

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE ORIO

Documento de aprobación inicial. 2022.

Documento “1. MEMORIA”.

“1.4. EVALUACIÓN DEL IMPACTO DE GÉNERO”

ÍNDICE GENERAL

Documento “1. MEMORIA”

- 1.1. Memoria justificativa de la ordenación urbanística y de su ejecución.
- 1.2. Memoria justificativa del cumplimiento de los estándares reguladores de la edificabilidad urbanística mínima y máxima, y de la adecuación del Plan General al planeamiento territorial vigente.
- 1.3. Estudio ambiental estratégico.
- 1.4. Evaluación del impacto de género.**
- 1.5. Evaluación del impacto lingüístico.

Documento “2. NORMAS URBANÍSTICAS”

- 2.1. Normas Urbanísticas Generales.
- 2.2. Normas Urbanísticas Particulares de los Ámbitos Urbanísticos.
- 2.3. Catálogo.

Documento “3. ESTUDIO ECONÓMICO”.

- 3.1. Estudio de Viabilidad Económica.
- 3.2. Memoria de Sostenibilidad Económica.
- 3.3. Programa de Actuación.

Documento “4. PLANOS GENERALES”

Documento “5. RESUMEN EJECUTIVO”

<u>INDICE</u>	Pag.
I.- Objeto del documento.	1
II.- Marco general de realización de la evaluación.	1
III.- El proceso de inserción de la perspectiva de género en el Plan General de Ordenación Urbana.	1
IV.- Diagnóstico de la situación actual desde la perspectiva de género.	2
V.- Objetivos y criterios vinculados a la inserción de la perspectiva de género en el Plan General de Ordenación Urbana.	10
VI.- Evaluación de las propuestas del Plan General desde la perspectiva de género.	16

ANEXOS:

Documentos elaborados en el proceso de inserción de la perspectiva de género en el Plan General de Ordenación Urbana.

- 1.- Diagnóstico de las necesidades de las mujeres de Orio, elaborado en junio de 2019.
- 2.- La memoria del proceso.
- 3.- Propuestas para el Plan General.

I.- OBJETO DEL DOCUMENTO.

En atención a lo establecido en las disposiciones legales vigentes en la materia, el nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Orio ha de ser objeto de evaluación desde la perspectiva de sus posibles impactos en materia de género.

Dicha evaluación se realiza en el marco general mencionado en el epígrafe II.

El contenido de la evaluación es el expuesto tanto en este mismo documento como en los mencionados en el siguiente epígrafe III, considerados en los términos y con el alcance indicados en ese mismo epígrafe.

II.- MARCO GENERAL DE REALIZACIÓN DE LA EVALUACIÓN.

La evaluación se realiza en el marco general conformado por las previsiones contenidas, entre otras, en las disposiciones legales siguientes:

- * Promovidas por la Administración del Estado:
 - Ley para la igualdad efectiva de hombres y mujeres, de 22 de marzo de 2007 (Ley 3/2007).
 - Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, de 30 de octubre de 2015 (RDL 7/2015) (artículos "20.1.c", etc.)

- * Promovidas por la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco:
 - Ley para la igualdad de hombres y mujeres, de 18 de febrero de 2005 (Ley 4/2005), modificada posteriormente mediante las leyes 3/2012 y 1/2022.
 - Directrices aprobadas por el Consejo de Gobierno del Gobierno Vasco mediante resolución 40/2012.

III.- EL PROCESO DE INSERCIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA.

Ese proceso ha sido promovido por el Ayuntamiento de Orio, bajo la dirección del servicio de urbanismo. Las actuaciones promovidas en ese contexto, incluidas las relacionadas con la participación ciudadana, y las sugerencias y propuestas planteadas son las contenidas en los siguientes documentos:

- * Diagnóstico de las necesidades de las mujeres de Orio, elaborado en junio de 2019.
- * La memoria del proceso.
- * Propuestas para el Plan General.

Todos esos documentos se incluyen en el Anexo I adjunto a este documento. Contienen tanto sugerencias y propuestas relacionadas con el Plan General como otras ajenas al cometido y al campo de intervención y decisión del Plan.

En ese contexto, en los siguientes epígrafes se da cuenta de los criterios y/o de la manera de inserción en este Plan de las propuestas que, formando parte de su campo de intervención, se incluyen en él.

A su vez, las restantes propuestas de esos documentos (no mencionadas en los siguientes epígrafes) no tienen relación con el campo de intervención y decisión de este Plan y, debido a ello, son ajenas a él y a la evaluación objeto de este documento.

IV.- DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO.

1.- Introducción.

Dicho diagnóstico es el expuesto en el documento *Diagnóstico de las necesidades de las mujeres de Orio*, incluido en el Anexo I.1 adjunto a este documento. Debido a ello, nos remitimos a lo expuesto en él a los efectos de la exposición y el conocimiento del diagnóstico de la situación actual.

En todo caso, a lo anterior cabe añadir que el diagnóstico de ese documento está centrado, fundamentalmente en las mujeres que han participado en el proceso de mencionado en el epígrafe III (incluida la encuesta realizada en ese contexto, respondida por 285 mujeres), sin extenderse al conjunto del colectivo de las mujeres de Orio.

Debido a ello, a la información incluida en ese otro documento cabe añadir la expuesta en los siguientes cuadros.

**CUADRO 1.
EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN. SITUACIÓN ACTUAL. EDAD Y SEXO.**

SEXO	EDAD	AÑO					
		2010		2015		2021	
		Nº	%	Nº	%	Nº	%
Mujeres	0 – 19	510	20,13	629	21,75	657	21,58
	20 – 64	1.601	63,21	1.763	60,96	1.839	60,41
	>= 65	422	16,66	500	17,29	548	18,00
	Total	2.533	100,00	2.892	100,00	3.044	100,00
Hombres	0 – 19	547	20,96	684	23,10	707	23,08
	20 – 64	1.704	65,29	1.842	62,21	1.853	60,50
	>= 65	359	13,75	435	14,69	503	16,42
	Total	2.610	100,00	2.961	100,00	3.063	100,00
Total	0 – 19	1.057	20,55	1.313	22,43	1.364	22,34
	20 – 64	3.305	64,26	3.605	61,59	3.692	60,46
	>= 65	781	15,19	935	15,97	1.051	17,21
	Total	5.143	100,00	5.853	100,00	6.107	100,00
Mujeres. Total	---	2.533	49,25	2.892	49,41	3.044	49,84
Hombres. Total	---	2.610	50,75	2.961	50,59	3.063	50,16
TOTAL	---	5.143	100,00	5.853	100,00	6.107	100,00

Fuente de obtención de los datos del cuadro: EUSTAT.

**CUADRO 2.
LA POBLACIÓN SEGÚN MIGRACIÓN Y SEXO (2021).**

TIPOLOGÍA POBLACIÓN	MUJERES	HOMBRES	TOTAL
Sedentaria	1.343	1.480	2.823
Migrantes internos	450	403	853
Inmigrantes	1.251	1.180	2.431
TOTAL	3.044	3.063	6.107

Fuente: EUSTAT.

CUADRO 3.
POBLACIÓN SEGÚN LUGAR DE NACIMIENTO Y PERÍODO (%).

LUGAR DE NACIMIENTO	2010	2015	2021
Araba	0,35 %	0,46 %	0,54 %
Bizkaia	1,11 %	1,66 %	1,82 %
Gipuzkoa	82,44 %	80,03 %	78,50 %
Total CAPV	83,90 %	82,15 %	80,86 %
Otras provincias	9,02 %	8,73 %	8,09 %
Extranjero	7,08 %	9,12 %	11,05 %
TOTAL	100,00 %	100,00 %	100,00 %

Fuente: EUSTAT.

CUADRO 4.
TASAS DE ACTIVIDAD, INACTIVIDAD Y PARO POR SEXO Y PERÍODOS (%).

SITUACIÓN DE LA POBLACIÓN.	SEXO	2010	2015	2020
Población activa	Mujeres	45,60%	49,60 %	50,00 %
	Hombres	53,50 %	54,60 %	53,10 %
	Total	49,60 %	52,10 %	51,60 %
Población inactiva	Mujeres	29,00 %	18,00%	18,00 %
	Hombres	23,00 %	11,00 %	18,00 %
	Total	52,00 %	29,00 %	36,00 %
Población ocupada	Mujeres	51,20 %	52,30 %	54,40 %
	Hombres	59,00 %	56,00 %	59,70 %
	Total	55,10 %	54,10%	57,00 %
Población parada	Mujeres	6,60 %	14,40 %	11,00 %
	Hombres	9,20 %	17,20 %	9,20 %
	Total	8,00 %	15,90 %	10,10 %

Fuente: EUSTAT.

**CUADRO 5.
LA POBLACIÓN DE MÁS DE 10 AÑOS DE UROLA-COSTA SEGÚN NIVEL DE
INSTRUCCIÓN, SEXO Y PERÍODO.**

SITUACIÓN	SEXO	2010		2015		2020	
		Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
Analfabetos/as	Mujeres	181	0,28%	151	0,23%	107	0,16%
	Hombres	107	0,17%	85	0,13%	67	0,10%
	Total	288	0,45%	236	0,35%	174	0,25%
Sin estudios	Mujeres	869	1,36%	753	1,13%	645	0,94%
	Hombres	710	1,11%	586	0,88%	551	0,80%
	Total	1.579	2,46%	1.339	2,01%	1.196	1,74%
Estudios primarios	Mujeres	12.843	20,04%	12.240	18,39%	11.228	16,31%
	Hombres	12.378	19,31%	11.700	17,58%	10.513	15,27%
	Total	25.221	39,35%	23.940	35,97%	21.741	31,58%
Estudios profesionales	Mujeres	3.914	6,11%	4.675	7,02%	5.503	7,99%
	Hombres	6.046	9,43%	7.364	11,06%	8.675	12,60%
	Total	9.960	15,54%	12.039	18,09%	14.178	20,59%
Estudios secundarios	Mujeres	6.546	10,21%	6.667	10,02%	6.811	9,89%
	Hombres	7.160	11,17%	7.150	10,74%	7.220	10,49%
	Total	13.706	21,38%	13.817	20,76%	14.031	20,38%
Estudios medio-superiores	Mujeres	3.138	4,90%	2.920	4,39%	2.756	4,00%
	Hombres	2.087	3,26%	1.810	2,72%	1.657	2,41%
	Total	5.225	8,15%	4.730	7,11%	4.413	6,41%
Estudios superiores	Mujeres	4.476	6,98%	5.867	8,82%	7.502	10,90%
	Hombres	3.644	5,68%	4.589	6,89%	5.612	8,15%
	Total	8.120	12,67%	10.456	15,71%	13.114	19,05%
TOTAL	Mujeres	31.967	49,87%	33.273	49,99%	34.552	50,19%
	Hombres	32.132	50,13%	33.284	50,01%	34.295	49,81%
	Total	64.099	100,00%	66.557	100,00%	68.847	100,00%

Fuente: EUSTAT.

Los porcentajes de las columnas están relacionados, en todos los casos, con el 100% de la población del año de referencia.

**CUADRO 6.
RENTA PERSONAL MEDIA POR SEXO Y PERÍODO.**

TIPO DE RENTA	SEXO	2009	2015	2019
Renta total	Mujeres	13.675	15.414	18.246
	Hombres	25.060	26.584	29.529
	Total	19.420	21.048	23.878
Renta de trabajo	Mujeres	8.775	9.776	12.177
	Hombres	16.052	16.636	19.040
	Total	12.447	13.236	15.603

Fuente: EUSTAT.

