



PEAU-PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN - CASCO HISTORICO DONEZTEBE/SANTESTEBAN
PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

PEAU-PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN - CASCO HISTORICO DONEZTEBE/SANTESTEBAN
PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

INDICE

MEMORIA

I.- ANTECEDENTES

II.- OBLIGACIÓN DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN

III.- OBJETIVOS DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN

IV.- IDENTIFICACIÓN DE LOS AGENTES SOCIALES Y CIUDADANOS INTERESADOS

V.- METODOLOGÍA Y HERRAMIENTAS DE DIFUSIÓN Y PARTICIPACIÓN

VI.- RESUMENES VALORADOS DE LA INFORMACION Y SUGERENCIAS RECIBIDAS

VII.- RESUMEN DE LAS PROPUESTAS DE ORDENACIÓN MÁS IMPORTANTES Y ALTERNATIVAS VALORADAS

VIII.- MEMORIA DE VIABILIDAD Y SOSTENIBILIDAD

IX.- CONCLUSIONES VALORADAS DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN DESARROLLADO

DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

ANEXO 1

MODELOS DE FICHAS DE NORMATIVA ESPECÍFICA

ANEXO 2

RESUMENES DE LAS CONTESTACIONES DEL CUESTIONARIO URBANISTICO

PAMPLONA – DONEZTEBE-SANTESTEBAN – JUNIO 2018



PEAU- PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL CASCO HISTORICO DE DONEZTEBE-SANTESTEBAN
PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

francés arquitectos, S.L.P.

PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

I.- ANTECEDENTES

El Ayuntamiento de Doneztebe-Santesteban, está llevando a cabo la redacción del Plan Especial de Protección del Casco Histórico de la localidad, mediante la tramitación de un Plan Especial de Actuación Urbana.

De acuerdo con el artículo 7 del TRLFOTU, los Planes Especiales de Actuación Urbana, deberán contener un Plan de Participación que garantice la participación real y efectiva de la ciudadanía en su elaboración.

Para dar respuesta a dicha exigencia el Ayuntamiento de Doneztebe-Santesteban llevó a cabo, una primera parte del Plan de Participación ciudadana que constó de dos fases y una serie de acciones en cada una de ellas, y con posterioridad aprobó inicialmente el Plan Especial de Actuación Urbana, en sesión del pleno de Ayuntamiento celebrada el día 30 de octubre de 2017.

Algunos vecinos consideraron que el Plan de Participación debía ser completado e hicieron llegar al Ayuntamiento su descontento, e incluso interpusieron un recurso ante el Tribunal Administrativo de Navarra.

El Ayuntamiento, consideró que la fase de Participación de la ciudadanía en el Planeamiento es una fase muy importante, y que si una parte de los vecinos entendía que las acciones llevadas a cabo podrían resultar insuficientes, no había inconveniente para que estas fuesen complementadas con una nueva fase en la que se llevaran a cabo las acciones necesarias para completar dicho Plan.

Con dicho objeto, se dejó sin efecto el acuerdo de aprobación inicial del PEAU del día 30 de octubre de 2017, y se llevaron a cabo las acciones complementarias, quedando el Plan de Participación como se expone a continuación.

II.- OBLIGACIÓN DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN

El artículo nº 7 del TRLFOTU, en sus puntos 3 y 4, establece, en relación con la participación ciudadana lo siguiente:

3.- Los instrumentos de ordenación territorial previstos en el artículo 28.1, los Planes Generales Municipales, los Planes Parciales y los Planes Especiales, así como las modificaciones de planeamiento que planteen actuaciones de nueva urbanización contarán con la participación real y efectiva de la ciudadanía en su elaboración y revisión de conformidad con los principios y derechos establecidos en el Título IV de la Ley Foral 11/2012, de 21 de junio, de la Transparencia y del Gobierno Abierto, mediante un proceso de participación ciudadana de carácter consultivo previo a la aprobación inicial del instrumento.

4.- El proceso de participación se instrumentará mediante un plan de participación que deberá contener al menos: la identificación de los agentes sociales y ciudadanos interesados por el planeamiento; resúmenes de las propuestas de ordenación más importantes para facilitar la difusión y comprensión ciudadana; la Memoria de viabilidad y sostenibilidad económica; la metodología y herramientas de difusión y participación, que incluirán tanto sistemas de participación online como sesiones explicativas sobre el contenido de la ordenación futura y de las alternativas valoradas; y finalmente, las conclusiones valoradas del proceso de participación desarrollado.

Así pues, los Planes Especiales de Actuación Urbana, deberán contener un Plan de Participación que garantice la participación real y efectiva de la ciudadanía en su elaboración.

III.-OBJETIVOS DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN

El Plan de Participación se propone entre sus objetivos generales, los siguientes:

Involucrar a la ciudadanía en la configuración de su Villa.

Dar a conocer de forma divulgativa el proceso de elaboración del Plan Especial entre la población.

Estimular el interés y la motivación de ciudadanos/as, para involucrarse y participar de forma activa y constructiva en la elaboración del Plan Especial.

Enriquecer el proceso de elaboración del Plan Especial con las aportaciones derivadas del proceso de participación ciudadana.

Prevenir conflictos y agilizar la tramitación del Plan mediante un proceso informativo y participativo previo a la aprobación inicial.

Contribuir con este proceso a generar una cultura y una dinámica más participativa en el municipio a nivel ciudadano e institucional.

IV.- IDENTIFICACIÓN DE LOS AGENTES SOCIALES Y CIUDADANOS INTERESADOS POR EL PLANEAMIENTO

El presente Plan Especial afecta al ámbito del Casco Histórico de Doneztebe-Santesteban, delimitado en la declaración de Conjunto Histórico-Artístico establecida por Real Orden aa84/1982 de 26 de marzo. Esta declaración, en aplicación de la legislación de patrimonio cultural, lo constituye también como Bien de Interés Cultural (BIC).

El Casco histórico es la zona del núcleo urbano en la que se concentra una parte muy importante de la actividad comercial, dotacional y de ocio del municipio, lo cual lo hace imprescindible en la vida diaria de todos los habitantes, por lo que los agentes interesados en el planeamiento de esta parte tan importante del núcleo urbano, no pueden ser otros que todos los habitantes de Doneztebe-Santesteban.

No obstante, se consideran también como agentes especialmente interesados en el planeamiento, los siguientes:

- Los comerciantes, debido a la especial afección que sobre su actividad podrían tener las propuestas de ordenación que se pueden contemplar en el PEAU.
- Los técnicos urbanistas que llevan a cabo su actividad en la oficina de NASURSA, con objeto de que aporten información sobre las actuaciones de rehabilitación solicitadas en el municipio y su juicio experto sobre las propuestas del PEAU.
- La "Plataforma para la defensa de los derechos de propiedad del Casco Histórico", surgida a raíz de la primera propuesta del PEAU.

V.- METODOLOGÍA Y HERRAMIENTAS DE DIFUSIÓN Y PARTICIPACIÓN

Tomando en consideración los planteamientos anteriores en cuanto a objetivos, participantes y herramientas, se ha diseñado un proceso de participación en torno al Plan Especial articulado en 3 fases que en conjunto dan respuesta a los hitos que cualquier proceso de participación debe tomar en consideración: fase de motivación y consulta y fase de información-deliberación y de retorno informativo.

FASE 1: FASE DE MOTIVACIÓN Y CONSULTA.

En el comienzo de la redacción del Plan Especial, se llevó a cabo una fase cuyo objetivo fue canalizar la participación de ciudadanos/as, que se ha planteado con un carácter de motivación e información sobre la iniciativa y contenido del documento, las razones de su redacción y la manera de participar.

Esta fase, ha constado de las siguientes herramientas:

Primera reunión del Foro de Participación: Motivación e Información

El objetivo de esta primera reunión del Foro fue el de iniciar una dinámica de trabajo que involucrase a los ciudadanos en la reflexión sobre la problemática del Casco Histórico y las posibles soluciones.

La sesión de trabajo se celebró el 17 de enero de 2017 y contempló una primera parte informativa sobre el Plan Especial en la que se expusieron las razones por las que el Ayuntamiento promueve su redacción y las características y objetivos del mismo, y una segunda parte más dinámica en la que se atendieron las dudas de los participantes y se informó de la puesta en marcha y contenido del cuestionario urbanístico que el Ayuntamiento iba a poner en marcha con posterioridad, con el fin de aportar a las personas participantes información relevante para su comprensión y adecuada cumplimentación.

Página web municipal

La página web municipal sirvió para articular los procedimientos telemáticos del proceso de participación. En ella se dispuso un enlace para acceder al cuestionario urbanístico en el que se consultó a la población sobre los posibles problemas del Casco Histórico desde su punto de vista y su actividad cotidiana.

Cuestionario urbanístico: Consulta

El cuestionario urbanístico se articuló mediante la aplicación "Google Forms", y se podía contestar por medios telemáticos, a través de la página web del Ayuntamiento, en la que habilitó un enlace, o en papel. En dicho cuestionario se recababa la opinión de los vecinos sobre distintos temas que afectan al Casco Histórico, y que se habían apuntado como relevantes en la propuesta del concurso que resultó ganadora.

El cuestionario se preparó en euskera y en castellano, y se recogieron 33 respuestas en euskera y 88 en castellano.

La información derivada de este cuestionario ha sido utilizada para contar con un diagnóstico ciudadano que sirva como otra fuente más de información para la redacción del Plan Especial. Se adjunta análisis de los resultados en el anexo 2 del presente documento

Correo electrónico: Consulta

Se habilitó la dirección de correo electrónico casco.doneztebe@francesarquitectos.com que permanecerá activa durante toda la redacción del Plan Especial, con objeto de que sirva de canal de comunicación de los vecinos con el Ayuntamiento y el Equipo redactor a lo largo de todo el proceso.

FASE 2: FASE DE INFORMACIÓN Y DELIBERACIÓN.

Una vez avanzados los trabajos de redacción del Plan Especial, se llevó a cabo una segunda fase cuyo objetivo fue el de valorar la primera fase e informar a los vecinos de la propuesta y las soluciones a los distintos problemas sobre los que se recabó información y opinión en la primera fase.

Esta fase, contó con las siguientes herramientas:

Segunda reunión del Foro de Participación: Información y deliberación

En esta segunda reunión transcurrió según un guion previo que incluyó las siguientes cuestiones:

- Presentación de los resultados del cuestionario urbanístico.
- Valoración de las aportaciones realizadas.
- Presentación del borrador de proyecto tramitable.
- Aclaración de dudas y sugerencias respecto al mismo.
- Próximas fases en la tramitación

El objetivo de esta segunda reunión del Foro fue el de poner en común con los vecinos, el resultado de la primera fase del Plan de participación y las propuestas que el Ayuntamiento planteaba incluir en el documento tramitable, con objeto de dar respuesta a los problemas e inquietudes recogidos en la primera fase y obtener la opinión de los vecinos sobre las propuestas.

La sesión de trabajo se celebró el 9 de octubre de 2017. En la primera parte se informó sobre el cuestionario urbanístico que se llevó a cabo en la primera fase del plan de Participación y la valoración de las respuestas. Posteriormente se pasó a presentar el Plan Especial. Se expusieron las actuaciones previstas, la organización del documento y la regulación que en él se proponía en relación con las actuaciones sobre la trama urbana, la regulación de las actua-

ciones sobre las edificaciones, las soluciones para la regulación del tráfico y el problema del aparcamiento, etc... Durante la exposición se debatió sobre las propuestas y se informó nuevamente de que la dirección de correo electrónico habilitada desde el inicio serviría para recoger las sugerencias e inquietudes de los vecinos, en relación con lo expuesto.

La información derivada de las sugerencias recogidas se ha tenido en cuenta, como otra fuente más de aportación de iniciativas para la redacción del Plan Especial.

En esta reunión también se informó sobre las siguientes fases en la tramitación del Plan Especial, y de la inminente apertura del período de exposición pública posterior a la aprobación inicial, en el que los vecinos podrían aportar sus alegaciones particulares. Así mismo, se informó del servicio de información y atención personalizada sobre aspectos referentes al Plan Especial que se llevará a cabo durante el período de exposición pública.

Página web municipal

La página web municipal sirvió nuevamente para articular los procedimientos telemáticos del proceso de participación. En ella se insertó un extracto del Plan de Participación y se dispuso un enlace para acceder a la dirección de correo electrónico con objeto de recoger las sugerencias de los vecinos.

Correo electrónico:

La dirección de correo electrónico casco.doneztebe@francesarquitectos.com permaneció activa durante esta fase y toda la redacción del Plan Especial, con objeto de que sirva de canal de comunicación de los vecinos con el Ayuntamiento y el Equipo redactor para recoger las opiniones e inquietudes en relación con lo expuesto.

FASE 3: FASE COMPLEMENTARIA.

Como se ha comentado, el Ayuntamiento, atendiendo a la demanda de algunos vecinos que consideraron insuficientes a las acciones llevadas a cabo en el marco del Plan de participación, puso en marcha una tercera fase del mismo.

Esta fase constó de las siguientes herramientas:

Charla informativa a los comerciantes: Información

En ella se les dio a conocer las propuestas más importantes del PEAU, en especial las que pudieran tener una mayor afección sobre su actividad, y se debatió sobre las mismas.

Recogida de aportaciones de los comerciantes: Consulta.

Además de las que se pudieron recoger en directo en el debate posterior a la charla informativa, se recogieron aportaciones de los comerciantes, durante un período de 15 días a través de la dirección de correo electrónico habilitada al efecto.

Entrevista con los técnicos urbanistas: Consulta.

Se entrevistó a los arquitectos urbanistas que llevan a cabo su actividad en la oficina de NASURSA, con objeto de recabar información sobre actuaciones de rehabilitación y su juicio experto sobre las propuestas del PEAU.

Entrevista con los representantes de la "Plataforma para la defensa de los derechos de propiedad del Casco Histórico". Consulta.

Se entrevistó a los representantes de la Plataforma para recoger sus sugerencias

Recogida de aportaciones de la Plataforma: Consulta.

Además de las que se pudieron recoger en directo en la entrevista se recogieron las aportaciones de los miembros de la plataforma, durante un período de 15 días a través de la dirección de correo electrónico habilitada al efecto.

Una vez recogidas las nuevas aportaciones se han valorado y se han articulado las alternativas, por parte del Ayuntamiento, teniendo en cuenta además las aportaciones de todas las fases anteriores, incluida la fase de alegaciones a la aprobación inicial.

Tercera reunión del Foro de Participación: Información y deliberación

Exposición de las principales alternativas, una vez revisadas por el Ayuntamiento en base a todas las aportaciones de las fases anteriores, en un foro abierto a todos los vecinos.

Página web municipal

La página web municipal servirá nuevamente para articular los procedimientos telemáticos del proceso de participación. En ella se expone el Plan de Participación y se dispondrá un enlace para acceder a la dirección de correo electrónico en la que se recogerán las sugerencias de los vecinos durante un plazo de 15 días.

Correo electrónico:

En la dirección de correo electrónico casco.doneztebe@francesarquitectos.com, se recogerán las nuevas sugerencias de los vecinos, durante un plazo de 15 días.

Recogida de aportaciones de los vecinos en papel. Además de los procedimientos telemáticos relacionados, se recogerán las sugerencias de los vecinos que así lo deseen en papel en las oficinas del Ayuntamiento.

VI.- RESUMENES VALORADOS DE LA INFORMACION Y SUGERENCIAS RECIBIDAS

En el proceso de participación desarrollado se han llevado a cabo, como se ha expuesto, diversas acciones de recogida de información y sugerencias cuyas conclusiones se valoran a continuación:

VI-I.- VALORACIÓN DE LAS CONTESTACIONES A LA ENCUESTA PREVIA

1.- DATOS ENCUESTADOS

La distribución de los encuestados por edad, sería la siguiente:

18-25 años	11,57%
26-35 años	21,49%
36-45 años	28,10%
46-55 años	21,49%
55-64 años	12,39%
+ 65 años	4,96%

Sobre un total de 121 encuesta recogidas, 86 de ellas pertenecen a personas entre los 26 años y los 55, lo cual supone un 71% del total

De todos los encuestados, el 36,36% son residentes en el casco histórico, mientras que el 63,64% residen fuera, lo cual pone de manifiesto el interés que despierta el Casco Histórico en todos los habitantes del municipio, independientemente de que residan o no en él.

Respecto de las actividades principales que se desarrollan en el Casco Histórico, destacan las compras, que llevan a cabo el 85,12% de los encuestados, el ocio, que lo practican el 66,11%, y las gestiones administrativas el 51,24%. El 23,14% realiza alguna actividad profesional en el casco Histórico, mientras que el 76,86% no lo hace.

2.- TRÁFICO Y MOVILIDAD EN EL CASCO HISTÓRICO

De las respuestas recogidas en este apartado se deduce que el Casco Histórico es una zona muy transitada durante todos los días de la semana. Los encuestados utilizan varios medios de transporte para acudir al casco Histórico, y lo hacen sobretodo andando y en coche. Un porcentaje de más del 90% de los encuestados lo hace andando, aunque no sea en todas las ocasiones.

El 70,25% de los encuestados acude al Casco Histórico todos los días, y un 23,14% más lo hace varios días a la semana, por lo que un 93,39% de los encuestados acuden al Casco Histórico varios días a la semana. No hay prácticamente diferencia entre los días de entre semana y los del fin de semana, ya que un 87,60% acude entre semana y un 86,78% lo hace el fin de semana.

La mayoría acude al Casco Histórico andando al menos algunas veces, el 90,08%, mientras que el 55% lo hace en coche y un 12,40% por otros medios, por lo que parece que hay personas que utilizan varias de las opciones para acudir al Casco, aunque la mayoritaria es la de acudir caminando. Igualmente, la mayoría considera que la opción que más se debería potenciar como medio de acceso al Casco es la peatonal, con un 90,08% y después la del acceso en bicicleta, en un 52,89%, mientras que el acceso en coche considera que se debería potenciar únicamente el 16,67%. Un 57,85% de los encuestados encuentra problemas de movilidad en el Casco Histórico, que son ocasionales para un 25,62% más.

Respecto de los aspectos a mejorar, el mayor porcentaje se recoge en relación con los aparcamientos, cuya regulación considera necesaria el 69,42%, así como el tráfico rodado, 61,16%. Manifiestan que se deberían mejorar las condiciones de urbanización el 52,07% y que se deberían eliminar barreras arquitectónicas el 38,84%. Porcentajes similares de los encuestados manifiestan que aparcen el coche de manera habitual en el Casco Histórico, el 28,10% y que no lo hacen 25,62% pero un porcentaje mayor lo hace ocasionalmente, el 46,28%. Encuentran problemas para aparcar el coche en el Casco el 45,45% de los encuestados. No consideran prioritario aparcar en él casi el 82% de ellos.

Aparcan el coche en el Casco Histórico sobre todo de manera ocasional. Para los encuestados, los aspectos a mejorar más importantes, son la regulación del aparcamiento y el tráfico rodado, aunque se detecta una inquietud significativa en relación con la urbanización y la eliminación de barreras arquitectónicas. Hay división de opiniones en relación al número de plazas de aparcamiento en el Casco, habiendo quien considera que las actuales son insuficientes y las aumentaría, y quien opina lo contrario, y existe un porcentaje significativo que eliminaría todas las plazas de aparcamiento el Casco Histórico.

Por último, más del 70% de los encuestados considera que la situación más adecuada para aparcar el coche y acceder al Casco Histórico sería en espacios cercanos pero fuera del Casco histórico.

En la parte de observaciones y sugerencias de este apartado, se manifiestan muchas opiniones, de las que en general se deduce que existen problemas con el tráfico y el aparcamiento en el Casco Histórico. Muchos manifiestan los problemas que generan los vehículos, y la incomodidad de tránsito para los peatones, sobre todo por la ocupación constante de las aceras, que denuncian una parte importante de los encuestados. Se detecta en varios de los encuestados inquietudes sobre la peatonalización, que consideran deseable, pero que genera dudas, debido a su impacto sobre algunos aspectos como el comercio, los residentes, los camiones de reparto, las personas con movilidad reducida, la necesidad de aparcamiento cercano, etc... y alertan sobre la necesidad de resolver estos aspectos previamente a plantearse una peatonalización.

