ESTUDIO DE DETALLE PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN APARCAMIENTO AUTÓNOMO SUBTERRÁNEO

GURMENDI KALEA, AZKEN PORTU, ZARAUTZ

Promotor: ZARAUTZ – LUR S.A.

ÍNDICE

1. LEGISLACIÓN PARA LA REDACCIÓN DE ESTUDIOS DE DETALLE

2. MEMORIA

2.1. JUSTIFICACIÓN URBANÍSTICA

2.2. JUSTIFICACIÓN FUNCIONAL

3. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

3.1. LISTADO DE PLANOS ADJUNTOS.

1. LEGISLACIÓN SOBRE LA REDACCIÓN DE ESTUDIOS DE DETALLE

La legislación que afecta a la redacción de estudios de detalle es la que se contempla en la Ley 2/ 2006, de 30 de Junio, de Suelo y Urbanismo, publicada en el BOPV del 20 de Julio de 2006.

Los artículos que se refieren a los estudio de detalle son el Artículo 73 y el Artículo 74.

Artículo 73.– Estudios de detalle.

1.– Los estudios de detalle tienen por objeto completar o adaptar las determinaciones de la ordenación pormenorizada en cualquier clase de suelo. La necesidad o conveniencia de la complementación o adaptación deberá justificarse por los propios estudios de detalle, cuando su redacción no esté prevista por el planeamiento.

2.– Las determinaciones de los estudios de detalle deben circunscribirse a:
a) El señalamiento, la rectificación o la complementación de las alineaciones y rasantes establecidas por la ordenación pormenorizada.
b) La ordenación de los volúmenes de acuerdo con las previsiones del planeamiento correspondiente. Cuando así sea necesario o conveniente por razón de la remodelación tipológica o morfológica de los volúmenes, esta ordenación puede comprender la calificación de suelo para el establecimiento de nuevos viales o de nuevas dotaciones públicas.
c) La regulación de determinados aspectos y características estéticas y compositivas de las obras de urbanización, construcciones, edificaciones, instalaciones y demás obras y elementos urbanos complementarios, definidos en la ordenación pormenorizada.

3.– Los estudios de detalle en ningún caso pueden infringir o desconocer las previsiones que para su formulación establezca el planeamiento correspondiente. Asimismo, tampoco pueden alterar el destino del suelo, incrementar la edificabilidad urbanística ni suprimir o reducir viales o dotaciones públicas establecidas en el planeamiento, sin perjuicio de lo dispuesto en la letra b) del apartado anterior.

***Artículo 74.– Documentación**.*

El contenido de los estudios de detalle se formalizará en los documentos siguientes:

1.– Memoria que justifique el respeto de los límites legales establecidos en el apartado 2 del artículo anterior y, en su caso, de la necesidad o conveniencia de completar o adaptar las determinaciones del plan general o del planeamiento de desarrollo.

2.– Planos de información.

3.– Planos de ordenación.

2. MEMORIA

1. JUSTIFICACIÓN URBANÍSTICA

Este documento recoge el Estudio de Detalle para la construcción de un aparcamiento autónomo subterráneo situado en la Calle Gurmendi, en Azken Portu, Zarautz.

El suelo dónde se situará el aparcamiento es de Propiedad pública y se encuentra situado al sudoeste de Zarautz.

La zona afectada linda al norte con la calle Altzola, al sur con la calle Araba, al este con los números 6, 8 y 10 de la calle Gurmendi, y al oeste con los números 5, 7 y 9 de la misma calle. Se trata de una zona con una pendiente casi imperceptible en el sentido norte-sur, y con pendiente más fuerte en el sentido este-oeste, encontrándose los puntos más bajos en el vial de la calle Gurmendi, y los más altos próximos a los edificios de viviendas.

Actualmente la calle Gurmendi dispone de una calzada central de doble sentido con aparcamientos perpendiculares en batería a ambos lados, y de zonas verdes y de paso peatonal a ambos lados de la calzada. Esta calle comunica en perpendicular las calles Araba y Altzola.

La propuesta trata de un aparcamiento de dos plantas bajo rasante, situado bajo la calle Gurmendi en el tramo correspondiente a los números 5, 7, 9, 6, 8 y 10. Este aparcamiento se proyecta a una distancia prudente de los edificios colindantes, teniendo en cuenta que dichos edificios cuentan con una planta bajo rasante.

