Ayuntamiento
de Vitoria-Gasteiz
Vitoria-Gasteizko
Udala

MODIFICACIÓN PORMENORIZADA DEL PGOU DE VITORIA-GASTEIZ PARA POSIBILITAR ACTIVIDADES LOGÍSTICAS, CENTROS DE DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS, EN RED VIARIA, ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES

MEMORIA

NOVIEMBRE 2022

Ayuntamiento
de Vitoria-Gasteiz
Vitoria-Gasteizko
Udala

INDICE

A. MEMORIA

A.1.OBJETO DEL DOCUMENTO.

A.2.INICIATIVA Y REDACCIÓN DEL DOCUMENTO.

A.3.CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD.

A.4.CARÁCTER DE LA MODIFICACIÓN

A.5.TRAMITACIÓN SEGUIDA POR EL DOCUMENTO.

A.6.MARCO LEGAL

A.6.1. Normativa urbanística de aplicación

A.6.2. Normativa territorial y sectorial de aplicación

A.6.2.1. Servidumbres acústicas y objetivos de calidad acústica

A.6.2.2. Vulnerabilidad a la contaminación de acuíferos

A.6.2.3. Servidumbres aeronáuticas

A.6.2.4. Afecciones a las redes de Telecomunicaciones

A.6.2.5. Sostenibilidad energética

A.6.2.6. Afección a los recursos hídricos y al Dominio Público Hidráulico y sus zonas de protección

A.6.2.7. Afecciones ferroviarias

A.7.DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN Y SUS AFECCIONES.

A.8.REGULACIÓN URBANÍSTICA EN EL ÁMBITO.

A.9.PROBLEMÁTICA PLANTEADA

A.10.ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS

A.11.DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN ADOPTADA.

A.11.1 Justificación del cumplimiento de los condicionantes urbanísticos de ordenación. Cumplimiento de los estándares urbanísticos, o establecimiento del levantamiento de la carga dotacional si se diera el caso.

A.11.2. Rango de las determinaciones

A.11.3. Determinación de las plusvalías generadas

A.11.4. Justificación del cumplimiento del CTE DB-SI5

A.11.5. Justificación del cumplimiento de la suficiencia de las redes de servicios existentes

A.11.6. Justificación del cumplimiento de la normativa de accesibilidad

A.11.7. Justificación del cumplimiento de los condicionantes sectoriales

A. 11.7.1. Afecciones derivadas de la vulnerabilidad de acuíferos

A. 11.7.2. Afecciones derivadas de las servidumbres aeronáuticas

A. 11.7.3. Afecciones sobre las redes de telecomunicaciones

A. 11.7.4. Afecciones ferroviarias.

A. 11.7.5. Afección a los recursos hídricos y al Dominio Público Hidráulico y sus zonas de protección

A.11.8. Justificación del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica

A.11.9. Justificación del Estudio de Impacto Acústico

A.11.10. Justificación del informe de la Evaluación de Impacto de Género o su innecesariedad

A.11.11. Justificación del cumplimiento del Estudio de Impacto Sociolingüístico o su innecesariedad

A.12.LISTADO DE LAS MODIFICACIONES A REALIZAR EN EL DOCUMENTO DE PLAN GENERAL A TENOR DE LA PROPUESTA.

B. NORMAS URBANÍSTICAS (ORDENANZAS REGULADORAS DEL PLAN

GENERAL)

C. DIRECTRICES DE ORGANIZACIÓN Y GESTION DE LA EJECUCION

D. ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERA

E. MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

F. RESUMEN EJECUTIVO

G. DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA

G.1. Evaluación de Impacto de Género

G.2 Evaluación Ambiental Estratégica

A MEMORIA

A.1. OBJETO DEL DOCUMENTO.

El objeto de este documento es posibilitar y ordenar la ubicación estratégica de espacios físicos, donde se pueda optimizar la distribución urbana de mercancías asociada a actividades logísticas de microescala en entornos urbanos. Centralizando y gestionando adecuadamente la distribución diaria que de forma casi espontánea ha surgido con el tráfico comercial a domicilio, que se ha visto incrementada con el comercio electrónico. Para ello se amplia el uso compatible actualmente permitido, actividades logísticas bajo rasante, a sobre rasante en suelos calificados pormenorizadamente como red viaria, espacios libres y zonas verdes por el PGOU de Vitoria-Gasteiz.

El ámbito de la modificación será el municipio de Vitoria-Gasteiz, excluyendo las Entidades Locales Menores, cuyas zonas verdes y espacios libres quedan regulados por el PGOU de forma diferenciada.

A.2. INICIATIVA Y REDACCIÓN DEL DOCUMENTO.

Esta modificación se redacta a iniciativa del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, de acuerdo con el artículo 90.1 “Formulación y Tramitación del Plan General” de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo de la CAPV, habiéndose encargado su redacción al Servicio de Planeamiento y Ejecución de la Ordenación Urbanística del Departamento de Urbanismo.

A.3. CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD.

El Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz (PMSEP 2021-2025), busca remodelar y adaptar el entorno urbano existente ya consolidado, definiendo el marco para unas nuevas pautas de movilidad y para un modelo de ciudad en el que los desplazamientos urbanos no supongan una amenaza para la salud, ni para la calidad de vida, el medio ambiente urbano o el desarrollo de la economía local, promoviendo la movilidad sostenible y la recuperación del espacio público.

El PMSEP recoge en el desarrollo de sus objetivos estratégicos, la distribución urbana de mercancías (DUM) como esencial para el desarrollo sostenible de la ciudad. No obstante, es

también en gran medida uno de los principales responsables de la congestión del tráfico e interfiere con los peatones en lo que se refiere al uso del espacio público. Esta realidad se ha visto reforzada, más si cabe, como resultado de la pandemia del COVID-19, en la cual los patrones de movilidad y de consumo han evolucionado de una manera notable, en parte facilitados de manera importante a partir de soluciones digitales. El teletrabajo, las videoconferencias, el comercio electrónico y el despegue de las soluciones de movilidad compartida, conllevan una profunda transformación de nuestro sistema de movilidad.

Por ello, es necesario posibilitar la creación de centros urbanos de consolidación de mercancías, en los cuales se trasvasen los productos a vehículos adaptados a la configuración urbana, ya que la planificación de la configuración del espacio publico urbano requiere modos y vehículos de reparto menos agresivos en entornos protegidos, como son los interiores de las supermanzanas y los espacios de prioridad peatonal.

Los principales objetivos estratégicos (OE) del PMSEP en los que se aborda la distribución urbana de mercancías son el *OE.7. La movilidad como servicio*, y el *OE.8. Compromiso frente el cambio climático*, siendo las principales líneas de actuación para la consecución de estos objetivos tanto la adecuación del transporte urbano de mercancías como la descarbonización de la movilidad urbana. Cada OE cuenta con unas Líneas de Actuación (LA) y unas acciones concretas. En el caso del OE.7., se detalla el establecimiento de centros de distribución urbana de mercancías (CDU) en zonas comerciales de la ciudad: microplataformas o centros de distribución urbana, que consoliden las actividades de mercancías con los diferentes operadores y permitan realizar la distribución de mercancías mediante vehículos de bajo impacto ambiental.

La **Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética**, genera un marco normativo favorable a la implementación de Zonas de Bajas Emisiones, donde la puesta en marcha de un centro de distribución urbana de mercancías se plantea como una necesidad para dar respuesta a las necesidades logísticas en las zonas de acceso restringido. La ley establece que:

TÍTULO IV

Movilidad sin emisiones y transporte

Artículo 14. Promoción de movilidad sin emisiones.

3. Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptarán antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos:

a) El establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023.

b) Medidas para facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta u otros medios de transporte activo, asociándolos con hábitos de vida saludables, así como corredores verdes intraurbanos que conecten los espacios verdes con las grandes áreas verdes periurbanas.

c) Medidas para la mejora y uso de la red de transporte público, incluyendo medidas de integración multimodal.

d) Medidas para la electrificación de la red de transporte público y otros combustibles sin emisiones de gases de efecto invernadero, como el biometano.

e) Medidas para fomentar el uso de medios de transporte eléctricos privados, incluyendo puntos de recarga.

f) Medidas de impulso de la movilidad eléctrica compartida.

***g) Medidas destinadas a fomentar el reparto de mercancías y la movilidad al trabajo sostenibles**.*

h) El establecimiento de criterios específicos para mejorar la calidad del aire alrededor de centros escolares, sanitarios u otros de especial sensibilidad, cuando sea necesario de conformidad con la normativa en materia de calidad del aire.

i) Integrar los planes específicos de electrificación de última milla con las zonas de bajas emisiones municipales.

Lo dispuesto en este apartado será aplicable a los municipios de más de 20.000 habitantes cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados en Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Los planes de movilidad urbana sostenible habrán de ser coherentes con los planes de calidad del aire con los que, en su caso, cuente el municipio con arreglo a lo previsto en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Se entiende por zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente.

Cualquier medida que suponga una regresión de las zonas de bajas emisiones ya existentes deberá contar con el informe previo del órgano autonómico competente en materia de protección del medio ambiente.

En los marcos de directrices europeas para las ciudades comunitarias se observa la tendencia de restringir al tráfico los centros urbanos. Vitoria-Gasteiz ya ha implantado medidas en esta dirección, lo cual se constata como pilar esencial para el avance de la viabilidad de un centro de consolidación de mercancías.

En el ámbito municipal es la **Ordenanza Municipal Reguladora de los Usos, Tráfico, Circulación y Seguridad en las Vías Públicas de Carácter *Urbano*** la que establece que *"la Autoridad Municipal determinará los espacios reservados para la realización de operaciones de carga y descarga" y tendrá "la facultad de limitar su utilización a determinados periodos del día y de la semana".*

En ese sentido, se establecen condiciones particulares en determinados espacios de la ciudad estableciendo horarios de carga y descarga específicos según la zona de la ciudad (Ensanche peatonal y Casco Medieval). En el resto de la ciudad la carga y descarga se realiza desde los espacios reservados para esta actividad.

Además, existe un **decreto de alcaldía** que regula el horario de tránsito y circulación de bicicletas y otros ciclos por las áreas peatonales, donde específica que las bicicletas y otros ciclos que realicen transporte de mensajería, podrán estar exentos de todas o algunas de las limitaciones establecidas en la Ordenanza:

“De acuerdo con el artículo 10.8 de la citada Ordenanza, la Autoridad Municipal podrá eximir de todas o algunas de las limitaciones establecidas en las áreas peatonales a determinados vehículos y por causas justificadas, en particular, a bicicletas y triciclos que realicen transporte de personas, mensajería o servicios publicitarios.”