3.- USOS Y ACTUACIONES EN LAS EDIFICACIONES DEL CASCO HISTÓRICO

El 38,84% de los encuestados son propietarios de algún inmueble en el Casco Histórico, y son propietarios de un total de 52 inmuebles. De estos, las dos terceras partes se encuentran habitados en su totalidad y en torno al 20% se encuentran habitados parcialmente. Manifiestan que se encuentran deshabitados 3 y solamente con uso en planta baja 2 de los inmuebles.

La mayoría de ellos necesitarían pequeñas obras de conservación y mantenimiento, y un número pequeño de ellos actuaciones de mayor alcance. En un número significativo sería conveniente la instalación de ascensor y eliminación de barreras arquitectónicas.

Las obras que manifiestan que han llevado a cabo en el Casco Histórico en los últimos 5 años son sobre todo pequeñas obras de conservación y mantenimiento y de reforma y rehabilitación parcial e intervenciones en la cubierta. Hay también tres instalaciones de ascensor.

Respecto de los problemas para hacer obras, no parece que sean significativos, aunque se apuntan algunos derivados de la estrechez de las calles, o de la Institución Príncipe de Viana.

Entre los usos que se deberían potenciar, en opinión de los encuestados, gana la partida el comercial y terciario, y los de ocio y restauración, aunque hay bastante equilibrio entre los distintos usos, siendo algo más bajo el porcentaje de los que consideran un uso adecuado el residencial en planta baja y el dotacional.

En las observaciones se alerta sobre el mal estado o el abandono de muchas de las edificaciones y el envejecimiento de la población que amenaza el Casco Histórico.

4.- ESPACIOS LIBRES

Los encuestados consideran en su mayoría que los espacios libres del Casco histórico son suficientes, y que debería potenciarse la peatonalización de estos espacios.

Consideran que la Plaza de Santa Lucía se debería peatonalizar y eliminar los aparcamientos, y un pequeño porcentaje considera que se debería reurbanizar.

Casi la mitad de los encuestados consideran que se debería peatonalizar la Plaza del Ayuntamiento, y un porcentaje superior al 30% considera que se debería peatonalizar, igualmente, más de un 20% considera que se deberían eliminar los aparcamientos de esta plaza.

En la Plaza de los Fueros, el 40% son partidarios de la reurbanización, y la peatonalización y una quinta parte considera que se deberían eliminar los aparcamientos.

En la plaza de la Iglesia de San Pedro, es mayoritaria la voluntad de eliminar los aparcamientos, y sobre todo de peatonalizar la misma. En esta plaza la necesidad de reurbanizar no se considera tan necesario como en las otras.

En el paseo fluvial entre Inzakardi el puente sobre el Ezcurra hay una opinión mayoritaria en favor de la peatonalización y reurbanización, pero no de eliminar los aparcamientos.

Y por último, en el Parque de Inzakardi se considera prioritaria la mejora del mobiliario urbano, pero no la reurbanización. Llama la atención el alto porcentaje de otras actuaciones que se consideran prioritarias, que se aclaran en las observaciones, como mantenimiento de los juegos de niños, poda de los árboles, colocación de máquinas de gimnasia para personas mayores, etc..., pero en general son actuaciones al margen del planeamiento.

En las observaciones de este apartado se vuelve a insistir, con opiniones dispares, de manera reiterada, sobre el tratamiento de los aparcamientos, que ha sido desarrollado más específicamente en el punto 2.

5.- DOTACIONES Y SERVICIOS

En este apartado, la mayoría considera que las dotaciones que hay en el Casco Histórico son suficientes, y que las edificaciones residenciales podrían ser acondicionadas como dotaciones públicas.

En las observaciones se pone de manifiesto que algunos de los encuestados no han entendido las preguntas, y los que contestan mezclan algunos temas, volviendo sobre el tema de los aparcamientos o la peatonalización, a la vez que ponen de manifiesto la falta de equipamiento urbano como fuentes, papeleras, aseos públicos, etc... Uno de los encuestados considera adecuado que las edificaciones privadas puedan acoger dotaciones públicas, pero le preocupa la terciarización y pérdida de vitalidad del casco histórico. Uno de los encuestados propone la habilitación de una "Casa Museo de la Pelota" y otro de apartamentos tutelados.

6.- REGULACIÓN ESTÉTICA

Respecto de la regulación estética, la mayoría considera que es conveniente establecer una regulación estética en los elementos accesorios a los edificios, y los que más inquietud despiertan son el mobiliario urbano y los cableados e instalaciones en fachadas, pero también marcan con porcentajes significativos la señalética, los toldos y marquesinas, los tendederos y las antenas.

7.- OBSERVACIONES

En el capítulo de observaciones se reproducen las inquietudes manifestadas en los diversos apartados de la encuesta, con especial preocupación por el tráfico, la convivencia de los vehículos y los peatones, y varios proponen la peatonalización del Casco Histórico. Se nota que hay un interés y preocupación por el estado del Casco Histórico y porque sea una zona dinámica y viva y siga ocupando un papel central en la organización del núcleo urbano y de la vida del municipio.

VI-II.- SUGERENCIAS FORO II

Durante el periodo siguiente a la segunda reunión del foro de participación se recogieron cuatro sugerencias, que hacen referencia a diversos temas generales y uno particular con interesantes reflexiones, que se han tenido en cuenta previamente a la aprobación inicial.

En ellas se hacía referencia a los siguientes temas:

- En una de las sugerencias se hace participe al Ayuntamiento y al equipo redactor de una servidumbre que afecta a la parcela nº 105 del polígono 2, del Casco Histórico, que impide que se pueda llevar a cabo una edificación de mayor altura que la actual, como se proponía en un primer momento, con objeto de tapar la medianera contigua. Si bien el hecho de que el Plan Especial hubiera contemplado esta posibilidad, no invalida la servidumbre y por tanto esto no se hubiere podido llevar a cabo, se ha eliminado esta posibilidad del texto normativo del Plan Especial.
- En otra de las sugerencias se aportan algunas consideraciones de tipo general, en relación con diversos aspectos, que ya fueron objeto de reflexión en las fases previas, y menciona que ha echado en falta algo más de interacción entre los participantes del proceso de participación,

- En otra de ellas se argumenta sobre el valor de los espacios vacíos en el paisaje urbano del Casco Histórico, y la cuestionable ocupación de los mismos con edificaciones. Es una reflexión muy interesante que ya se ha tenido también entre los miembros del equipo redactor y los técnicos de la Institución Príncipe de Viana, y que no está cerrada, por lo que se esperará a las indicaciones de esta Institución para resolverla en un sentido u otro.
- Por último, se aporta una interesante reflexión y un análisis sobre las plazas de aparcamiento en distintas partes del núcleo urbano, muchas de ellas infrautilizadas. Hace unas consideraciones sobre la necesidad de peatonalizar el Casco Histórico y la racionalidad del uso de las plazas del aparcamiento aunque haya que desplazarse andando pequeños tramos.

VI-III.- ALEGACIONES A LA PRIMERA APROBACIÓN INICIAL

Como ya se ha explicado en los antecedentes, el Ayuntamiento llevó a cabo la aprobación inicial del Plan Especial el día 30 de octubre de 2017, aunque posteriormente, esta aprobación se dejó sin efecto para complementar el Plan de Participación.

Durante el período de exposición pública se recogieron cuatro alegaciones:

- En dos de ellas se ponía de manifiesto la disconformidad con que los sistemas generales que se establecían en la propuesta del PEAU se adscribiesen al área de reparto AR-2, por considerar que resulta perjudicial para sus intereses y no ajustada a derecho.
- En la tercera se solicitaban aclaraciones sobre la situación en que quedaba una parcela concreta
- La cuarta alegación venía firmada por Jaime Aguirre García y otros, y ponía de manifiesto una serie de consideraciones:
 - En la primera se expone que el plan de participación no estaba completo, al carecer de las conclusiones valoradas del mismo, y por tanto se debía considerar nulo.
 - En la segunda se considera que la adscripción de los sistemas generales a la AR-2 no es ajustada a derecho.
 - En la tercera se considera que las zonas de aparcamiento propuestas no se sitúan fuera del Casco Histórico, como sería la intención expuesta en el documento, sino en el interior, por lo que no se consigue lo propuesto, además de afectar a espacios libres privados. Posteriormente se manifiesta de acuerdo con el resto del documento del PEAU.

En relación con las alegaciones presentadas, únicamente apuntar dos valoraciones:

- Respecto de que la adscripción de las SGA a la AR-2 no se ajusta a derecho hay que apuntar que en este momento, en el Plan General Municipal vigente, y por tanto aprobado definitivamente por el Gobierno de Navarra, la AR-2 ya tiene adscrito un Sistema General, el SGA-1, de las mismas características urbanísticas que los propuestos.

- Respecto de que las zonas de aparcamiento propuestas se sitúan en el interior del Casco Histórico, hay que aclarar que en el documento aprobado inicialmente, se proponían zonas de aparcamiento que liberaran los espacios libres del Centro del Casco Histórico, considerando como tal la zona comprendida entre la calle Inzakardi y la Travesía de Ameztia, además de la Plaza de los Fueros. Por ello, las zonas nuevas se sitúan en el borde de este ámbito, aunque dentro del ámbito del PEAU. Quizás el utilizar la expresión sustituir las plazas de aparcamiento del "Casco Histórico", ha podido inducir a error a los alegantes.

VI-IV.-SUGERENCIAS RECIBIDAS EN LA FASE COMPLEMENTARIA

ENCUESTA A LOS TÉCNICOS DE LA OFICINA DE NASURSA

Se ha considerado como agentes a los técnicos de la oficina de NASURSA que tiene su sede en Doneztebe, por entender que pueden aportar su visión sobre las propuestas del Plan Especial y su experiencia en relación con las actuaciones que se llevan a cabo en las edificaciones del Casco Histórico, gestionadas por la propia oficina.

La entrevista se hizo con tres técnicos de la Oficina, encabezados por el responsable Dn. Xavier Urtiaga Elguezua.

En primer lugar se comentó sobre aspectos de movilidad en el Casco Histórico desde el punto de vista de usuario. Son técnicos que trabajan en el casco Histórico, ya que la oficina se encuentra en la calle Mercaderes, enfrente del Ayuntamiento; no obstante, no sufren los problemas de aparcamiento debido a que disponen de aparcamiento propio en la parcela.

Consideran que hay problemas de movilidad para los peatones en el Casco Histórico, y que se deberían potenciar el acceso peatonal y en bicicleta.

Entienden que se deberían mejorar los siguientes aspectos:

- Regular el tráfico rodado
- Regular las zonas de aparcamiento
- Mejorar las condiciones de urbanización de aceras y calzadas
- Eliminar barreras arquitectónicas

No consideran prioritario aparcar en el Casco Histórico, y creen que lo más adecuado para liberar los espacios interiores del Centro del Casco Histórico, sería el de sustituir las plazas por otras situadas en espacios cercanos al Centro.

Respecto de las actuaciones en las edificaciones del Casco Histórico, consideran que los edificios se encuentran en general en buen estado, habiendo pocos de ellos que se encuentren mal.

Las actuaciones que se acometen con mayor frecuencia son las de:

- Mejoras en las condiciones de habitabilidad

- Instalación de ascensores y eliminación de barreras.
- Intervenciones en la cubierta del edificio.
- Cambio de carpinterías.

Apuntan que se ha notado un mayor interés por parte de los propietarios en realizar obras en los edificios del Casco Histórico, en los últimos años, debido a la bajada de la cuantía del presupuesto mínimo protegible que pasó de 6.000€ a 2.000€ recientemente, lo cual ha hecho aumentar las solicitudes.

Respecto de los principales problemas para la ejecución de obras en las edificaciones del Casco Histórico, apuntan a las condiciones de protección de los edificios que tutela la Institución Príncipe de Viana, y a la normativa de habitabilidad como los mayores inconvenientes.

Apuntan a que se debería potenciar el uso de vivienda en planta baja, aunque este aspecto choca frontalmente con las condiciones establecidas por la Confederación Hidrográfica del Cantábrico.

Respecto de la influencia que podría tener la declaración de área de rehabilitación preferente, lo consideran positivo, pero apuntan que hay otros factores importantes que influyen a la hora de promover obras de rehabilitación, como la edad de los propietarios. Consideran que se debería publicitar esta condición en el momento en que se establezca, para que los vecinos tengan conocimiento de las ventajas que se derivan de esta medida.

Consideran suficientes los espacios libres del Casco Histórico, y que se debería potenciar su peatonalización.

Entienden que se deberían eliminar los aparcamientos, peatonalizar y re urbanizar, las plazas de, Santa Lucía, Ayuntamiento y de Los Fueros y peatonalizar y rebajar la acera de los bares en la Plaza de la Iglesia. No consideran necesaria la eliminación de los aparcamientos en la zona del paseo fluvial.

Por último se les expuso la propuesta del Plan Especial de Actuación Urbana con más detalle, considerándola adecuada en el planteamiento y las soluciones propuestas.

Los técnicos aportaron información interesante en relación con su visión del Casco Histórico, su visión y los actuales problemas.

APORTACIONES DE LOS COMERCIANTES

Dada la consideración como agentes interesados en el planeamiento de los comerciantes, se expuso en un foro abierto a los mismos la problemática del Plan Especial para recabar sugerencias de cara a articular las alternativas. El aspecto más importante para los comerciantes era el de la movilidad y el aparcamiento, debido a la incidencia directa que la regulación de estos aspectos puede tener sobre su actividad comercial.

La reunión convocada tuvo por objeto conocer su percepción sobre el Casco Histórico desde

su punto de vista de comerciantes y la implicación que el tráfico y aparcamiento tienen en su actividad.

Se hizo una primera exposición de las reflexiones que se han hecho sobre el problema del tráfico y aparcamiento en la zona y las actuaciones que se proponen.

Se inició un debate sobre el tema en el que se recogieron distintas opiniones, inquietudes y sugerencias...

- El comercio tiene dos tipos de clientes, los de Santesteban y los que vienen de la comarca.
- Los habitantes de Santesteban, no tienen demasiado problema en ir andando.
- Los clientes de fuera del municipio siempre van en coche y si tienen que aparcar lejos podrían optar por ir a otros lugares o no ir.
- Para la clientela, lo deseable sería que hubiera aparcamiento rotatorio en horario comercial.
- Las plazas existentes, muchas veces están ocupadas permanentemente por residentes, trabajadores y comerciantes en horario comercial y no dejan aparcar a los clientes.
- No ven inconveniente en aparcar en zonas perimetrales fuera del ámbito del PEAU.
- Los espacios dentro del Casco están bien con aparcamientos, los niños no juegan en ellos.

Se solicitó que aportasen sus opiniones y su punto de vista sobre éste tema por escrito en el plazo de 15 días. Dentro del plazo establecido, con posterioridad a la exposición del foro, se aportaron por parte de los comerciantes, en relación con la regulación del aparcamiento en el Casco Histórico, las siguientes consideraciones:

- En el texto aportado, se admite que falta regulación, y que las aceras deberían quedar libres de coches, pero consideran que hace falta más aparcamiento dentro y fuera del Casco Histórico, y cercano a los puntos de venta. Creen que la regulación debe afectar a todo el pueblo y que se pueden habilitar más zonas de aparcamiento sin afectar a propietarios particulares. Dividen el texto en dos partes, una sobre propuestas para mejorar lo existente, y otra sobre propuestas para nuevos aparcamientos. Respecto de la mejora de lo existente exponen las siguientes propuestas:
 - Mantener el aparcamiento en la Plaza de Santa Lucía con horario limitado
 - Mantener el aparcamiento en la zona de Laboral Kutxa y pasar a batería en la parte sin aceras.
 - Hacer aparcamiento con horario limitado en la zona de la oficina de turismo.
 - Habilitar 4 o 5 plazas con horario limitado en la zona de la pasarela.
 - En la zona de Inzakardi, proponen aparcamiento con horario limitado en la plazoleta de acceso a garajes, una plaza para carga y descarga de la carnicería Saldías y regular la circulación en un solo sentido para poner el aparcamiento en batería.
 - En la farmacia Mendía una plaza con horario limitado para carga y descarga.
 - Mantener el aparcamiento en la Plaza de los Fueros.
 - En la Mercaderes habilitar el aparcamiento del Ayuntamiento con horario limitado y una plaza de carga y descarga para la carnicería
 - Habilitar aparcamiento con horario limitado en la zona de Elizagibela.
 - En la zona de Suma respetar aparcamiento con horario limitado a una hora.
 - En la zona del centro de salud, y en la trasera del bar Ekaitza, estacionamiento limitado

- a una hora y en la zona de Rebeca horario limitado o en la zona de la acera.
- En la zona de Eroski horario limitado a 1 hora.
- En la zona de Zazpigurutze, en la acera de la serrería poner un sentido de circulación y aparcamiento en batería y algunas plazas con horario limitado a una hora para los comercios de la zona.
- En la Plaza del Mercado la mayoría limitado a una hora
- En la parte alta del tanatorio limitado a una hora.
- En la segunda parte del escrito, se proponen distintas ubicaciones para nuevas zonas de aparcamiento:
 - Mantener la propuesta de aparcamiento recogida en el PEAU en la zona del parque de Inzakardi con medidas de seguridad.
 - Adaptar el Centro de Día como aparcamiento.
 - Cambiar la parada del autobús desplazándola a Aparán para evitar que se dejen los coches en la zona de INEM y plaza del Mercado.
 - Comprar y tirar casas abandonadas.
 - Trasera de casa Ezkalo.
 - Negociar con propietario del aparcamiento privado del Supermercado Ruiz.

De la propuesta de los comerciantes se deduce que consideran necesaria una regulación del aparcamiento a nivel global, y aportan soluciones, como la de limitar el tiempo de estacionamiento, para cada una de las zonas del núcleo urbano. Hay que apuntar que al Plan Especial de Protección del Casco Histórico no le corresponde la regulación del tráfico, sino proponer soluciones, en su caso, para la regulación de usos u obtención de suelos que pudieran ser necesarios en un futuro para llevar a cabo dicha regulación.

Es evidente que la regulación del tráfico y el aparcamiento deberá conciliar muchos intereses, pero en el escrito de los comerciantes queda claro que, si se eliminasen plazas, ellos entienden que estas se deben sustituir por otras lo más cercanas posible a los puntos de venta, e incluso aumentar las existentes en otros emplazamientos.

APORTACIONES DE LA PLATAFORMA PARA LA DEFENSA DE LOS DERECHOS DE PROPIEDAD DEL CASCO HISTORICO DE DONEZTEBE-SANTESTEBAN

Dada la consideración como agente interesado en el planeamiento de la "Plataforma para la defensa de los derechos de propiedad del Casco Histórico de Doneztebe--Santesteban" se mantuvo una reunión con los representantes de la misma, en la que se expusieron las soluciones que se habían propuesto en el documento aprobado inicialmente para recabar sugerencias de cara a articular las alternativas. El aspecto más importante para la plataforma era el de la movilidad y el aparcamiento, debido a las afecciones sobre las propiedades privadas de los miembros de la plataforma.

Se solicitó que aportasen sus opiniones y su punto de vista por escrito en el plazo de 15 días. Dentro del plazo establecido, con posterioridad a la reunión mantenida, se aportaron por parte de la plataforma, las siguientes consideraciones:

- Se expone que se echa en falta la memoria de sostenibilidad y alternativas e ordenación.
- Entienden que una parte importante del problema es que se hayan consentido prácticas, ya habituales, que no deberían permitirse, como el aparcamiento en zonas prohibidas y encima de las aceras y que deberían combatirse con medios efectivos y una buena dosis de educación.
- Proponen algunas zonas para habilitar aparcamientos próximos pero cercanos al Casco Histórico. En concreto:
 - Parcela del Centro de Día
 - Zona verde al lado del Centro de Salud
 - Parcela junto a los pisos tutelados.
- Por último, proponen, que sin perjuicio de que se atienda la propuesta anterior, se pueda articular una solución en la que cohabiten peatones, bicicletas y vehículos a motor necesarios para accesos que cubran necesidades como las reaccionadas con las personas de movilidad reducida, carga y descarga, etc...

