



INFORME DE IMPACTO EN FUNCIÓN DEL GÉNERO PARA
EL PLAN PARCIAL DEL SECTOR RESIDENCIAL RIPA DE
SOPELA, BIZKAIA

JULIO 2022

1.- INTRODUCCIÓN

1.1.- Antecedentes.

Las mercantiles Biurban S.L. y Acev Integral Gestión S.L. promueven el desarrollo urbanístico que definirá entre otros aspectos la ordenación pormenorizada del suelo apto para urbanizar denominado “Sector Ripa” dentro del Área de Reparto 3 de las Normas Subsidiarias de Sopela. Encarga para ello la redacción de un Plan Parcial -el cual modifica algunas de las condiciones generales establecidas en las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Sopela-, y que al tratarse de un documento con alcance normativo deberá complementarse con diversos documentos previamente a su aprobación, entre los que se encuentra el Informe de Evaluación previa del Impacto en función del Género.

1.2.- Justificación.

La redacción del presente informe se fundamenta en el artículo 19.1 de la Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres según el cual *“Antes de acometer la elaboración de una norma o acto administrativo, el órgano administrativo que lo promueva ha de evaluar el impacto potencial de la propuesta en la situación de las mujeres y en los hombres como colectivo. Para ello, ha de analizar si la actividad proyectada en la norma o acto administrativo puede tener repercusiones positivas o adversas en el objetivo global de eliminar las desigualdades entre mujeres y hombres y promover su igualdad”*.

1.3.- Marco normativo

A modo introductorio, se hace un esbozo del marco normativo en relación a la integración de la Perspectiva de Género en la planificación urbana, extractando el contenido más destacable de los siguientes documentos:

- Ley 4/2005 para la Igualdad de Mujeres y Hombres.
- VII Plan para la Igualdad de Mujeres y Hombres.
- Directrices de Ordenación Territorial (DOT).

1.3.1.- Ley 4/2005 para la Igualdad de Mujeres y Hombres

A efectos de la Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres, se entiende por integración de la perspectiva de género *“la consideración sistemática de las diferentes situaciones, condiciones, aspiraciones y necesidades de mujeres y hombres, incorporando objetivos y actuaciones específicas dirigidas a eliminar las desigualdades y promover la igualdad en todas las políticas y acciones, a todos los niveles y en todas sus fases de planificación, ejecución y evaluación”*. Más concretamente, el artículo 46.1 de dicha ley establece que *“los poderes públicos vascos arbitrarán los medios necesarios para garantizar*

que sus políticas y programas en materia de medio ambiente, vivienda, urbanismo y transporte integren la perspectiva de género, considerando, entre otras, cuestiones relativas a:

- La seguridad de las personas*
- Facilitar la realización del trabajo doméstico y de cuidado de las personas y la conciliación de la vida personal, familiar y laboral,*
- Fomentar una mayor participación de las mujeres en el diseño y ejecución de las citadas políticas y programas”.*

1.3.2.- VII Plan para la Igualdad de Mujeres y Hombres

Los planes para igualdad que elabora periódicamente el Gobierno Vasco pueden considerarse las hojas de ruta de las instituciones vascas en materia de igualdad de mujeres y hombres. Debe destacarse que entre sus contenidos siempre pueden encontrarse objetivos relacionados con la inclusión de la perspectiva de género en el urbanismo.

Por ejemplo, el VII Plan de Igualdad aprobado en Consejo de Gobierno el 19 de junio de 2018, dentro de su 5º programa *“La economía feminista de los cuidados”*, recoge como objetivo estratégico el de *“Apoyar una nueva organización social de los cuidados que redistribuya su provisión”*, el cual se concreta en el objetivo operativo 5.3.10:

“Identificar y aplicar criterios de planificación urbanística y de diseño de vivienda, espacios públicos y transporte sostenibles, que faciliten la conciliación corresponsable y la autonomía de las personas”.