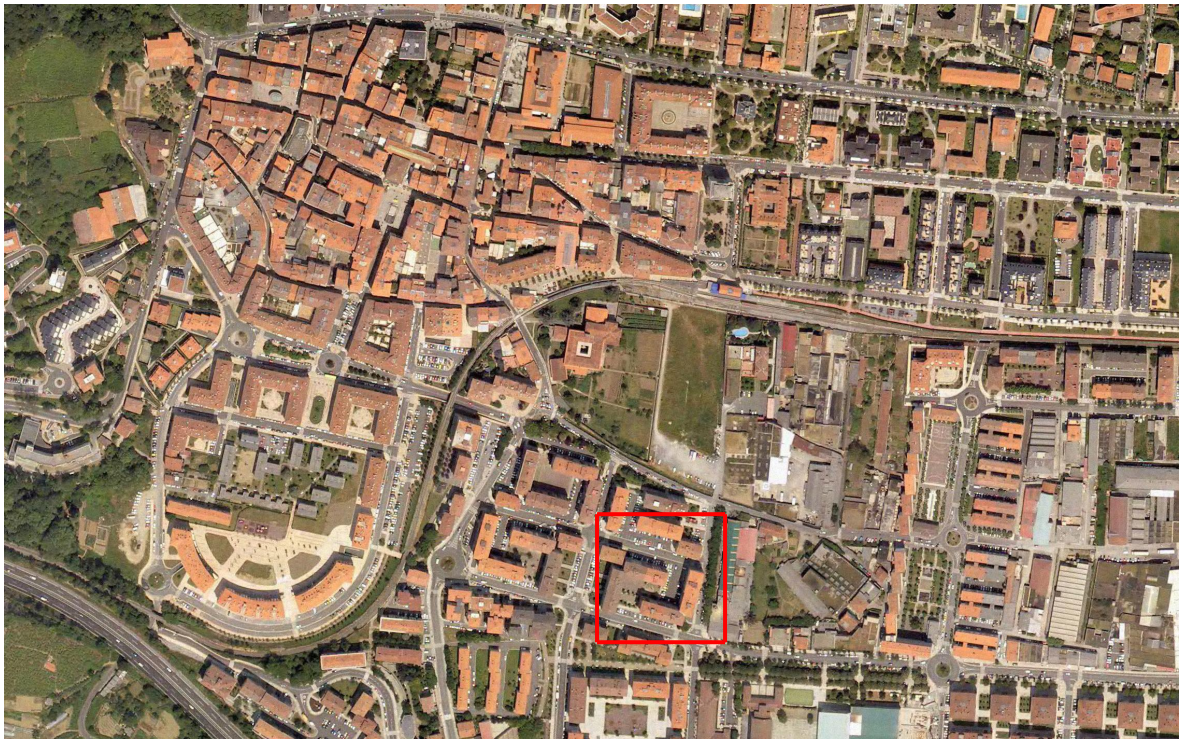
El aparcamiento dispone de un total de 170 plazas, distribuidas en 84 plazas en planta (-1) y 86 plazas en la planta (-2).

En la propuesta de la urbanización de la superficie del aparcamiento subterráneo se mantienen en la medida de lo posible las cotas de la calle, así como si configuración de zonas verdes y espacios peatonales.

Se muestra a continuación la situación específica de la zona afectada:

SITUACIÓN:

EMPLAZAMIENTO:



Según el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Zarautz, el suelo correspondiente al área que nos ocupa está clasificado como Suelo Público.

Para el Ámbito 7. Azken Portu, se recogen los siguientes datos:

Área 7. ámbito de ordenación definida – OD AZKEN PORTU

- Superficie: 99.910 m2
- Clasificación y Categorización: Suelo Urbano consolidado
- Clasificación Global: - Residencial
  - Sistema General de infraestructuras y Comunicaciones a su paso por el ámbito.
- Uso característico: Vivienda colectiva (Uso 5 Tipo 2) no sujeta a régimen de protección pública.
- Edificabilidad Urbanística: la existente.

Descripción del ámbito y objetivos generales:

1- El área 7 – Azken portu – se corresponde con la práctica totalidad de la zona 15 de las anteriores NNSS, con excepción de los bloques de viviendas de Aritzbatalde Plaza 1 a 4 y la parcela de equipamiento docente de Urdaneta 12, que por cuestiones de sistemática se ha considerado preferible incluir en el ámbito 8 – Aritzbatalde - . Aproximadamente la mitad Norte de la zona comprende terrenos llanos situados entre las cotas (+5,00) y (+6,50) y la mitad Sur comprende terrenos en pendiente sobre una ladera orientada al Norte que va subiendo hasta alcanzar la cota (+25,00) en el extremo Sur-Sudoeste. Pese a la gran densidad del barrio, adolece de equipamientos de importancia, pudiendo únicamente citarse como tales los de carácter educativo ubicados en la parte Sur, junto a Lanpardo kalea.

