

TOKI ADMINISTRAZIOA

3

ADMINISTRACIÓN LOCAL

ZARAUZKO UDALA

*10.2 -OR Salberdin- arearen hiri antolaketakoko plan berezia. ibilgailuak sotoetara sartzeko baldintzak arautzeko ordenantza osagarria. Behin betiko onespena.*

2018ko otsailaren 22an egindako bilkuran, Zarauzko Udaltzarrak honakoa erabaki zuen:

2017ko abenduaren 18an egindako bileran, Tokiko Gobernu Batzarrak erabaki zuen hasierako onespena ematea 10.2 -OR Salberdin- arearen plan bereziaren ordenantza osagarriari. Hirigintza eta Ingurumen Departamentuak idatzitakoa da, ibilgailuak sotoetara sartzeko baldintzak arautzeko.

Espedientea jendaurrean egon zen epean ez zen alegaziorik aurkeztu.

Espedientea Lurraldeko informazio-batzordean eztabaidatu zuten.

Espedientea aztertu eta eztabaidatu ondoren, 20 zinegotziren aldeko botoarekin eta, beraz, legezko gehiengo osoaren quorum-arekin, Udaltzarrak.

ERABAKI DU

*Lehenengoa.* Behin betiko onespena ematea 10.2 -OR Salberdin- arearen plan bereziaren ordenantza osagarriari. Udalak sustatu du, ibilgailuak sotoetara sartzeko baldintzak arautzeko.

Onartu den dokumentua 2017ko abenduaren 13koa da, Hirigintza eta Ingurumen Departamentuak idatzitakoa.

*Bigarrena.* Onartutako dokumentua Foru Aldundiaren hirigintza-plangintzaren erregistro administratibora bidaltzea. Horren ondoren, Gipuzkoako ALDIZKARI OFIZIALEAN argitaratuko dira behin betiko akordioaren testu osoa eta ordenantza. Halaber, lurralde historikoan gehien zabaltzen den egunkarian argitaratuko da behin betiko onespeneren akordioa.

Hala jakinarazten da, orok jakin dezan eta ondorio egokiak izan ditzan. Erabakia behin betikoa da, eta amaiera ematen dio administrazio-bideari. Horren aurka, bi hilabeteko epean, administrazioarekiko auzi-errekurtsoa aurkeztu ahal izango da: Bilbon egoitza duen Euskal Herriko Auzitegi Nagusiaren Administrazioarekiko Auzietarako Salan.

Aipatutako epeak iragarki hau argitara ematen denetik edo, beranduago egiten bada, interesdunak jakinarazpena jaso eta biharamunean hasiko dira.

Zarauz, 2018ko otsailaren 5a.—Alkatea. (1615)

ORDENANTZA OSAGARRIA

PROPOSAMENAREN JUSTIFIKAZIOA

Hitzarmen Batzarraren proposamena da ibilgailuak sotoetan sartzeko jabari eta erabilera publikoko lurzoruan arrapalak jartzeko aukera ematea.

AYUNTAMIENTO DE ZARAUZ

*Plan especial de ordenación urbana del área 10.2 -OR Salberdin-. Ordenanza complementaria para regular las condiciones de los accesos de los vehículos a los sótanos. Aprobación definitiva.*

El Pleno del Ayuntamiento de Zarauz, en sesión celebrada el día 22 de febrero de 2018, adoptó el siguiente acuerdo:

La Junta de Gobierno Local, en sesión celebrada el día 18 de diciembre de 2017, acordó otorgar la aprobación inicial a la ordenanza complementaria del plan especial del área 10-2 -OR Salberdin- redactada por el Departamento de Urbanismo y Medio Ambiente, para regular las condiciones de los accesos de vehículos a los sótanos.

En el período de información pública no se presentaron alegaciones.

El expediente fue debatido en la comisión informativa de Territorio.