**CUADRO 7.
PRESTACIONES POR MATERNIDAD Y EXCEDENCIAS POR SEXO. GIPUZKOA.**

TIPO DE PRESTACIÓN O ACTUACIÓN	AÑO								
	2008			2014			2018		
	Nº prestaciones / actuaciones	% disfrutado / realizado por mujeres	% disfrutado / realizado por hombres	Nº prestaciones / actuaciones	% disfrutado / realizado por mujeres	% disfrutado / realizado por hombres	Nº prestaciones / actuaciones	% disfrutado / realizado por mujeres	% disfrutado / realizado por hombres
Prestaciones por maternidad	18.058	96,26%	3,74%	15.345	95,5%	4,5%	12.713	95,2%	4,8%
Excedencia cuidado hijos / hijas	2.554	95%	5%	3.435	95,3%	4,7%	4.815	90,7%	9,3%
Excedencia cuidado familiares	167	85%	15%	354	82,2%	17,8%	535	82,1%	17,9%

Fuente: Informes de CIFRAS sobre la situación de las mujeres y hombres, elaborados por EMAKUNDE en, respectivamente, los años 2010 (2008), 2015 (2014) y 2019 (2018)

**CUADRO 8.
USO DEL TIEMPO. HORAS DIARIAS DEDICADAS A ACTIVIDADES DOMÉSTICAS, POR SEXO. CAPV.**

TIPO DE ACTIVIDAD	HORAS DIARIAS			
	Mujeres		Hombres	
	2013	2018	2013	2018
Tareas de hogar	2,2	2,1	1,4	1,4
Cuidado de hijos / hijas	4,9	4,7	3,1	3,3
Cuidado de personas dependientes	2,3	2,4	1,5	1,4
TOTAL	9,4	9,2	6,0	6,1

Fuente: Informes de CIFRAS sobre la situación de las mujeres y hombres, elaborados por EMAKUNDE en, respectivamente, los años 2010 (2008), 2015 (2013) y 2019 (2018)

**CUADRO 9.
MODO DE TRANSPORTE POR SEXO. CAPV (2016).**

MODO TRANSPORTE	MUJERES		HOMBRES		TOTAL CAPV	
	Nº Viajes	%	Nº Viajes	%	Nº Viajes	%
No motorizado (andando, bicicleta)	1.790.628	53,42	1.511.883	45,08	3.302.511	49,25
Automóvil	945.679	28,21	1.415.395	42,20	2.361.075	35,21
Autobús discrecional	47.939	1,43	51.771	1,54	99.710	1,49
Transporte público carretera (autobús urbano e interurbano)	276.579	8,25	128.231	3,82	404.811	6,04
Ferrocarril (Topo y otros)	239.103	7,13	147.550	4,40	386.654	5,77
Moto	10.121	0,30	69.370	2,07	79.491	1,19
Multimodal	34.658	1,03	24.759	0,74	59.417	0,89
Otros	7.355	0,22	4.841	0,14	12.196	0,18
TOTAL	3.352.062	100,00	3.353.800	100,00	6.705.865	100,00

Nota: los modos de transporte multimodal y otros incorporan ascensores de pago, funiculares, Puente Colgante...

**CUADRO 10.
DESPLAZAMIENTOS MEDIANTE MODOS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE POR SEXO Y GRUPOS DE EDAD. CAPV (2016).**

Nº DESPLAZAMIENTOS. MODO TRANSPORTE	7 – 19 AÑOS		20 – 44 AÑOS		45 – 64 AÑOS		65 Y MÁS AÑOS	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Nº total de desplazamientos	415.975	445.957	1.157.904	1.179.376	1.121.886	1.120.178	656.298	608.290
Desplazamientos andando (%)	57,1 %	58,1 %	40,7 %	27,2 %	50,2 %	36,4 %	71,7 %	69,7 %
Desplazamientos en bicicleta (%)	2,2 %	4,3 %	1,8 %	4,5 %	1,5 %	2,3 %	0,2 %	0,3 %
Desplazamientos en autobús urbano e interurbano	7,1 %	5,7 %	9,0 %	4,0 %	8,2 %	2,7 %	7,7 %	4,1 %
Desplazamientos en Metro	3,3 %	0,9 %	7,0 %	4,0 %	5,0 %	3,0 %	2,7 %	2,1 %
Desplazamientos en otros modos ferroviarios	2,1 %	2,0 %	2,2 %	1,9 %	2,5 %	1,4 %	1,1 %	0,6 %

**CUADRO 11
MOTIVOS DE DESPLAZAMIENTO POR SEXO. CAPV (2016)**

MOTIVOS DE DESPLAZAMIENTO	MUJERES (%)	HOMBRES (%)
Trabajo	26,0	34,6
Estudios	13,3	13,7
Gestiones personales	7,8	7,2
Gestiones domesticas	1,0	0,8
Gestiones médicas	3,3	2,7
Acompañamiento – Ayuda	11,1	6,4
Compras personales	1,1	0,8
Compras domesticas	11,6	5,5
Ocio	24,6	28,1
Otros	0,1	0,3
TOTAL	100,00	100,00

**CUADRO 12.
ÁMBITO TERRITORIAL DE DESPLAZAMIENTO POR SEXO. CAPV (2016)**

ÁMBITO TERRITORIAL DEL DESPLAZAMIENTO	MUJERES (%)	HOMBRES (%)
Intramunicipal	71,8	63,5
Intracomarcal	18,1	22,8
Intraterritorial	6,9	8,8
Interterritorial	2,2	3,3
Exterior	1,0	1,5
TOTAL	100,00	100,00

**CUADRO 13.
EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE DESPLAZAMIENTOS Y DE
LOS MODOS DE MOVILIDAD. CAPV (2016)**

MODO TRANSPORTE	NÚMERO DESPLAZAMIENTOS		VARIACIÓN DESPLAZAMIENTOS (%)
	2011	2016	
Andando	2.777.979	3.155.054	13,6
Bicicleta	116.938	147.456	26,1
No motorizados	2.894.917	3.302.511	14,1
Coche conductor/a	1.861.002	1.914.742	2,9
Coche pasajero/a	350.379	438.627	25,2
Taxi	8.285	7.705	- 7,0
Automóvil	2.219.667	2.361.075	6,4
Moto	58.255	79.491	36,5
Autobús urbano	235.431	240.871	2,3
Autobús interurbano	139.407	163.940	17,6
Autobús discrecional	147.804	99.710	- 32,5
Autobús	522.642	504.521	- 3,5
Topo	273.898	266.247	- 2,8
Euskotren	40.558	43.325	6,8
Renfe	56.938	41.970	- 26,3
Renfe métrica (FEVE)	2.900	2.796	- 3,6
Tranvía	29.972	32.315	7,8
Ferrocarril	404.266	386.654	- 4,4
Avión	3.316	1.187	- 64,2
Multimodal	75.507	59.417	- 21,3
Otros	22.003	11.009	- 50,0
TOTAL	6.200.572	6.705.864	8,1

2.- Algunas conclusiones.

La información analizada da pie a destacar las cuestiones siguientes:

- A.- La realización de la evaluación del Plan General de Ordenación Urbana de Orío desde la perspectiva de género requiere disponer de información, datos y estadísticas que estén debidamente segregados, coordinados y actualizados. Frente a ello, la información obtenida y analizada:

- * Tiene su origen en distintas fuentes que, en ocasiones, utilizan distintos tipos de parámetros y premisas que dificultan su lectura y consideración conjunta.
- * En ocasiones no está segregada por materias, sexo, etc. con el grado de detalle y diferenciación adecuados.
- * En ocasiones incide en distintos ámbitos territoriales y períodos temporales que, asimismo, dificultan la realización de un análisis global.
- * Como simples ejemplos de cuestiones necesitadas de una mayor atención, complementada con las correspondientes mejoras, cabría mencionar las siguientes:
 - La movilidad y, dentro de ella: los distintos tipos de movilidad utilizados por las personas; los motivos de los desplazamientos; etc.
 - La corresponsabilidad, el trabajo reproductivo, el número de horas dedicadas a las tareas domésticas, etc.

Y todo eso, con la debida segregación de los datos por sexo y su adecuación a la realidad de Orio.

Esa realidad justifica poner el acento en la necesidad de contar con información rigurosa, permanentemente actualizada y debidamente segregada y coordinada.

B.- Las mujeres son, aproximadamente, el 50% de la población de Orio.

C.- Las mujeres siguen realizando, mayoritariamente, las tareas domésticas y de cuidado.

En concreto, (tomando como referencia los datos de la CAPV), el número de horas diarias dedicadas a actividades domésticas por los hombres en el año 2018 fue equivalente al 66,30% de las dedicadas por las mujeres.

Eso hace que las mujeres sean las principales usuarias de los servicios, equipamientos y demás dotaciones urbanas vinculadas a las citadas actividades domésticas y, más en concreto, a las siguientes: las compras domésticas (comercio); cuidado de hijos / hijas (actividades escolares, deportivas, culturales, recreativas, de ocio, sanitarias...); cuidado de personas dependientes (residencias de mayores; actividades recreativas y de ocio, sanitarias...).

Y también que sean las principales usuarias de las edificaciones residenciales y las viviendas en cuanto que espacios de singular relevancia y protagonismo en la realización de las citadas tareas domésticas y de cuidado.

D.- Las mujeres se desplazan, preferentemente, mediante modos de transporte no motorizado y transporte público. Así, tomando como referencia los datos de la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV), cabe indicar:

- * La mayor parte de los desplazamientos de las mujeres (68,8 % en la CAPV) se realizan mediante modos de transporte no motorizados y transporte público. En el caso de los hombres, ese porcentaje asciende al 53,22 %,
- * El 28,5 % de los desplazamientos de las mujeres y el 44,30 % de los de los hombres se realizan mediante transporte motorizado privado (automóvil individual o moto).

E.- Tomando como referencia, asimismo, los datos de la CAPV, un porcentaje importante de los desplazamientos de las mujeres está vinculado a la realización de tareas domésticas o trabajos reproductivos (27 %) y trabajos productivos (26%).

A su vez, en el caso de los hombres, ese tipo de desplazamientos ascienden, respectivamente, al 15,4 % y 34,6 %.

F.- La renta económica personal de las mujeres es inferior a la de los hombres.

En concreto, en el año 2.019, la renta media de trabajo de las mujeres era equivalente al 64 % de la renta de los hombres.

A su vez, la renta media total de las mujeres en ese mismo año era equivalente al 76 % de la renta de los hombres.

G.- La inseguridad o la percepción de inseguridad y los efectos derivados de ella afectan a las mujeres en mucha mayor medida que a los hombres.

V.- OBJETIVOS Y CRITERIOS VINCULADOS A LA INSERCIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA.

1.- Introducción. Orio, su situación actual y los desarrollos urbanísticos planteados. Características y condicionantes.

Situado en la costa gipuzkoana, entre Zarautz y Usurbil, Orio cuenta con una superficie total aproximada de 993 ha y un medio urbano (suelo urbano) muy asentado de unas 71 ha que se corresponde con la trama urbana actual.

Es una trama materialmente continua (con salvedades como las de Mutiozabal, Añibarko Portua, Ortaika y Botaleku) y llana (con salvedades como las del Casco Histórico y su entorno).

En lo referente a su conexión tanto interna como externa, Orio responde a dos tipos de parámetros distintos.

Por un lado, en términos generales, cuenta con condiciones adecuadas para que la conexión y la movilidad interna pueda realizarse, de manera cómoda y accesible, mediante la utilización de modos de movilidad sostenibles (a pie y en bicicleta, fundamentalmente). Eso, sin perjuicio de salvedades como las referentes al Casco Histórico y su entorno, merecedores de medios de movilidad mecánicos (ascensores, etc.), en proceso de ejecución desde hace ya un tiempo.

Por otro, su conexión externa se sustenta en el transporte público y el vehículo privado. En lo referente al primero, Orio está integrado en la red de autobuses interurbanos de Lurraldebus. Y también en la red ferroviaria de Euskotren. El hecho de que la estación de esa red esté ubicada en el municipio vecino de Aia no le resta protagonismo a ese modo de transporte público, dada su colindancia con Orio.

En ese contexto, el Plan General prevé el reforzamiento de la calidad de la trama urbana de Orio, situando los nuevos desarrollos urbanos de manera que, además de dar respuesta a las demandas residenciales, de equipamientos, de espacios libres, de actividades económicas, etc., impliquen la regeneración de las partes de dicha trama que lo requieren, así como el incremento de su seguridad y su inclusividad mediante su adecuación a los objetivos y criterios de intervención que se exponen en los siguientes apartados.

Todos esos condicionantes generales han de ser objeto de la debida consideración en esta evaluación, al igual que lo son en el propio Plan General.

Además, a lo anterior cabe añadir que la ordenación urbanística del municipio de Orio y de su medio urbano es y será el resultado de un complejo conjunto de planes y proyectos mediante los que, de manera concatenada y en cascada, se irán determinando y adoptando propuestas y decisiones de características, escalas y afecciones diferenciados.

Así, este Plan General deberá ser objeto de desarrollo mediante la formulación del planeamiento urbanístico pormenorizado (planes especiales...), ordenanzas de urbanización y edificación, proyectos de urbanización y reparcelación, etc. necesarios para la ejecución de sus propuestas.

