaciones para construir su nuevo entorno. La edificación perimetral deberá así dar respuesta a su condición de nueva piel de Santa Justa, por lo que el proyecto arquitectónico debe entenderse como un ejercicio de "ampliación" por su necesario diálogo con el proyecto inicial, adoptándose las suficientes garantías para una adecuada integración. Las alturas máximas reflejadas en la ordenación atienden a la singularidad de la esquina de Avda. Kansas City permitiéndose, en cualquier caso, una altura máxima de 21 plantas.

ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

SUPERFICIE TOTAL M² SUELO	SUPERFICIE M² SUELO CON APROVECHAMIENTO	SUELO PUBLICO ASOCIADO M²	APROVECHAMIENTO MEDIO UA/M²	APROVECHAMIENTO OBJETIVO UAs	APROVECHAMIENTO SUBJETIVO UAs	10% CESION UAs	EXCESOS APROVECHAMIENTO UAs
118.468	118.468	0	0,5798	68.689	61.820	6.869	0
USO GLOBAL	COEF. EDIFICABILIDAD GLOBAL m²i/m2s	EDIFICABILIDAD MÁXIMA m²i	DENSIDAD MÁXIMA VIV/Ha	NUMERO MÁXIMO VIVIENDAS	NÚMERO MÍNIMO VIVIENDAS PROTEGIDAS	APROVECHAMIENTO VIV. PROTEGIDA (UAs)	APROVECHAMIENTO VIV. PROTEGIDA %
RESIDENCIAL	0,6233	73.841	43,20	512	258	20.607	30,00%

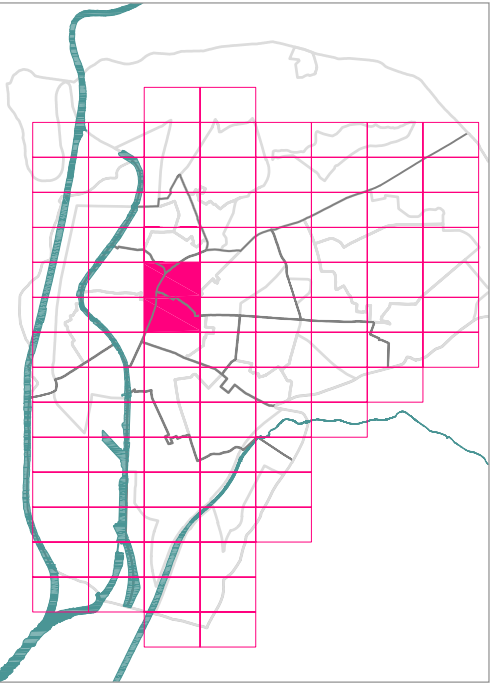
ORDENACIÓN PORMENORIZADA PRECEPTIVA

DISTRIBUCIÓN USOS LUCRATIVOS	EDIFICABILIDAD TOTAL M²i	COEFICIENTE PONDERACIÓN USO	COEFICIENTE PONDERACIÓN URBANIZACIÓN	APROVECHAMIENTO UAs	SUPERFICIE SUELO EDIFICABLE M²s	ALTURA MÁXIMA Nº PLANTAS	TIPOLOGÍA
VIVIENDA LIBRE	25.930	1,00	1,00	25.930,25		05	ABIERTA
VIVIENDA PROTEGIDA	25.759	0,80	1,00	20.607			
SERVICIOS TERCIARIOS	22.152	1,00	1,00	22.152		21	TERCIARIO
TOTAL	73.841			68.689			
DOTACIONES LOCALES (TOTAL)			36.967	31,20%	VIARIO (TOTAL)	61.561	51,96%
ESPACIOS LIBRES	S.I.P.S.	EDUCATIVO	DEPORTIVO	TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS	La superficie de viario es aproximada		
9.218	0	0	0	27.749			

GESTIÓN

SISTEMA DE ACTUACIÓN:	-	PRIMER CUATRIENIO
PLANEAMIENTO DE DESARROLLO:	PLAN ESPECIAL	

SITUACIÓN



LOCALIZACIÓN



PLANO DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA COMPLETA