Respecto de las aportaciones de la plataforma apuntar las siguientes valoraciones:

- El documento que se colgó en la web es el de anuncio de una fase complementaria del Plan de Participación, por lo que no contiene la memoria de sostenibilidad ni las alternativas, que se han definido posteriormente teniendo en cuenta las aportaciones.
- Abogan por la habilitación de zonas de aparcamiento próximas al Casco Histórico; no obstante, las ubicaciones que proponen en la zona verde junto al centro de salud y junto a la guardería, están clasificados en el Plan General como parcelas dotacionales educativas y de salud.

OTRAS APORTACIONES

Se recibieron además dos sugerencias más:

- En la primera se hacen las siguientes aportaciones:
 - Considera que sería una buena idea cerrar al tráfico la zona de la Iglesia desde el sábado por la tarde hasta el domingo, para uso y disfrute de este espacio.
 - Considera que el aparcamiento propuesto en la zona de los plátanos de Inzakardi rompería el entorno.
 - Entiende que la regulación del aparcamiento con límite de tiempo, podría liberar plazas que hoy en día se ocupan con los vehículos de trabajadores y vecinos que podrían aparcar en otras zonas.
 - Propone que se habilite un pequeño aparcamiento en la zona del campo de arena del colegio, respetando un espacio de esparcimiento para el centro escolar.
 - Explotar la opción de cesiones o ventas voluntarias.
 - Buscar el consenso con los propietarios afectados.
 - Le parece mejor opción habilitar aparcamientos en zonas perimetrales como Elizagibela, Bordatxo, Centro de Día, Aparán etc... dado que no hay distancias importantes.

Resulta interesante la idea de cerrar al tráfico algunas zonas en determinados días. Aporta otras ideas interesantes en las que coincide con otras aportaciones.

- En la segunda se hace referencia a algunos problemas de iluminación y seguridad en la zona de la pasarela, y se proponen soluciones.

En esta sugerencia, las aportaciones no tienen que ver con el PEAU.

VII.- RESUMEN DE LAS PROPUESTAS DE ORDENACIÓN MÁS IMPORTANTES Y ALTERNATIVAS VALORADAS

El Plan Especial de Actuación Urbana, es un documento urbanístico en el que se recogerán las normas que regularan las actuaciones en el ámbito del Casco Histórico de Doneztebe-Santesteban. El Plan Especial constará de los siguientes documentos:

ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO

- MEMORIA

En la memoria se exponen los Antecedentes, Procedencia de la formulación, Objeto, Ámbito, Planeamiento Vigente, Análisis, Objetivos, Criterios de Ordenación y la Memoria de Sostenibilidad.

Es un documento en el que se contiene el análisis y conclusiones de la información urbanística, los objetivos concretos del Plan Especial de Actuación Urbana, la justificación de las actuaciones y de sus determinaciones, la justificación de las propuestas en relación con las edificaciones, el espacio urbano y las vías urbanas, que han determinado la Ordenación del Casco Histórico de Doneztebe-Santesteban.

- NORMATIVA

Que delimita el contenido urbanístico del derecho de propiedad, estableciendo las condiciones a las que habrán de ajustarse las actuaciones con implicaciones urbanísticas en el Casco Histórico, ya sean de Planeamiento de desarrollo, gestión o ejecución directa.

Se propone estructurar la normativa en base al establecimiento de tres regímenes urbanísticos a los que se adscriben cada una de las edificaciones y parcelas incluidas dentro del ámbito. Los regímenes son los de Conservación, Conservación-Renovación, y Renovación además del de fuera de ordenación.

- PLANOS DE INFORMACIÓN

En estos planos se refleja la realidad del territorio, condicionantes como la inundabilidad, planeamiento vigente, etc... Los datos contenidos en esta documentación gráfica sirven de punto de partida y estableciendo los condicionantes básicos para la propuesta.

- PLANOS DE PROPUESTA

En ellos se expresan gráficamente las determinaciones de la ordenación establecida, y contienen las determinaciones urbanísticas básicas que se desarrollan y pormenorizan en la Normativa.

REGULACIÓN DE LAS ACTUACIONES SOBRE LAS EDIFICACIONES

Las actuaciones sobre las edificaciones, quedarán reguladas en el documento de normativa del Plan Especial.

El actual Plan General Municipal, heredero del anterior de 1998 recoge ya condiciones en relación con las actuaciones sobre las edificaciones, propias de un Plan Especial. El Plan General de 1998 ya recogía estas determinaciones, tratando de sustituir al preceptivo Plan Especial de Protección que debería haberse redactado, para un Casco Histórico declarado como Bien de Interés Cultural.

Dados estos antecedentes, en el marco de la redacción del PEAU se han valorado las siguientes alternativas a la hora de la regulación de las actuaciones sobre las edificaciones:

- ALTERNATIVA 0: Mantener la actual regulación del Plan General Municipal estructurándola como un Plan Especial de Protección.
- ALTERNATIVA 1: Respetar e integrar la actual regulación del Plan General Municipal ordenándola, completándola y pormenorizando más las acciones reguladas.
- ALTERNATIVA 2: Redactar una regulación nueva.

Del análisis efectuado se ha concluido que la más adecuada sería la alternativa 1, porque además de no suponer una ruptura con una cultura y una normativa que lleva ya regulando las actuaciones en el Casco Histórico desde hace 20 años y que ha creado una conciencia de conservación y una costumbre de respeto a las edificaciones y al Casco Histórico que no se debe desperdiciar, permite complementar la normativa y las acciones de protección corrigiendo y completando las carencias detectadas durante estos años.

Se propone estructurar la normativa en base al establecimiento de tres regímenes urbanísticos a los que se adscriben cada una de las edificaciones y parcelas incluidas dentro del ámbito. Los regímenes son los de Conservación, Conservación-Renovación, y Renovación.

En el régimen de Conservación se recogerían todas las edificaciones incluidas en el inventario Arquitectónico de Navarra. Son las edificaciones de mayor valor, desde un punto de vista arquitectónico, y son por tanto las que contribuyen de manera más importante a conformar el paisaje urbano. Son edificaciones representativas de la arquitectura de la zona, muchas de ellas con una gran antigüedad, y edificaciones singulares, como la Iglesia, el antiguo Ayuntamiento o el Palacio de Bértiz-Ezpeleta. Se incluirían también en el régimen de Conservación, algunas edificaciones, que no estando inventariadas, el Ayuntamiento considera que contribuyen igualmente a la conformación del espacio urbano y a dotarlo de su carácter. Estas son las edificaciones denominadas de "interés local". Todas las edificaciones incluidas en el régimen de Conservación, estarían sujetas también a la Normativa de Protección del Pa-

trimonio, y no se podrían derribar ni aun en el caso de ruina, de acuerdo con dicha normativa; no obstante, en el caso de las edificaciones de interés local, incluidas por iniciativa municipal, se establecía un procedimiento para poder cambiar este régimen por el de Conservación-Renovación.

En el régimen de Conservación-Renovación, se incluirían las edificaciones que sin ser de gran valor arquitectónico, se integran en el Casco Histórico con normalidad, sin resultar agresivas ni extrañas al paisaje urbano en el que se encuentran. Estas edificaciones pueden optar por la reforma y rehabilitación o incluso por la sustitución. La normativa y la ordenanza de este régimen establecerían las condiciones en las que hay de llevar a cabo las actuaciones para garantizar que la integración en el casco se produce con normalidad. En caso de actuaciones sobre las edificaciones existentes, estas deberían profundizar en la integración eliminando los elementos inadecuados que se señalen sobre los que se actúe, y en caso de sustitución se deberían cumplir con las condiciones establecidas en la normativa y la ordenanza.

El régimen de Renovación incluiría las edificaciones que resultan discordantes, por su tipología, configuración arquitectónica, aspecto etc... Son edificaciones cuya sustitución sería deseable; no obstante, esto no quiere decir que se establezca ninguna normativa que obligue a ello, ni que se declaren fuera de ordenación, sino que si se actuase sobre ellos, se habrá tener en cuenta que dichas actuaciones deberán tender en lo posible a una mayor integración, eliminando los elementos más discordantes, cuya eliminación no resulte muy gravosa, y adecuando en lo posible el resto de la edificación.

Cada uno de los regímenes urbanísticos, contaría con su normativa y su ordenanza, estructuradas de la siguiente manera:

- CONDICIONES GENERALES DE LA NORMATIVA Y LA ORDENANZA
- CONDICIONES PARTICULARES DE LA NORMATIVA Y DE LA ORDENANZA
- CONDICIONES ESPECIFICAS DE LA NORMATIVA Y DE LA ORDENANZA

Las condiciones generales formarían parte del documento de normativa, y serían condiciones de aplicación a todos los regímenes urbanísticos.

Las condiciones particulares serían diferentes para cada uno de los regímenes urbanísticos y por tanto de aplicación solamente a las edificaciones incluidas en cada uno de ellos.

Las condiciones específicas se recogerían en las fichas de cada una de las edificaciones, que se incluyan en el documento de normativa del Plan Especial. Se incluirían una para cada parcela del ámbito, 134 en total, y serían de aplicación a cada una de las edificaciones y parcelas. Serían además la puerta de entrada a la regulación normativa del Plan Especial para cada edificación, ya que en ellas, además de recogerse datos y condiciones específicas para cada una de manera individualizada, se incluirían también el régimen urbanístico en el que se encuadra y si le afecta la normativa de protección del Patrimonio.

Por último, en el documento de Normativa se incluirá también la Normativa de Protección del Patrimonio, que afecta a todas edificaciones del régimen de Conservación, y que será de aplicación en estas edificaciones además de la correspondiente al citado régimen en el que se encuadran.

Se incluyen en el anexo 1 algunas fichas de ejemplo de las que se incluirían en el documento de normativa del Plan Especial.

RESPECTO DE LOS ESPACIOS LIBRES

En el Plan Especial se incluirán algunas recomendaciones sobre la urbanización de los principales espacios libres del Casco Histórico. No se trata de disposiciones normativas, sino de recomendaciones para dotar a los espacios de un carácter y unas condiciones más adecuadas para el disfrute peatonal. Son recomendaciones que podrán tenerse en cuenta o no, según el Ayuntamiento considere.

DOTACIONES Y SERVICIOS

La mayoría de los vecinos que contestaron al cuestionario urbanístico, consideraron que las dotaciones en el Casco Histórico son suficientes. La ubicación de nuevas dotaciones en edificios nuevos tiene dos dificultades: no hay prácticamente solares libres y los problemas de inundabilidad no permiten, según la normativa POT, la ubicación de nuevas dotaciones cerradas de nueva planta. Así pues, la única posibilidad de ubicar nuevas dotaciones en el casco Histórico sería la reutilización de edificaciones existentes como dotación.

REGULACIÓN ESTÉTICA

Se regularán los rótulos, en lo que se refiere a los materiales, colores, etc...

TRÁFICO Y APARCAMIENTO

Uno de los problemas más importantes de los que adolece el Casco Histórico de Donostia-Santesteban es la convivencia del tráfico peatonal y ciclista, con el de vehículos a motor y su aparcamiento. Es el problema más importante puesto de manifiesto también en el cuestionario urbanístico que se instrumentó por parte del Ayuntamiento al inicio de la redacción del Plan Especial y se ha puesto especial empeño en proponer soluciones que permitan su resolución.

Para la resolución de este problema se han valorado cuatro alternativas principales

- ALTERNATIVA 0: La alternativa 0 supondría dejar las cosas como están. Considerar que la situación actual es correcta y no es necesario llevar a cabo ninguna acción en relación con las posibilidades de regulación del tráfico y el aparcamiento dentro del ámbito del Casco Histórico. Las acciones se limitarían a consolidar la situación, refundiendo la actual normativa pero sin contemplar actuaciones que pudieran ayudar a cambiar dicha regulación.
- ALTERNATIVA 1: La alternativa 1 parte de proponer, desde el Plan Especial pequeñas actuaciones, en los bordes del Centro del Casco Histórico, con objeto de implementar distintas zonas de aparcamiento alternativo que nos permitan sustituir los lugares de estacionamiento actuales en los espacios libres y calles del Centro del Casco Histórico, considerando como tal el ámbito comprendido entre la calle Inzakardi y la travesía de Ameztia, además de la Plaza de los Fueros. En esta alternativa, se contemplan soluciones dentro del ámbito del PEAU, cercanas a los lugares de estacionamiento actuales, con objeto de que los desplazamientos desde las zonas de aparcamiento hasta el Centro del Casco Histórico sean lo más cortos posibles. Esta alternativa tiene el inconveniente de que al proponerse las soluciones en una zona muy consolidada, en la que el Ayuntamiento no dispone de suelos, es necesario afectar a suelos de propiedad privada. Es la alternativa propuesta en el documento aprobado inicialmente el 30 de octubre de 2017.

- ALTERNATIVA 2: La alternativa 2 propone habilitar zonas de aparcamiento alternativo fuera del ámbito del Casco Histórico, y por tanto del PEAU. Esta solución tiene la ventaja de que no es necesario afectar a suelos de particulares, y el inconveniente de que los desplazamientos desde las zonas de aparcamiento hasta el Centro del Casco Histórico serán más largos, si bien hay que apuntar que las distancias no serían en ningún caso excesivas.

Se propone la habilitación de un aparcamiento de 40 plazas en la parcela del Centro de Día, en la zona que ya se contemplaba como aparcamiento. No se considera conveniente ocupar una superficie mayor de suelo, para no hipotecar el uso futuro de esta parcela dotacional, y porque además, en caso de habilitar un mayor número de plazas sería necesaria la ampliación del Camino de Aranzoko, la cual resultaría dificultosa y muy costosa.

Por otro lado, se ha firmado un convenio con el propietario de la antigua discoteca "Bordatxo", con objeto de poder utilizar el aparcamiento, que en la actualidad no se puede utilizar por que sus entradas se encuentran bloqueadas por piezas de hormigón. Esta actuación permitiría poner en uso unas 45 plazas de aparcamiento que actualmente se encuentran habilitadas y en desuso en la zona la antigua discoteca.

Teniendo en cuenta que la zona del antiguo sector 3 de la A2, junto a la nave de la empresa Aparán S.A. hay unas 30 plazas más que suelen estar habitualmente vacías, con estas actuaciones serían suficientes para sustituir las zonas de estacionamiento actuales en el interior del Centro del Casco Histórico.

Se propone además el estudio para su reurbanización de la Avenida de Mourgues y de todo el ámbito industrial de Aparán, con objeto de reordenar también el aparcamiento en estas zonas próximas al Centro del Casco Histórico.

Estas actuaciones podrían sustituir a las acciones previstas en la alternativa 1 para habilitar zonas de aparcamiento en los bordes del Centro del Casco Histórico, por lo que no sería necesario contemplar el SGA-2, y los SGA-3 y SGA-5, podrían reducir la anchura de la propuesta.

En el caso del SGA-3 se mantendría con una anchura que permitiese el paso atravesando el frontón, con objeto de eliminar el peligro de incorporación a la calzada por las puertas actuales y de dar continuidad al paseo de la Avenida de Mourgues.

En el caso del SGA-5 se eliminaría la parte de aparcamiento, dejando únicamente la banda que garantizaría la continuidad de la acera. En este caso, el Plan General vigente ya contempla la expropiación de una banda de 1,50m. de anchura, que se ampliaría a 2m. para poder dar cumplimiento a la normativa de accesibilidad.

En la zona del PDC-1, dadas las dudas manifestadas por los técnicos de la Institución Príncipe de Viana respecto del frente de fachada propuesto en esta zona, se contempla la supresión de esta propuesta, manteniéndose únicamente como sistema general una banda de 2m. de anchura con objeto de garantizar la continuidad de la acera cumpliendo la normativa de accesibilidad. Como en el caso anterior, el Plan General vigente ya contempla la expropiación de una banda de 1,50m. de anchura en este ámbito.

El denominado como SGA-4 en la alternativa 1 se mantendría con objeto de mejorar el acceso de los vehículos de la Calle Rosa Seminario a la calle Mercado.

Todas estas actuaciones se llevarían a cabo por el procedimiento de expropiación.

- ALTERNATIVA 3: La alternativa 3, no sería una alternativa nueva en sí, sino que podría estar conformada por una mezcla de soluciones de las diferentes alternativas.

VIII.- MEMORIA DE VIABILIDAD Y SOSTENIBILIDAD

El texto refundido de la Ley Foral de Ordenación el Territorio y Urbanismo, establece en su artículo 61 que entre los documentos que integran los planes Especiales de Actuación Urbana, se deberá incluir una Memoria de Viabilidad y Sostenibilidad económica, prevista en el artículo 58.5.f de dicha Ley Foral. Dicho artículo establece las características de esta memoria:

f) Memoria de viabilidad y sostenibilidad económica, entendida como la justificación de la viabilidad económica de las operaciones urbanísticas previstas en el Plan y su impacto en las haciendas públicas.

El presente Plan Especial de Actuación Urbana, propone algunas actuaciones que pueden tener un impacto en la hacienda del Ayuntamiento, y que se analizan a continuación.

ALTERNATIVA 0

La alternativa 0, por su propia concepción no tiene ningún impacto en la hacienda local. No se proponen operaciones urbanísticas que puedan tenerlo, y lo que se propone es continuar con la actual regulación contenida en el Plan General, refundiéndola, pero sin contemplar nuevas actuaciones.

ALTERNATIVA 1

En la alternativa 1, que como jya se ha explicado sería la contemplada en el documento aprobado inicialmente el 30 de octubre de 2017, se contemplan varias actuaciones que sí que tienen impacto en la hacienda local, y que se analizan a continuación:

• SGA-2

Se trata de la construcción de una pequeña zona de aparcamiento en la Travesía de Ameztia. La actuación afecta a una parte de la superficie de tres parcelas:

- Parcela 62 del polígono 2 417 m²
- Parcela 63 del polígono 2 339 m²
- Parcela 66 del polígono 2 268 m²

Superficie total 1.024 m²

La obtención del suelo de esta actuación se articularía mediante la adscripción de esta superficie de suelo al área de reparto AR-2, de manera que en dicha área de reparto se reconozca el aprovechamiento urbanístico correspondiente al mismo.

El suelo de los sistemas generales adscritos se cede al Ayuntamiento, a cambio de este aprovechamiento, pero será este el que deba llevar a cabo, a su costa, las actuaciones previstas. Así pues, el impacto de esta actuación sobre la hacienda municipal, será la ejecución del aparcamiento una vez obtenido el suelo.

Se trata de acondicionar como aparcamiento un suelo que en este momento es de tierra vegetal. Teniendo en cuenta que la actuación, por tratarse de un documento de planeamiento, no está definida a nivel de proyecto de ejecución, el coste deberá ser calculado, necesariamente en base a actuaciones similares.

Se ha optado por plantear unos costes unitarios de urbanización referidos a viales, en los cuales se ha incluido la parte proporcional de coste de urbanización de zonas verdes. Estas cifras, aplicadas a la superficie a urbanizar, dan como resultado el coste aproximado de la urbanización con un margen de error pequeño, ya que los costes de acondicionamiento de actuaciones como esta son similares si no hay circunstancias excepcionales. Se ha calculado el coste unitario teniendo en cuenta la evaluación económica de la implantación de servicios y obras de urbanización considerando como mínimo a las siguientes obras y servicios:

- Demolición de cierres existentes
- Excavación, perfilado, nivelado, compactado cajeado.
- Base de zahorra artificial clasificada, urbanización (20 cm.)
- Pavimentación con solera de hormigón r. flex-trac 35 kg/m² (15 cm.) armada con malla 15x15x5 mm.
- Red de evacuación de aguas pluviales.
- Red de alumbrado público.
- Instalaciones o destrucción de plantaciones si procede.
- Señalización, jardinería y arbolado.

De acuerdo con esto y con la experiencia de actuaciones similares llevadas a cabo, el precio unitario que se podría considerar sería de 120 €/m².

Dado que la superficie a acondicionar, en este caso es, como se ha expuesto, de 1.024 m², el coste total de esta operación sería:

$$C_2 = 1.024 \text{ m}^2 \times 120 \text{ €/m}^2 = 122.880 \text{ €}$$

- SGA-4

La actuación del SGA-4 es de la misma naturaleza que la del SGA-2. El suelo actual es igualmente de tierra vegetal y la pavimentación final en esta zona sería de hormigón.