Previo análisis y deliberación del expediente, el Pleno del Ayuntamiento, con el voto favorable de 20 concejales y, por consiguiente, con el quórum de la mayoría absoluta legal,

ACUERDA

*Primero.* Aprobar definitivamente la ordenanza complementaria del plan especial del área 10-2 -OR Salberdin- promovida por el Ayuntamiento para regular las condiciones de los accesos de vehículos a los sótanos.

El documento aprobado es el de 13 de diciembre de 2017, redactado por el Departamento de Urbanismo y Medio Ambiente.

*Segundo.* Remitir el documento aprobado al registro administrativo de planeamiento urbanístico de la Diputación Foral de Gipuzkoa. Posteriormente, el contenido íntegro del acuerdo de aprobación definitiva y la ordenanza se publicarán en el BOLETÍN OFICIAL de Gipuzkoa. Igualmente, el acuerdo de aprobación definitiva se publicará en el diario de mayor difusión del territorio histórico.

Lo que se publica para general conocimiento y efectos, con indicación de que contra el presente acuerdo, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer recurso contencioso-administrativo en el plazo de dos meses, ante la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco con sede en Bilbao.

Los plazos señalados se computarán a partir del día siguiente al de la publicación del presente anuncio o, de ser posterior, al de la notificación individualizada a los interesados.

Zarauz, a 5 de marzo de 2018.—El alcalde. (1615)

ORDENANZA COMPLEMENTARIA

JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

La propuesta de la Junta de Concertación es posibilitar la disposición de rampas de acceso a sótano para vehículos en suelos destinados al dominio y uso público.

Aurretik adierazi den moduan, hasiera batean Ordenantzak aurreikusitako sarbide-arrapalak lurzoru publiko librean eraikitzeak aukera, betiere baimena behar bezala justifikatuta, baina Ordenantza aldatu eta ez zen horretarako aukerarik utzi.

Plan berezia onartu zenetik 6 urte baino gehiago igaro dira. Krisiaren ondorioz hainbat urtetan geldirik egon ondoren, urbanizatzeko jarduketara programa eta jarduketara sistema (publikotik pribatura -hitzarmena-) aldatzea erabaki zen.

Hitzarmen Batzarrak idatzita dauzka arearen birpartzelazio eta urbanizazio proiektuak, eta hasierako onespenetik gertu daude. Proiektu horiek eta partzeletako batzuen eraikuntza-aurreproiektuak idatzi ahala, ikusi da zaila dela, plan bereziak proposatu bezala, arrapalak beheko solairuetan edo lurzoru libre pribatuan bakarrik jartzea.

Ukaezina da aurreikuspen horrek eragin ekonomikoa daukala emaitzako partzeletan, behe-solairu eta sotoetan azalera eraikia galtzen delako. Baina hori bigarren mailako kontu bat da, beste egoera batzuk hartzen baditugu kontuan.

Gaur egun genero-ikuspegiak protagonismo handia hartu du hirigintza-antolamendua diseinatzerakoan. Dagoeneko hirigintza modernoan aintzat hartzen diren gaietan sakontzen du genero-ikuspegi horrek: segurtasuna, irisgarritasuna, mugikortasuna, osasunaren babesa.

Salberdinen kasuan, segurtasunaren eta mugikortasunaren ikuspuntutik, ibilgailuak sotoetan sartzeko arrapalak jabari eta erabilera publikoko lurzoruan jartzeak lagundu egingo du, gure ustez, arrapala horiek hobe integratzen.

Proposamenaren justifikazioa segurtasun eta mugikortasun irizpideetan oinarritzen da batez ere.