La **Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común** de las Administraciones Públicas, en su artículo su artículo 129.1 dispone que, en el ejercicio de la iniciativa legislativa y la potestad reglamentaria, las Administraciones Públicas actuarán de acuerdo con los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

Por todo lo expuesto, se entiende que la conveniencia y oportunidad de la modificación quedan justificadas.

A.4. CARÁCTER DE LA MODIFICACIÓN

La modificación propuesta es de carácter pormenorizado, ya que no modifica ninguna de las determinaciones de ordenación estructural definidas en el art. 53 de la ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo del País Vasco. Y conforme al *art. 56-Ordenación Urbanística pormenorizada* responde al apartado *e) El establecimiento de las edificabilidades físicas pormenorizadas, disponiendo, en su caso, la relación de usos compatibles así como los porcentajes máximos y mínimos de cada uso permitido.*

La modificación posibilita el aumento de edificabilidad física, en ningún caso lucrativa, de actividades logísticas sobre rasante en suelos calificados pormenorizadamente como red viaria, espacios libres y zonas verdes, ampliando el uso ya permitido en estos suelos por el PGOU vigente.

Por el contenido de esta modificación y la incidencia que tiene en relación con los usos y sus compatibilidades, se trata de una modificación del Plan General que incide en la ordenación pormenorizada, por lo que deberá seguirse el procedimiento de tramitación regulado en los artículos 90 y 91 de la Ley 2/2006 sin la necesidad de tramitar el avance.

A.5. TRAMITACIÓN SEGUIDA POR EL DOCUMENTO.

Por decreto de la Concejala Delegada de Territorio y Acción por el Clima de 24 de marzo de 2022 se inició la tramitación de la modificación pormenorizada del Plan General de Ordenación Urbana para posibilitar actividades logísticas, centros de distribución urbana de mercancías, en red viaria, espacios libres y zonas verdes.

El Programa de Participación Ciudadana de esta modificación fue publicado en el BOTHA nº 41, del 6 de abril de 2022. De conformidad al Programa de Participación Ciudadana, fue publicada una consulta pública previa del 25 de marzo al 13 de mayo de 2022 en el Tablón de Anuncios y página Web municipal. Durante el periodo de la consulta previa no hubo sugerencias al documento anunciado.

A.6. MARCO LEGAL

A.6.1. Normativa urbanística de aplicación

El PGOU de Vitoria-Gasteiz regula sus modificaciones en los artículos 1.00.07 *Modificaciones y Revisión* y 2.01.05. *Adecuación al Plan General.*

Por otra parte, los artículos 53 a 58 de la Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo del País Vasco definen y jerarquizan las diferentes determinaciones de ordenación; los artículos 103 a 105, establecen los criterios y límites y procedencia de las modificaciones de planeamiento general; los artículos 90 y 91 regulan su formulación, tramitación, y aprobación y los artículos 61 y 62 su contenido y documentación mínima. Así mismo, el artículo 85 regula la suspensión de licencias. Y complementariamente el Decreto 105/2008 de Medidas Urgentes introduce algunas determinaciones sobre su tramitación en los artículos 30 a 32 y sobre alteración del planeamiento en los artículos 33 y 34.

En virtud de lo dispuesto en los artículos 53 y 56 de la LSU, la modificación propuesta es de carácter pormenorizado, ya que no altera ninguna de las determinaciones de ordenación estructural y por lo tanto no está sometida a aplicación alguna de estándares de ninguna naturaleza.

A.6.2. **Normativa territorial y sectorial de aplicación**

A.6.2.1. Servidumbres acústicas y objetivos de calidad acústica

La zonificación acústica del término municipal se basa en la delimitación de áreas acústicas atendiendo a usos actuales y previstos del suelo, según establece la Ley 37/2003 del ruido, el Real Decreto 1367/2007 que la desarrolla y el Decreto 213/2012 de la CAPV.

Los objetivos de calidad acústica vigentes para el ambiente exterior y el interior de los edificios, en las diferentes áreas acústicas y con los distintos usos de los edificios están establecidos en el Decreto 213/2012. de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Además dicho decreto establece en el art. 37 que las áreas acústicas en las que se prevea un futuro nuevo desarrollo urbanístico, incluidos los cambios de calificación urbanística, deberán incorporar, para su tramitación urbanística y ambiental, un Estudio de Impacto Acústico que incluya la elaboración de mapas de ruido y evaluaciones acústicas que permitan prever el impacto acústico global de la zona. Y define como futuro desarrollo: *cualquier actuación urbanística donde se prevea la realización de alguna obra o edificio que vaya a requerir de una licencia prevista en el apartado b) del artículo 207 de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo, según el artículo 3.d)*

La zonificación acústica del término municipal se recoge en el plano 8.3, Condicionantes superpuestos. Zonificación y Servidumbres Acústicas, del vigente Plan General que incorpora las zonas de servidumbre acústica de las principales infraestructuras supramunicipales, las reservas de sonido de origen natural, y los Objetivos de Calidad Acústica vigentes para el espacio exterior, a dos metros de altura, en fachadas.

A.6.2.2. Vulnerabilidad a la contaminación de acuíferos

El vigente PGOU regula en sus artículos 4.05.55 a 4.05.58 del Apartado 13 *Normas para las Áreas de afección por Vulnerabilidad de Acuíferos (AH-AV). Condicionante superpuesto I: Afecciones hidrológicas.*

La modificación propuesta, al incidir en todo el suelo clasificado como urbano y urbanizable del municipio, afecta a suelos con permeabilidad alta por porosidad o corresponde a áreas de recarga de acuíferos, y que presenta un alto grado de vulnerabilidad a la contaminación según la Orden de 21 de enero de 2014, de las Consejeras de Desarrollo Económico y Competitividad y de Medio Ambiente y Política Territorial, por la que se aprueba mantener las zonas declaradas vulnerables a la contaminación de las aguas por los nitratos procedentes de la actividad agraria (B.O.P.V. de 20 febrero del 2014).

A.6.2.3. Servidumbres aeronáuticas

Por Orden del Ministerio de Fomento de 17 de julio de 2001 (B.O.E. nº 188, de 9 de agosto) es aprobado el Plan Director del Aeropuerto de Vitoria. El término municipal de Vitoria-Gasteiz se ve afectado por las siguientes áreas de servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Foronda: servidumbres de aeródromo y radioeléctrica, servidumbres de la operación de aeronaves y servidumbres acústicas del aeropuerto.

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. Finalmente, las servidumbres de la 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 cuanto a su delimitación, es de aplicación el Real Decreto 1031/2020, de 17 de noviembre de 2020 (BOE Nº 335, de 24 de diciembre de 2020) por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Vitoria.

Conforme a lo que establece la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, debe realizarse antes de la Aprobación Inicial de los instrumentos de ordenación que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuario o espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas o acústicas establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea, la remisión al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, estableciéndose un plazo de seis meses a contar desde la recepción de la documentación requerida para su emisión. Transcurrido el plazo previsto sin que se haya emitido informe de la Dirección General de Aviación Civil, se entenderá que reviste carácter de disconforme.

La justificación del cumplimiento de la Normativa sectorial correspondiente a este condicionante se realiza en el punto A 11.7. de la presente memoria.

A.6.2.4. Afecciones a las redes de telecomunicaciones

El art. 50.2 de la Ley 11/2022, de 28 de junio General de Telecomunicaciones, dispone que en los procedimientos de aprobación, modificación o revisión de los instrumentos de planificación territorial o urbanística que afecten al despliegue de las redes públicas de comunicaciones electrónicas deberán recabar del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, informe sobre la adecuación de dichos instrumentos de planificación con la propia ley de telecomunicaciones y su normativa sectorial y sobre las necesidades de redes públicas de comunicaciones electrónicas en su ámbito territorial.

La justificación del cumplimiento de la Normativa sectorial correspondiente a este condicionante se realiza en el punto A 11.7. de la presente memoria.

A.6.2.5. Sostenibilidad energética

El artículo 7 de la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca, establece que los instrumentos de planeamiento

urbanístico deberán incluir un estudio de sostenibilidad energética, que incluirá la evaluación de su adaptación a las exigencias de sostenibilidad energética y de la implantación de energías renovables en los edificios y las infraestructuras, así como un estudio de movilidad, a los efectos del consumo energético, incluyendo alternativas al uso del transporte privado y políticas de impulso de la movilidad no motorizada y la no movilidad y un estudio del alumbrado público exterior, a los efectos de evaluar los niveles y tiempos de iluminación óptimos para cada espacio público.

La justificación del cumplimiento de los objetivo de sostenibilidad energética se incluyen en la memoria de Evaluación Ambiental Estratégica, anexo G.2.

A.6.2.6. Afección a los recursos hídricos y al Dominio Público Hidráulico y sus zonas de protección

El artículo 25.4 del Texto Refundido de la Ley de Aguas, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, establece que las Confederaciones Hidrográficas emitirán informe previo, en el plazo y supuestos que reglamentariamente se determinen, sobre los actos y planes que las Comunidades Autónomas hayan de aprobar en el ejercicio de sus competencias, entre otras, en materia de medio ambiente, ordenación del territorio y urbanismo, espacios naturales, pesca, montes, regadíos y obras públicas de interés regional, siempre que tales actos y planes afecten al régimen y aprovechamiento de las aguas continentales o a los usos permitidos en terrenos de dominio público hidráulico y en sus zonas de servidumbre y policía, teniendo en cuenta a estos efectos lo previsto en la planificación hidráulica y en las planificaciones sectoriales aprobadas por el Gobierno.

Además. el artículo 7.l) de la Ley 1/2006, de 23 de junio, de Aguas, establece que corresponde a la Agencia Vasca del Agua informar con carácter vinculante los planes generales, normas subsidiarias, planes parciales y planes especiales antes de su aprobación inicial.

Este informe versará sobre la relación entre las obras de interés general de la Comunidad Autónoma del País Vasco y el planeamiento municipal, y sin perjuicio de lo que dispongan otras leyes aplicables por razones sectoriales o medioambientales.

Finalmente, el artículo 7.k) de la Ley 1/2006, de 23 de junio, de Aguas, establece que corresponde a la Agencia Vasca del Agua informar con carácter vinculante los planes

generales, normas subsidiarias, planes parciales y planes especiales después de su aprobación inicial.