Esa diversidad y complejidad de planes, proyectos y escalas de ordenación también ha de ser objeto de consideración en esta evaluación. De ahí que, en este momento, la atención deba centrarse en el cometido y el campo de intervención del Plan General, remitiendo la evaluación de cuestiones ajenas a ese cometido y propias de otros planes y proyectos a la concreta evaluación de estos.

2.- Objetivos generales de intervención desde la perspectiva de género.

Las conclusiones expuestas en el apartado 2 del epígrafe IV justifican la determinación, desde la perspectiva de género, de los objetivos de intervención que se exponen a continuación, considerados a partir de las particularidades y los condicionantes de Orio:

A.- Mezcla de usos.

La realización, en condiciones razonables y equilibradas, de la cadena de tareas relacionadas con los trabajos productivos y reproductivos o de cuidado justifica la ordenación y organización de un medio urbano que, en la mayor cercanía posible, cuente con viviendas, centros de trabajo productivo y equipamientos y servicios necesarios para la realización de los trabajos reproductivos.

Cuanta más distancia haya entre ese tipo de elementos, más compleja y difícil será su realización, y peor será la calidad de vida de las personas que las realizan.

Cualesquiera que sean las personas que asuman mayoritariamente la realización de los trabajos reproductivos, la ordenación de un medio urbano acorde con los citados criterios redundará en la mejora de su calidad de vida. Y dado que en este momento esos trabajos son realizados mayoritariamente por las mujeres, ese tipo de ordenación urbana contribuirá a la mejora de su calidad.

B.- Conexión y movilidad mediante medios no motorizados (fundamentalmente a pie) y transporte público.

En la medida en que las personas que mayoritariamente realizan la cadena de tareas productivas y reproductivas (las mujeres) utilizan para sus desplazamientos, modos de transporte no motorizado y transporte público, el medio urbano y los desarrollos previstos en él han de estar correctamente y razonablemente insertados en las redes de esos modos de transporte.

En todo caso, en línea con lo comentado, es necesario tener en cuenta a ese respecto la diversidad de condicionantes que afectan a Orio en lo referente, por un lado, a la conexión y movilidad interna y, por otro, a la conexión externa.

Consideradas desde esa perspectiva, las propuestas del Plan General tienen o pueden tener un relevante protagonismo en la ordenación de un medio urbano que facilite la utilización de modos de desplazamiento / transporte no motorizados (fundamentalmente a pie y en bicicleta).

A su vez, sus propios condicionantes hacen que la mejora de la conexión de Orio con el exterior mediante, por ejemplo, el incremento de los servicios de transporte público exceda del cometido del Plan General. Eso, sin perjuicio de las mejoras que a ese respecto pudieran derivarse del incremento de densidad-población de Orio.

C.- Ordenación de un medio urbano calmado, distendido y seguro, al tiempo que dotado de los servicios adecuados.

La realización de las mencionadas tareas y, en particular, de las reproductivas o de cuidado en las citadas condiciones (incluidas las relacionadas con la utilización, para ello, de medios de transporte no motorizado), sumadas a sus afecciones en las personas dependientes (niños, personas mayores, personas de movilidad reducida...) justifica la ordenación de un entorno urbano calmado, distendido y seguro, disociando de él los elementos más agresivos o distorsionantes (redes viarias de paso...).

D.- La seguridad y la inclusividad.

La ordenación de un medio urbano seguro e inclusivo, considerado incluso desde la perspectiva de su percepción, es otro de los objetivos a tener en consideración. Considerado en toda su complejidad, es un objetivo estrechamente vinculado a las premisas siguientes:

- * La visibilidad, considerada como referente que permita ver y ser vista.
- * La concurrencia de personas, considerada como parámetro que permita oír y ser oída.
- * La vigilancia formal y el acceso a la ayuda, considerada como premisa que facilite bien la obtención de auxilio, bien el poder escapar.
- * La señalización, considerada como parámetro que permita saber donde se está y hacia donde se quiere ir.
- * La planificación y el mantenimiento de los lugares como premisa necesaria tanto para vivir en un ambiente limpio y acogedor, como para la consecución de los objetivos anteriores.
- * La participación de la comunidad en cuanto que referente necesario para la consecución de los objetivos anteriores desde la implicación y la corresponsabilidad colectiva.

E.- Un medio urbano denso y compacto, al tiempo que físicamente continuo.

La credibilidad y viabilidad de los objetivos anteriores está vinculada, entre otros extremos, a la ordenación de un medio urbano que cuente con la adecuada densidad o dimensionamiento urbano (cuantía de viviendas, actividades económicas...) y a la debida inserción de los nuevos desarrollos urbanos en ese medio, generando una trama urbana continua y conectada.

Cuanto más baja sea la densidad urbana, más difícil será la respuesta a los restantes objetivos y ejes de intervención, Incluidos los relacionados con la mezcla de usos y la disposición de las dotaciones y servicios adecuados.

Eso sí, las medidas reguladoras de dichas densidad y compacidad han de ser determinadas de manera acorde con las características y los condicionantes urbanos de Orio.

F.- La vivienda y su adecuación a la perspectiva de género.

La realización de las tareas domésticas y de cuidado en las debidas condiciones justifica la adecuación de la vivienda y de su programa a los requerimientos necesarios para ello. Y eso, con independencia de que esas tareas sean ejecutadas por mujeres u hombres.

3.- Criterios de intervención vinculados a los objetivos anteriores.

La consecución de los citados objetivos generales justifica la determinación, también desde la perspectiva de género y en lo que se refiere al Plan General, de los criterios generales de intervención que se exponen a continuación, relacionados con las cuestiones que igualmente se indican:

A.- La determinación de un modelo de desarrollo urbanístico general y, dentro de él, del medio urbano, acorde con los indicados objetivos, que justifican, entre otros extremos:

- * La calidad, seguridad e inclusividad del medio urbano, incentivando, para ello, las actuaciones de regeneración urbana y rehabilitación edificatoria de los entornos urbanos degradados que se estimen necesarias.
- * La presencia cualitativa y cuantitativa de distintos tipos de usos (viviendas, actividades económicas, equipamientos, espacios libres...) compatibles entre sí que diversifiquen y enriquezcan, en particular, el medio urbano residencial.
- * La limitación o prohibición, en el medio urbano residencial de usos incompatibles con sus características y condicionantes por generar efectos perjudiciales en él (asociados al tráfico que generan; a la implantación y al desarrollo de actividades insalubres y peligrosas; a cualesquiera otras razones debidamente justificadas).
- * La densidad y compacidad cualitativa y cuantitativa, adaptada a los condicionantes de Orio, complementada, en lo posible, con la continuidad física de la trama urbana y la

continuidad de los procesos de regeneración urbanística, extendiéndolos a las partes de esa trama que lo requieran.

- B.- La utilización de las herramientas urbanísticas (zonificación global y pormenorizada; clasificación; etc.) de manera que incentiven la consecución de los objetivos y criterios acordes con la perspectiva de género, incluidos los mencionados en el apartado A.

Esas herramientas urbanísticas no son, en modo alguno, neutras. Su utilización de una manera u otra puede incentivar o perjudicar la consecución de los citados objetivos.

En ese contexto, la zonificación urbanística global es la herramienta de la que se sirve el Plan General para determinar las medidas de intervención en las siguientes cuestiones: la división del territorio municipal en distintos tipos de zonas globales en atención al protagonismo del correspondiente uso en cada uno de ellos (vivienda, industrial...); la autorización o prohibición de otros usos distintos de los anteriores; la intensidad (edificabilidad...) de los desarrollos urbanísticos previstos; etc.

Considerada desde la perspectiva de género, la zonificación global tiene o puede tener importantes afecciones en la determinación de los criterios cuantitativos y cualitativos de ordenación de los distintos tipos de desarrollos urbanísticos (residenciales, actividades económicas...), incluidos los relacionados con los objetivos de mezcla de usos, densidad urbana, etc.

Según como se utilice, puede ser una herramienta que favorezca, entre otros extremos, la segregación o la mezcla de distintos tipos de usos, así como la creación de entornos urbanos bien densos y compactos, bien dispersos.

En el supuesto que nos ocupa, la consecución de los objetivos de género justifica su utilización de manera consecuente con ellos.

- B.- La ordenación e implantación de las dotaciones y servicios adecuados.

El medio urbano de Orio (en particular su parte residencial) ha de contar con la presencia de los correspondientes equipamientos, espacios libres y servicios de proximidad (incluido comercio).

Todo ello, de manera acorde y compatible con los restantes objetivos y criterios de intervención.

- C.- La ordenación de las redes de movilidad adecuadas (en particular las peatonales y ciclistas) y la inserción de los desarrollos urbanísticos en ellas.

Esos desarrollos urbanos deben estar integrados, o ser susceptibles de serlo con facilidad, en las redes de los modos de transporte sostenible (no motorizado y, en su caso, transporte público) en lo referente a la conexión y movilidad dentro del municipio.

Y en cuanto al transporte público interurbano (autobús y Euskotren), resultaría conveniente incentivar su fluidez para darle mayor eficacia. En todo caso, la consecución de este tipo de objetivos excede del campo de intervención del Plan General.

D.- La seguridad e inclusividad del medio urbano y de su espacio público.

La ordenación y disposición de un medio urbano seguro e inclusivo justifica su adecuación a los criterios que se exponen a continuación, vinculados a las distintas escalas o fases de intervención que asimismo se mencionan:

- * La creación de un medio urbano social y funcionalmente vivo y dinámico, que responda al indicado modelo de compacidad, mezcla de usos, etc.
- * La ordenación del espacio público y de las edificaciones de manera que respondan al indicado objetivo de ver y ser vista con, para ello, la debida atención a cuestiones como estas: la habilitación de calles, itinerarios, etc. vivos y transitados, con perspectivas y horizontes visuales abiertos y claros; la iluminación; la eliminación de recovecos, escondrijos, itinerarios o espacios vacíos desde una perspectiva urbana; la determinación de las condiciones de acceso a las parcelas y edificaciones residenciales, así como a las viviendas ubicadas en estas, de manera coherente con el citado objetivo; etc.

En todo caso, la materialización de esos criterios está vinculada a distintas escalas de intervención. Así, algunos de ellos están relacionados con la propia determinación de la ordenación urbanística. Otros, con la intervención en el espacio público mediante los proyectos de obras de urbanización (iluminación, mobiliario urbano, implantación de otro tipo de servicios, características y condicionantes de los espacios de juego infantiles, etc.).

- * La ordenación de los nuevos desarrollos urbanos (incluidos los resultantes de las actuaciones de reforma y regeneración urbana) mediante la inserción en ella de las medidas que garanticen su seguridad e inclusividad.
- * La determinación de las medidas necesarias para eliminar progresivamente los puntos críticos actuales.

La consecución de esos objetivos justifica la inserción de la perspectiva de género tanto en el planeamiento (en este Plan y en los planes a promover para su desarrollo) como en los proyectos de obras de urbanización a promover para la ejecución de sus propuestas. Así, en línea con lo indicado, en esos proyectos se han de determinar las medidas que, en cada caso, se estimen adecuadas (tanto desde perspectivas generales como desde la de género) en materia de iluminación, mobiliario urbano, implantación de otro tipo de servicios, características y condicionantes de los espacios de juego infantiles, etc. y, en definitiva, de calidad, seguridad e inclusividad del medio urbano y de su espacio público.

E.- Las edificaciones residenciales y la vivienda y su adecuación a las exigencias vinculadas tanto a la seguridad como a la correcta realización de las tareas domésticas y de cuidado.

El Decreto de 28 de junio de 2022, por el que se regulan las condiciones mínimas de habitabilidad y normas de diseño de las viviendas y alojamientos dotacionales en la CAPV es, a ese respecto, un referente de preceptiva consideración.

VI.- EVALUACIÓN DE LAS PROPUESTAS DEL PLAN GENERAL DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO.

1.- Introducción.

La evaluación de las propuestas del Plan General desde la perspectiva de género justifica la consideración de los dos escenarios de análisis siguientes:

- * La adecuación de esas propuestas a los objetivos y criterios expuestos en el epígrafe V.
- * El tratamiento de las medidas de intervención planteadas en el proceso de inserción de la perspectiva de género en el Plan General de Ordenación Urbana, mencionado en el epígrafe III.