Plan bereziaren antolamenduan, emaitzako partzeletako sotoetako solairuak komunikatuta daude euren artean, eta sarrera eta irteerako arrapala komunak dituzte, ibilgailuen sarrera eta irteeren eragina ahalik eta gehien gutxitzeko. Nolanahi ere, arrapala gutxiago egotearen ondorioz, sarbideetako arrapaletatik egunero ibilgailu-kopuru handia sartu eta irteten da. Kontuan izanda proiektatutako sotoetako solairuek 1.470 ibilgailutarako edukiera izango dutela, egoerarik muturrenean jarrita, hau da, ibilgailu guztien sarrera-irteera gertatuz gero, arrapalek 2.940 ibilgailuren joan-etorria jasan beharko lukete egunero.

Indarrean dagoen Ordenantzan aurreikusitakoaren arabera, arrapalak eraikuntzaren behe-solairuaren ingurutzailan integratu behar dira. Proiektatutako eraikinek kanpoaldean portxeak dituztenez, ibilgailuen sarrera-irteera portxe horiek zeharkatuta egin beharko litzatekeela aurreikusten da. Egoera horri gehitzen badiogu, batetik, arrapaletatik gora ibilgailuak kanpora irteteko azelerazioa behar dutela eta, bestetik, portxeen altueran inklinazio bat edukiko luketela eta horrek ez duela uzten bertatik pasatzen dabilen oinezkoa ondo ikusten, oso handia da oinezkoa kotxearekin harrapatzeko arriskua.

Arrisku horiek ekiditeko modu bakarra da arrapala horiek tokiz aldatu eta jabari eta erabilera publikoko espazio libreetarako lurzorura eramatea. Hor ikuspena handiagoa da, bai oinezkoentzat eta baita gidarientzat ere.

Salberdineko urbanizazio-proiekturako idatzi zen genero-ikuspegiaren txosten-diagnostikoa aipatuko dugu. Bertan, garaje eta portxeetako sarbideei buruzko iradokizunak aurkituko ditugu; portxeak, esate baterako, osasunerako baliagarriak izan omen daitezke aukera eskaintzen baitie menpekotasuna duten pertsoneri ariketa fisikoa egiteko.

Testuinguru horretan, Udalari aurkeztutako proposamena ondorengo irizpideetan oinarrituta dago:

Como se ha explicado en el apartado anterior, la propuesta inicial de la Ordenanza, que preveía la posibilidad de autorizar justificadamente la ocupación de suelo libre público para construir rampas de acceso a sótanos, quedó modificada impidiendo dicha opción.

Han transcurrido más de 6 años desde la aprobación del plan especial. Tras un parón de varios años consecuencia de la crisis, se optó por modificar el programa de actuación urbanizadora y el sistema de actuación (de público a privado -concertación-).

En este momento están redactados por la Junta de Concertación, y próximos para su aprobación inicial, los proyectos de reparcelación y urbanización del área. A medida que se han ido redactando dichos proyectos y paralelamente, los anteproyectos de edificación de algunas de las parcelas, se ha ido viendo la dificultad de mantener la propuesta del plan especial para la ubicación de las rampas, exclusivamente a través de la planta baja o del suelo libre privado.

Es indudable que tal previsión tiene un efecto económico en las parcelas resultantes por la pérdida de superficie construida en plantas bajas y sótanos. Pero ello es algo secundario, si tenemos en cuenta otras circunstancias.

En la actualidad, la perspectiva de género ha adquirido notable protagonismo en el diseño de la ordenación urbanística. Dicha perspectiva de género ahonda en temas que ya suelen ser abordados en el urbanismo moderno: seguridad, accesibilidad, movilidad, protección de la salud.

En el caso de Salberdín, entendemos que la disposición de rampas de acceso a los sótanos para vehículos en suelos de dominio y uso público, favorecerá una mejor integración de esas rampas desde el punto de vista de la seguridad y de la movilidad.

La justificación de la propuesta se basa fundamental y principalmente en criterios de seguridad y movilidad.