Este informe versará sobre la relación entre el planeamiento municipal y la protección y utilización del dominio público hidráulico, y sin perjuicio de lo que dispongan otras leyes aplicables por razones sectoriales o medioambientales.

La justificación del cumplimiento de la Normativa sectorial correspondiente a este condicionante se realiza en el punto A 11.7. de la presente memoria.

A.6.2.7. Afecciones ferroviarias

El artículo 7.2 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, establece que en los casos en que se acuerde la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a líneas ferroviarias, a tramos de las mismas, a otros elementos de la infraestructura ferroviaria o a las zonas de servicio reguladas en el artículo 9, el órgano con facultades para acordar su aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a ésta, el contenido del proyecto al Ministerio de Fomento para que por éste se emita, en el plazo de dos meses computados desde la fecha de su recepción y con carácter vinculante en lo relativo a las materias de su competencia, un informe comprensivo de las observaciones que, en su caso, estime convenientes. Si transcurrido dicho plazo no se hubiera evacuado el informe citado por el referido Ministerio, se entenderá su conformidad con el proyecto urbanístico.

La justificación del cumplimiento de la Normativa sectorial correspondiente a este condicionante se realiza en el punto A 11.7. de la presente memoria.

A.7. DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN.

A través de esta modificación, se posibilita la creación de espacios físicos, microplataformas, dedicados a la consolidación y reparto de actividades logísticas de microescala asociadas a la Distribución Urbana de Mercancías, en entornos urbanos. Se regula así, una actividad logística que requiere de una ubicación concreta en espacio públicos de la ciudad por estar directamente ligados a la red viaria o a los espacios libres y zonas verdes. De esta manera se permite un cambio en el uso de vehículos de distribución tradicionales (furgonetas o camiones) por modos de transporte más eficientes y respetuosos con el medio ambiente

como bicicletas, triciclos o vehículos eléctricos. Asimismo, el uso de vehículos alternativos para el reparto de mercancías, tiene un gran potencial para disminuir el impacto de los vehículos convencionales, tanto en la ocupación del espacio público, las condiciones acústicas, la calidad del aire o en la emisión de gases de efecto invernadero.

Actualmente el PGOU permite y regula este tipo de actividades logísticas bajo rasante en la red viaria, espacios libres y zonas verdes. Con la modificación se busca extenderlo al plano de la rasante para solucionar la problemática de la carga y descarga de mercancías en el entorno urbano; beneficiando la movilidad sostenible, descongestionando las áreas de mayor densidad de población de la ciudad mediante un mejor aprovechamiento de los medios de reparto de última milla, centralizando en puntos estratégicos la distribución interna y optimizando de este modo la distribución de mercancías cerca de los puntos de consumo o de entrega al cliente final.

La ubicación de estos centros de distribución urbana de pequeña escala, según el PMSEP está prevista en áreas urbanas de mayor densidad de población, donde el acceso a los centros de consolidación de mercancías debe poder efectuarse principalmente desde las vías básicas de las Supermanzanas, para evitar el impacto de estos vehículos por unas calles interiores pacificadas de tránsito, donde aporte mayor valor en los ámbitos de la sostenibilidad, congestión a nivel de tráfico y habitabilidad de los espacios públicos.

El ámbito de aplicación de la modificación propuesta es el suelo urbano y urbanizable del municipio de Vitoria-Gasteiz, quedando excluidas las Entidades Locales Menores.

A.8. REGULACIÓN URBANÍSTICA.

El vigente Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz fue aprobado definitivamente mediante el Decreto Foral 135/2000, del Consejo de Diputados de 27 de diciembre (publicado en el B.O.T.H.A. el día 19 de enero de 2001), en el que se enunciaron una serie de modificaciones a introducir, entre las que había unas sustanciales relativas a la clasificación del suelo. Estas fueron subsanadas y nuevamente sometidas a información pública previa a su envío a la Diputación Foral de Álava, a fin de declarar su ejecutoriedad y proceder al diligenciado y publicación del mismo, que se realizó en el BOTHA el 31/03/2003.

El documento ha ido modificándose en el tiempo tanto por revisiones parciales como por

numerosas modificaciones puntuales que han ido entrando en vigor según se iban aprobando definitivamente y publicando en el BOTHA las normas urbanísticas que modificaban.

Con la tramitación de esta nueva modificación del PGOU se pretenden adaptar los artículos de las normas urbanísticas que son necesarios para posibilitar el objeto de este documento.

A.9. PROBLEMÁTICA PLANTEADA

Las ciudades se enfrentan a un complejo conjunto de desafíos relacionados con la movilidad urbana, siendo uno de ellos las crecientes dificultades de la logística urbana. Es también en gran medida, uno de los principales responsables de la congestión del tráfico, e interfiere con los peatones en lo que se refiere al uso del espacio público. El incremento del ruido, la contaminación generada por los motores de combustión, las vibraciones producidas por los camiones, la disminución de la velocidad media de circulación, la ocupación del espacio publico durante las operaciones de carga y descarga, y la fricción entre los vehículos comerciales y otros medios de transporte, son factores a considerar en la planificación de la distribución urbana de mercancías.

El PGOU vigente no regula la ubicación de los centros de distribución urbana a nivel de la rasante en la red viaria, espacios libres y zonas verdes, por lo que esta modificación es necesaria para establecer las posibles ubicaciones de estos espacios.

A.10. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS

Se han considerado las siguientes alternativas:

- Alternativa 0: Mantenimiento de la situación actual.

  La carga y descarga de mercancía de los establecimientos, la distribución de la misma hasta el hogar del consumidor y la logística constituyen problemas, sin resolver en toda la ciudad. A la congestión que origina el trasiego de vehículos, hay que sumar la invasión de las zonas peatonales durante las horas en las que se permite la carga y la descarga.

- Alternativa 1: Modificación de la calificación de parcelas específicas para posibilitar

la implantación de actividades logísticas de última milla.

El cambio de uso para parcelas concretas no se presenta como el mecanismo más eficaz, puesto que el este tipo de actuaciones se engloban en proyectos más amplios de movilidad, sostenibilidad y cambio climático, actualmente en desarrollo. Serán los estudios de viabilidad posteriores, los que determinen localizaciones estratégicas situadas en zonas de media o alta densidad próximas al radio de acción comercial, donde existan restricciones físicas o normativas para el reparto ordinario de mercancías.

- Alternativa 2: Ampliar la intensidad de los usos compatibles vigentes en la red viaria, espacios públicos y zonas verdes.

  Para ello se regulan las actividades de distribución urbana de mercancías en subzonas calificadas pormenorizadamente como red viaria, espacios libres y zonas verdes. De tal forma que puedan implantarse edificaciones puntuales destinadas a la distribución de mercancías cerca de los puntos de consumo y entrega al cliente final. Puntos en los que la demanda de entregas tiene un elevado volumen, requiriendo un uso intensivo de los medios de reparto en la actualidad.

  Esta segunda alternativa se considera la opción más adecuada.

A.11. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN ADOPTADA.

El PMSEP entre sus líneas de acción recoge la reorganización de la oferta de zonas de carga y descarga, para lo cual propone hacer extensiva la regulación existente actualmente en el Ensanche peatonal al resto de la ciudad, donde se establece un horario restringido para la carga y descarga. Fuera del horario, todas las operaciones de carga y descarga en las calles peatonales del Ensanche deben realizarse desde los estacionamientos de carga y descarga fijados para tal fin. En el resto de la ciudad, fuera del ámbito del Ensanche peatonal, las operaciones de carga y descarga tienen lugar en las plazas convencionales destinadas a tal efecto.

Para la consecución de la reorganización de las zonas de carga y descarga de este objetivo se plantea la implantación de nuevas herramientas para el control de los horarios en la

carga y descarga y el establecimiento de Centros de Distribución Urbana de Mercancías (CDU) en zonas comerciales de la ciudad.

Con este planteamiento los objetivos de la modificación del PGOU son los siguientes:

- Regular las condiciones que permitan ubicar estratégicamente las actividades logísticas optimizando de este modo la distribución de mercancías.
- Facilitar las operaciones de carga y descarga, reduciendo los estacionamientos inadecuados, mejorando la calidad de los espacios libres.

La implantación de microplataformas logísticas, es una oportunidad para la distribución de mercancía urbana, que potencia la movilidad sostenible optimizando los recorridos y el número de vehículos necesarios, en desarrollo de los objetivos estratégicos del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público (PMSEP 2021-2025) de Vitoria-Gasteiz así como de la ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

A.11.1. Justificación del cumplimiento de los condicionantes urbanísticos de ordenación. Cumplimiento de los estándares urbanísticos, o establecimiento del levantamiento de la carga dotacional si se diera el caso.

Esta modificación no conlleva nuevos estándares de dotaciones públicas ni levantamiento de carga dotacional alguna al no haber un incremento de edificabilidad urbanística ya que estas actividades micrologísticas forman parte de las dotaciones públicas donde se ubican y no se contemplan como usos lucrativos.

A.11.2. Rango de las determinaciones

Según el artículo 56-Ordenación Urbanística pormenorizada de la Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo la modificación propuesta sobre los usos compatibles en la red de espacios libres, zonas verdes y red viaria, es una determinación de ordenación pormenorizada ya que en su apartado e) regula lo siguiente: *El establecimiento de las edificabilidades físicas pormenorizadas, disponiendo, en su caso, la relación de usos compatibles así como los porcentajes máximos y mínimos de cada uso permitido.*

Por ello, conforme al artículo 103 se ajusta a las reglas propias de la tramitación de una modificación pormenorizada según lo dispuesto en el artículo 58.

A.11.3. Determinación de las plusvalías generadas

No se generan plusvalías ya que no se trata de un uso lucrativo.

A.11.4. Justificación del cumplimiento del CTE DB-SI5.

Al no determinarse una parcela específica en la modificación, tanto la urbanización exterior como las condiciones de aproximación al edificio que se ejecute serán justificadas en el proyecto de edificación posterior.

En cada proyecto se justifican las condiciones de aproximación y entorno de los edificios recogidas en el punto 1 de la sección SI 5. Intervención de los bomberos.

A.11.5. Justificación del cumplimiento de la suficiencia de las redes de servicios existentes.

La modificación no afecta a la redes de servicios existentes. La suficiencia de redes deberá ser justificada en el proyecto de edificación.

A.11.6. Justificación del cumplimiento de la normativa de accesibilidad.