2- Predomina en este ámbito el uso residencial de tipología de vivienda colectiva. El desarrollo urbano del actual barrio de Azken Portu se ejecutó en su mayor parte a partir de la década de 1960 mediante el Plan Parcial aprobado en 1967 y que posteriormente fue objeto de algunas modificaciones. La tipología edificatoria predominante heredera de las determinaciones de aquel Plan parcial es de bloques aislados de edificaciones en altura (la mayoría entre 5 y 7 planta incluídas la planta baja) que comparten el territorio con otras edificaciones anteriores de menos altura en torno a Urdaneta kalea rodeadas de parcela privada destinada a jardín o espacio libre privado (edificios de entre 3 y 4 plantas sobre rasante, entre las que destaca el conjunto residencial conocido como Mundo Mejor).

3- Los objetivos urbanísticos fundamentales para el área son los siguientes:

3.1. La consolidación de su ordenación urbanística y de las edificaciones existentes.

3.2. Intervenciones de promoción pública para la mejora de la dotación de aparcamientos y la accesibilidad y movilidad peatonal a la zona alta del barrio (Izeta Plaza, Lanpardo y Azken kalea...) donde se estudiará la viabilidad de instalar rampas, escaleras u otros ingenios mecánicos.

3.3. El tratamiento y mejora de espacios libres públicos con criterios de sostenibilidad ambiental de reducir las áreas pavimentadas y aumentar los espacios ajardinados y zonas verdes (en particular Sagasti, Tentenea y Martiñene Plaza) donde se estudiará la posibilidad de liberar espacios públicos actualmente destinados a aparcamientos en superficie para habilitar sótanos con destino al uso principal de servicios urbanos autónomos (Uso 4 Tipo 5).

2. JUSTIFICACIÓN FUNCIONAL

La redacción del presente Estudio de Detalle es necesaria en base a la consecución de los objetivos que se marcan en el Artículo 6.5.16 Aparcamientos autónomos (Uso 4 Tipo 15) del actual Plan General de Ordenación Urbana de Zarautz.

Artículo 6.5.16 Aparcamientos autónomos (Uso 4 Tipo 15):

1- Comprende aquellos espacios destinados exclusivamente al estacionamiento de vehículos no estando, por tanto, vinculados al servicio de otro uso. La diferencia con el garaje estriba en que éste es un local destinado al estacionamiento de vehículos, pero vinculado al servicio de otro uso principal.

2- En los locales destinados a aparcamientos no se permitirá el almacenamiento de materiales ni de objetos, fuera de los específicamente vinculados al mantenimiento y explotación del propio aparcamiento.

3- La implantación del aparcamiento autónomo puede efectuarse en suelo público o privado, al aire libre o en edificio exclusivo, sobre y bajo rasante, sin perjuicio de las limitaciones y condiciones que se derivan de las presentes urbanísticas.

4- Cuando la construcción de aparcamientos se efectúe bajo rasante en suelo público será preceptiva la aprobación previa de un Estudio de detalle que justifique la adecuación de su tamaño y tipología y que, por otro lado, determine la localización de los accesos rodados y peatonales, así como la urbanización en superficie.

La propuesta que se presenta en el presente Estudio de Detalle se centra principalmente en resolver la problemática de la escasez de plazas de aparcamiento en la zona, provocando el menor impacto posible en la superficie actual de la calle Gurmendi.

Se proponen dos plantas bajo rasante de aparcamientos, que supondrán un total de 170 plazas, ubicadas en un volumen prácticamente cuadrado situado entre los edificios que corresponden a los números 5, 7, 9, 6, 8 y 10 de la calle Gurmendi.