Anteriormente, el VI Plan para la Igualdad de Mujeres y Hombres aprobado en Consejo de Gobierno el 30 de diciembre de 2013, y en relación a la inclusión de la perspectiva de género en el urbanismo, recoge como objetivo estratégico *“Modificar la planificación urbanística y el diseño de vivienda, espacios públicos y transporte para facilitar la conciliación corresponsable”*, el cual se concreta en dos objetivos operativos:

- “Disminuir el tiempo dedicado por la población a la realización de trayectos para realizar las actividades de la vida cotidiana.*
- Identificar y aplicar criterios de planificación urbanística y de diseño de vivienda, espacios públicos y transporte destinados a facilitar la conciliación corresponsable y la autonomía de las personas”.*

1.3.3.- Directrices de Ordenación Territorial (DOT)

El marco más específicamente relacionado con la planificación urbana se establece a partir del documento de revisión de las DOT aprobado inicialmente el 20 de febrero de 2018, el cual reconoce que, aun siendo una cuestión sin naturaleza territorial, la perspectiva de

género debe tener relevancia en el diseño y gestión de las políticas públicas, y debe ser tenida en cuenta en la ordenación del territorio. Se definen para ello cuatro áreas temáticas de acción prioritarias: la ordenación del territorio y el urbanismo, la movilidad sostenible, el medio rural y la gobernanza.

Según las DOT, las desigualdades más significativas son:

En la ordenación del territorio y el medio urbano

- *La existencia y acceso a equipamientos de cuidado de personas dependientes;*
- *La consideración de los distintos patrones de uso de los espacios urbanos y de las edificaciones como resultado de los roles diferentes de género que asumen las personas;*
- *Las mayores dificultades de acceso a la vivienda por parte de mujeres no emparejadas y en particular por grupos vulnerables como las cabezas de familia monomarentales y las víctimas de violencia de género;*
- *La mayor percepción de inseguridad en el espacio público y las dotaciones urbanas por parte de las mujeres.*

En movilidad sostenible

- *Los patrones de movilidad de las personas difieren en función de sus roles de género que estadísticamente son asumidos por hombres y mujeres de tal manera que las mujeres son las principales usuarias del transporte público, hacen viajes por más motivos, encadenan más viajes y tienen menor acceso al vehículo privado;*
- *Los viajes relacionados con el cuidado de otras personas y el mantenimiento del hogar no son adecuadamente contabilizados por las estadísticas.*

En medio rural

- *Diferencias de género en el acceso al transporte y a los servicios, equipamientos y lugares de empleo;*
- *Diferencias de género en las necesidades de uso de equipamientos y servicios, en particular de cuidado, en relación a la capilaridad de la red de servicios y equipamientos;*
- *Diferencias de género en la actividad agraria incluyendo la titularidad de las explotaciones.*

En gobernanza:

- *Menor presencia de mujeres en los procesos de participación ciudadana y en los equipos técnicos;*
- *Debilidades en la integración del conocimiento experto de género en los distintos estadios de diseño, ejecución y seguimiento de las políticas, planes y actuaciones.*

Ante este diagnóstico, las DOT fijan los siguientes objetivos en relación a la igualdad entre mujeres y hombres:

- *Promover una planificación que integre la perspectiva de género tanto en la actuación territorial como en la urbanística, y que se pueda consolidar en el tiempo.*
- *Contribuir a través de la introducción de la perspectiva de género a las bases del modelo territorial que se propone alcanzar, en particular, para construir un territorio sostenible, inclusivo, inteligente y participativo.*
- *Promover un territorio que, en sus diferentes escalas dé respuesta a las necesidades de cuidado; mediante la incorporación del ejercicio de un «urbanismo del cuidado» tanto en la planificación territorial como en la urbanística.*
- *Contribuir a alcanzar el objetivo de la igualdad y a generar territorios y ciudades que contribuyan a mejorar la calidad de vida de toda la ciudadanía más allá de cualquier eje de diferencia (sexo, edad, nivel socio-económico, etnia, raza, etc.).*

Las DOT finalmente aprobadas (DECRETO 128/2019, de 30 de julio) establecen en su artículo 30 las directrices específicas en materia de perspectiva de género:

- 1) Fomentar el carácter policéntrico del territorio, en el que se considera fundamental recuperar el protagonismo de las ciudades medias como centros aglutinadores y prestadores de servicios*
- 2) Planificar el territorio localizando los diferentes usos, y en particular aquellos necesarios para la vida cotidiana, a distancias que reduzcan la necesidad de realizar desplazamientos rodados o acorten sus tiempos en la medida de lo posible.*
- 3) Promover una ciudad compleja y de proximidad, basada en barrios bien equipados y seguros, bien conectados a través de transporte público con otras partes de la ciudad y del territorio.*
- 4) Potenciar los espacios públicos dinámicos y seguros, que sostengan y fomenten la función social de los mismos, así como su utilización por la ciudadanía.*

5) Tener en cuenta, en la planificación y diseño de los espacios públicos, las necesidades de las mujeres, las personas mayores (con atención a las necesidades diferenciales de ambos sexos), y los niños y niñas.

6) Promover un modelo urbano con suficiente densidad que permita la necesaria mezcla de usos y acceso a pie a los distintos equipamientos necesarios para la vida cotidiana, así como la eficacia del transporte público, reduciendo así la dependencia de la movilidad en vehículo privado

7) Introducir la perspectiva de género en la planificación y gestión del transporte, de manera que en estas actividades se tengan en cuenta las pautas de movilidad, el modo de viajar, y las restricciones temporales y horarias de los desplazamientos de las mujeres y tener en cuenta sus necesidades de accesibilidad y la seguridad.

8) Promover la movilidad del cuidado asegurando que los viajes vinculados al cuidado de otras personas y el mantenimiento del hogar se pueden llevar a cabo en el menor tiempo posible, en las franjas horarias requeridas y con coste asumible, permitiendo a las personas compatibilizar el empleo remunerado con las responsabilidades de cuidado.

9) Garantizar la seguridad en el espacio público, abordando en los procesos de planeamiento, en el marco de procesos de participación, la identificación de puntos percibidos como peligrosos o inseguros por los distintos grupos sociales.

10) Desarrollar procesos de participación ciudadana con perspectiva de género dirigidos a potenciar la participación de las mujeres.

Al margen de este artículo 30, las DOT recogen numerosos contenidos en los que puede detectarse que la Perspectiva de Género es un aspecto transversal que se integra en varios artículos que afectan, entre otros aspectos, al modelo urbano, a la accesibilidad universal o a la movilidad sostenible.

1.3.4.- Marco normativo exhaustivo

Más adelante se detalla la normativa en materia de igualdad aplicable en el ámbito del Plan Parcial. Se recoge aquí a modo indicativo la relación de normas en la que pueden encontrarse mandatos para promover la igualdad de mujeres y hombres, y aplicables al ámbito del Plan Parcial:

- En normas y otros instrumentos jurídicos con contenidos específicos para el ámbito del Plan Parcial.
- En normas y otros instrumentos jurídicos de tipo general en materia de igualdad.

1.3.4.1.- Normas y otros instrumentos jurídicos con contenidos específicos para el ámbito del Plan Parcial

- DECRETO 128/2019, de 30 de julio, por el que se aprueban definitivamente las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Sirven también como referencia los siguientes, de ámbito autonómico:

- Informe “Perspectiva de Género en las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV. Propuestas de acción”.
- Modelo Básico de Ordenanzas Municipales de Urbanización, elaborado en virtud de la Disposición Final Segunda de la Ley 2/2006.
- DECRETO 68/2000, de 11 de abril, por el que se aprueban las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación.
- DECRETO 256/2000, de 5 de diciembre, por el que se regula la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y se adapta al modelo comunitario uniforme.

Así como otros de ámbito estatal, relacionados con la accesibilidad del espacio público:

- Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.
- Orden PRE/446/2008, de 20 de febrero, por la que se determinan las especificaciones y características técnicas de las condiciones y criterios de accesibilidad y no discriminación establecidos en el Real Decreto 366/2007, de 16 de marzo.
- REAL DECRETO 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.
- Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones.
- Instrumento de Ratificación de la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad, hecho en Nueva York el 13 de diciembre de 2006.

1.3.4.2.- Normas y otros instrumentos jurídicos de tipo general en materia de igualdad, aplicables al ámbito del Plan Parcial

- Resolución 40/2012 de 21 de agosto, por la que se aprueban las Directrices sobre la realización de la evaluación previa de impacto en función del género y la incorporación de medidas para eliminar desigualdades y promover la igualdad de mujeres y hombres.

- Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres.

De ámbito estatal:

- Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.

2.- DATOS GENERALES

2.1.- Contenidos sometidos a informe

DOCUMENTO	PLAN PARCIAL Sector Residencial Ripa Área de Reparto 3 de las NNSS de Sopela	INFORME DE IMPACTO DE GÉNERO Informe de Impacto en función del género
OBJETO	Ordenación pormenorizada del Sector Ripa de Sopela	Evaluación previa del Impacto en Función del Género
FASE	Aprobación Inicial	-----
ENTIDADES PRMOTORAS	Biurban S.L. Acev Integral gestión S.L.	EHKI estudio de arquitectura S.L.P.

Se somete a informe el Documento redactado para su aprobación y proporcionado por la entidad redactora.

Se han contrastado los contenidos con otros relacionados, especialmente:

- Normas Subsidiarias de Sopela

- Mapa de Ruido 2014

3.- OBJETIVOS DEL PLAN PARCIAL

3.1.- Objetivos generales del Plan Parcial

Según recoge el propio texto del Plan Parcial, el documento tiene por objeto y finalidad ordenar el Sector residencial Ripa del suelo apto para urbanizar del Área de Reparto 3 de las Normas Subsidiarias de Sopela, desarrollando la ordenación pormenorizada del ámbito delimitado por las mismas.

El objetivo prioritario del Plan Parcial consiste en ordenar el ámbito y regular la edificabilidad urbanística prevista en las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Sopela para el Ámbito del Sector Ripa, tomando como elementos de referencia inmediata los criterios de ordenación general esbozados en las propias Normas Subsidiarias de Planeamiento de Sopela, completando con aquellos otros derivados del análisis pormenorizado realizado en el presente documento. Se proponen algunas modificaciones respecto a los parámetros fijados en la ficha de las Normas Subsidiarias de Sopela, atendiendo a cuestiones tales como la tipología edificatoria, sección viaria del vial definido en la documentación gráfica de las Normas etc.

3.2.- Objetivos concretos del Plan Parcial

Se trata de un documento técnico centrado en resolver y justificar los numerosos condicionantes a los que debe someterse. No obstante, pueden extraerse de la propia memoria algunos contenidos que podrían considerarse como objetivos concretos del Plan Parcial:

- Establecer las posibles rasantes de planta baja de cada uno de los edificios propuestos dentro de las parcelas resultantes de la nueva ordenación
- Concretar la ubicación de la edificabilidad máxima definida en las NNSS, el número máximo de plantas a edificar sobre rasante, la altura máxima de coronación y la ocupación máxima de los futuros edificios estableciendo las alineaciones máximas de cada solar
- Ordenar los volúmenes edificatorios
- Ordenar los accesos, ocupación y otros aspectos importantes de las plantas bajo rasante
- Señalar los usos y dominios dentro del sector
- El cumplimiento de los estándares urbanísticos determinando las cesiones materializadas una vez realizada la reordenación y pormenorización del sector
- La regulación de determinados aspectos y características que competen a la urbanización del entorno.

4.- IMPACTO DE LOS CONTENIDOS DEL PLAN PARCIAL

4.1.- Red viaria y estructura urbana

Los viales previstos dan servicio tanto a los nuevos solares edificables creados mediante la ordenación propuesta como a las parcelas que albergan a las edificaciones existentes que se

consolidan. Una vez ejecutada la urbanización, el área quedará totalmente consolidada integrando el ámbito del sector a la trama urbana del municipio

La vialidad prevista se distingue según las características que se proponen para cada uno de ellos, de cara a obtener una adecuada estructuración y jerarquización viaria.

La superficie total destinada a vialidad es de 12.332,45 m² lo que supone un 25,28 % sobre la totalidad de la superficie del ámbito del sector. Dentro de esta vialidad, se distinguen 2 tipos de viales dependiendo el uso y la prioridad que se otorga al peatón:

a) Vialidad rodada: será la destinada al uso ordenado y jerarquizado de la plataforma viaria, existiendo una zona claramente delimitada para el uso de los peatones, a modo de acera; y otra zona destinada a la circulación y el aparcamiento de vehículos (viales 1, 2, 3 y 4). Esta zona viaria ocupa una superficie de 10.490,15 m².

b) Vialidad mixta rodada - peatonal: será la destinada tanto al tránsito de vehículos como de personas con una clara preferencia de los peatones. Se conformará como una zona con límite de 20km/h dentro del sector (vial 5). Esta zona viaria ocupa una superficie de 1.842,30 m².

Las plazas de aparcamiento de titularidad pública se adosan a los viales 1, 2 y 5.

En correspondencia con esta jerarquización y funcionalidad, se proponen unas secciones viarias diferenciadas, en función de la segregación de uso vehículo-peatón, anchuras, direcciones, intensidad de uso prevista, etc. Además, deben tenerse en cuenta las preexistencias y el espacio urbano colindante en que se sitúan y sirven los viales. De esta manera, se propone la siguiente ordenación viaria:

a) El trazado del Vial 1 viene condicionado además de por el planeamiento vigente, por el trazado del vial ejecutado con el desarrollo del sector Zaldu, denominado en la actualidad como c/ Artadi, ya que debe conectarse con él. Se propone por tanto un vial de idéntico trazado al existente, planteándolo de un uso segregado vehículo - peatón, de doble dirección y dotándolo de acera y plazas de aparcamiento en uno de sus lados.

b) El trazado del Vial 2 viene parcialmente condicionado una vez más por el planeamiento vigente y los sectores colindantes ya desarrollados. Debido a que el planeamiento vigente prevé la ejecución de la mitad del vial con el desarrollo del Sector Zaldu, cuando éste último se desarrolló, se realizó una ocupación anticipada de parte de los terrenos afectados por el ámbito del sector objeto del presente Plan Parcial para poder así ejecutar el trazado de la plataforma rodada por completo. Así pues, el presente documento prevé adosar una franja de parcelas de aparcamiento de titularidad pública y una acera a la plataforma viaria existente.

c) El trazado del Vial 3 se corresponde con el de la c/ Ripa. Este vial tiene una única dirección en su zona más cercana a la c/ Loroño y pasa a ser de doble dirección una vez que se supera la intersección con la c/ Artaza. Además de la plataforma rodada, está formada por una fila de aparcamientos en hilera y una acera en su margen sur. El presente Plan Parcial pretende dotar a este vial de una acera en su margen norte. Para ello y por tratarse de la zona donde se concentra el mayor número de edificaciones residenciales existentes dentro del sector, se han propuesto dos actuaciones. Para el primer tramo del vial que discurre desde la c/ Sipiri a la c/ Artaza, se propone demoler un edificio residencial existente que de mantenerlo, impediría la creación de la acera. Para el tramo que transcurre desde la c/ Artaza a la zona más alta de la c/

Sipiri, por tratarse de un tramo de calle dotado de doble dirección, se propone que pase a ser de una única dirección para poder así construir una acera de ancho suficiente sobre la superficie que actualmente ocupa uno de los carriles. De este modo, se consigue que las viviendas existentes no se vean afectadas y en los casos de verse afectadas, se consigue limitar estas afecciones al mínimo.

d) El trazado del Vial 4 atraviesa el sector en dirección norte – sur y a pesar de no poder enfrentarlo por completo con la c/ Artaza debido a la ubicación de las edificaciones preexistentes, se crea con objeto de dar cierta continuidad a la trama urbana y conectar el Vial 1 con la c/ Ripa (Vial 3). Se propone un vial de un uso segregado vehículo - peatón, de dirección única con un carril de 3,50m de ancho, dotándolo de aceras de 2,00m de ancho a ambos lados.

e) El trazado del Vial 5 atraviesa parcialmente el sector en dirección este – oeste - sur conectando el Vial 2 (c/ Artadi) con el Vial 3 (c/ Ripa). Se trata de un vial de distribución interior de la urbanización, con un carácter más secundario, por lo que se propone que tenga un carácter más residencial o doméstico. Se prevé una única plataforma con un vial de uso compartido vehículo-peatón, de dirección única con un carril de 3,00m de ancho, dotándolo de aceras de 2,50m de ancho a ambos lados y plazas de aparcamiento de 2,00m de ancho en uno de sus márgenes.

4.2.- Edificación

4.2.1.- Incremento de densidad

Se destacan algunos parámetros que propone el Plan Parcial del Sector Ripa, comparándolos con lo dispuesto en la ficha urbanística de las NNSS:

PARÁMETRO	NORMAS SUBSIDIARIAS	PLAN PARCIAL DE RIPA
Nuevas viviendas a edificar	170	200
Viviendas de protección	136	142
Número total de viviendas	180	213
Densidad aproximada	36,9 viv/Ha	43,66 viv/Ha

Se considera que el incremento de la densidad, cuando se produce en las cifras que se dan en este caso, tiene un impacto positivo: una mayor densidad hace más probables las interacciones sociales en el entorno residencial, y se alinea positivamente con los objetivos de sostenibilidad.

Además, con la aplicación de nuevos parámetros, la modificación provoca que se aumente la edificabilidad residencial destinada a viviendas protegidas (13.265m² frente a 12.240m²) y con ello el número aproximado de viviendas con algún tipo de protección (104 VPO y 38 VPT, con un total de 142 viviendas), lo que facilita el acceso a la vivienda a los grupos de población con rentas más bajas.

4.2.2.- Zonificación

Se ha planteado la creación de 14 nuevas zonas edificables en el lado este del ámbito del Sector dando así continuidad a la trama urbana que actualmente finaliza con las edificaciones de las calles Ripa y Sipiri y con el Sector Zaldu, teniendo este último un carácter más residencial y no tanto de centro urbano. De este modo, se dota al nuevo desarrollo de un carácter de ensanche del centro urbano actual.

Cada una de estas nuevas zonas edificables albergará una edificación residencial para vivienda colectiva en tipología de bloque aislado. Estas nuevas edificaciones se dispondrán de forma longitudinal y paralelamente a la nueva vialidad proyectada.

Se considera que disponer los edificios de vivienda en el lado más cercano al centro de la población tiene un impacto positivo, puesto que se facilitan los modos de movilidad activos y se reduce la probabilidad de segregación respecto del entorno existente (físico, social...).

Además, el 75% de la nueva edificabilidad está prevista para la construcción de viviendas con algún tipo de protección (VPO o VPT). Se considera que disponer los edificios de vivienda protegida en el lado más cercano al centro de la población tiene un impacto positivo, puesto que se facilitan los modos de movilidad activos y se reduce la probabilidad de segregación respecto del entorno existente (físico, social...).

En la zona más cercana al núcleo urbano de Sopela (al sur del ámbito del sector) se ha creado una plaza rodeada de edificaciones residenciales tanto de vivienda libre como de protección que albergan espacios destinados a usos compatibles (comerciales por ejemplo) en sus plantas bajas. Además de en torno a esta plaza, se plantean usos compatibles en las plantas bajas de otras 2 edificaciones dispuestas junto a la calle Ripa, por ser estas las más cercanas a la zona comercial existente. Se plantea una edificabilidad total de 1.750,00m² destinada a usos compatibles.

Se considera que la medida refuerza otra señalada previamente según la cual la disposición de los bloques facilita los desplazamientos activos y se reduce la probabilidad de segregación respecto del tejido social existente.

Las plantas bajas de cada una de las edificaciones previstas tienen una rasante diferente que se adapta tanto a la vialidad como a la orografía del sector. Las rasantes descienden en dirección sur – norte conforme desciende el terreno natural.

Al adaptarse a la pendiente del terreno, la longitud de las rampas y otros recorridos que pueden suponer puntos de riesgo por no disponer de una vía de escape fácil es menor, lo que favorece la visibilidad de los recorridos de las mismas, evitando puntos negros. Además esta medida supone que el recorrido peatonal que discurre a través de la zona verde diseñada y que atraviesa el sector de este a oeste es más amable en referencia a la edificación, haciendo más visible el vial evitando de esta manera el riesgo para ser un punto negro.

Se cumple con lo que establece la Ley 2/2006 de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo y en el Decreto 123/2012, de 3 de julio, de estándares urbanísticos para la previsión de plazas de aparcamiento de titularidad privada (0,35 plazas por cada 25m² de superficie de techo sobre rasante destinada a usos distintos de los de las dotaciones públicas) y de plazas de aparcamiento de titularidad pública (0,15 plazas por cada 25m² de superficie de techo sobre rasante destinada a usos distintos de los de las dotaciones públicas).

Así, se prevé un mínimo de 288 plazas de titularidad privada en las plantas bajo rasante de las nuevas zonas residenciales y un mínimo de 131 plazas de titularidad pública adosadas a las aceras de los viales 1, 2 y 5.

La localización propuesta para las zonas de aparcamiento (generalmente puntos negros) se realiza en zonas muy pobladas y rodeadas de edificación haciendo que la medida adoptada minimice el posible riesgo.

4.3.- Dotaciones

4.3.1.- Sistema Local de Espacios Libres

Se disponen dentro del ámbito del sector distintas zonas de espacios libres con usos de jardines, áreas de juego - recreo, plazas etcétera que se distribuyen a lo largo de todo el sector.