La modificación no afecta a parámetros exteriores de urbanización. Las justificaciones de accesibilidad quedan relegadas al proyecto de edificación.

A.11.7. Justificación del cumplimiento de los condicionantes sectoriales.

A. 11.7.1. Afecciones derivadas de la vulnerabilidad de acuíferos

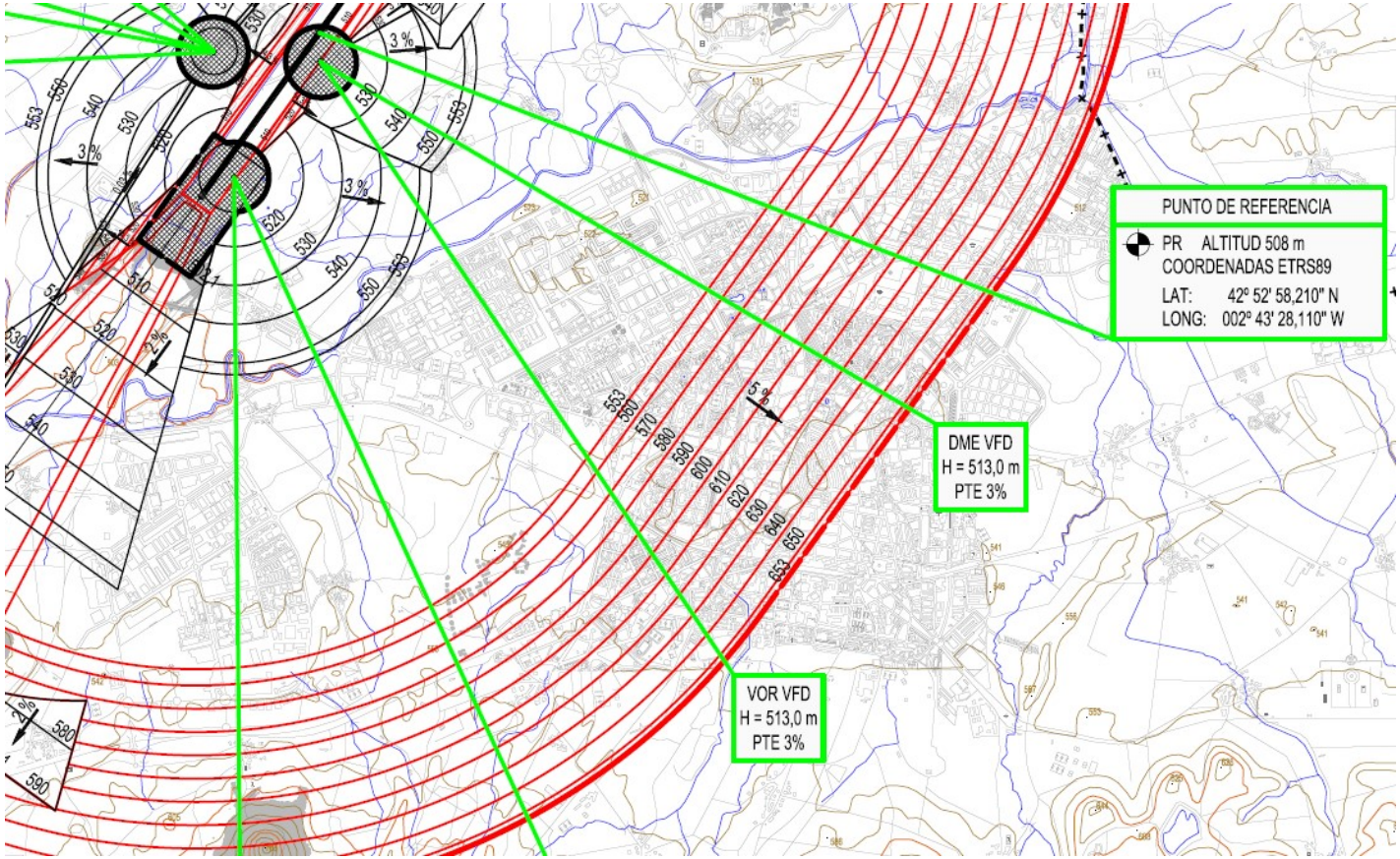
Dado que no existen actuaciones de urbanización, no se producen afecciones por vulnerabilidad de acuíferos. La justificación queda relegada al proyecto de edificación. En todo caso si estuviera afectado por el condicionante superpuesto *Afecciones Hidrológicas* por tratarse de un área afectada por *Vulnerabilidad de Acuíferos* (AH-AV) según se recoge en el plano 8.1.08 Condicionantes superpuestos I y II, del vigente PGOU se deberá actuar de acuerdo con los art. 4.05.55 a 4.05.58 del Apartado 13 *Normas para las Áreas de afección por Vulnerabilidad de Acuíferos (AH-AV). Condicionante superpuesto I: Afecciones hidrológicas.*

A. 11.7.2. Afecciones derivadas de las servidumbres aeronáuticas

El municipio de Vitoria-Gasteiz está afectado por las Servidumbres de la operación de Aeronaves del Aeropuerto de Foronda de Vitoria y por las Servidumbres de Aeródromo y radioeléctricas del mismo aeropuerto.

Así pues resultan de aplicación el apartado 15 *Normas para las Áreas de afección por Servidumbres Aeronáuticas (AI-SA). Condicionante superpuesto III: Afecciones por infraestructuras,* de los *"Condicionantes superpuestos III"* (sección 2º Capítulo 5 *Título IV "Clasificación y régimen del suelo"* del Tomo II "*Disposiciones generales y régimen del suelo" del PGOU)* siendo las servidumbres las que se recogen en el plano 8.2.02 Condicionantes Superpuestos.

En la siguiente documentación gráfica se representan las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Vitoria, las cuales 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.*



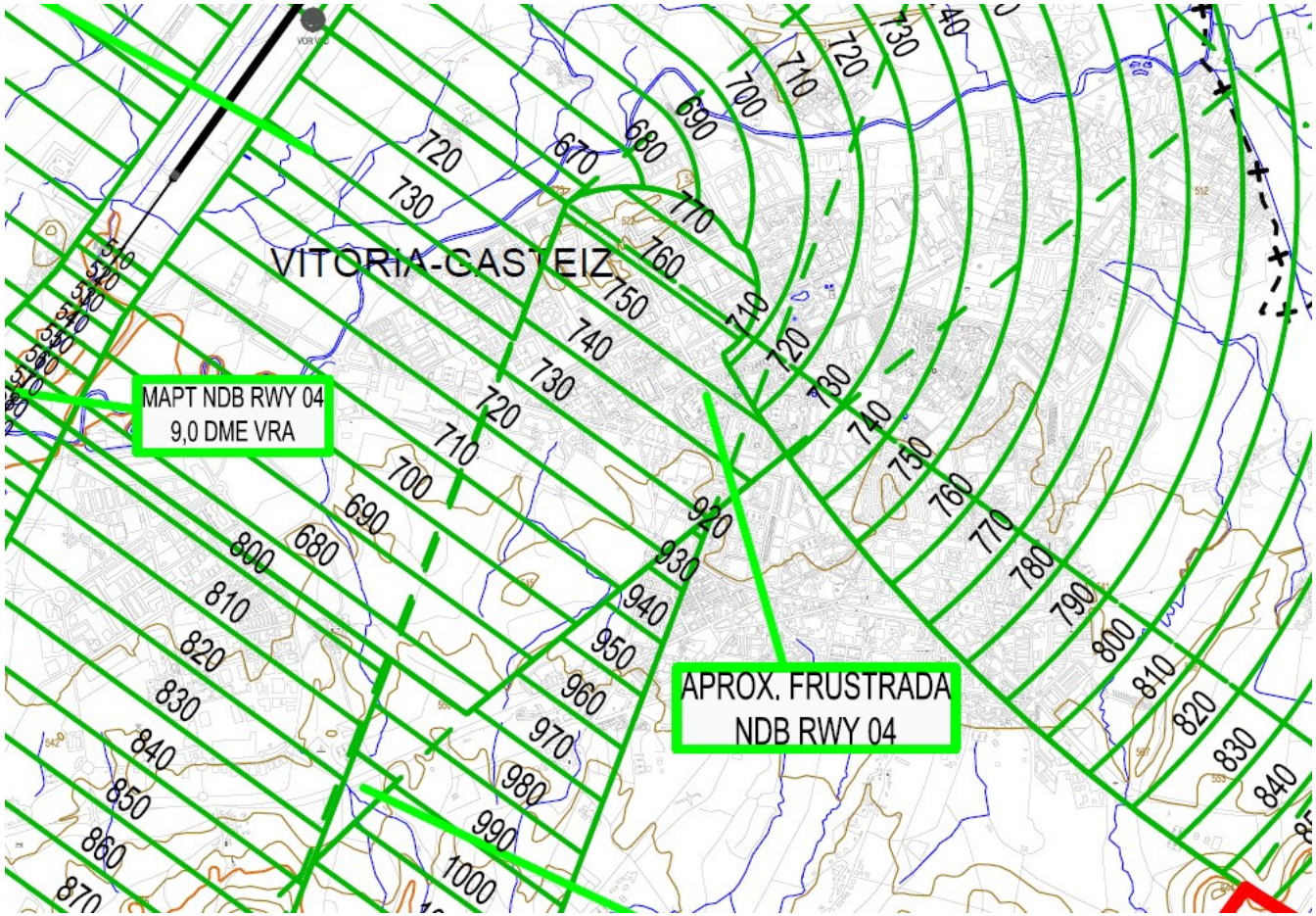
CARTOGRAFÍA

Coordenadas: UTM H30 ETRS89
Fuente: ***IGN***
Años: 2003, 2004, 2007, 2010 y 2011
Escala: 1:50.000

- LÍMITE COMUNIDAD AUTÓNOMA
- LÍMITE PROVINCIAL
- LÍMITE MUNICIPAL
- ENVOLVENTE DE LAS SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO
- SUPERFICIES DE LIMITACIÓN DE ALTURAS DE LAS SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO
- ENVOLVENTE DE LAS SERVIDUMBRES RADIOELÉCTRICAS
- SUPERFICIES DE LIMITACIÓN DE ALTURAS DE LAS SERVIDUMBRES RADIOELÉCTRICAS
- ZONA DE SEGURIDAD DE LAS SERVIDUMBRES RADIOELÉCTRICAS
- VULNERACIONES DEL TERRENO

Fuente: REAL DECRETO 1031/2020 DE MODIFICACIÓN DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO Y RADIOLÉCTRICAS



CARTOGRAFÍA

Coordenadas: UTM H30 ETRS89
Fuente: ***IGN***
Años: 2003, 2004, 2007, 2010 y 2011
Escala: 1:50.000

- LÍMITE COMUNIDAD AUTÓNOMA
- LÍMITE PROVINCIAL
- LÍMITE MUNICIPAL
- SUPERFICIES DE LIMITACIÓN DE ALTURAS DE LAS SERVIDUMBRES DE LA OPERACIÓN DE AERONAVES
- ENVOLVENTE DE LAS SERVIDUMBRES DE LA OPERACIÓN DE AERONAVES
- OBSTÁCULO MÁS ALTO SITUADO DENTRO DE CADA ÁREA DE APROXIMACIÓN
- VULNERACIONES DEL TERRENO

Fuente: REAL DECRETO 1031/2020 DE MODIFICACIÓN DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

SERVIDUMBRES DE OPERACIÓN DE AERONAVES

Se deben cumplir las siguientes disposiciones que permitan asegurar el cumplimiento de la normativa en materia de servidumbres aeronáuticas en caso de plantearse nuevas construcciones o instalaciones en dichos ámbitos:

1. Las construcciones e instalaciones, así como cualquier otra actuación que se contemple al amparo del Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz, 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 Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Vitoria, que vienen representadas en los planos 8.2 de servidumbres aeronáuticas salvo que quede acreditado, a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en el Decreto 584/72, en su actual redacción.

