

(A) DOKUMENTUA. JUSTIFIKAZIO MEMORIA	(A) DOCUMENTO. MEMORIA JUSTIFICATIVA
<p><u>1.- Aurrekariak eta aldaketaren xedea eta justifikazioa</u></p> <p><u>1.a.- Salberdin arean indarrean dagoen hirigintza-antolamendua eta gauzatzearen egoera.</u> Zarauzko Udalak 2008ko otsailaren 13ko osoko bilkuran behin betiko onespena eman zion Zarauzko Hiri Antolamenduaren Plan Orokorrari (ZHAPO). Hiru urte beranduago, 2011ko apirilaren 27an, behin betiko onartu zuen 10.2 —OR Salberdin— area antolatzeko plan berezia. <i>(Ikus 1 zenbakidun informazio-planoa)</i></p> <p>Salberdin area hiri-lurzoru finkatu gabea da, eta bizitegi-erabilerako kalifikazioa dauka. Antolamendu xehatuaz gain, onartuta ditu area gauzatzeko beharrezkoak diren kudeaketa-tresnak: urbanizatzeko jarduketa programa, birpartzelazio-proiektua eta urbanizazio-proiektua.</p> <p>Orain arte, 6 bizitegi-partzela hauek eraikitzeke lizentziak eman dira: R1, R2, R4, R5, R6 eta R7; denak arearen iparraldean daude.</p> <p>Urbanizazioaren eta eraikuntzaren aurreko lanak (eraisketak, lurren deskontaminazioa...) hasita daude. Laster hasiko dira lizentzia duten partzelen sotoak eraikitzen.</p> <p>Trenbideak erdi-erditik gurutzatzen du udalerraren erdigunea, ekialdetik mendebaldera. Trenbidea da, hain zuzen, Salberdin arearen iparraldeko muga.</p> <p>2008ko plan orokorrak trenbidea lurperatzeko aurreikuspena jaso zuen, herriko auzoen arteko konexioa hobetzeko xedearekin. Bai plan orokorrak bai</p>	<p><u>1.- Antecedentes y finalidad y justificación de la modificación</u></p> <p><u>1.a.- Ordenación urbanística vigente para Salberdin y estado de la ejecución.</u> El Ayuntamiento de Zarautz, en sesión Plenaria de 13 de febrero de 2008 aprobó definitivamente el Plan General de ordenación Urbana de Zarautz (ZHAPO). Tres años más tarde, el 27 de abril de 2011, aprobó definitivamente el plan especial de ordenación urbana del área 10-2 —OR Salberdin—. <i>(Ver plano informativo nº 1)</i></p> <p>El área Salberdin es un suelo urbano no consolidado por la urbanización calificado como residencial. Además de la ordenación pormenorizada, tiene aprobados los instrumentos de gestión necesarios para su ejecución: programa de actuación urbanizadora, proyecto de reparcelación y proyecto de urbanización.</p> <p>Hasta la fecha se han otorgado licencias de edificación para 6 parcelas residenciales (R1, R2, R4, R5, R6 y R7), todas ellas, en la zona Norte del área.</p> <p>Los trabajos previos a la urbanización y la edificación (derribos, descontaminación de suelos...) están iniciados. Próximamente comenzarán los trabajos de construcción de los sótanos de las parcelas con licencia.</p> <p>La línea de ferrocarril cruza la zona urbana central del municipio, de Este a Oeste. El límite Norte del área Salberdin es, precisamente, el ferrocarril.</p> <p>El plan general de 2008 recoge la previsión de soterrar el ferrocarril con el objetivo de mejorar la conexión entre los barrios de la villa. Tanto el plan general</p>

Salberdineko plan bereziak ordenantza espezifiko bat jaso zuten areari esleitutako hirigintza-eraikigarritasunaren zati bat gauzatzeko. Etxebizitza kolektiboko erabilerara zuzendutako 5.000 m² trenbidearen lurperatzeari lotuta geratu ziren.

Plan bereziak R3 partzelan metatu zuen trenbidearen esku-hartzeari lotutako eraikigarritasun hori.

1.b.- Zarauzko udalerria igarotzen duen trenbidea lurperatzeko azterlan informatiboa. Trenbidea lurperatzeko proposamena ez zen derrigorrez bete beharreko xedapen loteslea. Lurperatzea ez da egon eta ez da egongo Udalaren eskutan, trenbide sarearen titularra den Eusko Trenbide Sarea erakundearen eskutan baizik.

Hala ere, garai hartan bazirudien posible izango zela. Izan ere, 2009ko otsailean, Euskal Trenbide Sareak (ETS) eta Zarauzko Udalak lankidetzaz hitzarmen bat sinatu zuten Zarauzko udalerria igarotzen duten trenbide-azpiegiturak lurperatzeko proiektua idazteko.

Ordutik 11 urte pasatu dira. Hasieran jarduera dezente egin ziren. 2010eko abenduan ETSk Ayesa eta Ayesa Ipar enpresa-elkarteari adjudikatu zion informazio-azterlan bat idazteko lana. Enpresa adjudikaziodunak egindako lanetatik honakoak azpimarratu behar dira:

Alternatiben azterlana (2011ko abuztuko). 8 alternatiba aztertu ziren, horietako batzuk aldaera ezberdinekin.

Azkenean, 2. alternatiba aukeratu zen. Bertan, trenbidearen trazadura aldatzen zen: mendebaldetik lurperatuta sartzen zen Zarauzko hirigunean (Vista Alegre auzoaren azpitik), Salbide eta Bizkaia

como el plan especial de Salberdin, incluyeron una ordenanza específica para poder desarrollar parte de la edificabilidad urbanística adjudicada al área: 5.000 m² para uso de vivienda colectiva, quedaron vinculados al soterramiento de las vías del tren.

El plan especial concentró en la parcela R3 la edificabilidad vinculada a la actuación en la línea del ferrocarril.

1.b.- Estudio informativo del soterramiento del ferrocarril a su paso por Zarautz. La propuesta de soterramiento no era una determinación vinculante, de obligado cumplimiento. El soterramiento no estaba, ni estará, en manos del Ayuntamiento, sino de la entidad titular de la red ferroviaria: Eusko Trenbide Sarea.

Sin embargo, en aquel entonces, parecía posible. De hecho, en febrero de 2009, Euskal Trenbide Sarea (ETS) y el Ayuntamiento de Zarautz suscribieron un convenio para que la redacción de un proyecto que contemplara el soterramiento de la infraestructura ferroviaria a su paso por el municipio de Zarautz.

Han pasado 11 años desde entonces. Al principio hubo bastante actividad. En diciembre de 2010 ETS adjudicó a la UTE Ayesa y Ayesa Ipar la redacción de un estudio informativo. De los trabajos que realizó la empresa adjudicataria hay que reseñar los siguientes:

Estudio de alternativas (de agosto de 2011). Se analizaron 8 alternativas, algunas de ellas con distintas variantes.

La elegida fue la alternativa 2. En ésta se modificaba el trazado del ferrocarril: entraba soterrado en la zona urbana de Zarautz por el oeste, bajo el barrio de Vista Alegre, llegaba a la confluencia de

kaleen elkargunera iristen zen, eta lurperatuta jarraitzen zuen Bizkaia kaletik Hegoalde arearaino; han berriz ere aire zabalera irteten zen, egun dagoen trazadurarekin elkartzeko.

Informazio-azterlana (2012ko urria). 2. alternatiba garatu zuen. Trazadurak trenbidearen ia 6 km-ri eragiten zien (5.973 m), 4 zatitan banatuta:

- Bat, lurperatua, 3 km baino gehiagokoa (3.370 m)
- Beste bat, Hegoalden, pantailen arteko tunel bidez (1.300 m)
- Beste bi, aire zabalean: eskuhartzearen hasieran (Meagas) eta amaieran (guztira, 1.303 m)

(Ikus 2 zenbakidun informazio-planoa)

Azterlanean egindako kalkuluen arabera, obraren kostua 143.078.448,53 eurokoa izango zen (BEZ barne). Zenbateko horri, gainera, desjabetzeak eta aldi baterako okupazioak erantsi beharko zitzaizkion (beste milioi bat euro kalkulatu ziren).

Kostu ekonomiko handiaz gain (eraikuntza-proiektua eta prezio-eguneratzea egitearen zain), proposamenak honako eragozpen hauek zituen:

- Nagusia: irtenbide egoki bat aurkitzea, trazadura berria eta lñurritzako geltokia lotzeko.
- Bestalde, Hegoaldeko pantailen arteko zatiak ez zuen konpontzen ipar-hego arteko lotura, gunehorretan.

Direla arazo teknikoak, ekonomikoak edo beste mota batekoak, kontua da trenbidea ez dela lurperatu, eta, antza denez, epe ertainean, behintzat, ez dela lurperatuko.

1.c.- Hirigunearen iparraldearen eta hegoaldearen konexioa hobetzeko esku-

las calles Salbide y Bizkaia, y seguía soterrado por Bizkaia kalea hasta el área Hegoalde donde volvía a cielo abierto para entroncar con el trazado existente.

Estudio informativo (octubre de 2012). Desarrolló la alternativa 2. El trazado afectaba a casi 6 km. de la vía (5.973 m.) distribuidos en 4 tramos:

- Uno soterrado, de más de 3 km. (3.370 m.)
- Otro, en Hegoalde, en forma de túnel entre pantallas (1.300 m)
- Otros dos a cielo abierto (al comienzo –Meagas- y al final de la actuación) con un total de 1.303 m.

(ver plano informativo nº 2)

El estudio estimó en 143.078.448,53 €, IVA incluido, el coste de la obra. A esa cantidad que habría que añadir las expropiaciones y ocupaciones temporales (se estimaron en otro millón de euros)

Además del gran coste económico (a la espera de la redacción del proyecto constructivo y de la actualización de precios), la propuesta tenía los siguientes inconvenientes:

- El principal, el de encontrar una solución satisfactoria para conectar el nuevo trazado con la estación de lñurritza
- Por otro lado, el tramo entre pantallas en Hegoalde no resolvía la conexión norte-sur en esa zona.

Sea por problemas técnicos, económicos o de otra índole, la cuestión es que el soterramiento no se ha hecho y que presumiblemente tampoco se hará en el medio plazo.

1.c.- Actuaciones recientes para mejorar la conexión entre el norte y sur de la zona

hartze berriak. 2018an honako esku-hartzeak bukatu ziren hiriguneko iparraldearen eta hegoaldearen arteko konexioa hobetzeko:

- Santa Klara kaleko pasonibela kentzea (hirigunean barrerekin geratzen zen bakarra).
- Salbide eta Azken Portu Gaina auzoak lotzeko igogailu bat eta trenbide gaineko pasabidea eraikitzea.

1.d.- Salberdin arearen eta Lapurdi kalearen artean trenbide azpiko pasabidea eraikitzeko aukera. 2018an, ETSk jakinarazi zuen asmoa zuela tren-geltoki berria eraikitzeko (Salberdin eta Lapurdi kalearen artean) eta trenbidea egokitzeko, etorkizuneko bikoizketarako.

Udalak hala eskatuta, lankidetzahitzarmen bat sinatu zen ETSrekin; helburua zen idazteko asmoa zuten proiektuaren barruan jaso zezatela oinezkoentzako azpiko pasabide bat ere. Proiektua dagoeneko idatzita dago, eta bertan aurreikusita daude: a) oinezkoentzako pasabide bat (gutxi gorabehera 12 m zabalekoa), eta b) alboko guneen urbanizazioa (jabetza publikoan geratuko direnak). Hasierako aurrekontua 13.053.303,76 eurokoa da (BEZ barne).

ETSk adierazi zuen prest zegoela obra hori egiteko, baina Udalari eskatu zion kostu osoaren % 33,3ko ekarpena egiteko (4 milioi euro baino gehiago). 2020ko martxoaren 24an, ETSk erabaki zuen Udalarekin sinatu beharreko lankidetzahitzarmenaren proposamena onartzea, obra gauzatzeko eta finantzatzeko.

Hitzarmena Udalaren onespén formalaren zain dago, baina gobernu-taldeak dagoeneko adierazi du horren alde dagoela. Bere apustua da aukera hau aprobetxatzea hiriguneko iparraldearen eta hegoaldearen arteko konexioa hobetzeko,

urbana. El año 2018 finalizaron las actuaciones para mejorar la conexión entre el norte y sur de la zona urbana:

- La supresión del paso a nivel de Santa Klara kalea, el único con barreras que quedaba en la zona urbana.
- La construcción de ascensor y un paso elevado sobre el ferrocarril para conectar los barrios de Salbide y Azken Portu Gaina.

1.d.- La oportunidad de construir un paso bajo el ferrocarril entre el área Salberdin y Lapurdi kalea. En 2018, ETS comunicó su intención de construir una nueva estación entre Salberdin y Lapurdi kalea, y de adaptar las vías para el futuro desdoblamiento.

A instancias del Ayuntamiento, se suscribió un convenio de colaboración con ETS para que en el proyecto que pensaban redactar, se recogiera un paso peatonal bajo el ferrocarril. El proyecto ya está redactado; prevé un paso peatonal con una anchura de alrededor de 12 m., y la urbanización de zonas adyacentes que quedarán de propiedad pública municipal. El presupuesto inicial es de 13.053.303,76 €, IVA incluido.

ETSk mostró su disposición a ejecutar la obra, pero solicitó al Ayuntamiento que aportara el 33,3% del coste total (más de 4 millones de euros). El 24 de marzo de 2020 aprobó una propuesta de convenio de colaboración a suscribir con el Ayuntamiento para la ejecución y financiación de la obra.

El convenio está pendiente de aprobación formal por el Ayuntamiento, pero el equipo de gobierno ha mostrado su disposición favorable. Apuesta por aprovechar esta oportunidad de mejorar la conexión entre el norte y sur de la zona

gero eta zailagoa dirudien lurperatzearen zain egon gabe.

1.e.- Udalaren finantziaketa eta Salberdin areako R3 partzela eraikitze baldintzak.

Udalak bere baliabideekin finantzatu beharko du hitzarmen-proposamenean aurreikusi den udal ekarpena (4 milioi eurotik gora). Salberdin areako R3 partzela lehiaketa bidez besterentzea izan da udal gobernuak proposatu duen diru-iturri nagusia; 3.705.616 eurotan tasatu da.

Dena den, indarrean dagoen hiri antolamenduaren ordenantza batzuen testua oztupo izan daiteke horretarako. Izan ere, R3 partzelaren eraikuntza trenbidea lurperatzearekin lotu zuten ordenantzek.

Horrela dio Zarauzko plan orokorrak Salberdin areako hirigintza-fitxaren atal batean:

8.- Hirigintzako eraikigarritasuna garatzeko arau espezifikoak. Hasieran, Salberdin esparrurako garatu beharreko Plan Bereziak, bizitegi-lursailetan sestra gainean eraikitako 101.500 m² ordenatu ahal izango ditu, gehienez. Horietatik, eraikitako 90.000 m², gehienez, etxebizitza kolektiboko erabilerara zuzendu ahal izango dira, 905 etxebizitza egiteko gehienez. Euskotrenekin berariazko hitzarmen edo konpromiso baten bitartez, arearen iparraldean trenbidea lurperatzea bermatzen badute, lurzorua asko handituko litzateke, eta espazio libre eta berdeguneen sistema orokorrean sartuko litzateke. Egoera horretan Plan Bereziak, bizitegi-lursailarako sestra gainean eraikitako azalera handiagoa agindu ahal izango du (5.500 m² sabai, gehi garaje eta trastelekutarako dagozkien sotoko solairuak), horietatik, gehienez, 5.000 m² eraikiak etxebizitza kolektiboko erabilerarako zuzenduko dira... :

urbana sin esperar al soterramiento, que se antoja cada vez más difícil.

1.e.- Financiación municipal y condiciones para edificar la parcela R3 de Salberdin. El Ayuntamiento tendrá que financiar con recursos propios la aportación municipal prevista en la propuesta de convenio (más de 4 millones de euros). La fuente de ingresos principal propuesta por el gobierno municipal es la de enajenar mediante concurso la parcela R3 del área de Salberdin, que ha sido tasada en 3.705.616 €

Sin embargo, el texto de algunas ordenanzas del planeamiento municipal en vigor puede ser un obstáculo para ello. Las ordenanzas vincularon la construcción de la parcela R3 al soterramiento del ferrocarril.

Así se expresa el plan general de Zarautz en un apartado de la ficha urbanística del área Salberdin:

8.- Regla específica para desarrollar la edificabilidad urbanística. En principio el Plan Especial a desarrollar para el ámbito de Salberdin sólo podrá ordenar un máximo de 101.500 m² construidos sobre rasante en parcelas residenciales, de los que como máximo 90.000 m² construidos podrán destinarse al uso de vivienda colectiva con un máximo de 905 viviendas. Si se garantiza el soterramiento del trazado ferroviario en la parte norte del área, mediante un convenio o compromiso expreso con Euskotren, habrá un incremento sustancial de suelos que pasarían a formar parte del sistema general de espacios libres y zonas verdes. En esa situación el Plan Especial podrá ordenar una mayor superficie construida sobre rasante para parcelas residenciales (5.500 m² de techo, más las correspondientes plantas de sótano para garajes y trasteros) de la que como máximo 5.000 m² construidos se

Areako plan berezian ere horren antzera dago jasota (R3 partzelaren hirigintza-fitxa):

Plan bereziak arearen mendebaldean dagoen R3 bizitegi-lurzatia izendatu du trenbidea lurperatuko balitz gauzatuko litzatekeen lurzatia gauzatzeko.

Trenbidea lurperatuko balitz, nabarmen handituko litzateke espazio librean eta berdeguneen sistema orokorreko lurzorua. Horrenbestez, plan bereziak egin duen aurreikuspenean eraikigarritasun handiagoa antolatu du bizitegi-lurzatietarako, hitzarmenean nahiz plan orokorrean ezartzen den bezala.

Antolamendua egitean kontuan hartu da trenbidea lurperatzen ez bada ez dela arearen antolamendua gutxietsiko R3 lurzatia eraiki gabe geratuko litzatekeenez, espazio libre gisa erabiltzeko utziko da, eta erosotasuna sortuko duen berdegune handia eratzen da horrela oinezkoen pasealekuaren iparraldean...

1.f.- Aldaketaren helburua eta justifikazioa.

Trenbidea lurperatzeak bi helburu zituen: herriko auzoen arteko konexioa hobetzea, eta, aldi berean, espazio libre eta berdegunetara zuzendutako lurzorua handitzea. R3 partzela sartu zen antolamenduan obra finantzatzeko tresna gisa.

Baina partzela horren eraikuntzak ez du handituko egiturazko antolamenduan aurreikusitako hirigintzako eraikigarritasuna, eta ez du aldatuko antolamendu xehatua ere.

Plan bereziak 95.000 m² sartu zituen antolamenduan etxebizitza-erabilerarako (R3 partzela barne), eta eraikigarritasun

destinarán al uso de vivienda colectiva...

De forma similar, así se recoge en el plan especial del área (ficha urbanística de la parcela R3):

El Plan Especial destina la parcela residencial R.3 al cumplimiento de la previsión de una parcela que se materializará en el caso de ejecutar el soterramiento de las vías de tren.

El soterramiento de las vías supondría un incremento sustancial de suelos del sistema general de espacios libres y zonas verdes. En consecuencia, el Plan Especial establece esta previsión, que ordena una mayor edificabilidad para parcelas residenciales, como queda establecido tanto en el Convenio como el Plan General.

La ordenación se diseña de tal manera que, en el caso de que no se realice el soterramiento, no se menoscabe la ordenación del área. Al permanecer libre de edificación la parcela R3, se destina a uso de espacios libres, generando una zona verde de desahogo importante en el extremo norte del paseo peatonal...

1.f.- Finalidad y justificación de la modificación.

La propuesta de soterramiento buscaba mejorar la conexión entre los barrios del municipio, a la vez que propiciaba un aumento de los suelos destinados a espacios libres y zonas verdes. La parcela R3 se incluyó en la ordenación como instrumento de financiación de la obra.

Pero su construcción no supone un aumento de la edificabilidad urbanística prevista en la ordenación estructural, ni una modificación de la ordenación pormenorizada.

El plan especial incluyó en la ordenación 95.000 m² para el uso de vivienda (incluida la parcela R3) y fue en función

<p>horren arabera kalkulatu zituen bete beharreko estandar guztiak, bai babes ofizialeko etxebizitzaren kopuruei buruzkoak, bai ekipamendu, espazio libre eta gainontzeko zuzkidura publikoei buruzkoak; eta hori, garai hartan indarrean zegoen ekainaren 3ko 105/2008 Dekretuan xedatutakoaren arabera.</p> <p>Oinezkoentzako pasabide berriaren interes publikoari dagokionez, honako hau adierazi dezakegu:</p> <p>Egun, Zarauzko hirigunean, trenbidea gurutzatzen duten 8 pasabide daude guztira (horietatik 4, oinezkoentzat bakarrik); eta bi, duela oso gutxi gauzatutakoak (2018).</p> <p>Pasabideen arteko distantziarik luzeenak hauek dira: Santa Klara eta Zelai Azpibidearen artekoa (460 m), eta Zelai Azpibidea eta Iñurritzaren artekoa (600 m). (Ikus 3 zenbakidun informazio-planoa).</p> <p>ETSren proiektua gauzatzen bada, nabarmen hobetuko da udalerriko ipar eta hego aldean arteko konexioa, kalitatezko espazioak sortuko dira, eta Salberdinen handitu egingo da espazio libreen sistema orokorreko lurzorua (1.300 m² inguru), trenbidea iparralderantz mugituko delako; bestetik, Gaztainpe-Lapurdi aldean beste 450 m² inguru Udalaren jabetzara pasatuko dira, espazio librearen kalifikazioarekin, egungo geltokia eraistearen ondorioz. (Ikus 4 zenbakidun informazio-planoa).</p> <p>R3 partzela besterentzen bada, eskuhartze hori finantzatzeko erabili ahalko da; ahaztu gabe etxebizitza babestuen eskaintza handitu egingo dela (50 etxebizitza gehiago).</p> <p>Aldaketa horrek ez du proposatzen lurperatzeari uko egitea. Aurreikuspen hori mantendu egingo da plan orokorrean.</p>	<p>de esa edificabilidad como se calcularon todos los estándares a cumplir, tanto los relativos a la cantidad de viviendas de protección oficial, como los relativos a equipamientos, espacios libres y resto de dotaciones públicas, y ello, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 105/2008, de 3 de junio, entonces en vigor.</p> <p>En cuanto al interés público de la propuesta de nuevo paso peatonal, podemos decir lo siguiente:</p> <p>En la actualidad, en la zona de urbana de Zarautz hay un total de 8 pasos (4, exclusivamente peatonales) que cruzan el ferrocarril, dos de ellos ejecutados muy recientemente (2018).</p> <p>Las distancias más largas entre paso y paso son las que hay entre Santa Klara y Zelai Azpibidea (460m), y entre Zelai Azpibidea e Iñurritza (600m). (Ver plano informativo nº 3)</p> <p>Si se ejecuta el proyecto de ETS, se mejorará sustancialmente la conexión entre las zonas norte y sur del municipio, se crearán espacios de calidad, y aumentará el suelo destinado al sistema general de espacios libres en Salberdin (alrededor de 1.300 m²) porque las vías se desplazarán hacia el norte; por otro lado, en la zona de Gaztainpe-Lapurdi otros 450 m², aproximadamente, pasarán a propiedad municipal, con la calificación de espacios libre, como consecuencia del derribo de la actual estación. (Ver plano informativo nº 4.)</p> <p>Si se enajena la parcela R3, podrá utilizarse para financiar esa actuación; sin olvidar que se aumentará la oferta de vivienda de protección pública (50 viviendas más).</p> <p>La modificación no propone renunciar al soterramiento. La previsión se mantendrá en el plan general.</p>
---	--

Proposatuko duena da R3 partzelaren garapena ez lotzea espezifikoki lurperatzearekin, baizik eta, modu orokorragoan, Salberdin arearen eta iparraldeko bizitegi-gunearen arteko oinezkoentzako komunikazioa egiteko aukera emango duen irtenbide batekin.

Urte asko pasatu dira bai plan orokorra onartu zenetik (12) bai plan berezia onartu zenetik (9); krisi ekonomiko handi bat ere egon zen, eta baliteke egungo osasun-krisiak ere beste bat eragitea.

Gaur egungo testuinguruan, seguruenik, ez ziren hain modu zorrotzean idatziko R3 partzela eraikitzeke baldintzak. Horren adierazgarri da 2018ko birpartzelazio-proiektuan jasotako testu posibilistagoa:

...Esta parcela se destina a la ejecución de una solución que permita el paso y comunicación, al menos peatonal, entre el área de Salberdin y la zona residencial situada al Norte, al otro lado de las vías del tren...

Ezin da ukatu ETSren proiektuan jaso den oinezkoentzako pasabideak asko hobetuko duela herriko iparraldeko eta hegoaldeko auzoen arteko konexioa eta oinezkoen mugikortasuna. **(Ikus 5 zenbakidun informazio-planoa)**

Erreparoa jar daitezke argudiatuz obra horrek, berez, etorkizuneko lurperatzeari uko egitea ekar dezakeela. Baina hori gehiago izango da jardueraren egokitasunari eta komenigarritasunari buruzko eztabaida politikoa, legezkotasunari buruzkoa baino.

Gobernu-taldeak gogoeta egin du ETSren proposamenarekin epe laburrean lortuko den emaitzari buruz eta lurperatzea egitearen ziurtasun ezari buruz, eta ondorioz pentsatu du obra hori egitea oso

Lo que va a proponer es vincular la ejecución de la parcela R3, no específicamente al soterramiento, sino de manera más general, a la ejecución de una solución que permita el paso y comunicación peatonal, entre el área de Salberdin y la zona residencial situada al Norte.

Han pasado muchos años desde la aprobación del plan general (12), y desde la del plan especial (9); también pasó una gran crisis económica, y es posible que la crisis sanitaria actual provoque otra.

En la actualidad, probablemente, no se habrían redactado de una forma tan terminante las condiciones para construir la parcela R3. Muestra de ello, la redacción más posibilista recogida en el proyecto de reparcelación de 2018:

...Esta parcela se destina a la ejecución de una solución que permita el paso y comunicación, al menos peatonal, entre el área de Salberdin y la zona residencial situada al Norte, al otro lado de las vías del tren...

Es innegable que el paso peatonal recogido en el proyecto de ETS, mejorará mucho la conexión y movilidad peatonal entre los barrios del norte y del sur del municipio. **(Ver plano informativo nº 5)**

Se podrán objetar reparos argumentando que ello podría suponer en la práctica renunciar al futuro soterramiento. Pero ello será más un debate político sobre la oportunidad y conveniencia de la actuación, que un debate sobre su legalidad.

El equipo de gobierno, tras reflexionar sobre el resultado que se obtendrá a corto plazo con la propuesta de ETS, y la falta de certezas sobre la ejecución del soterramiento, ha considerado que

positiboa dela interes publikoaren ikuspegitik. Orain ez bada aukera aprobetxatzen, oso zaila izango da geroago pasabidea egitea; eta ez dirudi pasabidea ez egiteak lurperatzearen aukerari bide emango dionik.

Esandako guztiagatik, eta ikusita finantzaketa-premiak R3 partzela eraikitzeo aukeraren beharra dakarrela, lurperatzeari itxaron gabe, pentsatzen da egokia eta bidezkoa dela R3 partzela eraikitzeo baldintzei buruzko ordenantzak aldatzea Plan Orokorrean eta Salberdineko Plan Berezia, egungo beharretara egokitzeko.

2.- Proposatutako aldaketa

Aldaketa honek ez du eraginik ez egiturazko antolamenduan, ez xehatuan. Dagoeneko antolamenduan jasota dagoen partzela bat eraikitzeo bete behar diren baldintzak bakarrik aldatuko dira.

Proposatutako aldaketa puntualak sartzea ondorengo udal hirigintza-antolamenduko planetan jasota dauden hirigintza-ordenantzetan:

Hiri Antolamenduaren Plan Orokorra (10.2 —OR Salberdin— areako hirigintza-fitxa partikularra). Hirigintza-erakigarritasunaren zati baten garapena trenbidearen lurperatzearekin lotzen duen ordenantza egokitu egingo da. Gainera, kendu egingo da eraikigarritasun hori trenbide-azpiegituraren titularrari esleitzen dion esaldia.

10.2 —OR Salberdin— area antolatzeko plan berezia (R3 partzelaren hirigintza-fitxa). Egokitu egingo da hirigintza-erakigarritasunaren zati bat trenbidearen lurperatzearekin lotzen duen ordenantza.

ejecutar esa obra es muy positivo desde el punto de vista del interés público. Si no se aprovecha la oportunidad ahora, difícilmente podrá hacerse el paso más tarde; y tampoco parece que no ejecutar el paso, vaya a abrir la puerta al soterramiento.

Por todo lo anterior, y en la medida de la necesidad de financiación hace precisa la posibilidad de construir la parcela R3 sin esperar al soterramiento, se ha considerado conveniente y oportuno modificar las ordenanzas del Plan General y del Plan Especial de Salberdin relativas a las condiciones para edificar la parcela R3, para adecuarlas a las necesidades actuales.

2.- Modificación propuesta

Esta modificación no tiene incidencia en la ordenación estructural ni en la pormenorizada. Únicamente afecta a las condiciones a cumplir para construir una parcela ya recogida en la ordenación.

Se propone introducir modificaciones puntuales en el texto de las ordenanzas urbanísticas recogidas en los siguientes planes de ordenación urbanística municipal:

Plan general de ordenación urbana. (Ficha urbanística particular del área 10-2 —OR Salberdin). Se adecuará la ordenanza que vincula el desarrollo de parte de la edificabilidad urbanística al soterramiento del ferrocarril. Igualmente, se suprimirá la frase que adjudica dicha edificabilidad al titular de la infraestructura ferroviaria.

Plan especial de ordenación del área 10-2 —OR Salberdin. (Ficha urbanística de la parcela R3). Se adecuará la ordenanza que vincula el desarrollo de parte de la

<p>Lurzoruari eta hirigintzari buruzko 2/2006 Legearen 99. artikularen arabera, plan orokorraren eta plan bereziaren barruan dauden hirigintzako eta eraikuntzako ordenantzen aldaketa da.</p> <p><u>3.- Plan orokorra eta plan berezia aldatzeko dokumentuen agiriak</u></p> <p>Proposamenaren xedea kontuan hartuta, aldatzeko ondorengo agiriak bakarrik izango ditu:</p> <p>A.- Aldaketaren egokitasunaren eta komenigarritasunaren justifikazio memoria.</p> <p>B.- Informazio-planoak.</p> <p>C.- Aldatuko diren hirigintza arauak (indarrean dauden testuak eta aldatzeko proposamenak).</p> <p>Ez da beharrezkoa ingurumen-ebaluazio estrategikoaren prozedura jarraitzea, dituen ezaugarriengatik (ez du aldatzen onartutako antolamendua) proposamenak ez duelako ondorio esanguratsurik ingurumeneari.</p> <p>Horrela dio duela gutxi onartu den 46/2020 Dekretuak (martxoaren 24koa, hirigintza-antolamenduko tresnak onartzeko prozedurak arautzen dituena), 6.2 artikuluan: ez dira ingurumen-ebaluazio estrategikoaren prozeduraren mende jarri behar ez xehetasun-azterlanak, ez eraikuntza- edo hirigintza-ordenantzak, ez arkitektura- edo hirigintza-ondarea babesteko katalogoak. Halakoak garrantzi txikikoak direlako hirigintza-antolamenduaren ikuspegitik.</p>	<p>edificabilidad urbanística al soterramiento del ferrocarril.</p> <p>De acuerdo con el artículo 99 de la Ley 2/2006, de Suelo y Urbanismo, se trata de una modificación de ordenanzas urbanísticas y de edificación contenidas en el plan general y en el plan especial.</p> <p><u>3.- Documentos para la modificación del plan general y del plan especial</u></p> <p>Teniendo en cuenta el objetivo de la propuesta, la modificación sólo tiene los siguientes documentos:</p> <p>A.- Memoria justificativa de la adecuación y conveniencia de la modificación.</p> <p>B.- Planos informativos.</p> <p>C.- Ordenanzas urbanística que se modifican (textos en vigor y propuestas de modificación)</p> <p>No es precisa la evaluación estratégica de impacto ambiental porque por sus características (no modifica la ordenación ya aprobada) la propuesta no tiene efectos significativos en el medio ambiente.</p> <p>Así se señala en el artículo 6.2 del recientemente aprobado Decreto 46/2020, de 24 de marzo, que regula los procedimientos para la aprobación de los instrumentos de ordenación urbanística: no están sujetos al procedimiento de evaluación ambiental estratégica los estudios de detalle, ni las ordenanzas de construcción y urbanísticas, ni los catálogos para la protección del patrimonio arquitectónico o urbanístico. Esas figuras son de pequeña importancia desde el punto de vista de la ordenación urbanística.</p>
--	--

Era berean, ez da beharrezkotzat jotzen genero-ikuspegiaren analisi espezifiko bat egitea, ez baita aldatzen antolamendua, dentsitatea, edota etxebizitzaren tipologia.

Tampoco se considera necesario un análisis específico de la perspectiva de género, puesto que no se modifica la ordenación, la densidad ni la tipología de las viviendas.