En la ordenación del Plan Especial, las plantas de sótanos de las parcelas de resultado se comunican entre sí y generan rampas de entrada y salida comunes, minimizando al máximo el impacto de entrada y salida de vehículos. No obstante, la minimización de rampas tiene como consecuencia la concentración de un número considerable de vehículos que diariamente van a entrar y salir por las rampas de acceso. Teniendo en consideración que las plantas sótano proyectadas tendrán la capacidad de albergar 1.470 vehículos, en el escenario más extremo, entrada y salida de todos los vehículos, las rampas tendrían que soportar el trasiego de 2.940 vehículos diarios.

En los términos previstos en la Ordenanza vigente, las rampas han de integrarse en la envolvente de la planta baja de la edificación. Dado que los edificios proyectados, en su parte externa se hallan dotados de porches, el resultado previsto sería que la entrada y salida de vehículos habría de realizarse atravesando los mismos. Si a esta circunstancia añadimos que los vehículos en salida a través de las rampas necesitan aceleración y que a la altura de los porches tendrían una inclinación que impide una visión total de los viandantes que discurren por dichos porches, el resultado de riesgo potencial de atropello es elevado.

La única fórmula para paliar dichos riesgos pasa por desplazar las rampas de acceso a suelo destinado a espacios libres de dominio y uso público, donde la visibilidad es mayor, tanto para peatones como para conductores.

Traemos a colación el informe-diagnóstico de perspectiva de género redactado para el proyecto de urbanización de Salberdín. En el mismo encontramos sugerencias sobre los accesos a los garajes y los porches, definidos estos últimos como un activo para la salud por su potencial para que personas en situación de dependencia puedan realizar actividades físicas.

En dicho contexto la propuesta que se presenta al Ayuntamiento se basa en los siguientes criterios:

a. Oinezkoen segurtasuna eta mugikortasuna kontuan izanda, garajeetara sartzeko arrapalenzat kokapen egokia aurkitzea.

b. Arrapalekin espazio publikoak galtzen direnez, galera hori konpentsatzeko, portxeetan oinezkoentzako espazioak handitzea.

Proposamenean plano orientagarri bat ere badago, eta bertan, sarbideetako arrapalen eta portxe berrien gutxi gorabeherako kokapena agertzen da. Plano horren arabera, sotoetarako honako sarbideak proposatzen dira:

1. R1, R2 eta R3 partzeletako sotoetako sarbidea. R2 eta R3 partzelen artean dagoen bidean jartzea proposatzen da.

2. R4, R5 eta R6 partzeletako sotoetako sarbidea. R5 partzelaren aldean eraikitzeak diren portxeari paralelo kokatzea proposatzen da.

3. AD eta R7 partzeletako sotoetako sarbidea. Sarrera bat eta irteera bat izango dute, eraikinen ekialdean jarri beharrekoa, Zelai Ondo poligonoaren ondoan.

4. R10, R11, R12, R13 eta R15 partzeletako sotoetako sarbidea. Barruko parkera sartzeko zonan kokatzea proposatzen da, hain zuzen, R10 eta R12 partzelen artean.

5. R9 eta R14 partzeletako sotoetako sarbidea. R9 partzelaren ekialdean kokatzea proposatzen da, Zelai Ondo poligonoaren aldamenean.

Arrapala horiek jartzen direnean, plan berezian handitu egin beharko da portxeetarako aurreikusita zegoen azalera ere, eta hala, ezin izango zaie eman arrapalek okupatzen duten azalera baino azalera txikiagoa. Proposameneko plano orientagarrian jasota daude portxeei gehitu beharreko azalera. Planoaren arabera, arrapala guztiek 514,36 m<sup>2</sup> inguruko azalera okupatuko dute. Hori konpentsatzeko, portxeak 519,22 m<sup>2</sup>-tan handituko dira; azalera horiek horrela daude banatuta:

R1, R2 eta R3 partzelak.

– Arrapalak okupatuko duen azalera: 84,02 m<sup>2</sup>.

– Portxeei gehituko zaien azalera: Ez.

R4, R5 eta R6 partzelak.

– Arrapalak okupatuko duen azalera: 84,41 m<sup>2</sup>.