La urbanización en superficie pretende mantener al máximo la estructura de la calle, para lo que se han tenido en cuenta los siguientes conceptos:

- Se mantiene la calzada de doble sentido, que comunica las calles Altzola y Araba en sentido perpendicular, para no disminuir la capacidad de comunicación actual del vial.
- Se mantiene una fila de aparcamientos en superficie, colocados en batería y perpendiculares a la calzada, no siendo posible mantener la otra fila existente, debido a que se requiere espacio para alojar la rampa de acceso al aparcamiento.
- Se integra la rampa de acceso al aparcamiento en la zona menos comprometida para el tráfico, quedando un acceso cómodo tanto desde el exterior como desde el interior del aparcamiento. Del mismo modo la situación de la rampa no interfiere en las áreas peatonales, quedando integrada en las espacios libres.
- Se ha creado la mayor superficie posible de zonas verdes, teniendo en cuenta que la zona pavimentada corresponde a los recorridos peatonales y a los caminos de acceso para bomberos que se sitúan a lo largo de las fachadas de los edificios, con una anchura mínima de 5 m.
- Estas zonas verdes se disponen en grandes parterres elevados que se distribuyen de forma ordenada a lo largo de la superficie del aparcamiento subterráneo. Unas zonas son longitudinales y se disponen ocultando tanto el aparcamiento en superficie como el lateral de la rampa, creando un banco corrido hacia la zona de estancia. Otras zonas verdes se disponen en parterres cuadrados o rectangulares elevados cuyo perímetro hace de banco orientado hacia las zonas de estancia.

- El lugar en el que se sitúan los núcleos de acceso peatonal al aparcamiento está condicionado principalmente por la distribución interior de las plazas de aparcamiento y su máximo aprovechamiento. En superficie representan unas cajas regulares de material vidriado de fácil y cercano acceso ya que se encuentran en una zona transitada que corresponde al cruce entre la calle Gurmendi y la calle Araba.
- La zona en la que se disponen los contenedores de basura se ha trasladado unos metros, manteniéndola en el mismo lado de la calle, ya que debido a la configuración del aparcamiento y la situación de la rampa de acceso, era imposible mantener los contenedores donde se encuentran actualmente. Se ha tenido en cuenta el espacio que ocupan actualmente dichos contenedores, incluso se ha previsto un espacio holgado por si fuese necesario incluir algún contenedor más. Se han tenido en cuenta los sistemas de carga y descarga que emplean los camiones de recogida, por lo que se han mantenido los contenedores en el mismo lado de la calle.

Todos lo elementos implicados en el diseño de la urbanización de la superficie del aparcamiento subterráneo y los que afectan a la distribución interior de las plantas de aparcamiento cumplen con las Normas Urbanísticas del P.G.O.U. de Zarautz en cuanto a medidas, pendientes...

De la presente propuesta se resumen las siguientes superficies sobre rasante:

Suelos de uso privado y dominio público	**Superficie**
Red viaria – rampa de acceso a aparcamientos	168,65 m2
Accesos peatonales a los aparcamientos	46,95 m2
Total	**215,60 m2**

Suelos de uso y dominio público	**Superficie**
Red viaria – aparcamientos	738,10 m2
Sist. local de espacios libres – áreas peatonales	1.790,25 m2
Sist. local de espacios libres – zonas verdes	253,15 m2
Total	**2.781,50 m2**

Total superficie zona afectada.....2.997,10 m2

De la presente propuesta se resumen las siguientes superficies sobre bajo rasante:

Suelos de uso privado y dominio público	**Superficie**
Red viaria – rampa de acceso a aparcamientos	148,50 m2
Accesos peatonales a los aparcamientos	46,95 m2
Aparcamientos	2.142,05 m2
Total	**2.337,50 m2**

Total ocupación máxima.....2.337,50 m2

3. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

3.1. LISTADO DEFINITIVO DE PLANOS:

Nº PLANO	TITULO	ESCALA
P-1	SITUACION	1/ 5000
P-2	EMPLAZAMIENTO	1/ 1000
P-3	PLANO TOPOGRÁFICO	1/ 200
P-4	PLANO DE NORMATIVA URBANÍSTICA	1 / 200
P-5	ORDENACIÓN PROPUESTA_ URBANIZACIÓN DE LA PLAZA EN SUPERFICIE	1/ 200
P-6	ORDENACIÓN PROPUESTA_ PLANTAS SOTERRADAS	1/ 200
P-7	ORDENACIÓN PROPUESTA_ ALINEACIONES Y RASANTES	1/ 200
P-8	ORDENACIÓN PROPUESTA_ SECCIONES A-A´ Y B-B´	1/ 200
P-9	ORDENACIÓN PROPUESTA_ SECCIONES C-C´ Y D-D´	1/ 200

Con la presente Documentación Escrita, así como con la Documentación Gráfica relativa a los planos que se entregan, queda definido, a juicio del técnico que suscribe, el Estudio de Detalle para la construcción del aparcamiento autónomo subterráneo en Gurmendi Kalea, Azken Portu, Zarautz.

En Zarautz, Enero de 2009

EL ARQUITECTO,

EDORTA ELIZONDO URÍBARRI