En los siguientes apartados se dan a conocer las propuestas planteadas y se evalúan desde los dos citados escenarios.

2.- Las propuestas del Plan General y su evaluación desde la perspectiva de los objetivos y los criterios expuestos en el epígrafe V.

Las propuestas planteadas, relacionadas con esos objetivos y criterios son las siguientes:

A.- La trama urbana ordenada y sus condicionantes materiales, incluidos los relacionados con su extensión, su densidad y su compacidad.

El modelo urbano planteado incide fundamentalmente en la trama urbana actual. Las únicas salvedades a ese respecto son las referentes a los desarrollos planteados en el subámbito "6.1. Erribera kalearen luzapena" y el ámbito "18. Aizperro", que responden a los objetivos de rematar la configuración de la red viaria (en el primer supuesto) y de dar respuesta a las demandas presentes y futuras de implantación de actividades económicas incompatibles en el medio urbano (en el segundo supuesto). En realidad, el desarrollo de Aizperro ya está previsto en el PGOU-2012 y el nuevo Plan lo consolida.

Dicho modelo urbano responde, entre otras, a las dos premisas siguientes. Por un lado, la consolidación, en su mayor parte, de la trama urbana actual. Por otro, la regeneración y/o reciclaje urbano de otras partes con las implicaciones y los objetivos siguientes: dar respuesta a las demandas urbanísticas residenciales, de actividades económicas, dotacionales, etc. detectadas; adecuar los desarrollos urbanísticos planteados a los mencionados objetivos de densidad, compacidad, mezcla de usos, etc.; determinar, en cada supuesto, el régimen de uso

adecuado, consolidando o sustituyendo el actual; dotar a esas partes de la debida calidad urbana; etc.

Los nuevos desarrollos urbanísticos planteados en los siguientes ámbitos y subámbitos son ejemplos de ese tipo de intervenciones de regeneración y/o reciclaje urbano: el conjunto territorial formado por Kofradía-Dike; el conjunto territorial formado por Sotoak-Aita Lertxundi 48-50; Eusko Gudari 36-38-40-42; Kaia kalea 5; Arocena Cerámica; Kabi-alay/Uri berri; Antilla; Añibarko Portua 37; etc.

De esa manera, el modelo urbano planteado responde a premisas acordes con los objetivos y criterios de intervención expuestos en los apartados 2 y 3 del epígrafe V.

Eso sí, en la concreta determinación y materialización de las propuestas reguladoras de ese modelo han sido objeto de expresa e ineludible consideración los condicionantes derivados de la configuración de la trama urbana actual (ocupación de suelos; dimensión y extensión; morfología urbana de las distintas partes de esa trama; etc.), sin perjuicio de su reajuste en los supuestos y términos afectados por los nuevos desarrollos planteados.

B.- Las medidas reguladoras de la zonificación global y pormenorizada y la mezcla de usos.

Las propuestas de zonificación global y pormenorizada planteadas por el Plan General consisten en la inclusión del medio urbano del municipio en las distintas tipologías de zonas y pormenorizadas expuestas en el siguiente cuadro.

TIPOLOGÍAS DE ZONAS GLOBALES URBANAS	TIPOLOGÍAS DE SUBZONAS PORMENORIZADAS URBANAS
A. Zona Residencial.	a.1. Residencial Casco Antiguo.
	a.2. Residencial Común.
	a.3. Residencial de Baja Densidad.
B. Zona de Actividades Económicas.	b.1 Industrial
	b.2 Terciaria
C.1. Red viaria (S.G.).	c.1.1. Red viaria
C.2. Zona portuaria (S.G.).	c.1.2. Aparcamiento
	c.2. Suzona portuaria
D.1. Espacios libres urbanos (S.G.).	d.1. Espacios libres urbanos (SG)
	d.2. Espacios libres urbanos (SL).
	d.3. Aguas superficiales (medio urbano)
E. Equipamiento Comunitario (S.G.).	e. Parcela de equipamiento comunitario
F. Infraestructuras de Servicios Urbanos SG).	f. Infraestructuras de servicios urbanoss

La valoración de esas propuestas formales de zonificación, así como de las previsiones materiales de inclusión de los terrenos del medio urbano en ellas, desde la perspectiva de género justifica las consideraciones siguientes:

- * La relación de las zonas globales se reduce a las mínimas que se estiman necesarias para la correcta ordenación del medio urbano de Orío, así como para la consecución de los objetivos planteados en él.

Así, la consecución del objetivo de la mezcla de usos justifica que:

- La zona global residencial sea, en realidad, un contenedor de, además de viviendas, otros usos compatibles con ellas: actividades económicas, espacios libres, equipamientos, red viaria (en sus distintas variantes: peatonal, ciclista y rodada-motorizada).
- La zona global de actividades económicas (limitada a Aizperro) sea un contenedor de usos de esa naturaleza (básicamente industriales), incompatibles con la trama urbana residencial o de difícil encaje en esta.
- Las restantes zonas globales se corresponden con dotaciones de la red de sistemas generales de Orio, vinculadas a su estructura urbana.

En ese contexto, cabe apuntar que los espacios libres generales (S.G.) y los equipamientos generales (S.G.) situados en el medio urbano forman parte, de hecho, de la trama urbana residencial del municipio, en las debidas condiciones de compatibilidad de aquellos y esta.

En ese contexto, la mayor parte de la trama urbana de Orio se incluye en la zona global residencial en la que, en línea con lo comentado, es posible la implantación de numerosos tipos de usos, además de la vivienda. Es más, en atención a sus características y condicionantes, cabe considerar que los espacios libres y los equipamientos de la red de sistemas generales situados en el medio urbano forman parte, de hecho, de la trama urbana residencial del municipio, en las debidas condiciones de compatibilidad de aquellos y esta, formando un conjunto urbano armónico y diversificado en lo referente a los usos y actividades de posible implantación en él. Además, la red viaria general (SG) afecta de manera más bien colateral a ese conjunto urbano, quedándose a las puertas de este, salvo en lo referente a la carretera N-634 a su paso por dicho conjunto.

De esa manera y con las indicadas salvedades, las propuestas de zonificación global generan un resultado urbano que incentiva la mezcla de usos y la presencia de distintos tipos de dotaciones y servicios en la trama urbana, al tiempo que aleja de ella o minimiza, en lo posible, las afecciones derivadas del tráfico viario-motorizado vinculado (habitualmente) a la red viaria general (SG) y hace posible la implantación de medidas de movilidad acordes con los objetivos de ordenación de una trama urbana calmada, distentida y segura, al servicio de las personas.

- * En consonancia con lo anterior, la zona global residencial es un contenedor de distintos tipos de subzonas pormenorizadas: residenciales, terciarias, equipamientos, espacios libres, red viaria (incluidos itinerarios peatonales y ciclistas), etc.
- * La subzona pormenorizada residencial (y, dentro de ella, la de tipología "a.2. Residencial común") es la protagonista o de mayor presencia en el medio urbano de Orio.

El régimen urbanístico establecido para esa tipología de parcela hace posible la implantación en ella, en las condiciones fijadas, de, además de la vivienda, estas otras modalidades de usos: terciarios (comerciales; alojamientos turísticos; oficinas; etc.); equipamientos; usos industriales compatibles con las viviendas; etc.

De esa manera, el propio régimen de uso de ese tipo de parcela residencial incentiva la consecución del objetivo de la mezcla de usos.

- * El régimen urbanístico de la planta baja de las edificaciones residenciales de las partes del municipio reflejadas en el plano "VI.2. Condiciones particulares de implantación de usos en las plantas bajas" se sujeta a las condiciones siguientes.
- Por un lado, se destinan prioritariamente a la implantación de equipamientos, actividades económicas (comercio...), etc. con el doble fin de contar con ese tipo de dotaciones y servicios y generar un espacio público o una calle vivía y dinámica, al tiempo que segura.
 - Por otro, se prohíben, entre otros, los aparcamientos y las viviendas en la medida en que su implantación contradice y/o no es acorde con la consecución de los objetivos anteriores.

Las propuestas planteadas a ese respecto son las contenidas en los artículos 14 a 22, ambos incluidos, 65 a 73, ambos incluidos, etc. de las Normas Urbanísticas Generales.

Todas esas medidas contribuyen a incentivar la mezcla de usos en el medio urbano de Orio.

C.- Las dotaciones y los servicios de proximidad.

El medio urbano de Orio o, mejor dicho, determinadas partes de él cuentan con dotaciones y servicios (comercio, hostelería, equipamientos, espacios libres...) adecuados para dar respuesta a ese tipo de demandas y ubicados en la trama urbana residencial, en las debidas condiciones de proximidad y cercanía a las viviendas existentes en esta.

Su limitada extensión, sumada a su forma y orografía, hacen posible que esas dotaciones y servicios puedan satisfacer las demandas del conjunto del medio urbano, con independencia de que sus distintas partes estén ubicadas más cerca o más lejos de dichas dotaciones y servicios. En todo caso, las limitadas distancias del medio urbano del municipio hacen que no supongan problema a los efectos de la utilización de esos servicios.

El Plan General incentiva la presencia de ese tipo de dotaciones y servicios mediante tres tipos de medidas complementarios.

Por un lado, mediante la consolidación de los existentes. Por otro, mediante la previsión de su implantación en la mayor parte de los nuevos desarrollos planteados; las propuestas planteadas a ese respecto son las expuestas en las Normas Urbanísticas Particulares de los ámbitos afectados por esos desarrollos. Por último, mediante la previsión de destino prioritario de las plantas bajas de las edificaciones con frente a los espacios públicos reflejados en el plano "VI.2. Condiciones particulares de implantación de usos en las plantas bajas" a usos de equipamiento, actividades económicas (comercio...), descartándose la implantación de aparcamientos y viviendas en ellas la medida en que su implantación contradice y/o no es acorde con la consecución de los objetivos anteriores.

D.- La movilidad.

De conformidad con lo expuesto, Orio responde a distintos tipos de condicionantes en lo referente a su conexión/movilidad externa e interna.

La conexión externa se sustenta en el transporte público (red de autobuses interurbanos de Lurraldebus y servicio ferroviario de Euskotren) y el vehículo privado. La reducción del uso de este requeriría el incremento de aquel servicio público. Es este un objetivo deseable tanto por razones de género como por sostenibilidad, En todo caso, su consecución excede del campo de decisión e intervención del Plan General.

A su vez, cuenta con condiciones adecuadas para que la conexión y la movilidad interna pueda realizarse, de manera cómoda y accesible, mediante la utilización de modos de movilidad sostenibles (a pie y en bicicleta, fundamentalmente). Eso, sin perjuicio de salvedades como las referentes al Casco Histórico y su entorno. En ese contexto, el Plan General plantea las medidas siguientes:

- * La exclusión de la trama urbana residencial de la red viaria general (S.G.) y del tráfico vinculado a ella.
Las únicas salvedades a ese respecto son las relacionadas con la carretera N-634 y la autopista AP-8 (en los tramos que transcurren por el municipio), así como el vial de Txanka. De esa manera y con esas salvedades, las perjudiciales afecciones vinculadas al tráfico de dicha red viaria general (intensidad, ruido, agresividad, etc.) se alejan del medio urbano residencial y contribuyen a la distensión y calma de este.
- * La red peatonal y ciclista (existente y prevista) se extiende al conjunto de la trama urbana, incluidos los nuevos desarrollos urbanísticos planteados, dando servicio al conjunto residencial y dotacional (equipamientos y espacios libres) que, de manera predominante, la conforma.
- * La red viaria interna-local (vinculada a los coches...) se extiende al conjunto de esa misma trama urbana, dotando de ese tipo de servicio, cuando menos, a los residentes en esa trama.

En todo caso, la determinación de las medidas específicas de tráfico y uso de esa red viaria excede del cometido de este Plan General y deberá ser acometida en el contexto del Plan de Movilidad que, a iniciativa del Ayuntamiento, está en proceso de elaboración.

- * Las propuestas reguladoras de los aparcamientos son las contenidas, en particular y entre otros, en el artículo 87 de las Normas Urbanísticas Generales. Algunas de ellas son las siguientes:
 - La vinculación del aparcamiento previsto a un concepto de vehículo que incluye: automóviles o coches; bicicletas; vehículos para personas de movilidad reducida.
 - La determinación para los nuevos desarrollos urbanísticos residenciales previstos en este Plan, así como para las actuaciones de sustitución de edificaciones residenciales existentes y consolidadas, de un estándar de 1,5 plazas/100 m²(t) de vivienda.