Si aplicamos el precio unitario calculado, la actuación supondría un coste de:

$$C_4 = 145 \text{ m}^2 \times 120 \text{ €/m}^2 = 17.400 \text{ €}$$

En este caso, la repercusión de demolición de cierres podría ser algo mayor, por lo que podríamos considerar un coste razonable para esta actuación con 20.000 €.

El suelo se obtendría igualmente por adscripción a la AR-2.

- SGA-3 y SGA-5

Estas actuaciones consisten en la ejecución de aceras y aparcamientos.

Son muy similares a la que se acaba de presupuestar por parte del Ayuntamiento en la esquina de la calle Inzakardi, por lo que se dispone de precios reales para el cálculo del coste.

El coste de la actuación del SGA-3 se estima en:

Ud	Partida	Medición	Precio unitario	Total
ml	Demolición muro de mampostería	107,95 m	33,63 €/ml	3.630,36 €
m²	Excavación/perfilado/compactado	436,57 m²	4,50 €/m²	1.964,57 €
m³	Zahorra artificial clasificada, aceras	87,31 m³	28,00 €/m²	2.444,68 €
m³	Horm. en masa soleras flex.35kg/m²	65,49 m³	122,00 €/m²	7.989,78 €
m²	Mallazo AEH-500BS 20.30.4	436,57 m²	3,20 €/m²	1.397,02 €
m²	Enlosado piedra rojo Baztán	316,03 m²	28,60 €/m²	9.038,46 €
ml	Bordillo de hormigón achaflanado	85,22 ml	25,80 €/m²	2.198,68 €
m²	Riego de adherencia	75,22 m²	20,00 €/m²	1.504,40 €
m²	Riego de imprimación	75,22 m²	28,00 €/m²	2.106,16 €
m²	Pav. Asfáltico D-12 ofítico	75,22 m²	245,00 €/m²	18.428,90 €
ml	Pintado de líneas de aparcamientos	100,00 m²	3,80 €/m²	380 €
m²	Paso de cebra	40,00 m²	15,00 €/m²	600 €
Ud.	Seguridad y salud	1 Ud.	450,00 €/m²	450,00 €
Ud.	Gestión de residuos	1 Ud.	350,00 €/m²	350,00 €
			EJECUCIÓN MATERIAL	52.483,01 €
			G.G. Y B.I.	5.248,30 €
			I.V.A.	12.123,58 €
			COSTE TOTAL	69.854,89 €

El coste de la actuación del SGA-5 se estima en:

Ud	Partida	Medición	Precio unitario	Total
ml	Demolición muro de mampostería	51,56 m	33,63 €/ml	1.733,96 €
m²	Excavación/perfilado/compactado	293,21 m²	4,50 €/m²	1.319,45 €
m³	Zahorra artificial clasificada, aceras	58,64 m³	28,00 €/m²	1.641,92 €
m³	Horm. en masa soleras flex.35kg/m²	43,98 m³	122,00 €/m²	5.365,56 €
m²	Mallazo AEH-500BS 20.30.4	293,21 m²	3,20 €/m²	938,27 €
m²	Enlosado piedra rojo Baztán	118,21 m²	28,60 €/m²	3.380,81 €
ml	Bordillo de hormigón achaflanado	50,00 ml	25,80 €/m²	1.400,00 €
m²	Riego de adherencia	35,00 m²	20,00 €/m²	700,00 €
m²	Riego de imprimación	35,00 m²	28,00 €/m²	980,00 €
m²	Pav. Asfáltico D-12 ofítico	35,00 m²	245,00 €/m²	8.575,00 €
ml	Pintado de líneas de aparcamientos	96,00 m²	3,80 €/m²	364,80 €
m²	Paso de cebra	40,00 m²	15,00 €/m²	600 €
Ud.	Seguridad y salud	1 Ud.	450,00 €/m²	450,00 €
Ud.	Gestión de residuos	1 Ud.	350,00 €/m²	350,00 €
			EJECUCIÓN MATERIAL	27.799,77 €
			G.G. Y B.I.	2.779,98 €
			I.V.A.	6.421,75 €
			COSTE TOTAL	37.001,50 €

Así pues, la repercusión de estas operaciones sobre la hacienda del Ayuntamiento de Doneztebe-Santesteban sería de $C = 106.856,39 \text{ €}$.

El suelo se obtendría igualmente por adscripción a la AR-2.

- UNIDAD DE EJECUCIÓN UN-11

Se ha optado, igual que en el caso del SGA-2 por plantear unos costes unitarios de urbanización referidos a viales, en los cuales se ha incluido la parte proporcional de coste de urbanización de zonas verdes. Estas cifras, aplicadas a la superficie a urbanizar, dan como resultado el coste aproximado de la urbanización con un margen de error pequeño, ya que los costes de acondicionamiento de actuaciones como esta son similares si no hay circunstancias excepcionales.

Se ha calculado el coste unitario teniendo en cuenta la evaluación económica de la implantación de servicios y obras de urbanización considerando como mínimo a las siguientes obras y servicios:

- Demolición de cierres existentes
- Excavación, perfilado, nivelado, compactado cajeado.
- Base de zahorra artificial clasificada, urbanización (20 cm.)
- Pavimentación con solera hormigón r. flex-trac 35 kg/m² (15 cm.) armada con mallazo 15x15x5 mm.
- Red de evacuación de aguas pluviales.
- Red de alumbrado público.
- Red de abastecimiento de agua
- Red de saneamiento
- Red de telefonía y telecomunicaciones
- Instalaciones o destrucción de plantaciones si procede.
- Señalización, jardinería y arbolado.

De acuerdo con esto el precio unitario considerado sería de 135 €/m².

Dado que la superficie a acondicionar, en este caso es, como se ha expuesto, de 1.024 m², el coste total de esta operación sería:

$$C_2 = 1.024 \text{ m}^2 \times 120 \text{ €/m}^2 = 122.880 \text{ €}$$

Según este coste unitario, resultan las siguientes cantidades como costes de urbanización en las unidades de ejecución definidas en el suelo urbano no consolidado:

U.E.	UAS	SUPERFICIE A URBANIZAR	COSTE URBANIZACIÓN	REPERCUSION €/U.A.	REPERCUSION €/VIV.
UN-11	2.180,00 U.A	1.382,66 m ²	186.659,10 €	85,62 €/U.A.	10.369,95 €/viv

Del cuadro anterior de costes y repercusiones en las unidades de ejecución se deduce que las actuaciones propuestas son rentables en situaciones normales de mercado.

No obstante, el Plan Parcial deberá incluir el preceptivo estudio económico-financiero.

ALTERNATIVA 2

En la alternativa 2 se contemplan distintas actuaciones exteriores al ámbito del Casco Histórico con objeto de sustituir las zonas de aparcamiento interiores.

- APARCAMIENTO EN LA PARCELA DEL CENTRO DE DIA

Se contempla la habilitación de una zona de aparcamiento en la parcela del Centro de Día. Es una zona que ya estaba contemplada en el proyecto del propio Centro, pero con alguna modificación que permita aprovechar mejor el suelo y obtener un número mayor de plazas. Esta actuación permitiría obtener 40 plazas de aparcamiento.

La habilitación de este aparcamiento es de la misma naturaleza que la de otras cuantificadas en otras alternativas. El suelo actual es igualmente de tierra vegetal y la pavimentación final en esta zona sería de hormigón. La superficie a acondicionar sería de aproximadamente 1.350 m².

Si aplicamos el precio unitario calculado, la actuación supondría un coste de:

$$C = 1.350 \text{ m}^2 \times 120 \text{ €/m}^2 = 162.000 \text{ €}.$$

En este caso, es necesaria la construcción de un muro de contención de una altura entre 1,25m. y 2m. y con una longitud aproximada de 61m. Le coste de este muro se estima en 13.000€. De acuerdo con esta estimación, la actuación de habilitar un aparcamiento en la parcela del Centro de Día tendría un coste estimado de:

$$C = 162.000\text{€} + 13.000 \text{ €} = 175.000 \text{ €}.$$

- CONVENIO CON EL PROPIETARIO DE LA ANTIGUA DISCOTECA "BORDATXO"

El convenio tendría unos costes de puesta en marcha de aproximadamente 2.000€, y unos costes anuales que consistirían en el mantenimiento de la jardinería de la parcela y la electricidad del alumbrado, que son cinco puntos de luz de 50w. Supone unos costes mínimos para el Ayuntamiento, con los que se consigue la puesta en servicio de casi 50 plazas de aparcamiento.

- SG CALLE MERCADO

Las actuaciones de los SG en la calle Mercado consisten en la ejecución de aceras, para darles continuidad en zonas en las que actualmente no existen y se interrumpe el paso de los peatones obligándoles a continuar por la calzada.

Son muy similares a la que se acaban de ejecutar por parte del Ayuntamiento en la esquina de la calle Inzakardi o en la Travesía de Amezitia, por lo que se dispone de precios reales para el cálculo del coste.

El coste de la actuación del SG que afecta a las parcelas 128, 299 y 109 a 112 del polígono 2 se estima en:

Ud	Partida	Medición	Precio unitario	Total
ml	Demolición muros de cierre	67,91 m	33,63 €/ml	2.283,81 €
m²	Excavación/perfilado/compactado	165,00 m²	4,50 €/m²	742,50 €
m³	Zahorra artificial clasificada, aceras	33,00 m³	28,00 €/m²	924,00 €
m³	Horm. en masa soleras flex.35kg/m²	24,75 m³	122,00 €/m²	3.019,50 €
m²	Mallazo AEH-500BS 20.30.4	165,00 m²	3,20 €/m²	528,00 €
m²	Enlosado piedra rojo Baztán	165,00 m²	28,60 €/m²	4.719,00 €
ml	Bordillo de hormigón achaflanado	67,91 ml	25,80 €/m²	1.752,08 €
m²	Reconstrucción muros de cierre	135,82 m²	100,00 €/m²	13.582,00 €
Ud.	Seguridad y salud	1 Ud.	450,00 €/m²	450,00 €
Ud.	Gestión de residuos	1 Ud.	350,00 €/m²	350,00 €
			EJECUCIÓN MATERIAL	28.350,89 €
			G.G. Y B.I.	2.835,09 €
			I.V.A.	6.549,06 €
			COSTE TOTAL	37.735,04 €

Al coste de las obras habría que sumar el coste de la obtención del suelo, puesto que se obtendría por expropiación. El coste de los suelos deberá ser establecido en el momento de la expropiación mediante el procedimiento pertinente. No obstante, dado que se debe hacer una estimación del coste en la presente memoria sostenibilidad, se ha tomado como referencia para la misma el valor básico catastral para las parcelas. Con esta referencia, el coste de los suelos de esta actuación se estima en 50.767,35€.

Así pues, el coste total de actuación sería:

$$C = 37.735€ + 50.767,35€ = 88.502 €.$$

El coste de la actuación del SG que afecta a la parcela 119 del polígono 2 se estima en:

Ud	Partida	Medición	Precio unitario	Total
ml	Demolición muros de cierre	51,56 m	33,63 €/ml	1.733,96 €
m²	Excavación/perfilado/compactado	105,00 m²	4,50 €/m²	472,50 €
m³	Zahorra artificial clasificada, aceras	21,00 m³	28,00 €/m²	588,00 €
m³	Horm. en masa soleras flex.35kg/m²	15,75 m³	122,00 €/m²	1.921,50 €
m²	Mallazo AEH-500BS 20.30.4	105,00 m²	3,20 €/m²	336,00 €
m²	Enlosado piedra rojo Baztán	105,00 m²	28,60 €/m²	3.003,00 €
ml	Bordillo de hormigón achaflanado	51,56 ml	25,80 €/m²	1.330,25 €
m²	Reconstrucción muros de cierre	51,56 m²	100,00 €/m²	5.156,00 €
Ud.	Seguridad y salud	1 Ud.	450,00 €/m²	450,00 €
Ud.	Gestión de residuos	1 Ud.	350,00 €/m²	350,00 €
			EJECUCIÓN MATERIAL	15.341,21 €
			G.G. Y B.I.	1.534,12 €
			I.V.A.	3.543,92 €
			COSTE TOTAL	20.419,25 €

Al coste de las obras habría que sumar el coste de la obtención del suelo, puesto que se obtendría por expropiación. El coste de los suelos deberá ser establecido en el momento de la expropiación mediante el procedimiento pertinente. No obstante, dado que se debe hacer una estimación del coste en la presente memoria sostenibilidad, se ha tomado como referencia para la misma el valor básico catastral para la parcela. Con esta referencia, el coste de los suelos de esta actuación se estima en 8.682,74€.

Así pues, el coste total de actuación sería:

$$C = 20.419,25€ + 8.682,74€ = 29.101,99 €.$$

- SG ZONA DEL FRONTÓN

El coste de la actuación del SG en la zona del frontón se estima en:

Ud	Partida	Medición	Precio unitario	Total
ml	Demolición muro de mampostería	100,00 m	33,63 €/ml	3.363,00 €
m²	Excavación/perfilado/compactado	260,00 m²	4,50 €/m²	1.170,00 €
m³	Zahorra artificial clasificada, aceras	52,00 m³	28,00 €/m²	1.456,00 €
m³	Horm. en masa soleras flex.35kg/m²	39,00 m³	122,00 €/m²	4.758,00 €
m²	Mallazo AEH-500BS 20.30.4	260,00 m²	3,20 €/m²	832,00 €
m²	Enlosado piedra rojo Baztán	260,00 m²	28,60 €/m²	7.436,00 €
ml	Bordillo de hormigón achaflanado	60,00 ml	25,80 €/m²	1.548,00 €
m²	Reconstrucción muros de cierre	100,00 m²	100,00 €/m²	10.000,00 €
Ud.	Seguridad y salud	1 Ud.	450,00 €/m²	450,00 €
Ud.	Gestión de residuos	1 Ud.	350,00 €/m²	350,00 €
			EJECUCIÓN MATERIAL	31.363,00 €
			G.G. Y B.I.	3.136,30 €
			I.V.A.	7.244,85 €
			COSTE TOTAL	41.744,15 €

Al coste de las obras habría que sumar el coste de la obtención del suelo, puesto que se obtendría por expropiación. El coste de los suelos deberá ser establecido en el momento de la expropiación mediante el procedimiento pertinente. No obstante, dado que se debe hacer una estimación del coste en la presente memoria sostenibilidad, se ha tomado como referencia para la misma el valor básico catastral para la parcela. Con esta referencia, el coste de los suelos de esta actuación se estima en 34.674,89€.

Así pues, el coste total de actuación sería:

$$C = 41.744,15€ + 34.674,89€ = 76.419,04 €.$$

- SG CALLE ROSA SEMINARIO

Al coste de las obras de esta actuación, que se recoge en la memoria valorada de la alternativa 1, habría que sumar el coste del suelo, puesto que en este caso se obtendría por expropiación. El coste de los suelos deberá ser establecido en el momento de la expropiación mediante el procedimiento pertinente. No obstante, dado que se debe hacer una estimación del coste en la presente memoria sostenibilidad, se ha tomado como referencia para la misma el valor básico catastral para la parcela. Con esta referencia, el coste de los suelos de esta actuación se estima en 30.501,66€.

Así pues, el coste total de actuación sería:

$$C = 20.000,00€ + 30.501,66€ = 50.501,66 €.$$

ALTERNATIVA 3

El análisis de costes de la alternativa 3 sería la suma de las actuaciones que se contemplasen de cada una de las anteriores alternativas, cuyos costes están ya reflejados.

IX.- CONCLUSIONES VALORADAS DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN DESARROLLADO

Cuando finalice la fase complementaria del proceso de participación, se redactará un documento de conclusiones valoradas completo del mismo, incluidas las del último foro, que se publicará en la página web para conocimiento de los interesados.



Fdo.: Patxi Francés Olloqui.
Arquitecto/ Urbanista.
Pamplona / Doneztebe-Santesteban / junio / 2018



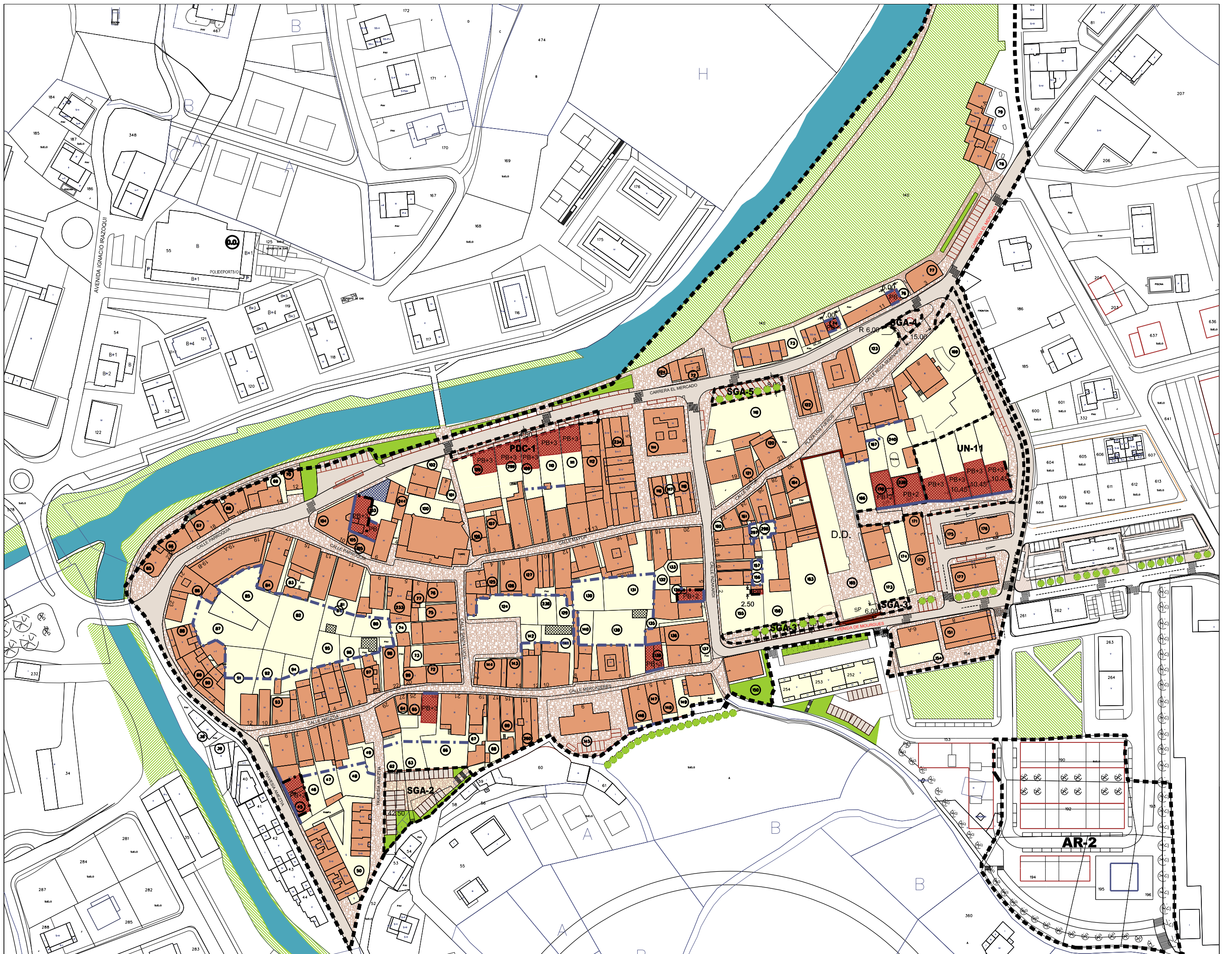
Fdo.: Rosa Francés Olloqui
Arquitecto/ Urbanista.