– Portxeei gehituko zaien azalera: 169,78 m<sup>2</sup> (R4 partzela).

AD eta R7 partzelak.

– Arrapalek (2) okupatuko duten azalera: 153,95 m<sup>2</sup>.

– Portxeei gehituko zaien azalera: 154,34 m<sup>2</sup>, bi partzelen artean.

R8, R10, R11, R12, R13 eta R15.

– Arrapalak okupatuko duen azalera: 71,92 m<sup>2</sup>.

– Portxeei gehituko zaien azalera: 74,52 m<sup>2</sup> (R10, R11, R12 eta R13 partzeletan).

R9 eta R14 partzelak.

– Arrapalak okupatuko duen azalera: 120,06 m<sup>2</sup>.

– Portxeei gehituko zaien azalera: 120,58 m<sup>2</sup>, bi partzelen artean.

Azkenik, arrapalen kokapena eta diseinua Urbanizazio Proiektuan jasotzea proposatzen da.

#### ORDENANTZAREN TESTUA

1. 10-2 areako –OR Salberdin– hiri antolaketa plan bereziaren ordenantzaren arau osagarri gisa, ibilgailuak sotoko solairuetara sartzeko arrapalak jarri ahal izango dira, baita ere, hirigintzako higiezin-multzoaren eremuan, titulartasun gainjarria duten eta erabilera eta jabari publikoko espazio libreetara bideratuta dauden espazioetan, baldin eta hala justifikatzen bada

a. Buscar la ubicación óptima de las rampas de acceso a garajes desde el punto de vista de la seguridad, y de la movilidad de los peatones.

b. Compensar la pérdida de espacios públicos a ocupar por las rampas con la ampliación de los espacios peatonales en porches.

La propuesta incluye un plano orientativo de ubicación de rampas de acceso y nuevos porches. De acuerdo con dicho plano se proponen los siguientes accesos a sótano:

1. Acceso a los sótanos de las parcelas R1, R2 y R3. Se propone ubicarlo en el vial situado entre las parcelas R2 y R3.

2. Acceso a los sótanos de las parcelas R4, R5 y R6. Se propone ubicarlo en paralelo al porche a construir en la parte de la parcela R5.

3. Acceso a los sótanos de las parcelas AD y R7. Tendrán un acceso de entrada y otro de salida a ubicar al Este de los edificios, junto al polígono Zelai Ondo.

4. Acceso a los sótanos de las parcelas R8, R10, R11, R12, R13 y R15. Se propone ubicarlo en la zona de acceso al parque interior, entre las parcelas R10 y R12.

5. Acceso a los sótanos de las parcelas R9 y R14. Se propone ubicarlo en la al Este de la parcela R9, junto al polígono Zelai Ondo.

Paralelamente a la disposición de esas rampas, se dispondrán superficies adicionales de porches a las previstas en el plan especial, que en ningún caso serán inferiores a las de ocupación de las rampas. En el plano orientativo de la propuesta se representan las superficies adicionales de porches. De conformidad con el plano, la totalidad de las rampas ocuparán una superficie de alrededor de 514,36 m<sup>2</sup>. Para compensar dicha ocupación, la superficie de porches se ampliará en 519,22 m<sup>2</sup>; esas superficies se distribuyen según lo siguiente:

Parcelas R1, R2 y R3.

– Superficie a ocupar por la rampa: 84,02 m<sup>2</sup>.

– Superficie adicional porches: No.

Parcelas R4, R5 y R6.

– Superficie a ocupar por la rampa: 84,41 m<sup>2</sup>.

– Superficie adicional porches: 169,78 m<sup>2</sup> (parcela R4).

Parcelas AD y R7.

– Superficie a ocupar por las rampas (2): 153,95 m<sup>2</sup>.

– Superficie adicional porches: 154,34 m<sup>2</sup>, entre las dos parcelas.

Parcelas R8, R10, R11, R12, R13 y R15.