- La aplicación en los desarrollos destinados a usos terciarios e industriales del estándar de aparcamiento previsto en las disposiciones legales vigentes en la materia.
- La vinculación del citado estándar de aparcamiento a las siguientes modalidades de vehículos, en la proporción que se indica:
 - . Automóviles o coches: 70 %.
 - . Bicicletas: 30 %.

E.- La seguridad.

La consecución de un medio urbano y de un espacio público seguro e inclusivo es un complejo objetivo vinculado a la suma de un conjunto de decisiones y actuaciones de distintos tipos de planes y proyectos, así como de distintas escalas de intervención.

Así, en lo que se refiere al Plan General, ese tipo de decisiones y actuaciones están, en gran medida, relacionadas con los dos tipos de medidas siguientes:

- * Las vinculadas al modelo de desarrollo urbano planteado, sustentado en las premisas de compacidad y densidad cualitativa y cuantitativa, mezcla de usos, etc., adaptadas a los condicionantes específicos de Orio y con capacidad de generar un medio urbano social y funcionalmente vivo y dinámico

No en vano, ese modelo es la mejor apuesta posible para generar un medio urbano seguro e inclusivo.

- * La previsión de determinación, en los proyectos de obras de urbanización a promover en el espacio público (de conformidad con lo establecido en el artículo 135 de las Normas Urbanísticas Generales), de las medidas que, en cada caso, se estimen adecuadas para la inserción de la perspectiva de género en ellos, complementada con su sujeción a evaluación desde esa perspectiva en los supuestos en los que el Ayuntamiento lo estime adecuado

F.- Las edificaciones residenciales y la vivienda.

La adecuación de las edificaciones residenciales y de las viviendas existentes o previstas en ellas a las previsiones del Decreto de 28 de junio de 2022, por el que se regulan las condiciones mínimas de habitabilidad y normas de diseño de las viviendas y alojamientos dotacionales en la CAPV, constituye en este momento la medida de mayor garantía para que las viviendas de Orio deban de ajustarse a las correspondientes previsiones de género.

De conformidad con lo establecido en ese Decreto, dichas previsiones inciden en cuestiones de distinta índole relacionadas con: los accesos a las parcelas y edificaciones residenciales, incluidos los portales de estas; los espacios y elementos comunes de circulación y comunicación de esas edificaciones, incluidas escaleras y ascensores; etc.

En ese contexto, en los artículos 108, 109, 117, etc. de las Normas Urbanísticas Generales se prevé la adecuación de las viviendas existentes y proyectadas en Orio a las condiciones establecidas en dicho Decreto, en los términos indicados tanto en este como en aquellos artículos.

3.- Las medidas de intervención planteadas en el proceso de inserción de la perspectiva de género en el Plan General de Ordenación Urbana y su tratamiento en este.

Del conjunto de las medidas planteadas en ese contexto merecen una particular atención en este momento las propuestas para su inclusión en las Ordenanzas del Plan General. Inciden en las distintas cuestiones que se exponen a continuación y su tratamiento en este Plan responde a las pautas que asimismo se indican:

3.1.- Medidas generales. Inserción de la perspectiva de género en el PGOU.

A.- *Garantizar la autonomía personal en la utilización del espacio (en particular, el espacio público).*

a) Contenido de las medidas:

- * Diseño de espacios seguros frente a agresiones y amenazas.
- * Diseño de espacios protegidos de riesgos y problemas, incluidos los derivados del tráfico, de las actividades productivas, de los juegos...
- * Ordenación y habilitación de espacios accesibles, adaptados a la diversidad física, sensorial y cognoscitiva.
- * Diseño de una red de movilidad sustentada en el transporte público y los modos de movilidad peatonal y ciclista.

b) Tratamiento de las medidas en el Plan General:

De conformidad con lo expuesto en el anterior apartado 2, las propuestas del Plan General son acordes con las citadas medidas y/o con las directrices en las que se sustentan.

Eso sí, esas medidas se corresponden o traducen en propuestas concretas del Plan General siempre que incidan en cuestiones relacionadas con la determinación de la ordenación urbanística propia de él. Así, en atención a lo indicado, el modelo urbano planteado está en consonancia con ellas.

Cuestión distinta es la relacionada con la determinación de medidas materiales específicas y concretas a ese respecto, que excede del cometido del Plan General y es, más bien, propio de los proyectos de obras de urbanización, proyectos de edificación, ordenanzas municipales, etc.

B.- *Garantizar e impulsar el acceso a los recursos desde la perspectiva de la diversidad, la inclusividad y la equidad.*

a) Contenido de las medidas:

- * Ayudas para acceder a la vivienda y al alojamiento.
- * Facilitar el acceso a los recursos que incentivan la salud y el bienestar, incluidos los equipamientos (deporte, cultura, educación, comunidad...).
- * Facilitar el recurso / acceso al trabajo remunerado y a las actividades económicas.

b) Tratamiento de las medidas en el Plan General:

Consideradas en su globalidad, son medidas ajenas al campo de intervención del Plan General.

C.- *Garantizar y facilitar la realización de las actividades y los trabajos reproductivos.*

a) Contenido de las medidas

- * Facilitar la gestión del tiempo, unificando y/o coordinando los tiempos destinados a tareas personales, trabajos productivos y reproductivos y las tareas sociales y políticas, impulsando la corresponsabilidad en su realización.
- * Impulsar y tener en cuenta la funcionalidad de los espacios, incluida la vivienda, desde la perspectiva de la realización de las tareas de cuidado, facilitando su socialización.

b) Tratamiento de las medidas en el Plan General:

Consideradas desde la perspectiva de la ordenación urbanística, las medidas relacionadas con la gestión del tiempo están directa y estrechamente relacionadas con la determinación de un modelo urbano que responda a los parámetros de la mezcla de usos, la existencia de equipamientos y servicios (comercio...) de proximidad, la movilidad sostenible (con singular protagonismo de las redes peatonales y del transporte público), etc. Dado que el modelo de desarrollo urbanístico del Plan General es acorde con esos parámetros, cabe indicar que se incorporan a él las citadas medidas.

Por su parte, en lo referente a la funcionalidad, habitabilidad, etc. de la vivienda desde la perspectiva de la realización de las tareas de cuidado, el Plan General toma como referencia al Decreto de 28 de junio de 2022, por el que se regulan las condiciones mínimas de habitabilidad y normas de diseños de las viviendas y alojamientos dotacionales en la CAPV. Eso da pie a indicar que también se incorporan al Plan las medidas planteadas a ese respecto.

D.- *Impulsar la representación de las mujeres.*

a) Contenido de las medidas

Incentivar y reforzar la participación y la representación real y simbólica de las mujeres y el reconocimiento de los trabajos reproductivos y de las actividades de reproducción social.

b) Tratamiento de las medidas en el Plan General:

Son medidas ajenas al campo de intervención del Plan General.

E.- *Garantizar y facilitar la comprensión de la información y las propuestas por parte de la ciudadanía en el contexto del compromiso por la transparencia.*

a) Contenido de las medidas

- * Exponer la información de manera clara, sencilla y comprensible.
- * Posibilitar el acceso a la información de manera fácil, utilizando formatos adecuados para la mayor parte de la ciudadanía.

b) Tratamiento de las medidas en el Plan General:

La exposición clara, sencilla y comprensible del Plan General y sus propuestas forma parte de las propias premisas de su elaboración. En todo, su complejidad hace que se trata de una tarea difícil o imposible de extender al conjunto del Plan.

A su vez, el objetivo de determinar medidas que hagan posible el acceso a la información de manera fácil, utilizando formatos adecuados para la mayor parte de la ciudadanía, excede del cometido propio del Plan General.

F.- *Justificar el cumplimiento de medidas relacionadas con las edificaciones residenciales.*

Nos remitimos a lo indicado más adelante (apartado 3.5) en relación con las edificaciones residenciales.

3.2.- El espacio público y las zonas verdes.

3.2.1.- *Medidas de funcionalidad y seguridad para los peatones en los paseos urbanos.*

A.- Medidas de seguridad. La red de iluminación.

a) Contenido de las medidas

- * La red de iluminación incentivará la seguridad de los espacios e itinerarios.
- * Los espacios y entornos de tránsito obligatorio (accesos a la estación de autobuses, a aparcamientos, a actividades económicas, a viviendas...) serán objeto de atención prioritaria, en particular si están ubicados en entornos aislados y de poca circulación.
- * En su diseño e implantación se han de tener en cuenta todas las formas de movilidad.

b) Tratamiento de las medidas en el Plan General:

El contenido concreto y detallado de las medidas planteadas excede del campo de intervención y decisión del Plan General y es propio de las Ordenanzas de Urbanización, los proyectos de obras de urbanización, etc.

B.- Medidas de seguridad. Protección frente al tráfico (incluir en el Plan de Movilidad Sostenible).

a) Contenido de las medidas

- * Los pasos de peatones: en las calles con aparcamientos situados junto a las aceras, estas se extenderán hasta la esquina o límite de la calzada de circulación más colindante para que los coches aparcados no dificulten la visibilidad.
- * Se facilitará, en la medida de lo posible, el cruce diagonal o universal entre calles, en particular si están ubicadas junto a equipamientos e instalaciones deportivos, escolares, culturales y comerciales relevantes o de gran utilización. Para ello, se recomienda la colocación de los cruces y pasos en el mismo nivel (incluidas las aceras) y la habilitación de los semáforos de manera que manera que garanticen la seguridad de los pasos y cruces.

b) Tratamiento de las medidas en el Plan General:

El contenido concreto y detallado de las medidas planteadas excede del campo de intervención y decisión del Plan General y es propio de las Ordenanzas de Urbanización, los proyectos de obras de urbanización, etc.

C.- Medidas de funcionalidad: colocación de instalaciones y equipamientos de descanso, hidratación, limpieza y refugio o protección en todos los itinerarios peatonales.

El contenido concreto y detallado de las medidas planteadas excede del campo de intervención y decisión del Plan General y es propio de las Ordenanzas de Urbanización, los proyectos de obras de urbanización, etc.

3.2.2.-*Medidas de funcionalidad y seguridad de los espacios libres (parques y plazas).*

A.- Medidas de seguridad. La red de iluminación.

a) Contenido de las medidas

- * La red de iluminación incentivará la seguridad de los espacios públicos. itinerarios.
- * Será objeto de iluminación prioritaria los espacios de tránsito obligatorio (accesos...) y los de estancia.

b) Tratamiento de las medidas en el Plan General:

El Plan General ordena los espacios libres urbanos integrados en las redes de sistemas generales y locales del municipio. A su vez, esa red local será complementada con los espacios libres ordenados o que se ordenen en el planeamiento pormenorizado consolidado o a promover en su desarrollo.

Considerados desde una perspectiva global, Orio cuenta con una red de espacios libres muy asentada y consolidada, que se incorpora al Plan General. Y esa red se reajusta y complementa en distintas partes mediante, entre otros, los nuevos espacios libres vinculados a los nuevos desarrollos urbanísticos previstos. De esa manera, la red existente es objeto de un progresivo reajuste e implementación.

En ese contexto, las medidas propuestas justifican los dos tipos de consideraciones siguientes.

Por un lado, el relacionado con la inclusión en el Plan General de directrices de intervención a ese respecto. Se incluyen, en concreto, en el artículo 135 de las Normas Urbanísticas Generales del Plan.

Por otro, el relacionado con la determinación de las medidas materiales concretas de intervención a ese respecto. Esta una tarea que excede del campo de intervención y decisión del Plan General y es propia de las Ordenanzas de Urbanización, los proyectos de obras de urbanización, etc.

B.- Jerarquización de los espacios:

a) Contenido de las medidas

Se analizará el nivel de equipamiento de cada espacio en atención a su utilización y jerarquía, teniendo en cuenta su carácter o servicio supramunicipal, municipal, de barrio o de proximidad.

b) Tratamiento de las medidas en el Plan General:

De conformidad con lo expuesto, el Plan General ordena los espacios libres urbanos integrados en la red de sistemas generales y locales del municipio. A su vez, esa red local será complementada con los espacios libres ordenados o que se ordenen en el planeamiento pormenorizado consolidado o a promover en su desarrollo.

La diferenciación de esas dos escalas y de las justificaciones a las que responde está directa y expresamente relacionada con la referida jerarquización de los espacios libres urbanos en atención a sus condicionantes y al servicio que prestan.

C.- Medidas de funcionalidad. Por ejemplo:

a) Contenido de las medidas

- * Los espacios de servicio supramunicipal, municipal y de barrio dispondrán de equipamientos e instalaciones de descanso, hidratación, higiene y refugio.
- * Los servicios-váteres que se implanten cumplirán las condiciones establecidas para los servicios-váteres de los edificios-equipamientos públicos. Debido a ello, cuanto se implanten servicios-váteres prefabricados se evitarán los urinarios exteriores por razones de higiene y de representatividad.
- * Se justificará la localización-colocación de los espacios de descanso y de los bancos desde la perspectiva de su orientación y su soleamiento en las distintas estaciones del año.
- * En la implantación del mobiliario urbano se tendrán en cuenta los condicionantes de las sillas de ruedas y de los coches de bebés.
- * Se colocarán espacios que garanticen la permeabilidad.
- * Se priorizarán los espacios tranquilos de descanso, alejados del tráfico en lo posible.
- * En una misma plaza se diferenciarán los espacios, facilitando la realización de distintos tipos de actividades en un mismo momento, al tiempo que el encuentro y la compatibilidad de los tiempos.
- * La plaza que esté rodeada de viario será protegida mediante elementos como estos: bancos corridos; setos; muretes; plantas que sean visualmente permeables y tengan una altura inferior a 1 metro.
- * Se incentivará y garantizará la diversificación mediante la colocación de microequipamientos destinados a colectivos: juegos de niños; juegos para jóvenes; espacios deportivos para mayores; etc.
- * Se estudiará y diseñará la separación de los distintos tipos de actividades para evitar o minimizar los conflictos entre los espacios destinados a paseo, ocio, descanso, juego, etc.
- * Se evitará la repetición de los campos de fútbol, priorizando la implantación de espacios para una diversidad de actividades. Se priorizarán, en lo posible, los espacios relacionados con la naturaleza (o previendo por cada cancha de deporte otro espacio de superficie equivalente destinado al juego libre y de superficie natural).
- * En todos los parques y espacios verdes se colocarán mesas y asientos o bancos, siquiera para facilitar los trabajos de cuidado. Esos asientos o bancos se implantarán de manera compatible con la colocación o utilización de sillas de ruedas y de coches de bebés, adecuándose a los condicionantes establecidos en las disposiciones legales vigentes en materia de accesibilidad.

b) Tratamiento de las medidas en el Plan General:

Las medidas expuestas, consideradas desde la escala y los condicionantes urbanos de Orio, justifican los dos tipos de consideraciones siguientes.

Por un lado, cabría considerar que, en atención a su contenido concreto, esas medidas están, más bien, referidas a un municipio de mayor dimensión y escala urbana que la de Orio.

Así, la referencia a los espacios de servicio supramunicipal, municipal y de barrio resulta difícil de congeniar con los condicionantes urbanos de Orio.

Por otro, el carácter, el contenido y el detalle de las medidas planteadas da pie a considerar que su determinación excede del cometido propio del Plan General y es, más bien, propia de las Ordenanzas de Urbanización, los proyectos de obras de urbanización, etc.

Cuestión distinta es la inclusión en el Plan General de directrices que aludan a la consideración de ese tipo de cuestiones en esos otros escenarios de intervención. En los artículos 135, etc. de las Normas Urbanísticas Generales del Plan se incluyen ese tipo de directrices.

3.3.- Las actividades económicas.

3.3.1.- *Medidas de diseño de los aparcamientos en superficie de las parcelas industriales, comerciales y de equipamiento. Medidas de seguridad.*

A.- Contenido de las medidas

- * Identificación / determinación de los recorridos – itinerarios peatonales de conexión de todos los aparcamientos con: la acera; el espacio peatonal; la edificación de destino.
- * La anchura de esos itinerarios será equivalente al número de plazas de aparcamiento y del flujo de personas previsto. Será, como mínimo, de 1,20 m.
- * En los centros comerciales y en los equipamientos en los que concurren o puedan concurrir niños, personas mayores y/o personas que necesiten de ayuda, los itinerarios peatonales se ordenarán / configurarán en red.
- * Anchura mínima del corredor principal; 1,50 m.
- * Anchura mínima de los corredores secundarios: 1,20 m.
- * Los itinerarios peatonales se protegerán de las redes viarias (tráfico motorizado) mediante:
 - Setos de 0,50 m o elevando si el tráfico se limita a, como máximo, 50 km/hora.
 - Setos de 0,80 m o elevando la solera + alguna protección física, si la velocidad autorizada es superior a 50 km/hora.
- * Los itinerarios peatonales se identificarán mediante una solera especial o pintura.

- * Los itinerarios peatonales dispondrán de la iluminación adecuada.
- * De conformidad con lo establecido en el código de tráfico deberán señalizarse:
 - Los sentidos de la circulación y de las salidas.
 - La velocidad máxima de circulación.
 - Los espacios de paso de los peatones.
- * Se señalarán adecuadamente los espacios de carga y descarga.

B.- Tratamiento de las medidas en el Plan General:

Las medidas expuestas, consideradas desde la escala y los condicionantes urbanos de Orio, justifican los tres tipos de consideraciones siguientes.

Por un lado, cabría considerar que, en atención a su contenido concreto, esas medidas están, más bien, referidas a un municipio de mayor dimensión y escala urbana que la de Orio.

Así, en Orio no hay centros comerciales o equipamientos asimilables que justifiquen ese tipo de medidas

Por otro, las medidas planteadas u otras asimilables (adaptadas a la escala y a los condicionantes de Orio) deberían ser determinadas, en su caso, en el contexto específico e individualizado de los desarrollos urbanísticos industriales, comerciales, etc. afectados, en atención a los condicionantes y necesidades de cada uno de ellos, y no de manera generalizada o generalista.

Por último, parecen ser, más bien y sin perjuicio de salvedades puntuales, medidas que, en su caso, podrían justificarse por razones de movilidad, tráfico, etc., pero no desde la perspectiva de género.

La consideración conjunta de esas razones justifica que las citadas medidas no sean incluidas en el Plan General.

3.3.2.-Medidas de diseño de aparcamientos para bicicletas en edificaciones no residenciales.

A.- Contenido de las medidas

- a) En todas las nuevas edificaciones destinadas a usos no residenciales se habilitará un espacio de aparcamiento de bicicletas, accesible desde el exterior y/o desde la parcela privada.
- b) En el supuesto de situarse en la parcela privada, ese espacio para bicicletas deberá ser cerrado y contar con protección climática.
- c) Dimensiones:
 - * Para uso largo o prolongado:
 - En lugares de trabajo: 1/5 empleados-trabajadores.
 - En escuelas:
 - . 3/10 alumnos de más de 9 años.
 - . 1/5 empleados-trabajadores.
 - En estaciones de transporte público: 1/50 usuarios.

- * Para uso medio:
 - En espacios comerciales:
 - . 1/150 m² de espacio de venta.
 - . 1/10 empleados-trabajadores.
 - En bibliotecas: 1/1 puesto de lectura-estudio.
 - En centros deportivos:
 - . 1/5 usuarios previstos.
 - . 1/5 empleados-trabajadores.
 - En hospitales:
 - . 1/100 camas.
 - . 1/5 empleados-trabajadores.
 - En centros administrativos y oficinas públicas: 1/100 m²(t).
 - En centros de ocio (cines, restaurantes, bares, teatros, auditorios, lugares de conciertos): 1/20 plazas del centro.

B.- Tratamiento de las medidas en el Plan General:

Las medidas justifican el recordatorio de las cuestiones siguientes:

- * Los aparcamientos están regulados, en este momento, en distintos tipos de disposiciones, incluidas las siguientes: el Decreto 123/2012; el Decreto de 28 de junio de 2022; el PGOU-2012; etc.
Entre todas esas disposiciones no existe la debida coordinación y coherencia.
- * El nuevo PGOU prevé la aplicación en las parcelas industriales y terciarias del estándar establecido en las disposiciones legales vigentes en la materia (Decreto 123/2012, etc.).
Ese estándar se vincula en un 70 % a coches y en un 30 % a bicicletas y vehículos para personas de movilidad reducida.

Todo eso nos coloca ante un marco normativo suficiente o, incluso y en lo referente a distintas cuestiones, excesivo y contradictorio.

Consideradas en ese contexto, las medidas expuestas en el apartado A no se incluyen en el Plan General en atención tanto a su innecesariedad como a que su inclusión podría contribuir a acentuar, si cabe y sin justificación alguna, la excesiva normativización y las contradicciones actuales.

Además, a lo anterior cabe añadir que los datos expuestos (cuadro 10; referidos, eso sí, a la CAPV a falta de otros específicamente referentes a Orio) no justifican, en principio la determinación de medidas relacionadas con la bicicleta desde la perspectiva de género. Así, de acuerdo con esos datos, el uso de la bicicleta por parte de las mujeres no es un factor de singular relevancia en ese contexto; es más, los hombres utilizan ese vehículo más que las mujeres. Debido a ello, la incentivación del uso de la bicicleta está justificada por razones generales de carácter ambiental, pero no por razones específicas de género.

3.3.3.-Medidas de diseño de locales (comercios, oficinas, actividades terciarias y equipamientos) ubicados en parcelas residenciales.

A.- Contenido de las medidas

Se evitará la ocupación de la totalidad del frente del local a la calle, dejándose libre, como mínimo, en un determinado porcentaje.

B.- Tratamiento de las medidas en el Plan General:

Es una medida de compleja lectura y comprensión en la medida en que puede ser objeto de distintos tipos de interpretaciones.

Así, considerada desde la perspectiva de la determinación de los parámetros constructivos y edificatorios del local mencionado y/o de la planta edificatoria en la que esté ese local, la determinación de las medidas planteadas excede del cometido del Plan General.

A su vez, consideradas desde la perspectiva de la ocupación del espacio público situado frente al local (terrazas de hostelería, expositores de frutas o alimentos...), la determinación de ese tipo de medidas también excede del campo de intervención del Plan General y ha de ser acometida, en su caso, en el contexto de la correspondiente ordenanza municipal reguladora de la ocupación del espacio público.

3.4.- Los equipamientos y edificios públicos.

3.4.1.-Medidas de seguridad y protección en los accesos a los equipamientos y edificios públicos.

A.- Medidas de seguridad relacionadas con el acceso principal al equipamiento o edificio público frente a agresiones desde el exterior.

a) Contenido de las medidas

- * El acceso se colocará en la fachada con frente a la calle o espacio público más transitado y en la misma cota que este.
- * El acceso se colocará en el plano de la fachada, sin perjuicio de las justificadas salvedades.
- * El acceso será claro y diáfano, garantizándose su visibilidad.
- * Se evitará la colocación de recovecos, esquinas, elementos opacos, etc. que dificulten o impidan la visibilidad del acceso.
- * El acceso a la escalera y al ascensor, en planta baja, será visible y diáfano desde la entrada, sin recovecos o elementos intermedios que los invisibilicen.
- * El acceso contará con la debida iluminación tanto interior como exterior.

b) Tratamiento de las medidas en el Plan General:

El detalle de ese tipo de medidas hace que su determinación exceda del cometido del Plan General y sea, en su caso, propia bien del proyecto de construcción y habilitación del equipamiento, bien del correspondiente proyecto de obras de urbanización.

Además, el Plan General prevé a ese respecto y a modo de directriz, que a los efectos de determinar las condiciones de acceso a los edificios de equipamiento se han de tomar como referencia las establecidas para las parcelas y edificaciones residenciales (Decreto de 28 de junio de 2022), salvo en los extremos en los que se justifique su incompatibilidad o desproporcionalidad (art. 134 de las Normas Urbanísticas Generales).

B.- Medidas de seguridad ante agresiones en el espacio interior del equipamiento o edificio público con origen en el acceso a este.

a) Contenido de las medidas

- * Se evitará la colocación de recovecos, esquinas, elementos opacos, etc. que dificulten o impidan la visibilidad.
- * Contará con la debida iluminación tanto interior como exterior.

b) Tratamiento de las medidas en el Plan General:

El detalle de ese tipo de medidas hace que su determinación exceda del cometido del Plan General y sea, en su caso, propia bien del proyecto de construcción y habilitación del equipamiento, bien del correspondiente proyecto de obras de urbanización.

Además, el Plan General prevé a ese respecto y a modo de directriz, que a los efectos de determinar las condiciones de acceso a los edificios de equipamiento se han de tomar como referencia las establecidas para las parcelas y edificaciones residenciales (Decreto de 28 de junio de 2022), salvo en los extremos en los que se justifique su incompatibilidad o desproporcionalidad (art. 134 de las Normas Urbanísticas Generales).

C.- Medidas para proteger el espacio exterior del acceso principal al equipamiento o edificio público de los vehículos.

a) Contenido de las medidas

- * Dicho espacio exterior se adecuará a las medidas establecidas en las disposiciones legales vigentes, garantizadoras de su seguridad.
- * Su configuración y tratamiento, la colocación del mobiliario urbano en él, etc. garantizan la protección de las personas respecto del tráfico: dificultando la entrada del peatón en la calzada; dificultando el acceso y

entrada de los vehículos motorizados a ese espacio, así como al peatonal situados en sus inmediaciones; garantizándose la visibilidad de los vehículos

- b) Tratamiento de las medidas en el Plan General:
Las medidas expuestas, consideradas desde la escala y los condicionantes urbanos de Orio, justifican los dos tipos de consideraciones siguientes.

Por un lado, cabría considerar que, en atención a su contenido concreto, esas medidas están, más bien, referidas a un municipio de mayor dimensión y escala urbana que la de Orio. O que no son necesarias en este municipio.

Por otro, en el supuesto de ser necesarias, su determinación excede del campo de intervención del Plan General y es, más bien, propia de los proyectos de obras de urbanización o asimilables.

3.4.2.-Medidas de funcionalidad de determinados espacios de los equipamientos y edificios públicos.

A.- Medidas relacionadas con los trabajos reproductivos.

- a) Contenido de las medidas
- * Se habilitarán, dentro y fuera, espacios adecuados para la espera y la realización de trabajos de cuidado, acordes con las condiciones siguientes: dimensión adecuada; protegidos; iluminados; con asientos.
 - * Se habilitarán cuartos de baño de manera que puedan ser utilizados por personas distintas de las usuarias del equipamiento. Para ello, dispondrán de acceso desde el exterior.

- b) Tratamiento de las medidas en el Plan General:

La casuística y la diversidad de los equipamientos, sumada al detalle de las hipotéticas medidas relacionadas con los trabajos reproductivos hacen que estemos ante cuestiones ajenas al campo de intervención y decisión del Plan General.

Son, más bien, propias del o de los correspondientes programas de los distintos tipos de equipamiento (escolares, deportivos, culturales, sanitario...) que procede determinar en ese contexto y momento.

B.- Medidas para promover el desarrollo comunitario.**a) Contenido de las medidas**

Los accesos, itinerarios y espacios de los equipamientos y edificios públicos se habilitarán de manera que puedan ser utilizados de manera autónoma por cualquier persona.

b) Tratamiento de las medidas en el Plan General:

Unas medidas como esas justifican su valoración desde, entre otras, las dos perspectivas que se exponen a continuación.

Por un lado, la relacionada con la accesibilidad de los citados equipamientos. A ese respecto y en la medida en que estos se han de adecuar a las disposiciones legales vigentes en la materia, no resulta conveniente ni necesaria la inclusión de más previsiones en este Plan General que vayan a complementar las establecidas en esas disposiciones.

Por otro, la relacionada con la seguridad de/en esos equipamientos. A este respecto, la casuística y diversidad de equipamientos, sumada al detalle de las hipotéticas medidas a plantear, en su caso, a ese respecto hacen que estemos ante cuestiones ajenas al campo de intervención y decisión del Plan General. Son, más bien, propias del o de los correspondientes programas de los distintos tipos de equipamiento (escolares, deportivos, culturales, sanitario...) que procede determinar en ese contexto y momento.

C.- Medidas para dar respuesta a las necesidades de aparcamiento relacionadas con trabajos reproductivos.**a) Contenido de las medidas**

Se habilitarán espacios de aparcamiento de coches de bebés y similares, de conformidad con las condiciones siguientes:

- * Esos espacios deberán estar protegidos y cubiertos.
- * El número de plazas de aparcamiento a habilitar será superior, en un 5 %, al resultante de la aplicación del estándar establecido en estas Ordenanzas para cada modalidad de uso. Esa cantidad se:
 - Cuadruplicará en los equipamientos escolares (preescolar e infantil)
 - Triplicará en los equipamientos sanitarios.
 - Duplicará en los equipamientos deportivos, escolares (educación primaria), sociales, culturales, de ocio y de espectáculos.
- * En el supuesto de que la aplicación de las Ordenanzas conlleve la necesidad de habilitar espacios para menos de 2 plazas o más de 20 plazas de aparcamiento, se estará a lo que determinen los servicios técnicos municipales.

b) Tratamiento de las medidas en el Plan General:

En línea con lo indicado, la casuística y la diversidad de los equipamientos, sumada al detalle de las hipotéticas medidas a plantear, en su caso, para dar respuesta a las mencionadas necesidades de aparcamiento hacen que estemos ante cuestiones ajenas al campo de intervención y decisión del Plan General.

Son, más bien, propias del o de los correspondientes programas de los distintos tipos de equipamiento (escolares, deportivos, culturales, sanitario...) que procede determinar en ese contexto y momento.

D.- Medidas para dar respuesta a las necesidades de aparcamiento relacionadas con la diversidad funcional y los trabajos de cuidado.

a) Contenido de las medidas

Se habilitarán espacios de aparcamiento de sillas de ruedas, scooter-eléctricos, etc. de conformidad con las condiciones siguientes:

- * Esos espacios deberán estar protegidos y cubiertos.
- * El número de plazas de aparcamiento a habilitar será superior, en un 5 %, al resultante de la aplicación del estándar establecido en estas Ordenanzas para cada modalidad de uso. Esa cantidad se:
 - Triplicará en los equipamientos sanitarios, asistenciales y religiosos.
 - Duplicará en los equipamientos socioculturales, de ocio y de espectáculos.
- * En el supuesto de que la aplicación de las Ordenanzas conlleve la necesidad de habilitar espacios para menos de 2 plazas o más de 20 plazas de aparcamiento, se estará a lo que determinen los servicios técnicos municipales.
- * Como mínimo, por cada 20% de plazas vinculadas a trabajos de cuidado se colocarán tomas de corriente para la recarga de baterías.

b) Tratamiento de las medidas en el Plan General:

En línea con lo indicado, la casuística y la diversidad de los equipamientos, sumada al detalle de las hipotéticas medidas a plantear, en su caso, para dar respuesta a las mencionadas necesidades de aparcamiento hacen que estemos ante cuestiones ajenas al campo de intervención y decisión del Plan General.

Son, más bien, propias del o de los correspondientes programas de los distintos tipos de equipamiento (escolares, deportivos, culturales, sanitario...) que procede determinar en ese contexto y momento.

E.- Medidas para dar impulsar la movilidad sostenible.

a) Contenido de las medidas

- * Se colocarán espacios para el aparcamiento de bicicletas, patinetes y otros vehículos de movilidad sostenible.

- * El número de plazas de aparcamiento para bicicletas a implantar será superior al resultante de la aplicación del estándar establecido en estas Ordenanzas para cada modalidad de uso. Esa cantidad se:
 - Cuadruplicará en los equipamientos deportivos y escolares.
 - Duplicará en los equipamientos socioculturales, de ocio, de juego y de espectáculos.
- * En el supuesto de que la aplicación de las Ordenanzas conlleve la necesidad de habilitar espacios para menos de 5 plazas o más de 100 plazas de aparcamiento para bicicletas, se estará a lo que determinen los servicios técnicos municipales.

b) Tratamiento de las medidas en el Plan General:

La determinación de medidas para impulsar la movilidad sostenible mediante, en concreto, bicicletas y otros vehículos asimilables está justificada por razones ambientales, de movilidad, etc.

A su vez, desde la perspectiva de género está justificada la determinación de medidas para impulsar la movilidad a pie y en transporte público. Pero resulta difícil extender esa argumentación a la bicicleta. Así, los datos expuestos (cuadro 10; referidos, eso sí, a la CAPV a falta de otros específicamente referentes a Orio) no justifican, en principio la determinación de medidas relacionadas con la bicicleta desde la perspectiva de género. Así, de acuerdo con esos datos, el uso de la bicicleta por parte de las mujeres no es un factor de singular relevancia en ese contexto; es más, los hombres utilizan ese vehículo más que las mujeres. Debido a ello, la incentivación del uso de la bicicleta está justificada por razones generales de carácter ambiental, pero no por razones específicas de género.

3.4.3.-Medidas de funcionalidad de las instalaciones higiénico-sanitarias de los equipamientos y edificios públicos.

A.- Medidas de habilitación de váteres, cuartos de aseo y cabinas públicas.

- a) Contenido de las medidas
Como mínimo, 1/5 de las cabinas que dispongan de inodoro dispondrán de lavabo.
- b) Tratamiento de las medidas en el Plan General:

El contenido concreto y detallado de las medidas planteadas excede del campo de intervención y decisión del Plan General y es propio de las Ordenanzas de Urbanización, los proyectos de obras de urbanización, etc.

B.- Equipamiento de las cabinas.

a) Contenido de las medidas

- * Las cabinas con inodoro dispondrán de:
 - Colgador o perchero para la ropa, el bolso, etc. (como mínimo).
 - Dos colgadores o percheros en cabinas para discapacitados o en las que cuentan con espacio para la persona cuidadora.
- * Se colocarán espacios para la muda de bebés en la entrada, frente a las cabinas.
En las cabinas de uso diferenciado por sexos, el espacio de muda de bebés se colocará en las dos y/o en su vestíbulo.

b) Tratamiento de las medidas en el Plan General:

El contenido concreto y detallado de las medidas planteadas excede del campo de intervención y decisión del Plan General y es propio de las Ordenanzas de Urbanización, los proyectos de obras de urbanización, etc.

3.5.- Las edificaciones residenciales.

3.5.1.-*Medidas de seguridad de los accesos a edificaciones residenciales.*

A.- Soportales, galerías y espacios aporricados.

a) Contenido de las medidas

Los soportales y porches se adecuarán a las condiciones siguientes:

- * Se ubicarán, en lo posible, en fachadas con frente a espacio público o en fachadas laterales visibles desde ese espacio libre y/o espacios de juego de niños. No se colocarán frente a calles o espacios públicos secundarios, en entornos traseros y en fondos de saco sin circulación.
- * Se garantizará la visibilidad y/o control visual de los porches, cuidándose las medidas y alineaciones de los sostenes o apoyos (pilares...), en especial en las esquinas y los puntos de encuentro. Se evitará la creación de puntos ciegos derivados de la anchura y configuración de los pilares. Se recomienda la utilización de pilares redondos y desnudos.
- * Los porches dispondrán de iluminación suficiente y adecuada. Cumplirá, como mínimo, los requisitos establecidos en la legislación vigente.
- * Se priorizará el destino de los espacios situados junto al portal a espacios de relación de la comunidad y/o para facilitar la realización de los trabajos de cuidado.

b) Tratamiento de las medidas en el Plan General:

Tal como se indica en el propio documento de *Propuestas para el Plan General*, el Decreto de 28 de junio de 2022, por el que se regulan las condiciones mínimas de habitabilidad y normas de diseño de las viviendas y alojamientos dotacionales

ha de ser considerado como primer y principal referente a los efectos de la determinación de los parámetros edificatorios, de habitabilidad, etc. de las edificaciones residenciales y las viviendas. Eso, sin perjuicio de que, en su caso, proceda la sustitución de algunas de las condiciones del Decreto por otras más exigentes, o su complementación en los términos adecuados.

Por su parte, el Plan General prevé expresamente la adecuación de las edificaciones residenciales y las viviendas a las condiciones establecidas en el citado Decreto. Así se indica expresamente en los artículos 109, 117, etc. de las Normas Urbanísticas Generales.

En ese contexto, no se estima necesaria ni conveniente la complementación de las condiciones del Decreto con otras referentes a, en este caso, los soportales, galerías y espacios aporricados en atención a dos tipos de razones complementarias. Por un lado, la suficiencia (cuando menos aparente) de las condiciones del Decreto. Por otro, la conveniencia de, en su caso, plantear reajustes o complementos al Decreto desde la experiencia o práctica que resulte de su aplicación y de lo que aconseje esta, y no con anterioridad, cuando aún no ha sido aplicado.