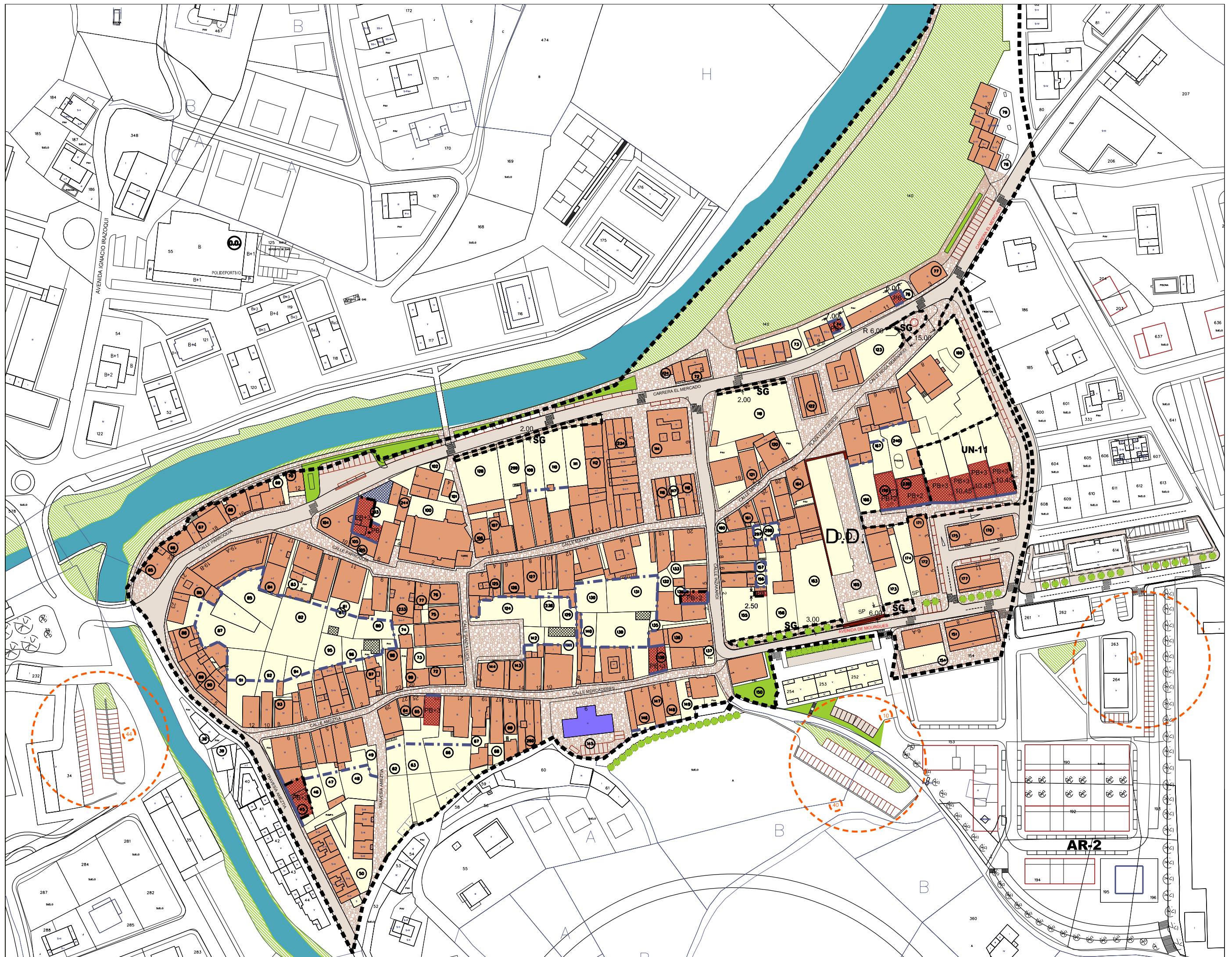


PEAU- PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL CASCO HISTORICO DE DONEZTEBE-SANTESTEBAN
PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

francés arquitectos, S.L.P.

DOCUMENTACIÓN GRÁFICA. ALTERNATIVAS PROPUESTAS







PEAU- PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL CASCO HISTORICO DE DONEZTEBE-SANTESTEBAN
PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

francés arquitectos, S.L.P.

ANEXO 1

MODELO DE FICHAS DE NORMATIVA ESPECÍFICA

1.- DATOS DE IDENTIFICACIÓN

2

DIRECCIÓN POSTAL	CALLE PARROQUIA		2
REFERENCIA CATASTRAL:	PARCELA:	POLIGONO:	SUPERFICIE:
	100	2	1.079,30
INVENTARIO ARQUITECTONICO DE NAVARRA	FECHA CONSTRUCCION	FECHA DE ALTA	ESTADO
REFERENCIA:	7.152	Princ. XV-XVI, Secun. XVII	15/09/2008
NOMBRE DE LA EDIFICACIÓN	Iglesia de San Pedro		
	Completo en estado original		

2.- ESTADO ACTUAL DE LA EDIFICACIÓN PRINCIPAL.

Nº DE PLANTAS	TIPOLOGIA DE CUBIERTA	ESTADO DE CONSERVACION		UNIDAD PLAN GENERAL
B	Cuatro aguas, Tres aguas	BUENO		UC-1
USO PRINCIPAL	Nº VIVIENDAS	PLANTA BAJA	PLANTAS ELEVADAS	USOS AUXILIARES
DOTACIONAL RELIGIOSO		IGLESIA		
ELEMENTOS DE INTERES	Los recogidos en la ficha de normativa de protección del patrimonio			
ELEMENTOS INADECUADOS DESPERFECTOS OBSERVADOS	Cableados en fachada			



3.-CONDICIONES URBANISTICAS DEL PLAN ESPECIAL

RÉGIMEN URBANÍSTICO DE APLICACIÓN	CONSERVACIÓN		
-----------------------------------	--------------	--	--

CONDICIONES GENERALES DEL RÉGIMEN URBANÍSTICO. AFECIONES ESPECIFICAS POR INUNDABILIDAD

INUNDABILIDAD	ZONA FLUJO PREFERENTE	ZONA DE POLICIA	PERIODO DE RETORNO
AFECTADA	NO	SI	500 AÑOS

NORMATIVA DEL RÉGIMEN URBANÍSTICO. CONDICIONES ESPECÍFICAS

Será de aplicación la normativa general y la normativa particular correspondiente a su régimen urbanístico.

ORDENANZA DEL REGIMEN URBANISTICO. CONDICIONES ESPECÍFICAS

Será de aplicación la ordenanza general y la ordenanza particular correspondiente a su régimen urbanístico.

CATALOGO	CALLE	Nº FICHA	GRADO
CATALOGADA	CALLE PARROQUIA	C2	G-1

4.- OBSERVACIONES

1.- DATOS DE IDENTIFICACIÓN

3

DIRECCIÓN POSTAL	CALLE PARROQUIA		3
REFERENCIA CATASTRAL:	PARCELA:	POLIGONO:	SUPERFICIE:
	77	2	106,00
INVENTARIO ARQUITECTONICO DE NAVARRA	FECHA CONSTRUCCION	FECHA DE ALTA	ESTADO
REFERENCIA:	No inventariada		
NOMBRE DE LA EDIFICACIÓN	CASA UTSUENEA		

2.- ESTADO ACTUAL DE LA EDIFICACIÓN PRINCIPAL.

Nº DE PLANTAS	TIPOLOGIA DE CUBIERTA	ESTADO DE CONSERVACION	UNIDAD PLAN GENERAL
B+4	Dos aguas	BUENO	UC-1
USO PRINCIPAL	Nº VIVIENDAS	PLANTA BAJA	PLANTAS ELEVADAS
RESIDENCIAL	2	BAR-CAFETERÍA	RESTAURANTE-VIVIENDA
ELEMENTOS DE INTERES	Cadena de esquinas. Recercado de huecos.		
ELEMENTOS INADECUADOS DESPERFECTOS OBSERVADOS	Rejuntado planta baja. Remate losa balcón aluminio. Toldo. Acceso a vivienda por el local.		



3.-CONDICIONES URBANISTICAS DEL PLAN ESPECIAL

RÉGIMEN URBANÍSTICO DE APLICACIÓN

CONSERVACIÓN-RENOVACIÓN

CONDICIONES GENERALES DEL RÉGIMEN URBANÍSTICO. AFECCIONES ESPECIFICAS POR INUNDABILIDAD

INUNDABILIDAD	ZONA FLUJO PREFERENTE	ZONA DE POLICIA	PERIODO DE RETORNO
AFECTADA	NO	SI	500 AÑOS

NORMATIVA DEL RÉGIMEN URBANÍSTICO. CONDICIONES ESPECÍFICAS

Será de aplicación la normativa general y la normativa particular correspondiente a su régimen urbanístico.

ORDENANZA DEL REGIMEN URBANISTICO. CONDICIONES ESPECÍFICAS

Será de aplicación la ordenanza general y la ordenanza particular correspondiente a su régimen urbanístico.

CATALOGO	CALLE	Nº FICHA	GRADO
NO CATALOGADA			

4.- OBSERVACIONES

1.- DATOS DE IDENTIFICACIÓN

7

DIRECCIÓN POSTAL	CALLE PARROQUIA		8
REFERENCIA CATASTRAL:	PARCELA:	POLIGONO:	SUPERFICIE:
	105	2	106,00
INVENTARIO ARQUITECTONICO DE NAVARRA	FECHA CONSTRUCCION	FECHA DE ALTA	ESTADO
REFERENCIA:	No inventariada		
NOMBRE DE LA EDIFICACIÓN			

2.- ESTADO ACTUAL DE LA EDIFICACIÓN PRINCIPAL.

Nº DE PLANTAS	TIPOLOGIA DE CUBIERTA	ESTADO DE CONSERVACION	UNIDAD PLAN GENERAL
B	Dos aguas	BUENO	UC-1
USO PRINCIPAL	Nº VIVIENDAS	PLANTA BAJA	PLANTAS ELEVADAS
RESIDENCIAL		LOCAL COMERCIAL	USOS AUXILIARES
ELEMENTOS DE INTERES	Escudo		
ELEMENTOS INADECUADOS DESPERFECTOS OBSERVADOS	Rotulo banco.		



3.-CONDICIONES URBANISTICAS DEL PLAN ESPECIAL

RÉGIMEN URBANÍSTICO DE APLICACIÓN		RENOVACION
-----------------------------------	--	------------

CONDICIONES GENERALES DEL RÉGIMEN URBANÍSTICO. AFECCIONES ESPECIFICAS POR INUNDABILIDAD

INUNDABILIDAD	ZONA FLUJO PREFERENTE	ZONA DE POLICIA	PERIODO DE RETORNO
AFECTADA	NO	SI	500 AÑOS

NORMATIVA DEL RÉGIMEN URBANÍSTICO. CONDICIONES ESPECÍFICAS

Afectada por servidumbre. Además, será de aplicación la normativa general y la normativa particular correspondiente a su régimen urbanístico.

ORDENANZA DEL REGIMEN URBANISTICO. CONDICIONES ESPECÍFICAS

Será de aplicación la ordenanza general y la ordenanza particular correspondiente a su régimen urbanístico.

CATALOGO	CALLE	Nº FICHA	GRADO
NO CATALOGADA			

4.- OBSERVACIONES

Afectada por servidumbre.



PEAU- PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL CASCO HISTORICO DE DONEZTEBE-SANTESTEBAN
PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

francés arquitectos, S.L.P.

ANEXO 2 RESUMENES DE LAS CONTESTACIONES DEL CUESTIONARIO URBANÍSTICO

88 respuestas

[Ver todas las respuestas](#) [Publicar datos de análisis](#)

Resumen

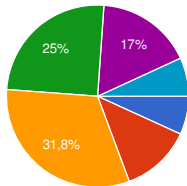
El Casco Histórico de Doneztebe-Santesteban, fue declarado Conjunto Histórico-Artístico por Real Orden 1184/1982 de 26 de marzo, y en aplicación de la legislación de patrimonio cultural, está considerado como Bien de Interés Cultural (BIC).

[Image]

ENCUESTA DE PARTICIPACION CIUDADANA

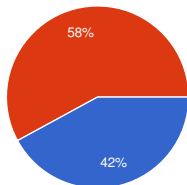
1.- Datos del encuestado

Franja de edad del encuestado



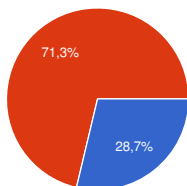
entre 18 y 25 años	6	6.8%
entre 26 y 35 años	11	12.5%
entre 36 y 45 años	28	31.8%
entre 46 y 55 años	22	25%
entre 55 y 65 años	15	17%
más de 65 años	6	6.8%

¿Reside usted dentro de los límites del Casco Histórico considerado como BIC?



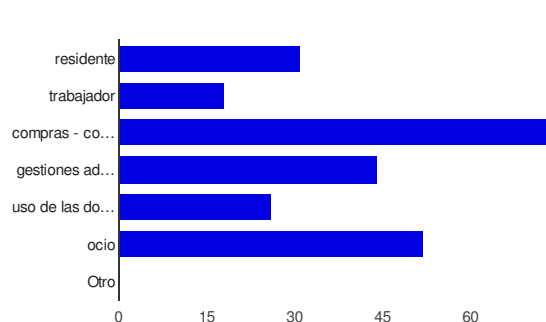
Si	37	42%
No	51	58%

¿Realiza usted alguna actividad profesional dentro de los límites del Casco Histórico considerado como BIC?



Si	25	28.7%
No	62	71.3%

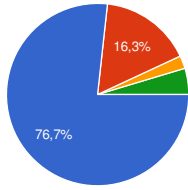
¿Que actividades desarrolla en el Casco Histórico?



residente	31	37.8%
trabajador	18	22%
compras - comercio	74	90.2%
gestiones administrativas	44	53.7%
uso de las dotaciones	26	31.7%
ocio	52	63.4%
Otro	0	0%

2.- Tráfico y movilidad en el ámbito del Casco Histórico

¿Con qué frecuencia suele acudir al Casco Histórico?



Cada día	66	76.7%
Varios días a la semana	14	16.3%
Varios días al mes	2	2.3%
Casi nunca	4	4.7%
Nunca	0	0%

¿Qué días suele acudir al Casco Histórico?



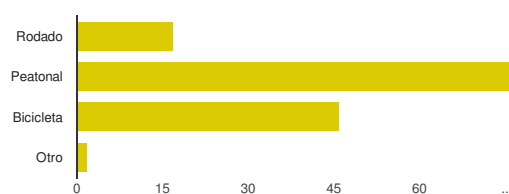
Entre semana	80	95.2%
El fin de semana	76	90.5%

¿Qué medio de transporte utiliza para acudir al Casco Histórico?



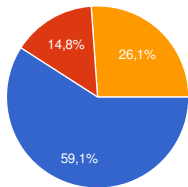
Andando	74	85.1%
En coche	50	57.5%
Otro	11	12.6%

¿Qué medios de transporte considera que se deberían potenciar para acudir al Casco Histórico?



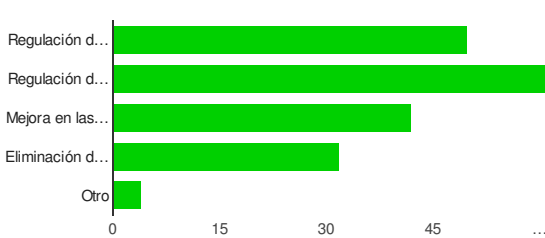
Rodado	17	21%
Peatonal	76	93.8%
Bicicleta	46	56.8%
Otro	2	2.5%

Como peatón, ¿encuentra problemas de movilidad en el Casco Histórico?



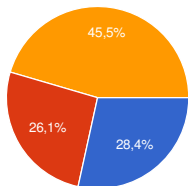
Si	52	59.1%
No	13	14.8%
A veces	23	26.1%

¿Qué aspectos mejoraría en cuanto a la movilidad peatonal en el Casco Histórico?



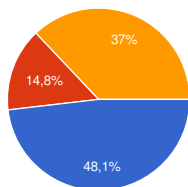
Regulación del tráfico rodado	50	60.2%
Regulación de las zonas de aparcamiento	61	73.5%
Mejora en las condiciones de urbanización de aceras y calzada	42	50.6%
Eliminación de barreras arquitectónicas	32	38.6%
Otro	4	4.8%

¿Suele aparcar el coche en el Casco Histórico?



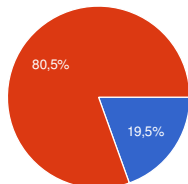
Si	25	28.4%
No	23	26.1%
A veces	40	45.5%

¿Encuentra problemas para aparcar el coche en el Casco Histórico?



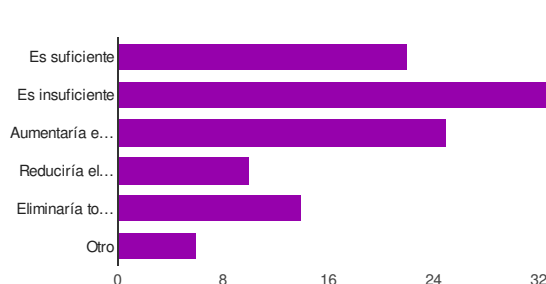
Si	39	48.1%
No	12	14.8%
A veces	30	37%

¿Considera prioritario aparcar el coche en el Casco Histórico?



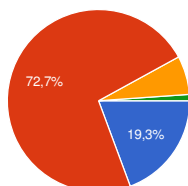
Si	17	19.5%
No	70	80.5%

Sobre el número de plazas de aparcamiento en el Casco Histórico...



Es suficiente	22	25.3%
Es insuficiente	33	37.9%
Aumentaría el número de palzas	25	28.7%
Reduciría el número de plazas	10	11.5%
Eliminaría todas las plazas de aparcamiento	14	16.1%
Otro	6	6.9%

¿Qué situación considera más adecuada para aparcar el coche y acceder al Casco Histórico?



Dentro del Casco Histórico	17	19.3%
En espacios cercanos pero fuera del Casco Histórico	64	72.7%
Fuera del Casco Histórico	6	6.8%
Otro	1	1.1%

Observaciones y sugerencias

Hay que pensar en la gente con problemas de movilidad que necesitan acceder en coche al casco urbano. Si les impiden aparcar aquí dificultarán su autonomía para desplazarse y acceder a cualquier punto del casco. Gracias por la encuesta.

Creo que regulando los aparcamientos existentes y habilitando alguna zona de carga y descarga y prohibiendo el estacionamiento tal y como esta ahora, mejoraría mucho el caos actual. Los coches podran circular pero no aparcar fuera de las zonas habilitadas. Claro que no sirve de nada poner carteles y pintar rayas si no hace cumplir la normativa.

Estaría bien que hubiera más plazas de aparcamietno en el casco histórico pero que se pudiera controlar el tiempo de aparcamiento. Es importante que los camiones de reparto no entren al casco histórico, crean muchos problemas. También necesitamos una grua municipal porque de que nos sirve pagar los vados si luego nadie los respeta... Tampoco me parece bien que que el desfile de carnaval tenga que ser dentro del casco histórico, es muy peligroso.

Aunque caminar por el casco historico a veces puede ser lento, ya que los peatones en doneztebe cedemos el paso a los coches, no es tan molesto y peligroso como aventurarse a poner un solo pie fuera del casco historico, ahi es donde nos jugamos la vida cada día. Tenemos el cruce de los tres pasos de cebrá, cada cual mas borroso y peligroso. Los vehiculos no saben en cual parar. Y luego tenemos el paso de cebrá -curva-cuesta, para cuando los coches que vienen de leiza te ven, ya te han atropellado. Sería conveniente poder colocar en la travesía algun semaforo de esos de los que puedes pulsar cuando necesites cruzar y el resto del tiempo estaria verde para la circulacion. Muchas gracias.

Habilitaría aparcamientos en medida de lo posible en el casco urbano. Puesto que parte del problema es la imposibilidad de usar las aceras ya que siempre hay coches aparcados en ellas. Controlando el aparcamiento en las aceras se solventarían muchos problemas de trafico y de movilidad.

Prohibir aparcar en las aceras y regular el trafico.hay autentico peligro.la calle del titi y calle mayor son intransitables a veces.