2. En relación con las construcciones, instalaciones y edificaciones existentes, en zonas donde el propio terreno vulnera las servidumbres aeronáuticas o en zonas donde existe riesgo de vulneración de las servidumbres aeronáuticas, no se admiten nuevos elementos ni modificaciones que supongan un aumento de altura.

3. En caso de que las limitaciones y requisitos impuestos por las servidumbres aeronáuticas no permitan que se lleven a cabo las construcciones o instalaciones previstas, no se generará ningún tipo de derecho a indemnización por parle del Ministerio de Fomento, ni del gestor aeroportuario ni del prestador de los Servicios de Navegación Aérea, salvo cuando afecte a derechos ya patrimonializados.

4. En las zonas y espacios afectados por servidumbres aeronáuticas, 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 30 y 31 del Decreto 584/72, en su actual redacción.

5. En las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), de acuerdo con el Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas en su actual redacción.

6. En el Área de Aproximación Frustrada correspondiente a la maniobra ILS se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

7. En cuanto a la posible instalación de infraestructuras de telecomunicaciones, tales como antenas de telefonía y enlaces de microondas, debido a su gran altura, se ha de asegurar que en ningún caso incumplan la normativa relativa a las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Vitoria. Lo mismo se ha de aplicar para las líneas de transporte de energía eléctrica, los aerogeneradores y demás estructuras que por su funcionamiento precisen ser ubicadas en plataformas elevadas.

8. En caso de contradicción en la propia normativa urbanística del planeamiento, o entre la normativa urbanística y los planos, prevalecerán las limitaciones o condiciones impuestas por las servidumbres aeronáuticas sobre cualquier otra disposición recogida en el planeamiento urbanístico.

9. Según el artículo 10 del Decreto 584/72 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 inducir 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.

10. 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 584/72 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 evacuase solo podrá generar algún derecho a indemnización cuando afecte a derechos ya patrimonializados.

A. 11.7.3. Afecciones sobre las redes de telecomunicaciones

La propuesta de modificación no afecta a las redes de telecomunicaciones, por lo que no se requiere informe de la administración sectorial competente. La suficiencia de redes deberá ser justificada en el proyecto de edificación

posterior.

A. 11.7.4. Afecciones ferroviarias

La modificación propuesta permite ampliar la compatibilidad de usos de parcelas afectadas por la legislación Ferroviaria.

En los casos en los que se acuerde la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a líneas ferroviarias, a tramos de las mismas, a otros elementos de la infraestructura ferroviaria o a las zonas de servicio ferroviario, debe tenerse en cuenta la legislación sectorial ferroviaria, cuyas normas básicas son, en el ámbito de competencia del Estado, la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario (LSF) y el Reglamento del Sector Ferroviario (RSF) aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre.

Los principales aspectos de esta legislación con incidencia en el planeamiento urbanístico son:

- Determinar la obligatoriedad de remitir la redacción, revisión o modificación del instrumento de planeamiento urbanístico al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para la emisión de informe, con carácter vinculante en lo relativo a las materias de su competencia.
- Establecer en las líneas ferroviarias de competencia estatal una zona de dominio público, otra de protección y un límite de edificación.
- Definir las limitaciones a la propiedad de los terrenos incluidos en dichas zonas.

Limitaciones a la propiedad. Zona de dominio público, zona de protección y línea límite de edificación

Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deben establecer en las líneas ferroviarias de competencia estatal una zona de dominio público, otra de protección y un límite de edificación, y definir las limitaciones a la propiedad de los terrenos incluidos en dichas zonas. Estas limitaciones a la propiedad se rigen por lo establecido en el Capítulo III de la LSF y por el RSF en todo lo que no se oponga a la Ley.

En concreto, la LSF recoge en sus artículos 12 a 18 una serie de limitaciones a la propiedad en relación con los terrenos inmediatos al ferrocarril:

En general:

- Zona de dominio público: 8 metros a cada lado de la plataforma, medidos desde la arista exterior de la explanación. La LSF define dicha arista como la línea de intersección entre el talud (de desmonte o terraplén) o muro de sostenimiento colindante con el terreno natural.
- Zona de protección: 70 metros, medidos desde la arista exterior de la explanación.
- Línea límite de edificación: 50 metros, medidos desde la arista exterior más próxima de la plataforma. Se considera arista exterior de la plataforma el borde exterior de la estructura construida sobre la explanación, que sustenta la vía y los elementos destinados al funcionamiento de los trenes.

En el suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano o urbanizable, y siempre que el mismo cuente con el planeamiento más preciso, que requiera la legislación urbanística aplicable, para iniciar su ejecución:

- Zona de dominio público: 5 metros, medidos desde la arista exterior de la explanación.
- Zona de protección: 8 metros, medidos desde la arista exterior de la explanación.

En el caso de zona urbana:

- Línea límite de edificación: 20 metros, medidos desde la arista exterior más próxima de la plataforma.

En zona de dominio público solo podrán realizarse obras o instalaciones, previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, cuando sean necesarias para la prestación de un 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 de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalaciones de interés privado. Debe tenerse en cuenta que, según el artículo 25 del Reglamento del sector ferroviario, los

terrenos necesarios para asegurar la conservación y el mantenimiento de los túneles, tales como su ventilación y sus accesos, forman parte de la zona de dominio público.

Dentro de la zona de protección no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario previa autorización, en cualquier caso, del administrador de infraestructuras ferroviarias.

Para ejecutar, en las zonas de dominio público y de protección de la infraestructura ferroviaria, cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias. Desde la línea límite de edificación hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las existentes. Igualmente, queda prohibido el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la línea límite de edificación.

A. 11.7.5. Afección a los recursos hídricos y al Dominio Público Hidráulico y sus zonas de protección

La modificación propuesta permite ampliar la compatibilidad de los usos en parcelas afectadas por la legislación de aguas así pues resulta de aplicación las determinaciones recogidas en la Ley 1/2006, de 23 de junio, de Aguas que establece en su artículo 7.

Al no determinarse una parcela específica en la modificación, en el proyecto que se desarrolle posteriormente, se deberán pedir los informes preceptivos en el caso que se afecten las determinaciones en materia de Aguas.

A.11.8. **Justificación de la Evaluación Ambiental Estratégica**

La motivación para realizar un procedimiento ordinario o simplificado de evaluación ambiental estratégica se encuentra regulado en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en su artículo 6:

Las circunstancias consideradas para optar por una Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada se justifican debido a que:

- No establece el marco para futuras autorizaciones de proyectos legalmente sometidos a evaluación ambiental.
- No afectan a espacios Red Natura 2000 recogidos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad ni ningún espacio ambiental protegido.

A partir de lo anterior se concluye que se trata de un caso contemplado en el apartado 2 del artículo 6 de la ley de evaluación ambiental, y en consecuencia, le corresponde una Evaluación Estratégica Simplificada.

Se entiende además que la modificación propuesta debe ser objeto del procedimiento de evaluación ambiental simplificada, con base en el Anexo II B de la Ley 10/2021 de Administración Ambiental de Euskadi, que prevé este procedimiento para las modificaciones de los planes y programas del Anexo II.A que sean de carácter menor, conforme a la definición de modificaciones menores del Anexo II.G.

El punto n) del anexo II.G especifica lo siguiente en cuanto a modificaciones menores:

n) Modificaciones menores de los planes y programas: Cambios en las previsiones de planes o programas ya adoptados o aprobados que no constituyen variaciones fundamentales del ámbito de actuación, de las estrategias, directrices y propuestas o de su cronología pero producen diferencias en los efectos ambientales previstos con respecto a los derivados del plan o programa que se modifica o en su zona de influencia.

La modificación propuesta, en cuanto que modifica parámetros de las normas particulares de los usos establecidas, no se considera que constituya variaciones fundamentales en el ámbito de aplicación, en las estrategias, directrices y propuestas o de su cronología. Tampoco establece, el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental ordinaria o simplificada de acuerdo con lo dispuesto en los Anexos II.D y II.E, teniendo en cuenta que los proyectos que se realizarán con base en esta modificación serán proyectos que mejoren la movilidad sostenible y la calidad de los espacios públicos.

Teniendo en consideración la normativa mencionada y el grado de probabilidad con que esta modificación puede tener efecto significativo sobre el medio ambiente, como se demuestra en el documento de la evaluación ambiental simplificada, se considera que el procedimiento de evaluación ambiental simplificada es el que procedería aplicar a la presente modificación de Plan General.

El Documento Ambiental Estratégico se incorpora dentro de la documentación complementaria, anexo G.2.

Por último, el Decreto 46/2020 de 24 de marzo, de Regulación de los Procedimientos de Aprobación de los Planes de Ordenación del Territorio y de los Instrumentos de Ordenación Urbanística establece los planes y programas que deberán someterse al procedimiento de evaluación ambiental estratégica los Planes de Ordenación Territorial y de Ordenación Urbanística, al igual que sus revisiones y modificaciones, en los términos exigidos por la normativa vigente en materia de evaluación ambiental.