Además, propuestas concretas como la de priorizar el destino de los espacios situados junto al portal a espacios de relación de la comunidad y/o para facilitar la realización de los trabajos de cuidado justifican, también desde la perspectiva de género, soluciones adaptadas a los condicionantes específicos de las distintas partes del entorno urbano de Orio y no soluciones genéricas de aplicación en el conjunto.

A ese respecto y a modo de ejemplo cabe apuntar que razones de género justifican la implantación de equipamientos y servicios de proximidad (comercio, etc.) en las plantas bajas de las edificaciones con frente a los espacios públicos reflejados en el plano "VI.2. Condiciones particulares de implantación de usos en las plantas bajas".

B.- La ubicación y el acceso al portal.

a) Contenido de las medidas

La ubicación de los portales de las edificaciones residenciales con frente a espacio público se adecuará a los siguientes criterios:

- * Se ubicarán en fachadas con frente al espacio público o en fachadas laterales visibles desde este. No se ubicarán frente a calles y espacios públicos secundarios, en entornos traseros y en fondos de saco sin circulación.
- * Se ubicará en la misma cota que la del espacio público desde el que se accede.
- * Se colocará en el paño de la fachada principal, sin perjuicio de las correspondientes y justificadas salvedades

- * En los porches con servidumbre de uso público se considerará como fachada la interior y no la que se corresponde con los pilares exteriores.

b) Tratamiento de las medidas en el Plan General:

Por idénticas razones a las expuestas en el apartado "A.b", las condiciones establecidas en el citado Decreto de 28 de junio de 2022 se consideran adecuadas y suficientes en lo referente a la ubicación de los portales y el acceso a ellos, sin que se estime necesario su reajuste o complementación.

C.- El interior del portal.

a) Contenido de las medidas

- * El frente del portal será transparente cuando menos en un 75%, garantizándose su visibilidad.
- * Se evitará la implantación de elementos y soluciones que dificulten la visión del portal: paredes, pilares, recovecos...
- * El punto de desembarco del ascensor y la escalera en el vestíbulo de la planta baja será visible desde la entrada, sin que haya resquicios o recovecos entre ellos.
- * El portal contará con iluminación interior y exterior, permanente o de encendido automático.
- * Habilitar / autorizar diversas soluciones de acceso en las edificaciones merecedoras de protección especial y en sus entornos, siempre que se justifiquen en el contexto de las correspondientes medidas de seguridad y protección.
- * Las edificaciones nuevas que se implanten en sustitución de otras existentes se adecuarán al mencionado régimen de habilitación de portales, salvo en los extremos en los que se justifique su incompatibilidad con las condiciones de la edificación y su régimen urbanístico.

b) Tratamiento de las medidas en el Plan General:

Por idénticas razones a las expuestas en el apartado "A.b", las condiciones establecidas en el citado Decreto de 28 de junio de 2022 se consideran adecuadas y suficientes en lo referente a la habilitación de los portales, sin que se estime necesario su reajuste o complementación.

D.- Los espacios comunes de circulación.

a) Contenido de las medidas

- * Los elementos de circulación (escaleras y ascensor) darán acceso directo a las viviendas y sus anejos (trasteros y aparcamientos). También a los locales o espacios comunes de la edificación.

- * Los corredores, distribuidores, etc. de acceso a las viviendas y anejos han de ser accesibles y seguros, sin recovecos y con medidas que garanticen la seguridad.
- * La ubicación y anchura de los espacios de tránsito del interior de la edificación posibilitará la habilitación de un prisma de 200 cm x 70 cm x 70 cm.
- * La altura libre mínima de los espacios de circulación será de 2,40 m, pudiendo reducirse a 2,20 m en puntos críticos.

b) Tratamiento de las medidas en el Plan General:

Por idénticas razones a las expuestas en el apartado "A.b", las condiciones establecidas en el citado Decreto de 28 de junio de 2022 se consideran adecuadas y suficientes en lo referente a los espacios comunes de circulación, sin que se estime necesario su reajuste o complementación.

3.5.2.-Medidas de implantación de locales de almacenamiento de vehículos auxiliares.

A.- Contenido de las medidas

- * Las edificaciones residenciales de nueva planta dispondrán de un local / espacio de almacenamiento, en las debidas condiciones de seguridad, de vehículos auxiliares: sillas de ruedas, sillas de bebés, carros de compra y similares.
- * Ese local / espacio se adecuará a las siguientes condiciones de funcionalidad:
 - Se ubicará junto al portal y tendrá acceso directo desde este.
 - La puerta de entrada al local se adecuará a las condiciones establecidas para la puerta del portal.
 - El número de plazas de local / espacio será igual o superior al número de habitaciones de la edificación.
- * Ese local / espacio se adecuará a las debidas condiciones de seguridad – transparencia.
- * Dimensión de cada plaza: 2,00 m

B.- Tratamiento de las medidas en el Plan General.

El reiterado Decreto de 28 de junio de 2022 prevé la habilitación, en las edificaciones residenciales de:

Un local para la guarda de bicicletas, sillas de bebé y productos de apoyo para personas con movilidad reducida. Se reservará una superficie suficiente para dar cumplimiento a los estándares urbanísticos específicos y, en su defecto, será capaz de albergar como mínimo a 1,5 bicicletas por unidad de vivienda, 1 silla de bebé por cada 10 unidades de vivienda y 1 producto de apoyo para personas con movilidad reducida por cada 10 unidades de vivienda.

En ese contexto y por razones similares a las expuestas en el apartado "3.5.1.A.b", las condiciones establecidas en el citado Decreto de 28 de junio de 2022 se

consideran adecuadas y suficientes en lo referente a la habilitación del referido local, sin que se estime necesario su reajuste o complementación.

Además, se han de tener en cuenta estas otras dos cuestiones. Por un lado, el local previsto en el Decreto puede implantarse tanto sobre como bajo rasante, en las condiciones establecidas en él. Por otro, los parámetros específicos previstos en el Decreto (referidos a la cunatía de los vehículos) son de aplicación sustitutoria respecto de los relacionados o reguladores de los estándares urbanísticos.

3.5.3.-Medidas de implantación de aparcamientos seguros para bicicletas.

A.- Contenido de las medidas

- a) Las edificaciones residenciales de nueva planta dispondrán de un local / espacio de aparcamiento de bicicletas.
- b) El local / espacio se adecuará a las siguientes condiciones de funcionalidad:
 - * Se ubicará cerca del portal, más o menos en la misma cota y tendrá acceso directo desde fuera.
 - * El acceso al local / espacio desde la calle o espacio público estará protegido del impacto de los vehículos motorizados, incluidos los del correspondiente aparcamiento de ese tipo de vehículos de la edificación.
 - * Dispondrá de elementos de protección del sol y de la lluvia.
 - * Dispondrá de elementos que impidan y/o dificulten la entrada de personas ajenas a la edificación, el robo y el vandalismo.
 - * El número de plazas no será inferior al número de habitaciones de la edificación.
 - * El 50% de las plazas, como mínimo, se habilitará de manera que se faciliten las maniobras de las personas de menor fuerza o habilidad. Y las plazas colgadas y en altura no requerirán maniobra alguna.
 - * Dispondrá de elementos fijos de aparcamiento, sin que la propia bicicleta requiera de apoyos o sostenes.
 - * Dispondrá de:
 - Luz con sensores.
 - Toma de corriente.
 - Toma de agua.
 - Sumidero.
- c) El acceso al espacio o local será visible desde el espacio público.
- d) Otras medidas:
 - * La anchura libre de la puerta de acceso será, como mínimo, de 90 cm.
 - * La anchura mínima del espacio de circulación y maniobrabilidad entre la puerta y cualquier plaza será, como mínimo, de 150 cm.
 - * Tamaño mínimo de cada plaza: 200 cm x 40 cm.
 - * Altura mínima del local:
 - General: 220 cm.
 - Espacios para aparcamientos colgados o en altura: 250 cm.

B.- Tratamiento de las medidas en el Plan General.

Por idénticas razones a las expuestas en el apartado "3.5.2.B", las condiciones establecidas en el citado Decreto de 28 de junio de 2022 se consideran adecuadas y suficientes en lo referente a los aparcamientos para bicicletas. Además, a lo anterior cabe añadir:

- * Los aparcamientos están regulados, en este momento, en distintos tipos de disposiciones, incluidas las siguientes: el Decreto 123/2012; el Decreto de 28 de junio de 2022; el PGOU-2012; etc.
Entre todas esas disposiciones no existe la debida coordinación y coherencia.
- * El nuevo PGOU determina un estándar de 1,5 plazas/100 m²(t) residencial, de aplicación en las nuevas edificaciones residenciales, incluidas las resultantes de la sustitución de otras existentes.
Ese estándar se vincula en un 70 % a coches y en un 30 % a bicicletas y vehículos para personas de movilidad reducida.
- * El Decreto de 28 de junio de 2022 determina las condiciones de implantación y habilitación del local destinado a la guarda de bicicletas, sillas de bebé y productos de apoyo para personas con movilidad reducida, sin que resulte necesario su reajuste o complementación.

Todo eso nos coloca ante un marco normativo suficiente o, incluso y en lo referente a distintas cuestiones, excesivo y contradictorio.

Consideradas en ese contexto, las medidas expuestas en el apartado A no se incluyen en el Plan General en atención tanto a su innecesariedad como a que su inclusión podría contribuir a acentuar, si cabe y sin justificación alguna, la excesiva normativización y las contradicciones actuales.

Además, a lo anterior cabe añadir que los datos expuestos (cuadro 10; referidos, eso sí, a la CAPV a falta de otros específicamente referentes a Orio) no justifican, en principio la determinación de medidas relacionadas con la bicicleta desde la perspectiva de género. Así, de acuerdo con esos datos, el uso de la bicicleta por parte de las mujeres no es un factor de singular relevancia en ese contexto; es más, los hombres utilizan ese vehículo más que las mujeres. Debido a ello, la incentivación del uso de la bicicleta está justificada por razones generales de carácter ambiental, pero no por razones específicas de género.

3.5.4.-Medidas de implantación de un local comunitario.

A.- Contenido de las medidas

- a) Las edificaciones residenciales de nueva planta dispondrán de un local comunitario para: facilitar la gestión de la edificación y los espacios comunes; ofrecer un espacio de relación agradable y atractivo.

- b) Cada comunidad determinará el destino específico del local: reuniones; comedor; txoko; etc.
- c) Responderá a las condiciones de funcionalidad, habitabilidad, etc. acordes a su destino.

B.- Tratamiento de las medidas en el Plan General.

En línea con lo indicado en reiteradas ocasiones, el Decreto de 28 de junio de 2022 es, en este momento, un referente adecuado y suficiente en lo relacionado con la implantación y habilitación de las edificaciones residenciales y las viviendas. De conformidad con lo expuesto, no hay en este momento razones que justifiquen el reajuste o la implementación de las previsiones de ese Decreto.

Esa razón general y las específicas que se exponen a continuación justifican que la medida de implantación de un local comunitario no se incorpore al Plan General.

Así, la implantación de ese tipo de local no forma parte de nuestra *cultura* o *sistema* residencial. Eso no quiere decir que no sea o pueda ser una medida de interés. En todo caso, dada la singularidad de una medida como esa, la vía de la exigencia y la normativación general no es la adecuada para su implantación. Frente a ello, su hipotética inserción en nuestra *cultura* residencial requerirá, en todo caso, de prácticas y experiencias previas individuales y voluntarias que poco a poco vayan asentándose y, en su caso, generalizándose.

Debido a ello, la propuesta de habilitación de un local comunitario en una edificación residencial, planteada de manera voluntaria por sus promotores, propietarios y/o residentes en ella, debería ser autorizada sin reparo alguno. Cuestión distinta es su exigencia general y normativa que, en este momento, no está justificada.

Donostia / San Sebastián, 2022.



Santiago Peñalba



Manu Arruabarrena



Mikel Iriondo

ANEXOS:

Documentos elaborados en el proceso de inserción de la perspectiva de género en el Plan General de Ordenación Urbana.

- 1.- Diagnóstico de las necesidades de las mujeres de Orio, elaborado en junio de 2019.
- 2.- La memoria del proceso.
- 3.- Propuestas para el Plan General.

ANEXO 1.

Diagnóstico de las necesidades de las mujeres de Orio, elaborado en junio de 2019.

ANEXO 2.
La memoria del proceso.

ANEXO 3.
Propuestas para el Plan General.