Tengo muchas dudas sobre qué es lo mejor para el conjunto de ciudadanos de Doneztebe. Por un lado me apetece que todo el casco histórico sea peatonal, ya que un casco histórico sin tráfico es mucho más bonito y sin duda mucho más agradable para pasear por el. Por otro lado tengo miedo de que peatonalizar el casco histórico pueda perjudicar gravemente el pequeño comercio, ya que hay mucha gente que le gusta ir con el coche hasta la misma puerta del comercio. No me gustaría que l aparte vieja quedara vacía de comercios, ya que Doneztebe siempre ha sido un pueblo con mucha vida en sus calles y eso en gran parte ha sido gracias a la gran cantidad y calidad del pequeño comercio. Creo que si se decide peatonalizar la part vieja hay que estar muy seguro de no perjudicar al pequeño comercio. Como sugerencias, diría que es vital que la gente tenga plazas de aparcamiento muy cerca del centro y que se empiece la peatonalizacion de manera progresiva. Se puede probar a peatonalizar a partir del sábado al mediodía e ir valorando cómo responde el cliente del pequeño comercio.

Crear más zonas de aparcamiento en zonas cercanas pero fuera del casco histórico. Habilitar zonas de carga y descarga además del centro en los

comercios situados en la travesía de Doneztebe. Controlar la velocidad de los vehículos que circulan por la travesía, se circula a velocidad excesiva sobre todo por la calle carretera del mercado teniendo en cuenta que es zona con gran afluencia de peatones hacia el casco histórico y al revés desde allí hacia las escuelas, parque de Inzakardi o comercios situados en la orilla de la carretera.

No usar la calle como terraza de los bares

PEATONALIZAR EL CASCO HISTORICO. NO PERMITIR APARCAR EN LAS CALLES PARROQUIA, MAYOR NI MERCADERES. NO PERMITIR APARCAR SOBRE LAS ACERAS COMO EN LA CALLE DEL TITI QUITAR LOS APARCAMIENTOS DE LA PUERTA DE LA IGLESIA NO DEJAR APARCAR EN LA PLAZA SANTA LUCIA FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA EN EL PUEBLO .

El problema del aparcamiento nos atañe a los residentes especialmente, ya que hoy en día hay más de 1 vehículo por hogar, y las zonas en las que se aparca no son suficientes, pero además el problema se agrava por la afluencia de visitantes a los comercios, bares y restaurantes de la zona. El problema no se concentra sólo en determinados momentos, sino que nos vemos afectados todos los días. Además no hay disponibilidad de garajes en alquiler/venta en el casco histórico, y los que pocos disponibles fuera del casco son totalmente inaccesibles porque están a precio de vivienda, ya que no son garajes en sí, sino bajos comerciales. Por otro lado está la falta de civismo de la gente, que aparca como le da la real gana ocupando más de lo debido, y reduciendo las escasas plazas disponibles

Hay que habilitar aparcamientos en el casco histórico y prohibir aparcar sobre aceras (aparcar sobre aceras construidas para el peatón es algo ilógico así como injusto. Pinso que se debería prohibir el aparcar sobre aceras!

Pienso que progresivamente hay que intentar sacar fuera los coches, pero no lo haría de golpe, sino intentando dar soluciones alternativas. Para empezar, intentar quitar los coches de las aceras. Eso lo considero prioritario. Pero mientras no haya más alternativas, dejaría aparcar en Plaza Santa Lucías, puerta de la iglesia... Permitiría el tráfico rodado entre semana, pero probaría a cerrar el sábado a la tarde y domingo. Al menos las calles Parroquia y Ameztia: cerrar desde el antiguo Asador Ezkurra hasta el Bar Ameztia. Y desde el Mailyn a Carnicería Luis Martin. Manteniendo abierto el tráfico en el resto de la parte vieja y pudiendo aparcar en Santa Lucía. Si funciona, se podrían estudiar progresivamente medidas más restrictivas.

Máximo trafico rodado. Puerta de la Iglesia no aparcamiento. Plazoleta (plaza Sta. Lucía) como mucho aparcamiento para gente que nos visite, bien para compras o gestiones administrativas, etc. pero los primeros en dejar son los propios comerciantes, además en cualquier punto del c.u. y cerca de su negocio.

Ahora mismo el peatón tiene dificultades para moverse por las calles. No siempre hay aceras en todos los sitios y otras veces hay coches obstaculizando el paso.

Señor Alcalde: me dirijo a ti para darte mi criterio sobre peatonalización en el casco urbano, yo soy partidario de peatonalización, y los motivos son que se pueda caminar por las aceras con tranquilidad , y sin tener los problemas de coches, creo que son costumbres y nos acostumbraríamos en aparcar los coches fuera del casco urbano. Un saludo.

estamos a favor de peatonalizar el casco viejo pero creemos necesario un parking cercano para poder aparcar los coches

debería desaparecer el trafico en la calle mayor y plaza de la iglesia. solo para residentes y sin aparcar.

cuidar jardines rotonda y bajos en mal uso de casas no utilizadas. por ejemplo, las de la calle ameztia

un buen aparcadero en el casco urbano. Santesteban es un pueblo de servicios, como falle el aparcamiento, la gente se va a las grandes superficies.

Me parece que Doneztebe es un pueblo de comercio y servicios y hay que poner mas aparcamientos.

+ primero habría que hacer aparcamientos dentro del casco histórico y espacios cercanos. +zonas de carga y descarga. +zonas de tiempo limitado (20 min).

garantizar el aparcamiento de residentes: adquirir huertas traseras y hacer aparcamientos grandes;en otro caso,"solución Zarauz": plaza individual con su numero en el suelo. actualmente: conflicto constante aceras- peatonea- vehículos y peligro. posibilidad parcial: c/ inzakardi y direcciones al frontón... si vehículos...

debería de haber un parking dentro del casco antiguo para que la gente pueda acudir con mas facilidad a los comercios, sino poco a poco se iran cerrando todos. que es lo que esta pasando.

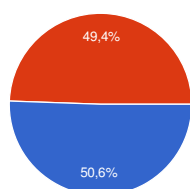
considero que aparcar encima de las aceras debería estar prohibido en todo el casco historico

el casco histórico debería ser un espacio para los peatones y las bicicletas. los residentes pueden aparcar sus coches en santa lucia

alguna de las zonas de aparcamiento dentro del casco histórico habría que mantener, una parte es necesaria.

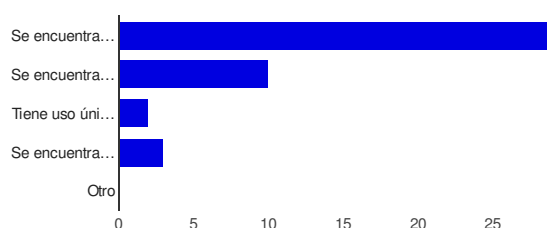
3.-Usos y actuaciones en las edificaciones del Casco Histórico

¿Es propietario o arrendatario de algún inmueble o negocio del Casco Histórico?



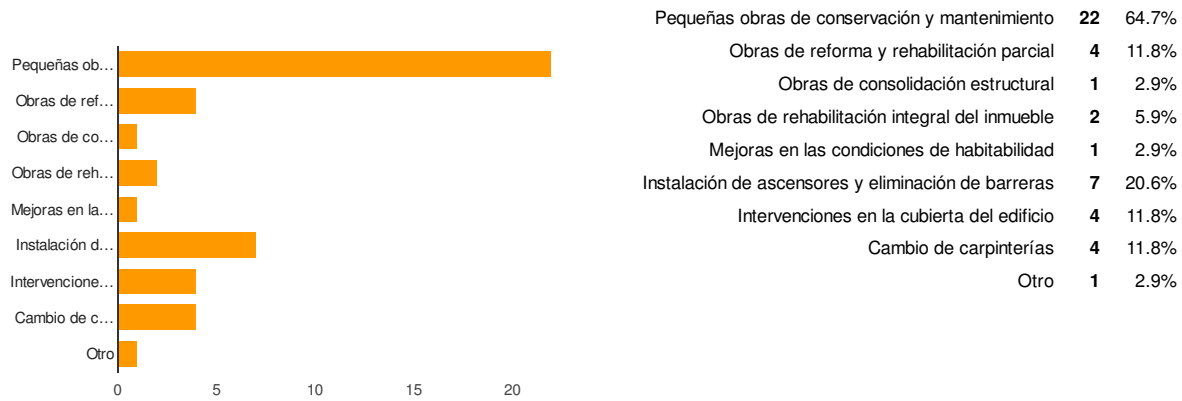
Si	42	50.6%
No	41	49.4%

Como propietario o arrendatario de algún inmueble del Casco Historico: ¿En qué estado se encuentra su inmueble?

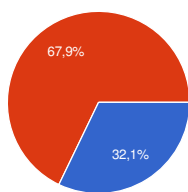


Se encuentra habitado en su totalidad	29	65.9%
Se encuentra habitado parcialmente	10	22.7%
Tiene uso únicamente en planta baja	2	4.5%
Se encuentra deshabitado	3	6.8%
Otro	0	0%

Como propietario o arrendatario de algún inmueble del Casco Histórico: ¿Qué tipo de actuaciones considera que sería conveniente realizar en su inmueble?

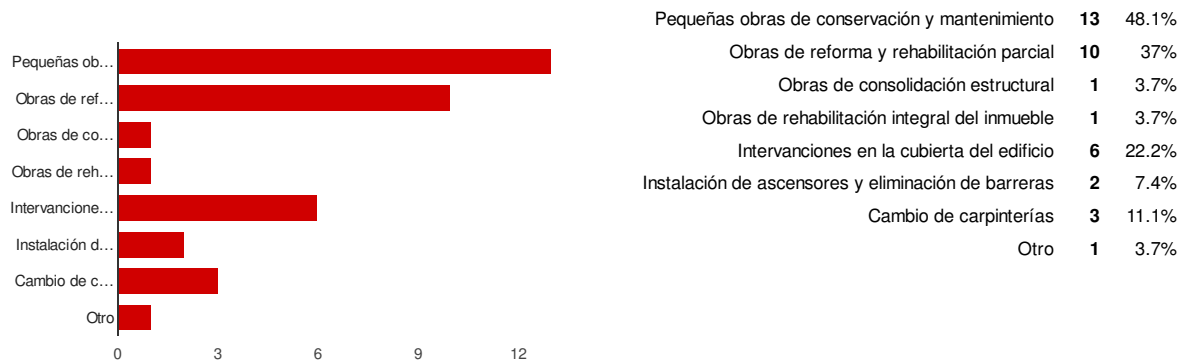


¿Ha realizado obras en algún edificio o local del Casco Histórico, en los últimos 5 años ?

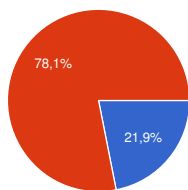


Si	18	32.1%
No	38	67.9%

¿Qué tipo de obras ha realizado en el Casco Histórico?



¿Ha encontrado impedimentos para realizar obras en algún edificio o local del Casco Histórico?



Si	7	21.9%
No	25	78.1%

¿Qué tipo de impedimentos ha encontrado para realizar obras?

Príncipe de viana es muy estricto con el cumplimiento de las normas encontrarse dentro del casco historico

No por parte de la administración, sino de un comercio situado en los bajos y de un vecino para impedir la instalación de un ascensor conjuntamente con otra comunidad. A día de hoy, nuestra comunidad no va a instalar ascensor, a pesar de tener 3 alturas, y personas mayores, y si algún día se llega a poner no dispondrá de las medidas necesarias para los servicios de emergencia. La otra comunidad ha seguido para adelante y pondrá su ascensor con las medidas legales y con las escaleras que permitan el acceso a los servicios de emergencia.

No he encontrado impedimentos pero si que pienso que habría que incentivar la reforma de cualquier vivienda o edificio del casco histórico mediante la extensión del pago de impuestos de obra...

IMPOSIBILIDAD DE SEGREGACION DE INMUEBLE EN PLANTA BAJA

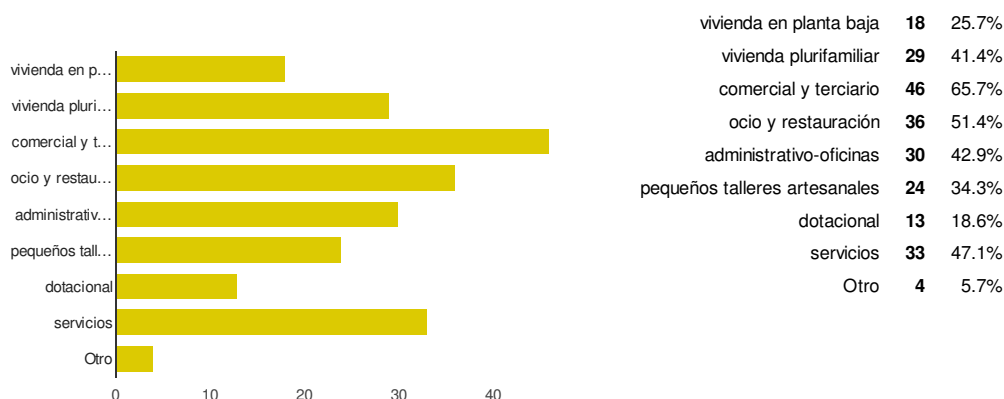
Ninguno

yo personalmente ninguno.

en cualquier calle estrecha habran problemas para aparcar y regular el trafico sea casco antiguo o no

en el casco histórico siempre habrá problemas para hacer reformas, porque las calles son estrechas, haya tráfico o no.

¿Qué Usos potenciaría en el Casco Histórico?



Observaciones y sugerencias

Existen muchos edificios en el casco viejo que están en muy malas condiciones y abandonados y es una pena según por que calle vayas ver el abandono total.

Reabilitar las casas antiguas y hacer apartamentos para jóvenes y gente necesitada que no pueda pagar grandes alquileres.

Para mí sería muy conveniente que el pequeño comercio y los servicios se concentrarán en el casco histórico, eso sin duda daría mucha vida al pueblo y redundaría en el beneficio de todos los comerciantes y ciudadanos.

REHABILITACION DE LAS CASAS VIEJAS

Hay muchos edificios en mal estado, aunque desconozco si son de titularidad pública o privada. El casco viejo tiene una población de edad "avanzada", así que estaría bien rejuvenecer la población favoreciendo las viviendas para familias jóvenes, además de ofrecer servicios

Es vergonzoso y peligroso el estado de algunas viviendas sobre todo en la calle Mercaderes y Amezitia. Se debería actuar en ellas y crear una carga en el registro de la Propiedad en el caso que no asuman los costes del acondicionamiento con el fin de que a la venta deban liquidar la carga al Ayuntamiento.

ya que hay mucha vivienda vacía, estaría bien la vivienda plurifamiliar.

ni mas bares a gritos en la puerta ni talleres con ruidos, maquinas y sus humos.

4.- Espacios libres

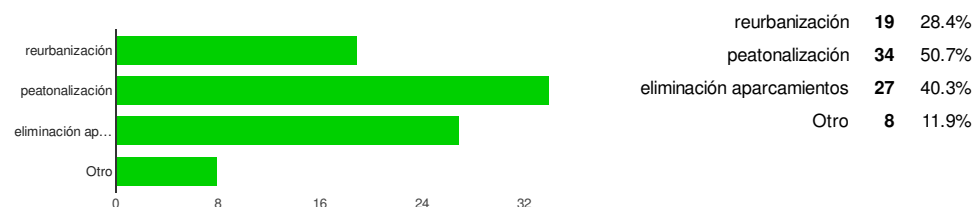
¿Considera suficientes los espacios libres del casco histórico?



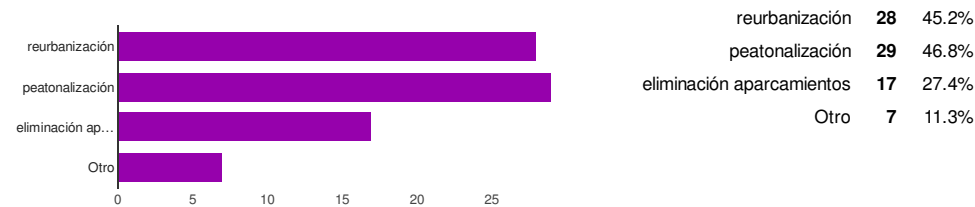
¿Debería potenciarse la peatonalización de los espacios libres del casco histórico?



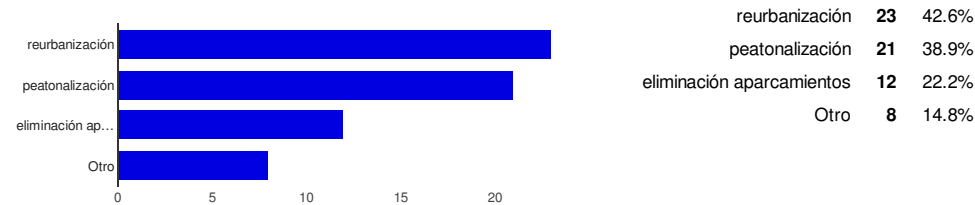
¿Qué tipo de actuación considera que se debería llevar a cabo en la Plaza de Santa Lucía?



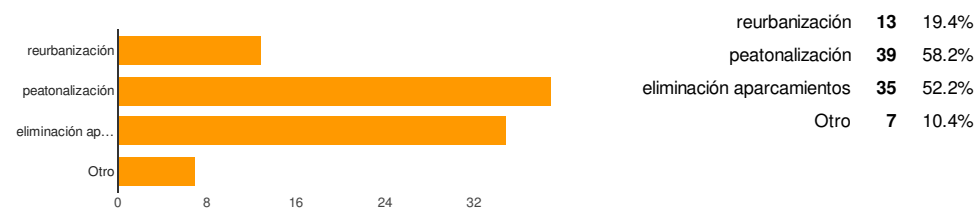
¿Qué tipo de actuación considera que se debería llevar a cabo en la Plaza del Ayuntamiento?



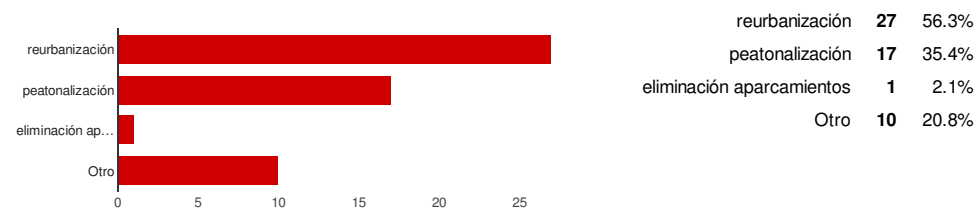
¿Qué tipo de actuación considera que se debería llevar a cabo en la Plaza de los Fueros?



¿Qué tipo de actuación considera que se debería llevar a cabo en la Plaza de la Iglesia de San Pedro?



¿Qué tipo de actuación considera que se debería llevar a cabo en el Paseo fluvial entre Inzakardi y el Puente sobre río Ezcurra?



¿Qué tipo de actuación considera que se debería llevar a cabo en el Parque Izakardi?



Observaciones y sugerencias

Cuando no contesto es porque en mi opinión no hace falta modificar estas zonas.

En las plazas y espacios que haya posibilidad de aparcar, regular el aparcamiento

Creo que podíamos combinar los aparcamiento y la peatonalización en todo el casco urbano.

En todo el casco histórico no hay una sola papelera donde echar nada. Los parques no están adecuados para niños puesto que hay muchos juegos que por una falta de mantenimiento a lo largo de los años se han ido deteriorando. Las zonas de aparcamiento no están delimitados y como consecuencia la gente aparca a su libre albedrío.

el ideal es habilitar zonas de parking pero regulando el tiempo de estacionamiento. las casas viejas que no se vayan a restaurar tirar y habilitar. la plaza s.lucia ya me gustaría verla como plaza y cubierta .

Deberiais limitar el aparcar en el pueblo y menos en aceras

En las tres plazas regular tiempo de aparcamiento en horario comercial. En parque Inzakardi mejorar iluminación e instalación de máquinas para que las personas de la 3ª edad hagan deporte al aire libre. Modificar entrada al parque Inzakardi desde curva Celes. El pavimento resulta resbaladizo en días de lluvia con riesgo de caída. Podar árboles del parque Inzakardi. Las ramas penetran en los tejados de los inmuebles situados al lado del parque.

Dada la escasez de parking para los residentes resulta difícil peatonalizar sin eliminar parking, como comentado en el punto anterior. Peatonalizar parcialmente, permitiendo el acceso a residentes y servicios, y reorganizar el tráfico quizás puedan liberar espacios, sin eliminar zonas de aparcamiento.

Marcar las zonas de aparcamiento Parkings subterráneos para liberar espacio en la superficie. añadir zona de compostaje en Inzakardi para los vecinos de esa zona Añadir fuentes de agua no sólo en Inzakardi, y papeleras. Unir el paseo fluvial con el paseo del agua (hacer este también ciclable) Añadir zonas de parking de bicicletas para favorecer la movilidad dentro del casco y la conexión con las zonas exteriores y los pueblos de alrededor.

Creo que solamente con prohibir aparcar en las calles el casco histórico ganaría mucho. Yo prohibiría aparcar desde Ostiz asta gurutzedenda y desde la

farmacia vieja hasta el Amezitia!

es un parque espectacular, pero en invierno es imposible utilizarlo, ya que las gomas acolchadas están muy húmedas aunque no llueva y los niños se resbalan. Se deberían de renovar los parques infantiles, ya que están bastante estropeados.

poner aparatos para hacer ginnasia

Mantenimiento de las instalaciones actuales en buen estado para evitar accidentes y otros.

+Gimnasio- parque para personas mayores para que puedan hacer ejercicio y juntarse. +Sitio cubierto para los días de lluvia para infantil

poner mas aparcamientos!!

si se eliminan los aparcaderos de las plazas o espacios libres, se quitan mas de 50 vehículos. en momentos puntuales me parece bien que no se aparque, pero el resto del año no. si se peatonaliza y no se hacen aparcaderos... ¡¡EL CASCO URBANO SE MUERE!! ahora hay viviendas vacias... después habrá locales vacios.

ajardinado- flores zona "bancos verdes"; colocar señal de "dirección obligatoria a la derecha"8falta junto a la de dirección prohibida)

en inzakardi se deberían arreglar los culumpios... en el casco antiguo, si no se deja aparcar, la gente de los alrededores no vendrá a comprar aquí y muchas tiendas y comercios irán cerrando porque irán a las grandes superficies (ej: simply, alcampo..) que allí hay de todo y se aparca en la puerta. aquí no se puede vivir solo del turismo.

mi opinión es que si se prohíbe el tráfico en el casco urbano los negocios se cerraran poco a poco, porque la gente irá a comprar a sitios donde se pueda aparcar en la puerta (grandes superficies)

considero que con la eliminación de las dos plazas de aparcamiento del paso de cebrá del puente de madera se evitar el peligro que existe debido a la poca visibilidad de los conductores a los peatones que se disponen a cruzar.

me gustaría la mejora del camino que va de la avenida mourgues a la calle rosa seminario que por las riadas y poco mantenimiento esta en mal estado. si se canalizara el agua por debajo sería muy ventajoso en casos de riada

5.- Dotaciones y servicios

¿Considera suficientes las dotaciones y servicios del casco histórico?. ¿Qué más dotaciones instalaría en el casco histórico?



¿Considera adecuado que las edificaciones residenciales puedan ser acondicionadas como dotaciones públicas o privadas?



Observaciones y sugerencias

La última pregunta se puede entender de varias formas, no me resulta muy clara. Creo que hacen falta más pisos tutelados y que los que son tutelados sean para los colectivos a los que van destinados. Tengo entendido que hay jóvenes residiendo en los mismos y no creo que estén destinados a ellos sino a gente mayor y/o con necesidades especiales.

No contesto porque no entiendo muy bien estas preguntas

si se quitaran los coches arreglar las aceras y poner papeleras bancos ,elementos decorativos, jardineras aparcamientos para bicicletas etc

El Ayuntamiento siempre puede comprar casas en ruina, que hay unas cuantas, y así poder reutilizarlas como espacios públicos, aparcamientos, locales para actividades...

Para que haya vida, sobre todo en invierno, hace falta aparcamiento

Colocar fuentes de agua potable y más bancos en plazas libres.

No me parece mal que edificaciones residenciales puedan ser acondicionadas como dotaciones, siempre que no sea excluyente. Debemos tener un casco histórico vivo, atraer a familias jóvenes para dotarle de vida dada la avanzada edad de muchos vecinos. Que no sea un casco vacío una vez se cierre la persiana. Falta parking y zona verde, la opción de parkings subterráneos liberan espacio en la superficie si la urbanización es adecuada.

Siempre que su dueño así lo considere!

En el mejor de los casos peatonalizar y en el peor tráfico rodado. Actualmente es un pueblo incómodo. Debemos ceder todos y hacer de Doneztebe un pueblo cómodo, fácil, que la gente nos visite y se sienta segura. X ej. en la terraza del café incómodo y peligroso, contaminación de tráfico rodado y ya no digo cuando arrancan un coche para salir, así como echando para atrás alguno pisará más el acelerador que el freno y se cargará a alguien. Si no se aparca en la iglesia ganaremos todos y más el café. ¡Ojo! el Ayto. es subsidiario. Animaros a tomar la mejor decisión, que no será el gusto de todos, pero con firmeza y continuidad. Con el tiempo se olvidan las cosas y más, como en este caso, cuando va a suponer una mejora muy sustancial para Doneztebe, comercios y vecinos y visitantes. Estaría bien que desaparecieran las aceras y para ello rellenar el espacio rodado con adoquín, que siempre frena la velocidad, y además tenemos una base muy sólida con lo que no tendríamos hundimientos ni movimientos del firme.

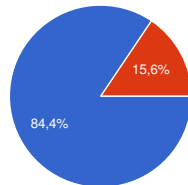
baños publicos

todo lo que es servicio

aseos-wc municipales amplios con "cambiador" para bebés, etc... y señalizarlos desde lejos: 2komunak, aeos, toilettes"... sala de exposiciones de pintura mayor que la actual; con el tiempo... y dinero* "casa museo de la pelota" *hay que pedirlo intentar conseguir exposiciones de pintura para la sala actual aunque sea en el verano

6.- Regulación estética

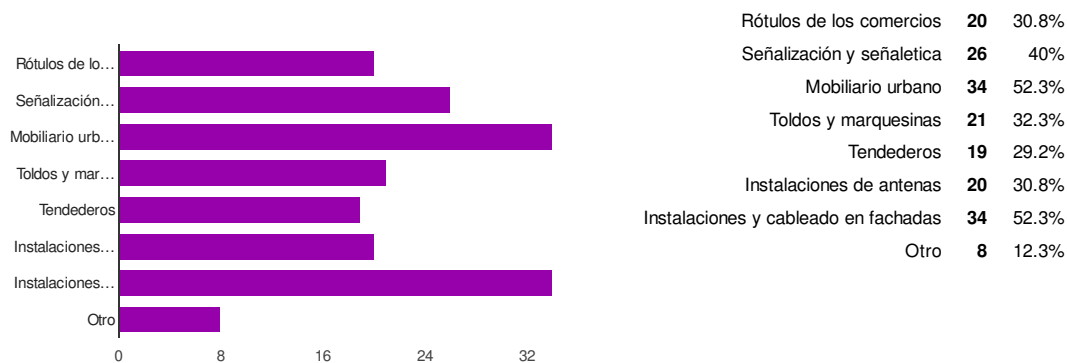
¿Considera conveniente establecer una regulación estética en los elementos accesorios a los edificios que puedan tener impacto en el paisaje urbano del Casco Histórico?



Si 65 84.4%

No 12 15.6%

¿Cuales de estos elementos regularía para evitar su impacto en la estética del paisaje urbano del Casco Histórico?



Observaciones y sugerencias

Pienso que tenemos muy malas aceras para los peatones, todo el pueblo con barreras arquitectónicas, y encima le sumamos las terrazas ocupando las calles con lo cual los vehículos se comen el paso peatonal, creo que delimitando los espacios de cada uno todos los aspectos caben en el pueblo, terrazas, vehículos, peatones

Establecería una regulación estética no muy estricta para así fomentar el nuevo negocio.

eliminación de bolardos

Creo que se respeta bastante bien

Que se mantengan las calles limpias y que se recojan las cacas de los perros.

Creo que entrar a regular señales o antenas o cableado de viviendas es meterse en el bien ajeno. Creo que lo que se debe actuar es en el bien común (aceras, calles, iluminación, aparcamientos...) y una vez solucionado ello se podría actuar en cableados...

hablando de estética e higiene, es muy desagradable, que casi todos los días para abrir un comercio primero tienes que limpiar el regatillo que te han dejado en la puerta (excrementos de perro). para mí este punto también hay que mejorar en el casco histórico.

aparcamientos

pueblo en el extranjero (turístico): tope de flores en viviendas y pinturas con motivos del lugar en las fachadas.

casa que hay en ruinas desde luego que no favorece a tener bonito ni limpio el pueblo y menos el casco antiguo.

la regulación estética no solo es en el casco urbano sino en todo el pueblo

existen varios edificios deteriorados o en mal estado, mejoraría la estética si estos fueran restaurados.

7.- Observaciones y sugerencias

La forma de exponer las preguntas deberían ser más neutras y no orientarlas a un tipo u otro de respuesta.

-Creo que es importante regular el horario de los camiones de reparto, no me parece bien que puedan entrar a cualquier hora. -También debería haber un control de la forma de estacionamiento, no se puede aparcar de cualquier manera ni en cualquier sitio. -Me gustaría ver más vida en el centro y la Plaza Santa Lucía es una pena que no sea el centro donde la gente quede a pasar la tarde con los niños o los amigos. - Se necesitan más plazas de aparcamiento en el centro

Creo que el pueblo mejoraría mucho si se peatonalizase el casco antiguo. Deberían adaptar las aceras para poder ir por ellas con sillas de bebés.

Considero muy importante el control de los perros por el pueblo ya que muchas veces van sueltos y sus dueños se molestan y contestan mal cuando se les pide educadamente que los aten. Además corren a sus anchas por el inzacardi cuando está prohibido. Las aceras del pueblo están muy estropeadas y necesitan ser arregladas. Se debería controlar los aparcamientos por el casco antiguo porque se suben a las aceras y no se puede pasar muchas

veces.

Mejorar el parque de la escuela. está vergonzoso y peligrosísimo para los niños. llenos de moho. no dejar aparcar en el pueblo y más limpieza en general. Los coches andan por encima de las aceras porque no tienen sitio para pasar y los peatones por la carretera porque no pueden ir por la acera. Es un cachondeo. La ciudad sin ley cada uno hace lo que le da la gana.

Más aparcamiento, quitar aceras, prohibir el aparcamiento a trabajadores del casco, incluido los trabajadores del ayuntamiento, no prohibir a residentes el aparcamiento y potenciar para que las tiendas que se cierran por jubilación sean traspasadas o alquiladas a gente necesitada, potenciar la limpieza del pueblo por sus residentes, las zonas deshabitadas que corran a cargo del ayuntamiento, más iluminación, reorganizar el tráfico en el puente de Elgorriaga mediante semáforos o algo, obligar a los propietarios de edificios que lleven más de 10 años deshabitados y estén en malas condiciones a venderlos, mantenerlos en buenas condiciones o derruirlos, si se derriban hacer zona de aparcamiento de más de un piso o parque, mejora del alcantarillado para evitar el mal olor sobre todo en verano

A MI PARECER ES FUNDAMENTAL HACER ALGO PORQUE EL CASCO HISTÓRICO ESTÁ CADA VEZ MÁS DETERIORADO. Y LA MOVILIDAD DEL PEATÓN ES CADA VEZ PEOR. LOS COCHES LO INVADEN TODO Y ES DIFÍCIL CIRCULAR TANTO EN COCHE COMO ANDANDO.

APROVECHANDO QUE TENEMOS UN CASCO HISTÓRICO COMPLETAMENTE LLANO FOMENTAR EL USO A PIE Y EN BICICLETA.

creo que deberíamos copiar modelo a Elizondo, Lesaka etc. en cuanto a regular el tráfico. en primer lugar deberíamos quitar nuestros coches de las calles, quiero decir los coches de los mismos comerciantes, y solo dejar para carga y descarga

Realizar un aparcamiento con fundamento (con planta baja...) para evitar problemas de aparcamiento a medio largo plazo e intentar no caer en soluciones económicas para salir del paso ya que según va en aumento la demografía de Doneztebe es un problema a tener en cuenta.

Teniendo en cuenta las especiales características de entramado urbano del casco histórico como consecuencia de la estrechez de las vías públicas y aceras así como la falta de espacios de aparcamiento suficientes en el casco histórico, sería deseable conciliar los intereses tanto de los que habitan en el casco histórico como de los comerciantes instalados en el mismo, (y de las personas que acuden a los comercios y otros servicios públicos, entidades bancarias, etc) potenciando el tránsito peatonal y mejorando el tráfico rodado de forma que se pueda acceder a los distintos servicios sin necesidad de ocupar las aceras para lo cual habría de habilitarse zonas de aparcamiento bien dentro del casco histórico (con las dificultades que ello conlleva, en especial económicas) o en zonas adyacentes. j

ES NECESARIO ACOMETER UNA RENOVACIÓN INTEGRAL URGENTE DEL CASCO HISTÓRICO DE DONEZTEBE. LA PRIMERA Y PRINCIPAL MEDIDA SERÍA LA PEATONALIZACIÓN DEL CASCO URBANO, UNA MEDIDA NECESARIA NO SÓLO ESTÉTICAMENTE SINO PRINCIPALMENTE POR MOTIVOS DE SEGURIDAD VIAL. NO ES DE RECIBO NO PODER CAMINAR POR LAS MALTRECHAS ACERAS DE DONEZTEBE Y TENER QUE REFUGIARTE EN SOPORTALES PARA NO SER ATROPELLADO POR UN VEHÍCULO.

Fuera del caso histórico y para el plan general sugiero: la unión y tráfico rodado con dirección única en el barrio San Miguel. No puede ser que en pleno siglo XXI tengamos una barrera x el capricho de unos vecinos con el consentimiento del Ayto. anterior. Se debería estudiar la incorporación a la NA170 y ver realmente el peligro que tiene. la incorporación a la misma x la calle San Miguel es mucho mejor y sobre todo visibilidad. X cierto, ese pedazo de acera debía desaparecer, cementarlo o asfaltarlo y marcar paso de cebra, actualmente están las losas levantadas y desaparecidas con el consiguiente peligro de caídas, etc. Responsabilidad del Ayto. y os recuerdo que los seguros responden si las infraestructuras están en buen estado, si no a habido mantenimiento es muy posible que no respondan con lo cual al Ayto. de puede caer una indemnización, etc. en estos casos el dinero es lo de menos, la persona es la que cuenta.

el ayuntamiento debería comprar edificios antiguos en el casco viejo que estén en venta y hacer hay aparcamiento, los edificios que se rehabiliten deberían de tener mínimo dos plazas de garaje por piso y crear plazas de aparcamiento público, lo ideal en las huertas traseras al los edificios del casco antiguo

El punto de recogida de basura de al lado del cine se debería quitar. Casi siempre hay todo tipo de basura por el suelo: Papeles, plásticos, suciedad... Hay días que el olor es insoportable. El contenedor del vidrio está encima del jardín y debajo de un árbol. En consecuencia hay trozos de cristal por el jardín y el árbol se está rompiendo al subir y bajar el contenedor para vaciar el contenido al camión. Se ha convertido en un espacio muy feo y lo que es más importante: Es un foco de infección.

Otra sugerencia sobre las luces del frontón las apagaría a una hora prudente para el ahorro de los ciudadanos.

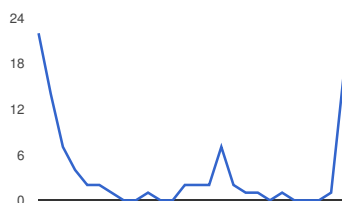
Como dijo Peridis en un programa de TV devolver el pueblo a los peatones. Peatonalizar o como máximo tráfico rodado. Sacar el coche del pueblo y dotarlo de proximidad, comodidad, seguridad, etc. etc.

santesteban es un pueblo de servicios y también vivimos de los pueblos de alrededor, los cuales se desplazan en coche, si no pueden aparcar cerca, se van donde hay aparcaderos.

Renovar señalizaciones en general(zona escolar, frontón ezkurra, plaza Bear zana, campo de fútbol, herriko etxea...)

-¿las fachadas en mal estado y las casas deshabitadas no crees que dan peor imagen que la de los coches? -¿la gente que vive en el casco histórico donde aparca los coches si no se deja circular ni aparcar? -¿los negocios que están en el casco urbano como traemos el género a nuestros locales? -mi sincera opinión es que si no se deja circular por el casco urbano, tenemos mucho que perder y poco que ganar, porque estamos acostumbrados a esto y del turismo no podemos vivir.

Número de respuestas diarias



33 respuestas

[Ver todas las respuestas](#)
[Publicar datos de análisis](#)

Resumen

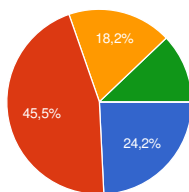
Doneztebeko Hirigune Historikoa martxoaren 26ko 1184/1982 Erret Aginduaren bidez Multzo Historik Artistiko moduan deklaratu izan zen, eta ondare kulturalari buruzko araugintzari jarraituz, Interes Kulturalako Ondasun (BIC) kalifikazioa du.

[Image]

HIRITAR PARTEHARTZERAKO INKESTA

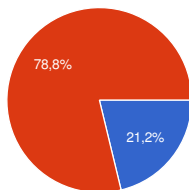
1.- Inkesta erantzulearen datuak

Erantzulearen adin-taldea



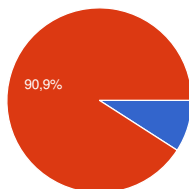
18-25 urte bitartekoa	8	24.2%
26-35 urte bitartekoa	15	45.5%
36-45 urte bitartekoa	6	18.2%
46-55 urte bitartekoa	4	12.1%
56-64 urte bitartekoa	0	0%
65 urte baino gehio	0	0%

BIC bezala hartzen den Alde Zaharreko muga barruan bizi zara?



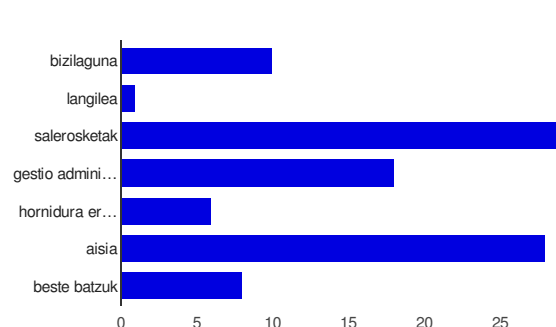
Bai	7	21.2%
Ez	26	78.8%

BIC bezala hartzen den Alde Zaharreko muga barruan jarduera profesionalen bat egiten duzu?



Bai	3	9.1%
Ez	30	90.9%

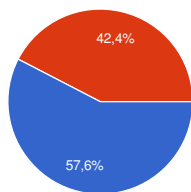
Zer jarduera garatzen dituzu Alde Zaharrean?



bizilaguna	10	30.3%
langilea	1	3%
salerosketak	29	87.9%
gestio administratiboak	18	54.5%
hornidura erabilera	6	18.2%
aisia	28	84.8%
beste batzuk	8	24.2%

2.- Trafikoa eta mugikortasuna Alde Zaharrean

Zer maiztasunarekin joaten zara Alde Zaharrera?



Egunero	19	57.6%
Astero	14	42.4%
Hilabetero	0	0%
Gutxitan	0	0%
Inoiz ez	0	0%

Zein egunetan joaten zara Alde Zaharrera?



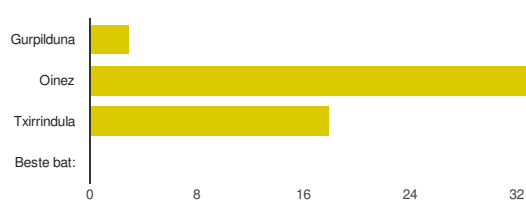
Asteazkena	26	78.8%
Asteburutuan	29	87.9%

Zer garraibide erabiltzen duzu Alde Zaharrera joateko?



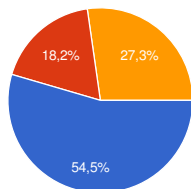
Oinez	29	87.9%
Kotxez	17	51.5%
Beste bat	4	12.1%

Zure ustez, zer garraibide sustatu beharko lirateke Alde Zaharrera joateko?



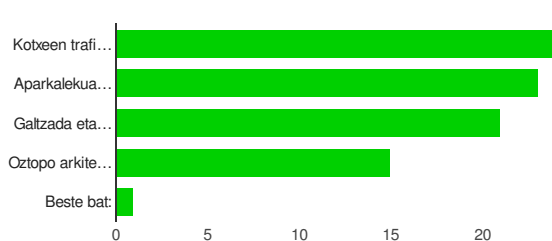
Gurpilduna	3	9.1%
Oinez	33	100%
Txirrindula	18	54.5%
Beste bat	0	0%

Oinez zoazenean, mugikortasun arazorik aurkitzen al duzu Alde Zaharrean?



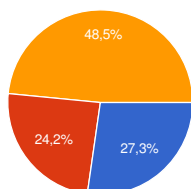
Bai	18	54.5%
Ez	6	18.2%
Batzuetan	9	27.3%

Alde Zaharreko oinezkoen mugikortasunari begira, zer alderdi hobetuko zenituzke?



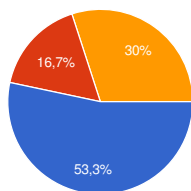
Kotxeen trafikoa erregulatu	24	72.7%
Aparkalekuak erregulatu	23	69.7%
Galtzada eta espaloien egoera hobetu	21	63.6%
Oztopo arkitektonikoak kendu	15	45.5%
Beste bat	1	3%

Alde Zaharrean aparkatzen duzu kotxea?



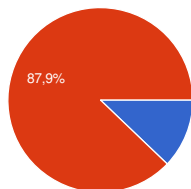
Bai	9	27.3%
Ez	8	24.2%
Batzuetan	16	48.5%

Alde Zaharrean kotxea aparkatzeko arazoak izaten dituzu?



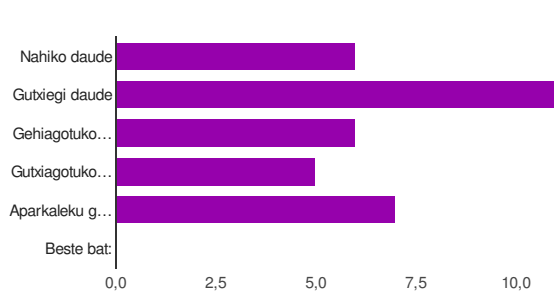
Bai	16	53.3%
Ez	5	16.7%
Batzuetan	9	30%

Alde Zaharrean kotxea aparkatzea lehentasunezkoa iruditzen zaizu?



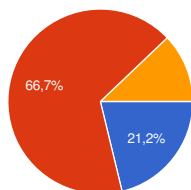
Bai	4	12.1%
Ez	29	87.9%

Alde Zaharreko aparkaleku kopuruari begira...



Nahiko daude	6	18.2%
Gutxiegi daude	11	33.3%
Gehiagotuko nituzke	6	18.2%
Gutxiagotuko nituzke	5	15.2%
Aparkaleku guztiak kenduko nituzke	7	21.2%
Beste bat:	0	0%

Alde Zaharrean aparkatzeko eta bertan sartzeko, zein egoera iruditzen zaizu aproposena?



Alde Zaharretik bertan	7	21.2%
Alde Zaharretik gertu, baina mugetatik kanpo	22	66.7%
Alde zaharretik kanpo	4	12.1%
Beste bat:	0	0%

Iradokizunak:

Alde zaharra peatonalizatzea eta aparkaleku handiagoak egitea hortik kanpo baina gertu, bertako dendetara joan ahal izateko

Alde zaharra peatonalizatzea ongi irudituko litzaidake azerak kenduz. Bestalde kotxeak aparkatzea, alde zahararren barnean bizi direnei mugatuko nuke.

Gero, kotxean ibiltzea alde zahararren barne ez nuke limitatuko baina aparkalekua limitatua badago uste dut trafikoa asko jeitsiko zela. Kotxeak aparkatzea alde zaharrean limitatzen bada uste dut komenigarria izango zela bordaxoko aparkalekua hobetzea (iluminazioa, asfalto, marraz pintatzea). Agian alde zahararren barne aparkaleku batzuk 15 min denborara limitatuko nituzke baina hori denentzat.

Espaloietan aparkatzea legez debekatuta dago.

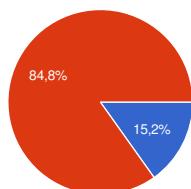
Nere ustez alde zaharrean aparkaleku berriak beharko lirateke. Honekin lortuko gebuke kaleak erabiltzea erabilbi behar diren bezala, hau da: karrika kotxeak igarotzeko eta espaloiak jendea ibiltzeko.

Bizilagunentzat aparkatzeko lekuak gehituko nituzke, eta bertan bizi ez direnentzat, alde zaharretik kanpo aparkatzea eskertuko nuke. Jendeari erakutsiko nioke azera ez dela aparkatzeko lekua, eta beharrezkoa ikusten dut hori aldatzen hastea, hasieran onez, eta betetzen ez bada, isunak jarritz.

Ortziraletik iganderarte oinezkoendako eremua bihurtzea.

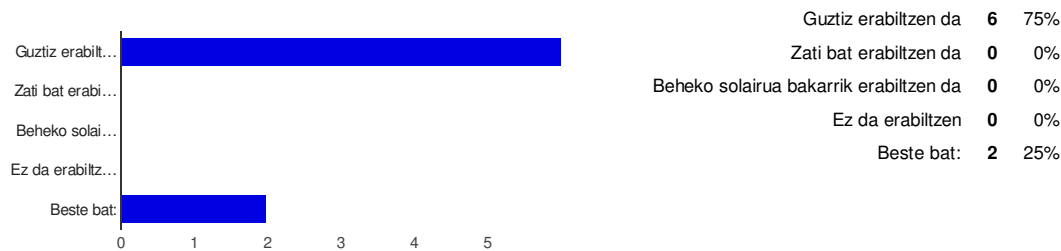
3.-Alde Zaharreko eraikuntzen hobekuntza eta erabilera

Alde Zaharreko etxe edo saletxe baten jabe edo errendatari zara?

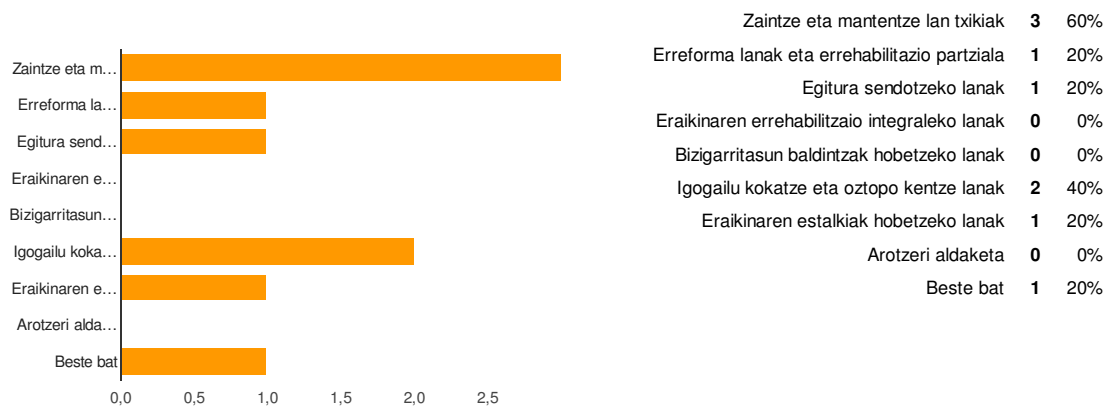


Bai	5	15.2%
Ez	28	84.8%

Alde Zaharreko eraikin baten jabe edo arrendatari izanda: Zer egoeratan dago eraikina?



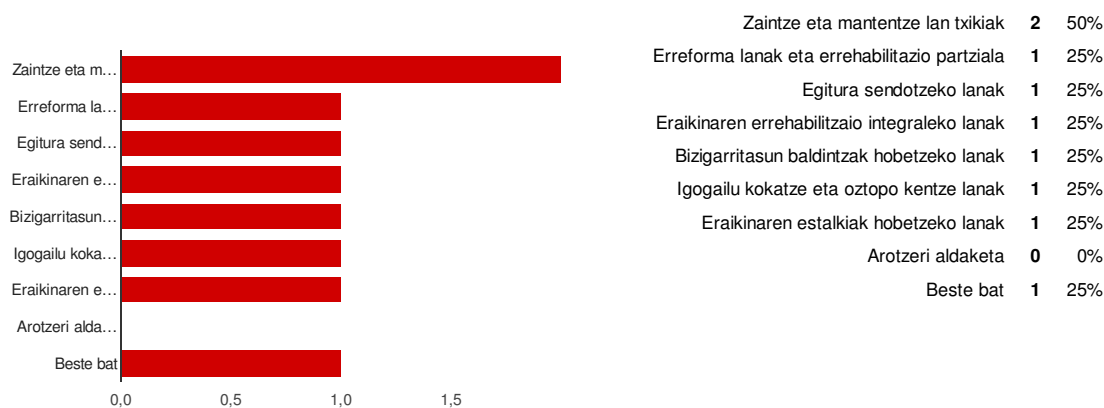
Alde Zaharreko eraikin baten jabe edo arrendatari izanda: Zer uste duzu egin beharko litzatekela zure eraikinean?



Azkeneko 5 urteetan, Alde Zaharreko eraikinen batean obrarik egin al duzu?



Zer motatako lanak egin dituzu Alde Zaharrean?

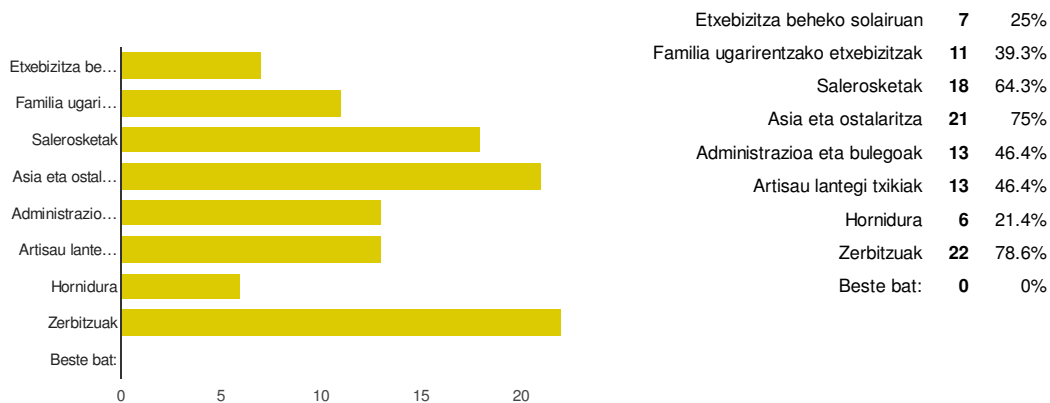


Alde Zaharreko eraikinen batean obrak egiteko eragozpenak izan dituzu?



Zer nolako eragozpenak aurkitu dituzu?

Zer erabilera sustatuko zenituzke Alde Zaharreen?



Iradokizunak

Bestara edo ostatuara enfokatzan badugu alde zaharra jendea ez da iñoiz joanen bizitzera,

Alde zaharrari bizia eman behar zaio. jendeak etxebizitzak, negozioak...edozer jarri nahi duela lagundu behar zaio zeren jendea dagoen bitartean poliki poliki hobetzen joango da. Arazoa jendea ezdagoenean gertatzen da...

Erortzeaz eta ondatuta dauden etxeak berriro eta pisuak bertan egin.

Aurrentzako aterpeleku bat, santa luzia plazan adibidez

4.- Toki libreak

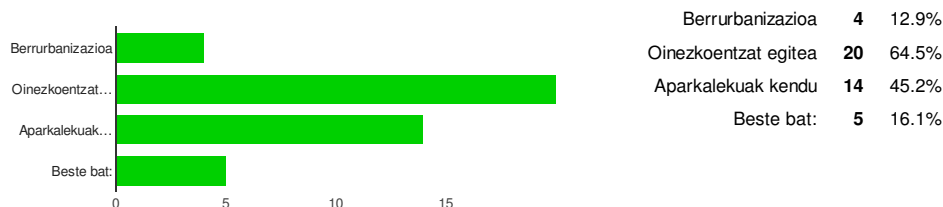
Alde Zaharreen dauden toki libreak nahikoak iruditzen zaizkizu?



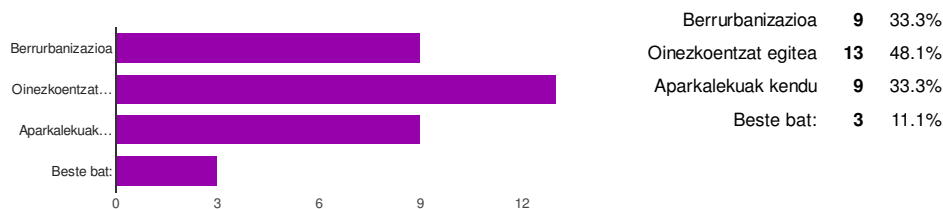
Alde Zaharreko kaleen oinezkoentzat egitea sustatu beharko litzakeela uste duzu?



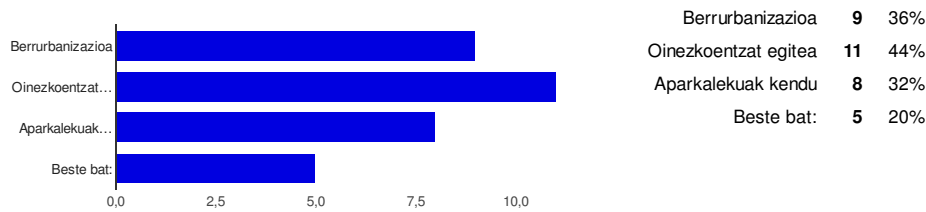
Zure ustez, Santa Luzia Enparantzan, zer nolako lanak egin beharko liratezke?



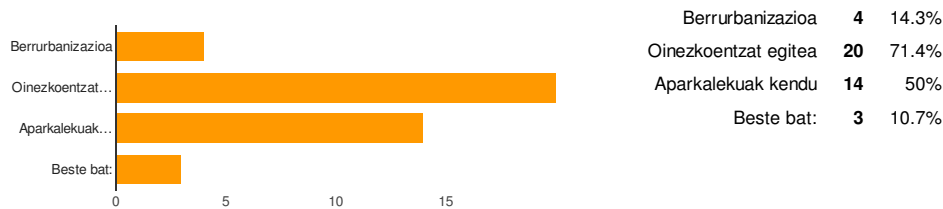
Zure ustez, Udaletxe Enparantzan, zer nolako lanak egin beharko liratezke? Behar bezainbeste markatu



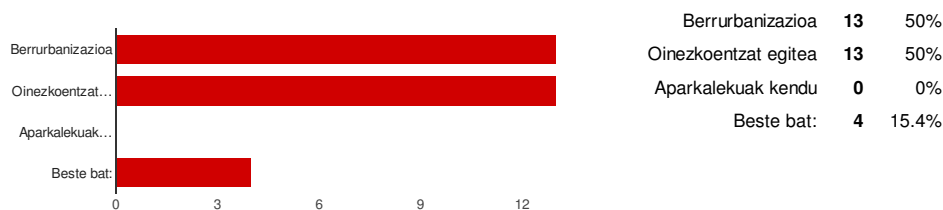
Zure ustez, Foruen Enparantz, zer nolako lanak egin beharko liratezke?



Zure ustez, San Pedro Elizaren Enparantz, zer nolako lanak egin beharko liratezke?



Zure ustez, Izkardi eta Ezkurra zubiaren artean dagoen ibaiko pasean, zer nolako lanak egin beharko liratezke?



Zure ustez, Izkardi parkean, zer nolako lanak egin beharko liratezke?



Irakurkizunak

Aparkalekuak kendu bertan bizi direnei ezik.

Betiko arazoa izan da hemen Komertzioekin, aparkalekuak kenduzkero ...gero iruñean ederki ibiltzen gara 2 km-ko eta esaten dugu urbil dagoela. Gaur egun trafiko asko dago ez da lehen bezala.

Nere ustez kalek kale doneztebeko kasko zaharrean zehar kotxeak ez aparkatzen utzita soilik asko irabaziko luke!! horrela kaleak libre izango lirateke kotxeak pasatzeko eta leku askotan espaloak zabalagoak egin izango dira.

5.- Hornidura eta zerbitzuak

Alde Zaharreko hornidurak eta zerbitzuak nahikoak iruditzen zaizkizu?



Bizitegi-eraikinak hornidura publiko edo pribatu bezala egokitzea ondo ikusten duzu?

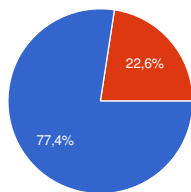


Iradokizunak

Gaztetxe bat beharko litzateke, edo kultura zentru moduan erbaitzeko, kale nagusiko hutsuk dagien etxeren batean

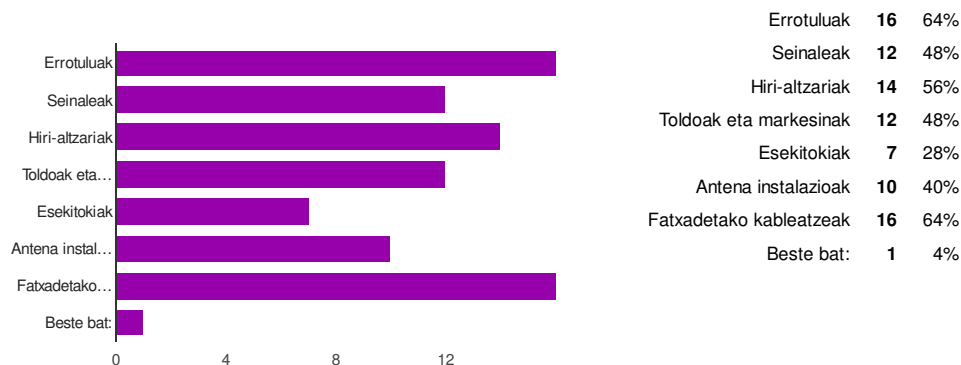
6.- Erregulazio estetikoa

Egokia iruditzen zaizu erregulazio estetikoa ezartzea eraikinetan egin daitezkeen aldaketek sorrarazi dezaketen inpaktuak saihesteko?



Bai 24 77.4%
Ez 7 22.6%

Hauetako zer elementu erregulatuko zenituzke inpaktu estetikoak saihesteko?



Iradokizunak

7.- Iradokizunak

Ez dago argi zein inkesta honetako helburua, informatiboa edo loteslea. Edozein direla ere emaitzak, uste dut udalaren beharra dela alde zaharreko trafikoa murriztea, eta are gehiago oinezkoentzako egitea.

Orokorrean, alde zaharrean azeran aparkatzea debekatuko nuke, oinezkoentzako oztopoa bait dira gaizki aparkatutako kotxeak. Eraikin eta etxe asko daude erortzeko zorian edo oso hondatuta, jabeak etxe horiek konpontzera behartuko nituzke, alde zaharrean baldintza minimo batzuk mantentze aldera. Trafikoa erregulatzea ere gustatuko litzaidake, guztientzako onura dela uste bait dut (bai bizilagun, zerbitzu eta herritar guztientzat).

Bordatxoko zona eta kiroldegiko parkinak nahiko kotxe sartzeko aukera ematen dute, hori bai, bordatxo zegien lekua horretarako baliatuz. Etxe atarian aparkatzea nahi dugu, orain arte posible izan delako baina nik(manzanpera guzian) ekidinen nuke aparkatzea, eta kotxeak pasatzea ere.

Kaleko espaloiak konpondu. Haur silletak erabiltzeko dendatan eta bankuetxetan sarrerak konpondu erabilera errazagoa izateko. Zenbat espaloietan hobetu era rampa txikiak jarri silleta edo silla de ruedas erabiltzeko Loreak jarri karriketan

Número de respuestas diarias