A.11.9. Justificación del Estudio de Impacto Acústico.

La justificación de este punto se encuentra incorporada en el *apartado 6.19.4 Contaminación acústica* de la Evaluación Ambiental Estratégica, anexo G.2.

No determinándose una parcela específica para el uso posibilitado en la modificación, previo a cualquier licencia urbanística en nuevos desarrollos urbanísticos, se presentará el correspondiente estudio acústico. Si el resultado del mismo establece que se incumplen los objetivos de calidad acústica y no es posible realizar medidas correctoras económica o técnicamente viables para mitigarlo, se deberá de declarar Zona de Protección Acústica Especial y se tomaran medidas complementarías para su cumplimiento en el interior del edificio.

A.11.10. Justificación del cumplimiento del informe de impacto de género o su innecesariedad

El artículo 19.1 de la Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres establece que 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.

El artículo 31.3 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, establece que las Administraciones públicas tendrán en cuenta la perspectiva de género en la definición y ejecución del planeamiento urbanístico.

Con base en lo anteriormente mencionado en la documentación complementaria de este documento se recoge la evaluación previa de impacto de género, el cual concluye lo siguiente:

En términos generales, ordenar la ubicación estratégica de espacios físicos, donde se pueda optimizar la distribución urbana de mercancías asociada a actividades logísticas de microescala en entornos urbanos, mejora la calidad de los espacios libres, descongestionando el tráfico que supone la carga y descarga de mercancías urbanas en la ciudad de Vitoria-Gasteiz además favorece el uso de vehículos de movilidad sostenible. En este sentido se potencia un modelo de movilidad y espacio público más inclusivo, favoreciendo la ocupación y la calidad del espacio público, fomentando desplazamientos peatonales más seguros de aquellas personas mayor uso hacen de estos espacios, que mayoritariamente según la estadística, son las mujeres.

Más allá del esta Modificación, la política de empleo de quienes vayan a gestionar el uso del edificio que se posibilita desde esta modificación, el ayuntamiento deberá incluir las políticas de empleo necesarias para que las entidades que vayan a gestionar el edificio, aborden esta cuestión y contribuyan a mejorar la actual desigualdad económica entre mujeres y hombres.

Asimismo, como recomendaciones a tener en cuenta en el estudio de viabilidad para la implantación de un microhub realizado por el grupo Txita, se incluye el compromiso de implantación del servicio REPDOM, reparto a domicilio de la cesta de la compra, tanto de superficies como el Mercado de Abastos o comercios de proximidad. Aunque este sector de mercado todavía es incipiente acabará teniendo su cuota de mercado, siendo además favorable su inclusión para promover el comercio de proximidad, que a su vez favorece la vida de barrio en la que participan más activamente las mujeres.

Por todo lo expuesto y analizadas las consecuencias de la aplicación de la normativa, se considera que la modificación puede cumplir el objetivo para el que se diseña, que es favorecer el uso de vehículos de carga más pequeños y menos contaminantes, pero no se prevé un impacto positivo en la reducción de las desigualdades entre mujeres y hombres.

A.11.11. Justificación del cumplimiento del Estudio de Impacto Sociolingüístico o su innecesariedad.

La Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi, establece, en su artículo 7.7 la obligación a todos los ayuntamientos de la CAPV de realizar la Evaluación de Impacto Lingüístico (en adelante ELE). Por su parte, el Decreto 179/2019, de 19 de noviembre, sobre normalización del uso institucional y administrativo de las lenguas oficiales en las entidades locales de Euskadi, fue publicado el 22 de noviembre de 2019. En dicho Decreto se desarrollaron, entre otros aspectos, los términos de la elaboración de la lengua, y en el artículo 50 del capítulo VI se especifican los planes y proyectos, así como sus modificaciones sustanciales, que deben ser evaluados.

Esta modificación de planeamiento posibilita la implantación de actividades logísticas, Centros de Distribución Urbana de mercancías, en suelos del municipio calificados pormenorizadamente como red viaria, espacios libres y zonas verdes. Analizado el alcance del impacto sociolingüístico del mismo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 53 del mencionado Decreto y la metodología desarrollada por la Dirección de Normalización Lingüística de las Administraciones Públicas del Departamento de Cultura y Política Lingüística del Gobierno Vasco y dado que la modificación propuesta no trae como consecuencia la modificación de la población ni del número de visitantes del ámbito ni ninguna afección de otro tipo en la situación sociolingüística del mismo, se ha concluido que no se produce ningún impacto lingüístico relevante y por tanto no es necesaria la realización del estudio de impacto lingüístico.

A.12. LISTADO DE LAS MODIFICACIONES A REALIZAR EN EL DOCUMENTO DE PLAN GENERAL A TENOR DE LA PROPUESTA.

La modificación supone la modificación de los siguientes artículos de las normas urbanísticas:

- Artículo 5.03.39.- Condiciones particulares del resto de las Zonas Verdes públicas y los Espacios Libres Públicos.
- Artículo 5.03.50.-Condiciones particulares del uso de la red viaria urbana.

B NORMAS URBANÍSTICAS (ORDENANZAS REGULADORAS DEL PLAN GENERAL).

REDACCIÓN ACTUAL Y PROPUESTA DE LAS NORMAS URBANÍSTICAS DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE VITORIA-GASTEIZ

TOMO 3 CAPÍTULO 3 VIGENTE	TOMO 3 CAPÍTULO 3 MODIFICADO
TOMO III: **NORMAS GENERALES DE EDIFICACIÓN Y USOS** TÍTULO V: **NORMAS GENERALES DE EDIFICACIÓN Y USOS** CAPÍTULO 3: **NORMAS PARTICULARES DE LOS USOS** SECCIÓN 6ª. **USO DE ESPACIOS LIBRES** (…) **Apartado 3: Condiciones particulares de los usos pormenorizados.** (…) **Artículo 5.03.39. - Condiciones particulares del resto de las Zonas Verdes públicas y los Espacios Libres Públicos en la ciudad.** Excepto en las entidades locales menores, las condiciones particulares se regulan en función del tamaño de los espacios, diferenciando entre los mayores de 10.000 m^2s y los menores de dicha superficie. **1.** El uso deportivo en instalaciones descubiertas: **a)** Se autoriza en las mayores de 10.000 m^2s con una superficie inferior al 10% de la total de la zona verde o espacio libre de que se trate, incluso los pequeños edificios anejos para usos complementarios con una superficie máxima del 0,5% de la total. Está prohibido el vallado de dichas instalaciones.	TOMO III: **NORMAS GENERALES DE EDIFICACIÓN Y USOS** TÍTULO V: **NORMAS GENERALES DE EDIFICACIÓN Y USOS** CAPÍTULO 3: **NORMAS PARTICULARES DE LOS USOS** SECCIÓN 6ª. **USO DE ESPACIOS LIBRES** (…) **Apartado 3: Condiciones particulares de los usos pormenorizados.** (…) **Artículo 5.03.39. - Condiciones particulares del resto de las Zonas Verdes públicas y los Espacios Libres Públicos en la ciudad.** Excepto en las entidades locales menores, las condiciones particulares se regulan en función del tamaño de los espacios, diferenciando entre los mayores de 10.000 m^2s y los menores de dicha superficie. **1.** El uso deportivo en instalaciones descubiertas: **a)** Se autoriza en las mayores de 10.000 m^2s con una superficie inferior al 10% de la total de la zona verde o espacio libre de que se trate, incluso los pequeños edificios anejos para usos complementarios con una superficie máxima del 0,5% de la total. Está prohibido el vallado de dichas instalaciones.

TOMO 3 CAPÍTULO 3 VIGENTE	TOMO 3 CAPÍTULO 3 MODIFICADO
b) Queda prohibido en las menores de 10.000 m^2s.	**b)** Queda prohibido en las menores de 10.000 m^2s.
2. El uso deportivo en instalaciones cubiertas queda prohibido en ambos supuestos.	**2.** El uso deportivo en instalaciones cubiertas queda prohibido en ambos supuestos.
3. El uso de equipamientos culturales exclusivamente:	**3.** El uso de equipamientos culturales exclusivamente:
a) Se autoriza en las mayores de 10.000 m^2s con una superficie menor del 1% de la total de la zona verde o espacio libre de que se trate. Se le autoriza una altura máxima a cara superior del forjado último de 3,5 ml.	**a)** Se autoriza en las mayores de 10.000 m^2s con una superficie menor del 1% de la total de la zona verde o espacio libre de que se trate. Se le autoriza una altura máxima a cara superior del forjado último de 3,5 ml.
b) Se autoriza en las menores de 10.000 m^2s con una superficie menor del 0,5% de la total de la zona verde o espacio libre de que se trate. Se le autoriza una altura máxima a cara superior del último forjado de 3,5 ml.	**b)** Se autoriza en las menores de 10.000 m^2s con una superficie menor del 0,5% de la total de la zona verde o espacio libre de que se trate. Se le autoriza una altura máxima a cara superior del último forjado de 3,5 ml.
4. Quedan prohibidos en ambos supuestos, las instalaciones para actividades culturales o recreativas de carácter permanente.	**4.** Quedan prohibidos en ambos supuestos, las instalaciones para actividades culturales o recreativas de carácter permanente.
5. Los aparcamientos subterráneos:	**5.** Los aparcamientos subterráneos:
a) Se autorizan en las calificaciones pormenorizadas de zona verde mayores de 10.000 m^2s con unos máximos del 40% de ocupación y tres plantas subterráneas. La instalación no provocará cortas de especies arbóreas de interés y que se disponga de una capa de tierra vegetal de espesor no menor de 1,50 ml. desde una rasante mínima de 1,00 m de profundidad.	**a)** Se autorizan en las calificaciones pormenorizadas de zona verde mayores de 10.000 m^2s con unos máximos del 40% de ocupación y tres plantas subterráneas. La instalación no provocará cortas de especies arbóreas de interés y que se disponga de una capa de tierra vegetal de espesor no menor de 1,50 ml. desde una rasante mínima de 1,00 m de profundidad.
b) Se autorizan en las calificaciones pormenorizadas de zonas verde menores de 10.000 m^2s, siempre que tengan un máximo de tres plantas subterráneas, sin límite de ocupación pero han de mantener una capa superficial de tierra vegetal de espesor no menor de 1,50 ml. desde una rasante mínima de 1,00 m. de profundidad.	**b)** Se autorizan en las calificaciones pormenorizadas de zonas verde menores de 10.000 m^2s, siempre que tengan un máximo de tres plantas subterráneas, sin límite de ocupación pero han de mantener una capa superficial de tierra vegetal de espesor no menor de 1,50 ml. desde una rasante mínima de 1,00 m. de profundidad.

