

H. DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA.

H.1. VERIFICACIÓN DEL IMPACTO EN FUNCIÓN DEL GENERO

Por Resolución 40/2012 de 21 de agosto el Consejo de Gobierno del Gobierno Vasco aprobó las Directrices previstas en la Disposición Final Octava de la Ley 4/2005, recogiendo las pautas que deben tenerse en cuenta para la consecución del objetivo de igualdad de mujeres y hombres, y la realización del impacto de género.

H.1.1. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO

a) *Denominación del documento:*

12ª Modificación Puntual del Plan Parcial del Sector 1 "Borinbizkarra" del Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz

b) Promotor:

El reseñado en el Punto A.2 de la presente modificación.

c) Otras normas relacionadas con este documento:

Desde el punto de vista de la Normativa estatal, hay que reseñar que la Ley 40/2015, de 1 de Octubre, en su Disposición Final Tercera viene a modificar la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, y, entre otras cuestiones, da nueva redacción al art. 26 de la meritada Ley, señalando en su epígrafe 3-f la necesidad de analizar y valorar los resultados que se puedan seguir de la aprobación de cada norma desde la perspectiva de la eliminación de desigualdades y de su contribución a la consecución de los objetivos de igualdad de oportunidades y de trato.

Sin perjuicio de que la citada Ley es de ámbito exclusivamente estatal, y, por tanto, no resultaría aplicable al proceso de tramitación de la disposición que nos ocupa, en todo caso, entrando en el análisis y valoración de los resultados que pueda producir la aprobación de la 12ª modificación del Plan Parcial desde el punto de vista del impacto de género, hay que concluir que el citado impacto es nulo, pues, dado el alcance y contenido de la Modificación, es irrelevante desde la óptica de la desigualdad entre hombres y mujeres y de los objetivos de igualdad de oportunidades y de trato.

d) Objetivos generales del documento:

Los objetivos son modificar en las Parcelas M-42 y EM-9, las Ordenanzas de Modificación en los siguientes aspectos:

- Alterar la ocupación en planta de la edificación y el perímetro de la misma.
- Facilitar el cumplimiento en suelo y en vuelo de la separación de 20m. al eje de vía.

H.1.2. EVALUACIÓN DEL IMPACTO DE GENERO

H.1.2.1. Movilidad y accesibilidad

En esta modificación no se actúa sobre la urbanización, es un solar en el cual, todo su entorno se encuentra urbanizado. Los recorridos rodados y peatonales existentes son generosamente anchos y seguros en las conexiones con el núcleo más urbano, con buena visibilidad y sin barreras urbanísticas. También la zona verde colindante cumple las condiciones de seguridad y accesibilidad.

Esta manzana se encuentra bien conectada con el resto de los barrios de Vitoria-Gasteiz y cuenta además con el servicio de Bus. La relación con la ciudad se establece para el tráfico rodado a través de varios viales, al igual que el peatonal o por bicicleta.

H.1.2.2. Seguridad

Se debe tener en cuenta la dimensión de la seguridad, y prestar especial atención a la iluminación de los recorridos utilizando una iluminación adecuada según la normativa vigente. que incremente la sensación de seguridad de todas las personas, especialmente las mujeres. Se crearán además entornos seguros que dispongan de perspectivas visuales diáfanos sin interrupciones urbanísticas que impidan el correcto deambular por las mismas. Y se tendrá en cuenta no crear puntos negros en la edificación para evitar situaciones de inseguridad desde la perspectiva del género, con la prohibición de soportales

H.1.2.3. Diseño del espacio urbano

En este caso no se incrementa el número de viviendas siendo ya la tipología de viviendas planteadas edificaciones residenciales colectivas un modelo urbanístico denso y compacto, rasgo típico de un urbanismo inclusivo.

H.1.2.4. Infraestructuras y equipamientos

En el entorno de la parcela y para favorecer la vida en la zona sin tener que desplazarse para todo se encuentran la mayoría de los servicios (salud, educación, cuidados de mayores y menores, etc.). Además, existen varias parcelas de equipamiento, algunas de ellas de grandes superficies aún sin edificar que serán destinadas al tipo de equipamiento que se consideren necesario.

La manzana se encuentra rodeada por tanto de un entorno cercano en el que no es necesario desplazarse para todo y a su vez se pueden compartir las tareas de la vida cotidiana en espacios comunes favoreciendo así la cohesión y las relaciones sociales.

H.1.2.5. Modelo de las viviendas

El Plan Parcial propone la mezcla de tipologías de vivienda, como son la vivienda colectiva, adosada en hilera y la unifamiliar, lo que ayuda a contemplar las diferentes necesidades y los distintos modelos de familias.

H.2. JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LA NECESIDAD DE ELABORAR UN ESTUDIO DE IMPACTO SOCIOLINGÜÍSTICO.

El artículo 7.7 de la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi establece que:

"En el procedimiento de aprobación de proyectos o planes que pudieran afectar a la situación sociolingüística de los municipios se evaluará su posible impacto respecto a la normalización del uso del euskera, y se propondrán las medidas derivadas de esa evaluación que se estimen pertinentes"

Este documento, por el calado de lo modificado, no va a alterar la situación socio lingüística del municipio, ni positiva ni negativamente.

H.3. AFECCIONES POR LAS SERVIDUMBRES AEROPORTUARIAS.

El sector 1 "Borinbizkarra" en su integridad se ve afectado por las siguientes servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Vitoria:

- *Servidumbres de aeródromo y radioeléctrica.*
- *Servidumbres de la operación de aeronaves.*

Según la normativa al respecto:

- *Las servidumbres de aeródromo tratan de asegurar que sus operaciones, básicamente las salidas y llegadas, se ejecuten en adecuadas condiciones de seguridad.*
- *El objeto de las servidumbres radioeléctricas es que las aeronaves reciban adecuadamente las emisiones radioeléctricas necesarias para la navegación aérea.*

- *Las servidumbres de operación de aeronaves tienen como finalidad el que las operaciones de las aeronaves que se basan en las radioayudas se efectúen de manera segura.*

En base a la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, previo a la Aprobación Inicial de la Modificación del P.P., deberá de solicitar al Ministerio de Fomento, antes de la aprobación inicial de este documento, informe preceptivo de la Dirección General de Seguridad Aérea.

El vigente PGOU de Vitoria-Gasteiz recoge los condicionantes derivados de estas servidumbres en el apartado 15 de los "condicionantes superpuestos III" que están en la sección 2º "Normativa para categoría del suelo no urbanizable" del capítulo 5 "Régimen del suelo no urbanizable" del Título IV "Clasificación y régimen del suelo" del Tomo II "Disposiciones generales y régimen del suelo" del PGOU.

La serie de planos "8.2. Condicionantes superpuestos. Servidumbres aeronáuticas y zonas de seguridad de las instalaciones militares" incorpora la delimitación de las servidumbres actuales y las del desarrollo previsible establecidas en el Real Decreto 377/2011, de 11 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Vitoria (BOE núm. 77, de 31/03/2011) y en la Orden del Ministerio de Fomento de 17 de julio de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Vitoria (BOE nº 188, de 7 de agosto de 2001).

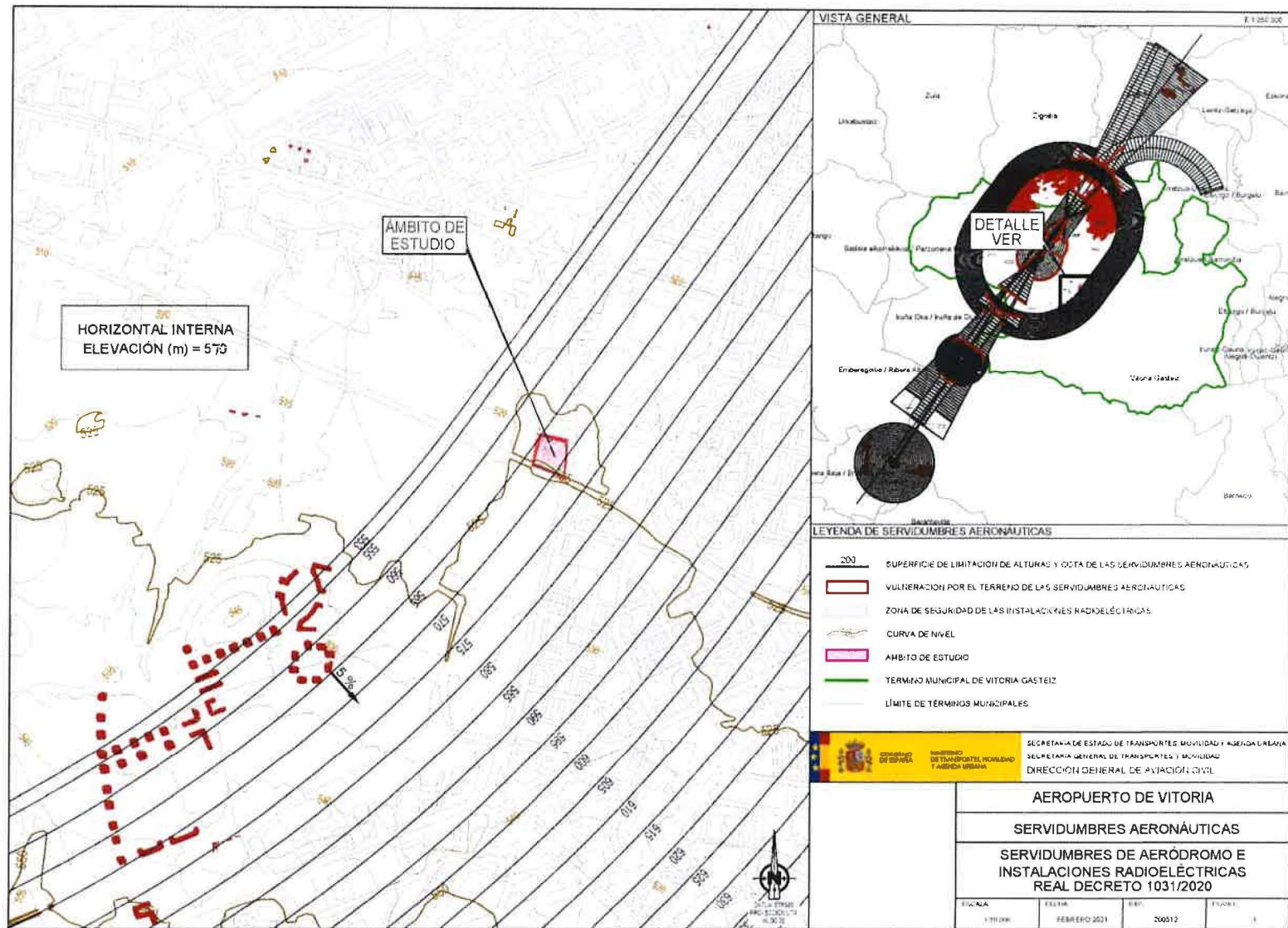
El ámbito afectado por esta Modificación del P.P. está representado en el plano 8.2.29.

Así tendrán carácter normativo y serán de aplicación obligatoria las siguientes condiciones, así como el plano 8.2.29 del Plan General de Ordenación Urbana que se reproducen a continuación:

1. *Las construcciones e instalaciones, así como cualquier otra actuación que se contemple en el ámbito de ordenación, incluidos todos sus elementos (como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos), así como cualquier otro añadido sobre tales construcciones, así como los medios mecánicos necesarios para su construcción (grúas, etc), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea, no pueden vulnerar las Servidumbre Aeronáuticas del Aeropuerto de Vitoria, que vienen representadas en el plano normativo de esta Modificación del P.P.*
2. *La ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores –incluidas las palas-, medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares)) o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad aérea (AESA), conforme a los artículos 31 y 33 del Decreto 369/2023 en su actual redacción.*
3. *Según el decreto 369/2023 de servidumbres aeronáuticas en su actual redacción, la superficie comprendida dentro de la proyección ortogonal sobre el terreno del área de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Vitoria queda sujeta a una servidumbre de limitación de actividades, en cuya virtud, la Agencia Estatal de Seguridad aérea (AESA) podrá prohibir, limitar o condicionar actividades que se ubiquen dentro de la misma y puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas. Dicha posibilidad se extenderá a los usos del suelo que faculten para la implantación o ejercicio de dichas actividades y abarcará entre otras:*
 - a. *Las actividades que supongan o lleven aparejada la construcción de obstáculos de tal índole que puedan producir turbulencias.*
 - b. *El uso de luces, incluidos proyectores o emisores láser que puedan crear peligros o inducir a confusión o error.*

- c. *Las actividades que impliquen el uso de superficies grandes y muy reflectantes que puedan dar lugar a deslumbramiento.*
 - d. *Las actuaciones que puedan estimular la actividad de la fauna en el entorno de la zona de movimientos del aeródromo.*
 - e. *Las actividades que den lugar a la implantación o funcionamiento de fuentes de radiación no visible o la presencia de objetos fijos o móviles que puedan interferir el funcionamiento de los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia aeronáuticas o afectarlos negativamente.*
 - f. *Las actividades que faciliten o lleven aparejada la implantación o funcionamiento de instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves.*
 - g. *El uso de medios de propulsión o sustentación aéreos para la realización de actividades deportivas, o de cualquier otra índole.*
4. *Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, conforme a lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 369/2023 de servidumbres aeronáuticas. Dado que las servidumbres aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos se evacue solo podrá generar algún derecho a indemnización cuando afecte a derechos ya patrimonializados.*
5. *Se definen en el Real Decreto 1031/2020, de 17 de noviembre, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Vitoria.*

La totalidad del ámbito de la modificación del Plan Parcial del Sector 1 "Borinbizkarra" se encuentra incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas correspondientes al Ayuntamiento de Vitoria. Las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Vitoria que afectan a dicho ámbito, determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea.



Arquitecto
JOSE ANTONIO BARROSO ASPE

H.4. AFECCIONES POR LAS SERVIDUMBRES FERROVIARIAS.

1. Las parcelas M-42 y EM-9 del Plan Parcial del Sector 1-Borinbizkarra, se encuentra en la zona de influencia de la línea RFIG y del futuro trazado de la línea de Alta Velocidad.

Por tanto, la 12ª Modificación del Plan Parcial del Sector 1 "Borinbizkarra" deberá incluir las limitaciones impuestas en el título II, capítulo III de la LSF que establecen a estos efectos para las líneas de ferrocarril que formen parte de la RFIG, una zona de dominio público, otra de protección y un límite de edificación.

- *La Zona de Dominio Público comprende los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias y una franja de terreno de 5 metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde las aristas exteriores de la explanación.*
- *La Zona de Protección consiste en una franja de terreno a ambos lados de la línea ferroviaria delimitada interiormente por la zona de dominio público y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a 20 metros de las aristas exteriores de la explanación.*
- *La Línea Límite de Edificación se sitúa a 50 metros de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la misma, aunque esta distancia fue reducida a 20 metros del eje de la vía en este sector y otros de Vitoria-Gasteiz, por Resolución del 15/12/2005 de la Secretaria de Estado de Infraestructuras y Planificación del Ministerio de Fomento.*

Las limitaciones al uso y aprovechamiento de los terrenos en cada una de estas zonas son las siguientes:

- *La zona de dominio público: Sólo podrán realizarse obras e instalaciones, previa autorización de ADIF, cuando sean necesarias para la prestación del servicio ferroviario o bien cuando la prestación de un servicio de interés general así lo requiera. Excepcionalmente y por causas debidamente justificadas, podrá autorizarse el cruce de la zona, tanto aéreo como subterráneo por obras e instalaciones de interés privado.*

En las zonas urbanas, y previa autorización del ADIF, se podrán realizar en esta zona, obras de urbanización que mejoren la integración del ferrocarril en aquellas zonas.

En ningún caso se autorizarán obras o instalaciones que puedan afectar a la seguridad de la circulación ferroviaria o impidan su adecuada explotación.

- *La zona de protección: En esta zona no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario, previa autorización de ADIF. Éste podrá utilizar o autorizar la utilización de esta zona por razones de interés general, cuando lo requiera el mejor servicio de la línea ferroviaria o por razones de seguridad del tráfico ferroviario (art. 16.2 de la LSF), siendo de resaltar el de integrar en zonas urbanas, el ferrocarril mediante obras de urbanización derivadas del planeamiento urbanístico.*
- *La línea límite de edificación: Queda prohibido cualquier tipo de obra de edificación, reconstrucción o de ampliación, a excepción de las imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las que existieran a la entrada en vigor de la LSF. Queda también prohibido el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la línea límite de edificación (Art. 15.1 LSF), sin perjuicio de la posible existencia de cruces a distinto nivel con líneas eléctricas en las condiciones establecidas en el artículo 30.2 c) del RSF.*

Se podrán realizar, previa autorización del ADIF, obras de conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes dentro de la línea límite de edificación. No podrá cambiarse el uso y destino de las edificaciones preexistentes.

Se adjunta **plano 9**. Otros condicionantes de la edificación. Servidumbres Ferroviarias y Protección Acústica.

En este plano se han grafiado las distintas zonas de afección.

2. Ruidos

En el plano 9 citado, se recogen las recomendaciones del Plan Parcial para la insonorización a ruido aéreo de las fachadas que han tenido en cuenta la situación del trazado del ferrocarril.

No obstante según la Ley 37/2003 de 17 de noviembre, de Ruido, ligado a las infraestructuras ferroviarias hay una franja afectada por una servidumbre acústica y según lo dispuesto en el Real Decreto 1367/2007 de 19 de Octubre, se entiende que con carácter previo a la obtención de las correspondientes licencias edificatorias, los proyectos constructivos de las edificaciones colindantes con el Sistema General Ferroviaria deberán incluir las soluciones adoptadas para que los niveles de ruido y vibraciones estén dentro de los niveles admisibles por la normativa sectorial vigente.

En el Estudio de Impacto Acústico asociado a la Modificación Puntual se ha incluido el ruido y vibraciones producido por el sistema ferroviario.

En el punto 7 – Conclusiones, se indica que según los planos de niveles sonoros de la situación urbanística actual y futura (20 años) se superan los objetivos de Calidad Acústica según el Decreto 213/2012 de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Además, se dice textualmente:

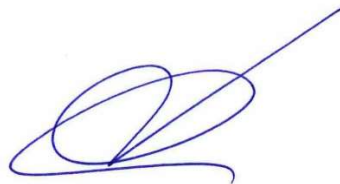
“Por otro lado, en el artículo 42 del decreto citado, se establece que, en aquellos futuros desarrollos urbanísticos, en los que se prevea construcción de edificaciones a menos de 75 metros de un eje ferroviario, el Estudio de Impacto Acústico incluirá la evaluación de los niveles de vibración para la verificación del cumplimiento de los objetivos de calidad de aplicación y para el establecimiento de medidas correctoras en el caso de que sean necesarias. Tras la medición de los valores de vibraciones que actualmente hay en la parcela de estudio, los niveles están por debajo de los objetivos que se han utilizado como referencia”.

Por tanto, no es necesaria ninguna medida correctora.

La ampliación de una tercera vía para alta velocidad en el lado opuesto a la parcela no se considera que añada un mayor impacto de ruido y vibraciones a las estudiadas para un futuro próximo de 20 años.

Vitoria-Gasteiz, a 12 de Septiembre de 2023

El Arquitecto:



José Antonio Barroso Aspe