En el límite oeste se concentra un gran parque con paseos peatonales y una zona de recreo dotada de juegos infantiles que da continuidad al espacio libre previsto en la U.E.5.1 que actualmente se encuentra en desarrollo.

Al este del sector se ha planteado una plaza que queda rodeada por una serie de edificaciones algunas de las cuales albergan los usos complementarios en sus plantas bajas.

La plaza y el parque quedan conectados por una zona verde que atraviesa todo el sector en dirección este-oeste, dotada de un paseo peatonal que a su vez dota de accesos cumpliendo los estándares de la accesibilidad universal, a las distintas edificaciones que se apoyan sobre el Vial 1. ,

La superficie total destinada a espacios libres tanto ajardinados como pavimentados (plaza) es de 14.715,60m², lo que supone un 30,17 % sobre la totalidad de la superficie del ámbito del sector. Además, serán superficies destinadas a espacios libres el 100% del Sistema General EL-4.

4.3.2.- Sistema Locales de Equipamientos Privados

Tal como establece el Decreto 123/2012 de estándares urbanísticos, en todo sector de suelo urbanizable de uso predominantemente residencial, debe preverse para equipamientos privados de la red de sistemas locales 1m² de superficie de techo por cada 25m² de superficie de techo sobre rasante.

Se dispone dentro del ámbito del sector un solar de este tipo en la intersección entre la c/ Ripa (Vial 3) y el Vial 5.

La superficie total de esta parcela es de 1.592,10 m², lo que supone un 3,26 % sobre la totalidad de la superficie del ámbito del sector.

5.- COMPARATIVA CON EL PLANEAMIENTO APROBADO.

- Se ha modificado la tipología de parte de la edificación previstas en las NNSS, pasando de una tipología de vivienda unifamiliar en hilera con mayor ocupación y menor altura a otra de vivienda colectiva con menos ocupación de suelo y mayor altura, con lo cual se ha posibilitado una concentración del suelo ocupado por la edificación y, por lo tanto, se ha aumentado considerablemente la superficie de espacios libres o sin edificación.
- Se ha aumentado el número de nuevas viviendas previstas, sin aumentar la edificabilidad máxima del sector, posibilitando una mayor oferta de tipos de vivienda.
- Se ha aumentado la edificabilidad destinada a Viviendas de Protección (tanto Oficial como Tasada), pasando a destinar a este tipo de vivienda el 75% de la edificabilidad residencial total.
- Se ha optimizado la superficie de suelo destinada a viales, creándose los necesarios para responder a los flujos de tráfico existentes y futuros. Así mismo se han conseguido viales peatonales adaptados
- En cuanto a las zonas verdes y espacios libres, se ha aumentado considerablemente la superficie destinada a estas zonas, con la intención de completar una trama de espacios libres junto con las diversas zonas verdes y plazas discontinuas existentes fuera del ámbito del Sector Ripa.

6.- CONCLUSIONES

Tal y como se recoge en el apartado anterior, el Plan Parcial ha contemplado la transversalidad adaptando el diseño de su propuesta arquitectónica en cuanto al impacto en función del género.

Así, cabe destacar la mejora que se pretende llevar en dicho lugar, dotándolo de una ordenación de la edificación de acuerdo a la necesidad actuales, vialidad peatonal ordenada, aumentando así el tráfico de personas debido a la incorporación de vivienda colectiva.

Respecto a la edificación, y su conexión visual con el itinerario peatonal interior que transcurre a través de los espacios libres, cabe destacar el hecho de que su diseño tendrá muy en cuenta la perspectiva de género por cuanto se evitará cualquier forma que pueda generar zonas de sombras innecesarias.

Por tanto, se dota al ámbito de la sensación de seguridad. Así mismo, se prevé dotar a la zona de la iluminación adecuada, lo cual redundará en un mayor beneficio para todas las ciudadanas y ciudadanos del municipio.

Consecuentemente, el Plan Parcial tiene un IMPACTO POSITIVO en función del género por cuanto se ha diseñado teniendo en cuenta la seguridad de los usuarios y de accesibilidad a través del diseño urbanístico propuesto.

Sopela, a 27 de julio de 2022

Los arquitectos



Oier Agirregoikoa Lopez

Colegiado nº 4431
Delegación de Bizkaia



Aroa Ruiz Poza

Colegiada nº 4432
Delegación de Bizkaia