TOMO 3 CAPÍTULO 3 VIGENTE	TOMO 3 CAPÍTULO 3 MODIFICADO
c) En las calificaciones pormenorizadas de espacios libres se autorizan con los mismos porcentaje y número de plantas enunciados en los apartados a) y b) según sea su superficie. En función del tamaño, características, destino y diseño del espacio, podrán eximirse del cumplimiento referente al espesor de la capa vegetal exigida.	**c)** En las calificaciones pormenorizadas de espacios libres se autorizan con los mismos porcentaje y número de plantas enunciados en los apartados a) y b) según sea su superficie. En función del tamaño, características, destino y diseño del espacio, podrán eximirse del cumplimiento referente al espesor de la capa vegetal exigida.
6. Para ambos supuestos la existencia o no de quioscos de bebidas, periódicos, flores, etc. dependerá del régimen general de concesiones establecido por el Ayuntamiento.	**6.** Para ambos supuestos la existencia o no de quioscos de bebidas, periódicos, flores, etc. dependerá del régimen general de concesiones establecido por el Ayuntamiento.
7. Para estos supuestos la suma total de las actividades autorizables sobre rasante no podrá exceder del 16% y del 0,5% de la superficie total correspondiente a las de más de 10.000 m^2s y a las de menos.	**7.** Para estos supuestos la suma total de las actividades autorizables sobre rasante no podrá exceder del 16% y del 0,5% de la superficie total correspondiente a las de más de 10.000 m^2s y a las de menos.
8. Para ambos supuestos se autoriza la construcción de espacios subterráneos destinados a facilitar la carga y descara de mercancías y actividad logísticas, siempre que los servicios técnicos del ayuntamiento con competencias en la ordenación y el espacio público emitan un informe favorable recogiendo la viabilidad de la misma.	**8.** Para ambos supuestos, mayores y menores de 10.000 m^2s, se autoriza la construcción de espacios subterráneos destinados a facilitar la carga y descarga de mercancías y actividad logísticas, siempre que los servicios técnicos del ayuntamiento con competencias en la ordenación y el espacio público emitan un informe favorable recogiendo la viabilidad de la misma.
	8. BIS. Para ambos supuestos, mayores y menores de 10.000 m^2s, se autoriza la construcción sobre rasante de edificaciones destinadas a actividades logísticas, centros de distribución urbana de mercancías, siempre que los servicios técnicos del ayuntamiento con competencias en la ordenación y el espacio público emitan un informe favorable recogiendo la viabilidad de la misma. Estas actividades logísticas integradas en las dotaciones públicas donde se ubican se considerarán parte del uso dotacional público, por lo que ha de entenderse que la edificabilidad de estos espacios será física, y no urbanística en todo caso.
9. Se autoriza la posibilidad de crear pasarelas que conecten edificios y permitan el transito de peatones entre los mismos, siempre que los servicios	**9.** Se autoriza la posibilidad de crear pasarelas que conecten edificios y permitan el transito de peatones entre los mismos, siempre que los servicios

TOMO 3 CAPÍTULO 3 VIGENTE	TOMO 3 CAPÍTULO 3 MODIFICADO
técnicos del ayuntamiento con competencias en la ordenación y el espacio público emitan un informe favorable recogiendo la viabilidad de la misma y acotando sus características dimensionales, estéticos, gálibo y todas aquellas particularidades que estimen oportunas.	técnicos del ayuntamiento con competencias en la ordenación y el espacio público emitan un informe favorable recogiendo la viabilidad de la misma y acotando sus características dimensionales, estéticos, gálibo y todas aquellas particularidades que estimen oportunas.
TOMO III: **NORMAS GENERALES DE EDIFICACIÓN Y USOS** TÍTULO V: **NORMAS GENERALES DE EDIFICACIÓN Y USOS** CAPÍTULO 3: **NORMAS PARTICULARES DE LOS USOS** SECCIÓN 8ª. **USO DE RED VIARIA**	TOMO III: **NORMAS GENERALES DE EDIFICACIÓN Y USOS** TÍTULO V: **NORMAS GENERALES DE EDIFICACIÓN Y USOS** CAPÍTULO 3: **NORMAS PARTICULARES DE LOS USOS** SECCIÓN 8ª. **USO DE RED VIARIA**
(…)	(…)
Apartado 3: Condiciones particulares de los usos pormenorizados.	**Apartado 3: Condiciones particulares de los usos pormenorizados.**
(…)	(…)
Artículo 5.03.50. - Condiciones particulares del uso de la red viaria urbana.	**Artículo 5.03.50. - Condiciones particulares del uso de la red viaria urbana.**
1. El régimen general de uso de estas vías es el diseñado en estas Normas y en las correspondientes Ordenanzas de Edificación y Usos de aplicación a las parcelas con frente a las mismas.	**1.** El régimen general de uso de estas vías es el diseñado en estas Normas y en las correspondientes Ordenanzas de Edificación y Usos de aplicación a las parcelas con frente a las mismas.
2. Se permitirá el uso de estacionamiento bajo rasante, incluyéndose espacios propios del uso como las áreas de espera en los accesos. Cada una de las intervenciones en la red viaria dirigida al establecimiento del uso de estacionamiento, deberá adecuarse a las directrices del Plan de movilidad, y deberá contar asimismo, con un informe favorable del departamento al cargo de la movilidad, en el que como mínimo se analice la	**2.** Se permitirá el uso de estacionamiento bajo rasante, incluyéndose espacios propios del uso como las áreas de espera en los accesos. Cada una de las intervenciones en la red viaria dirigida al establecimiento del uso de estacionamiento, deberá adecuarse a las directrices del Plan de movilidad, y deberá contar asimismo, con un informe favorable del departamento al cargo de la movilidad, en el que como mínimo se analice la

TOMO 3 CAPÍTULO 3 VIGENTE	TOMO 3 CAPÍTULO 3 MODIFICADO
idoneidad de la ubicación y el correcto dimensionamiento de la intervención.	idoneidad de la ubicación y el correcto dimensionamiento de la intervención.
3. Con carácter general en espacios entre alineaciones y su prolongación vertical en dos planos generalmente paralelos solo podrá ser invadido por la edificación cuando la Ordenanza de las parcelas con frente a dicho viario lo autorice expresamente, con vuelos de la edificación nunca más bajos de 3,5 ml desde la cota de la acera y con anuncios en las mismas condiciones.	**3.** Con carácter general en espacios entre alineaciones y su prolongación vertical en dos planos generalmente paralelos solo podrá ser invadido por la edificación cuando la Ordenanza de las parcelas con frente a dicho viario lo autorice expresamente, con vuelos de la edificación nunca más bajos de 3,5 ml desde la cota de la acera y con anuncios en las mismas condiciones.
4. A pesar de ello se, permitirá que en la Categoría I Situación 2ª y en la Categoría II Situación 2ª las fachadas de las plantas bajas sobresalgan un máximo de 0,10 ml de la alineación para resolver exclusivamente cornisas de escaparates. toldos, peldaños de acceso, etc.	**4.** A pesar de ello se, permitirá que en la Categoría I Situación 2ª y en la Categoría II Situación 2ª las fachadas de las plantas bajas sobresalgan un máximo de 0,10 ml de la alineación para resolver exclusivamente cornisas de escaparates. toldos, peldaños de acceso, etc.
5. Quedan autorizadas las vallas de protección de vías siempre que se mantenga dentro de la acera un paso mínimo de 1 ml libre para la circulación de peatones, o se garantice con un entablado provisional el mismo paso fuera de la acera en el caso de que exista en la misma aparcamiento autorizado y sin rebasar nunca el límite entre éste y la calzada rodada.	**5.** Quedan autorizadas las vallas de protección de vías siempre que se mantenga dentro de la acera un paso mínimo de 1 ml libre para la circulación de peatones, o se garantice con un entablado provisional el mismo paso fuera de la acera en el caso de que exista en la misma aparcamiento autorizado y sin rebasar nunca el límite entre éste y la calzada rodada.
6. Se autoriza la construcción de espacios subterráneos destinados a facilitar la carga y descara de mercancías y actividad logísticas, siempre que los servicios técnicos del ayuntamiento con competencias en la ordenación y el espacio público emitan un informe favorable recogiendo la viabilidad de la misma.	**6.** Se autoriza la construcción de espacios subterráneos destinados a facilitar la carga y descarga de mercancías y actividad logísticas, siempre que los servicios técnicos del ayuntamiento con competencias en la ordenación y el espacio público emitan un informe favorable recogiendo la viabilidad de la misma.
	6. BIS. Se autoriza la construcción sobre rasante de edificaciones destinadas a actividades logísticas, centros de distribución urbana de mercancías, siempre que los servicios técnicos del ayuntamiento con competencias en la ordenación y el espacio público emitan un informe favorable recogiendo la viabilidad de la misma. Estas actividades logísticas integradas en las dotaciones públicas donde se ubican se considerarán parte del uso dotacional público, por lo que ha de entenderse que la edificabilidad de estos espacios será física, y no urbanística en todo caso.

TOMO 3 CAPÍTULO 3 VIGENTE	TOMO 3 CAPÍTULO 3 MODIFICADO
7. Se autoriza la posibilidad de crear pasarelas que conecten edificios y permitan el transito de peatones entre los mismos, siempre que los servicios técnicos del ayuntamiento con competencias en la ordenación y el espacio público emitan un informe favorable recogiendo la viabilidad de la misma y acotando sus características dimensionales, estéticos, gálibo y todas aquellas particularidades que estimen oportunas. **8.** Los usos de red viaria urbana y el de red de tranvía, se declaran compatibles en los términos y condiciones que se autoricen desde el Ayuntamiento para cada caso particular: pasos de peatones, cruces a nivel y/o tramos compartidos. **9.** Se autoriza la ocupación del subsuelo por la red de distribución de las Infraestructuras de “Calefacción Urbana o de Distrito” privadas, siempre que el órgano competente en materia de ordenación urbana y/o gestión del espacio público apruebe la concreta intervención a través del procedimiento que proceda.	**7.** Se autoriza la posibilidad de crear pasarelas que conecten edificios y permitan el transito de peatones entre los mismos, siempre que los servicios técnicos del ayuntamiento con competencias en la ordenación y el espacio público emitan un informe favorable recogiendo la viabilidad de la misma y acotando sus características dimensionales, estéticos, gálibo y todas aquellas particularidades que estimen oportunas. **8.** Los usos de red viaria urbana y el de red de tranvía, se declaran compatibles en los términos y condiciones que se autoricen desde el Ayuntamiento para cada caso particular: pasos de peatones, cruces a nivel y/o tramos compartidos. **9.** Se autoriza la ocupación del subsuelo por la red de distribución de las Infraestructuras de “Calefacción Urbana o de Distrito” privadas, siempre que el órgano competente en materia de ordenación urbana y/o gestión del espacio público apruebe la concreta intervención a través del procedimiento que proceda.