– Superficie a ocupar por la rampa: 71,92 m<sup>2</sup>.

– Superficie adicional porches: 74,52 m<sup>2</sup> (entre las parcelas R10, R11, R12 y R13).

Parcelas R9 y R14.

– Superficie a ocupar por la rampa: 120,06 m<sup>2</sup>.

– Superficie adicional porches: 120,58 m<sup>2</sup>, entre ambas parcelas.

Por último, se propone que la ubicación de las rampas y su diseño se incorpore al Proyecto de Urbanización.

#### TEXTO DE LA ORDENANZA

1. Como norma complementaria a la prevista en las ordenanzas del plan especial de ordenación urbana del área 10-2 –OR Salberdin–, las rampas de acceso para vehículos a los garajes en plantas de sótano podrán también disponerse en el ámbito del conjunto inmobiliario urbanístico, en los espacios de titularidad superpuesta de uso y dominio público destinados a

area horretan oinezkoen segurtasun eta mugikortasun baldintzen hobekuntzarako.

2. Aukera hori hautatuz gero, ondorengo baldintzak bete beharko dituzte:

a. Ordenantzari erantsitako planoak adierazitako tokietan jarriko dira arrapalak. Plano horrek izaera orientatzailea dauka, proiektuak baimentzeko eta lizentziak emateko jarraibide modura erabiltzeko. Kokapen ezberdin bat proposatzen badute, xehetasun-azterketa aurkeztu eta izapidetu beharko da, arrazoituz planteatu den irtenbideak segurtasun eta mugikortasun baldintzak hobetzen dituela.

b. Lurzoru publikoak arrapalekin okupatzeak behartu egingo du behe-solairuetan oinezkoen erabilera publikora zuzendutako portxeak gehiagotzera. Portxeak gehiagotzeko proposamena ere plano orientatzailean dago jasota.

c. Arrapalen kokapena eta arrapalen bazterretako itxituren ezaugarriak arearen urbanizazio-proiektuan jaso beharko dira. Honako arauak ezarri dira:

c.1. Sestra gaineko eraikinen eta garajeetako arrapalen arteko oinezkoentzako pasabideak, gutxienez ere, 2 m-ko zabalera libre edukiko dute.

c.2. Itxituren diseinuan ikuspenari emango zaio lehentasuna, ikusmen-oztopoak ekidinez.

d. Soto-solairuetako jabeen kontura izango da arrapalak eraikitzea eta horien mantenimendua; zirkunstantzia hori birpartzelazio-proiektuan jaso beharko da.

espacios libres, en la medida que ello se justifique por la mejora de las condiciones de seguridad y movilidad peatonal en el área.

2. En caso de elegir esa opción, se cumplirán las siguientes condiciones:

a. Las rampas se ubicarán en los lugares indicados en el plano que se acompaña como anejo a la ordenanza. Este plano tiene carácter orientativo, como directriz para la autorización de proyectos y concesión de licencias. En caso de proponerse alguna ubicación diferente, será preciso presentar y tramitar un estudio de detalle donde se justifique que la solución planteada mejora las condiciones de seguridad y movilidad.

b. La ocupación de suelos públicos con rampas irá acompañada de un incremento de espacios en plantas bajas destinados a porche de uso peatonal público. La propuesta de ampliación de porches viene también indicada en el plano orientativo.

c. La disposición de las rampas y las características de los cierres laterales deberán ser recogidas en el proyecto de urbanización del área. Se establecen las siguientes reglas.

c.1. Los pasos peatonales entre las edificaciones sobre rasante y las rampas de los garajes deberán tener, como mínimo, una anchura libre de 2 metros.

c.2. En el diseño de los cierres se primará la visibilidad, evitando barreras visuales.

d. La ejecución de las rampas y su mantenimiento serán de cuenta y cargo de los titulares de las plantas de sótano, circunstancia que habrá de reflejarse en el proyecto de reparcelación.