Leyenda colores:

AMARILLO – texto introducido y artículos modificados

C DIRECTRICES DE ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN DE LA EJECUCION.

La presente modificación no afecta a las directrices de organización ni gestión de la ejecución.

D ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERA.

El artículo 62.1.f) de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo, establece la obligación de incorporar, a la documentación del Plan General y de sus modificaciones, el estudio de viabilidad económico-financiera.

El artículo 22.5 del Texto Refundido de 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, establece que *La ordenación y ejecución de las actuaciones sobre el medio urbano, sean o no de transformación urbanística, requerirá la elaboración de una memoria que asegure su viabilidad económica, en términos de rentabilidad, de adecuación a los límites del deber legal de conservación y de un adecuado equilibrio entre los beneficios y las cargas derivados de la misma, para los propietarios incluidos en su ámbito de actuación.*

Asimismo según el artículo 31.1.e) del Decreto 105/2008 de medidas urgentes en materia de Suelo y Urbanismo, cuando los planes urbanísticos estén sometidos a evaluación estratégica ambiental requieren de estudio de viabilidad económico financiera de la actuación urbanística.

La presente modificación no determina actuaciones de transformación urbanística ni actuaciones edificatorias concretas. Por tanto, no existe actuación alguna cuya viabilidad económica-financiera haya que evaluar. El elemento más significativo es el de la inversión correspondiente al local y su adecuación para su uso como microplataforma que estaría soportada por el Ayuntamiento de Vitoria -Gasteiz. Quedando el mismo a disposición de la empresa explotadora, en las condiciones que se establecerán en los pliegos de la licitación.

E MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA.

El artículo 22.4 del Texto Refundido de 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, establece que *4. La documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de transformación urbanística deberá incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará, en particular, el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.*

La modificación pormenorizada generará un impacto en la Hacienda Municipal, que será el coste del mantenimiento que generen las nuevas infraestructuras que se materialicen. Una vez realizadas las inversiones que posibiliten la acción edificatoria, el mantenimiento del edifico, los gastos del personal así como otros gastos derivados de la utilización pueden ser amortizados a través de la explotación de la actividad. Se ha tomado como base el balance económico realizado para justificar la viabilidad económica de un posible microhub de distribución de mercancías en Vitoria-Gasteiz por la empresa Txita Txirrindak S.L. El mismo, justifica la viabilidad de la actividad en el balance económico de la explotación a 8 años vista.

Vitoria-Gasteiz, 23 de noviembre de 2022

María Robredo Puelles

Arquitecta del Servicio de Planeamiento y
Ejecución de la Ordenación Urbanística

F RESUMEN EJECUTIVO

F.1. Introducción

En cumplimiento del artículo 32 del Decreto 105/2008 de 3 de junio de medidas urgentes en desarrollo de la Ley 2/2006 de 30 de junio de suelo y urbanismo, el artículo 25.3 del Real Decreto Legislativo 7/2015 de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley del suelo y Rehabilitación urbana y el artículo 5.3 del Decreto 46/2020, de 24 de marzo, de regulación de los procedimientos de aprobación de los planes de ordenación del territorio y de los instrumentos de ordenación urbanística, se realiza el siguiente resumen ejecutivo.

F.2. Objeto de la modificación

El objeto de este documento es posibilitar y ordenar la ubicación estratégica de espacios físicos, donde se pueda optimizar la distribución urbana de mercancías asociada a actividades logísticas de microescala en entornos urbanos. Centralizando y gestionando adecuadamente la distribución diaria que de forma casi espontánea ha surgido con el tráfico comercial a domicilio, que se ha visto incrementada con el comercio electrónico. Para ello se amplia el uso compatible actualmente permitido, actividades logísticas bajo rasante, a sobre rasante en suelos calificados pormenorizadamente como red viaria, espacios libres y zonas verdes por el PGOU de Vitoria-Gasteiz.

El ámbito de la modificación será el municipio de Vitoria-Gasteiz, excluyendo las Entidades Locales Menores, cuyas zonas verdes y espacios libres quedan regulados por el PGOU de forma diferenciada.

F.3. Ámbito de actuación

A través de esta modificación, se posibilita la creación de espacios físicos, microplataformas, dedicados a la consolidación y reparto de actividades logísticas asociadas de microescala a la Distribución Urbana de Mercancías, en entornos urbanos. Se regula así, una actividad logística que requiere de una ubicación concreta en espacio públicos de la ciudad por estar directamente ligados a la red viaria o a los espacios libres y zonas verdes. De esta manera se permite un cambio en el uso de vehículos de distribución tradicionales (furgonetas o camiones) por modos de transporte más eficientes y respetuosos con el medio ambiente como bicicletas, triciclos o vehículos eléctricos. Asimismo, el uso de vehículos alternativos

para el reparto de mercancías, tiene un gran potencial para disminuir el impacto de los vehículos convencionales, tanto en la ocupación del espacio público, las condiciones acústicas, la calidad del aire o en la emisión de gases de efecto invernadero.

Actualmente el PGOU permite y regula este tipo de actividades logísticas bajo rasante en la red viaria, espacios libres y zonas verdes. Con la modificación se busca extenderlo al plano de la rasante para solucionar la problemática de la carga y descarga de mercancías en el entorno urbano; beneficiando la movilidad sostenible, descongestionando las áreas de mayor densidad de población de la ciudad mediante un mejor aprovechamiento de los medios de reparto de última milla, centralizando en puntos estratégicos la distribución interna y optimizando de este modo la distribución de mercancías cerca de los puntos de consumo o de entrega al cliente final.

La ubicación de estos centros de distribución urbana de pequeña escala, según el PMSEP está prevista en áreas urbanas de mayor densidad de población, donde el acceso a los centros de consolidación de mercancías debe poder efectuarse principalmente desde las vías básicas de las supermanzanas, para evitar el impacto de estos vehículos por unas calles interiores pacificadas de tránsito, donde aporte mayor valor en los ámbitos de la sostenibilidad, congestión a nivel de tráfico y habitabilidad de los espacios públicos.

El ámbito de aplicación de la modificación propuesta es el suelo urbano y urbanizable del municipio de Vitoria-Gasteiz, quedando excluidas las Entidades Locales Menores.

F.4. Iniciativa y carácter de la modificación

Esta modificación se redacta a iniciativa del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, de acuerdo con el artículo 90.1 “Formulación y Tramitación del Plan General” de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo de la CAPV, habiéndose encargado su redacción al Servicio de Planeamiento y Ejecución de la Ordenación Urbanística del Departamento de Urbanismo.

La modificación posibilita el aumento de edificabilidad física, en ningún caso lucrativa, de actividades logísticas sobre rasante en suelos calificados pormenorizadamente como red viaria, espacios libres y zonas verdes, ampliando el uso ya permitido en estos suelos por el PGOU vigente.

La modificación propuesta es de carácter pormenorizado, ya que no modifica ninguna de las determinaciones de ordenación estructural definidas en el art. 53 de la ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo del País Vasco. Y conforme al *art. 56-Ordenación Urbanística pormenorizada* responde al apartado *e) El establecimiento de las edificabilidades físicas pormenorizadas, disponiendo, en su caso, la relación de usos compatibles así como los porcentajes máximos y mínimos de cada uso permitido.*

F.5. Modificaciones introducidas

La MPGOU supone la modificación de los siguientes artículos de las normas urbanísticas:

- Artículo 5.03.39.- Condiciones particulares del resto de las Zonas Verdes públicas y los Espacios Libres Públicos.

  (…)

  8. *Para ambos supuestos, mayores y menores de 10.000 m^{2}s, se autoriza la construcción de espacios subterráneos destinados a facilitar la carga y descarga de mercancías y actividad logísticas, siempre que los servicios técnicos del ayuntamiento con competencias en la ordenación y el espacio público emitan un informe favorable recogiendo la viabilidad de la misma.*

  8. BIS. *Para ambos supuestos, mayores y menores de 10.000 m^{2}s, se autoriza la construcción sobre rasante de edificaciones destinadas a actividades logísticas, centros de distribución urbana de mercancías, siempre que los servicios técnicos del ayuntamiento con competencias en la ordenación y el espacio público emitan un informe favorable recogiendo la viabilidad de la misma. Estas actividades logísticas integradas en las dotaciones públicas donde se ubican se considerarán parte del uso dotacional público, por lo que ha de entenderse que la edificabilidad de estos espacios será física, y no urbanística en todo caso.*

  (…)

- Artículo 5.03.50.-Condiciones particulares del uso de la red viaria urbana.

  (…)

  6. *Se autoriza la construcción de espacios subterráneos destinados a facilitar la carga y descarga de mercancías y actividad logísticas, siempre que los servicios técnicos del ayuntamiento con competencias en la ordenación y el espacio público emitan un informe favorable recogiendo la viabilidad de la misma.*

  6. BIS. *Se autoriza la construcción sobre rasante de edificaciones destinadas a actividades logísticas, centros de distribución urbana de mercancías, siempre que los servicios técnicos del ayuntamiento con competencias en la ordenación y el espacio público emitan un informe favorable recogiendo la viabilidad de la misma. Estas actividades logísticas integradas en las dotaciones públicas donde se ubican se*

considerarán parte del uso dotacional público, por lo que ha de entenderse que la edificabilidad de estos espacios será física, y no urbanística en todo caso.

(…)

F.6. Suspensión de la ordenación urbanística

No procede la suspensión de la ordenación urbanística ni de los procedimientos de su ejecución.

Vitoria-Gasteiz, 23 de noviembre de 2022

María Robredo Puelles

Arquitecta del Servicio de Planeamiento y
Ejecución de la Ordenación Urbanística

G DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA.

G.1. EVALUACIÓN DE IMPACTO DE GÉNERO.

G.2. EVALUCIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA