

## **Proyecto de Modificación de Normativa:**

- **Ordenanza del Servicio Municipal de Estacionamiento Regulado.**
- **Ordenanza Fiscal: Tasa por el Estacionamiento de Vehículos de Tracción Mecánica en las Vías Públicas Municipales.**

### **ANTECEDENTES**

Es intención de este Dep. de Movilidad promover la modificación de la Ordenanza Municipal de Estacionamiento Regulado y de la Ordenanza Fiscal en lo referente a las Tasas por el Estacionamiento de Vehículos, con los siguientes objetivos:

- Ampliar el Servicio Municipal de Estacionamiento Regulado a las zonas de Loiola, al entorno del Pº Lazkano – Pº Baroja, y al entorno de Heriz – Aizkorri.
- Modificar del régimen especial que establece las condiciones de acceso al distintivo de aparcamiento para residentes, personas de movilidad reducida, y de temporada estival, dando opción al mismo los vehículos tipo furgón/furgoneta en determinadas condiciones.
- Eliminar la necesidad de utilización de distintivos físicos de aparcamiento para: Residentes (Viñeta OTA), Personas de movilidad reducida (Viñeta MM), y Temporada estival.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, se redacta la presente memoria explicativa del proyecto que se pretende llevar a cabo.

### **1- Ampliación del Servicio Municipal de Estacionamiento Regulado al barrio de Loiola**

#### **Problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa**

Las obras que se están ejecutando en la Travesía de Loiola, reducen significativamente la dotación de aparcamiento de la zona.

Por otro lado, el barrio registra “efecto borde” generado por vehículos que escapan de la zona regulada, los cuales estacionan por largas o muy largas permanencias y condicionan gravemente la escasa dotación de plazas existente.

En estas condiciones, en las zonas de aparcamiento vinculadas a las zonas de actividad del barrio, no tiene cabida la demanda de estacionamiento de corta y media duración generada por la actividad comercial, industrial y educativa del propio barrio, lo que perjudica el desarrollo de estas actividades y genera ilegalidad en el aparcamiento, entre otras cosas.

## Necesidad y oportunidad de su aprobación

Entendiendo que es de Interés General ordenar el tráfico y el aparcamiento, dando servicio a la demanda de aparcamiento de corta duración detectada, se decide realizar una propuesta de regulación del aparcamiento en superficie en el barrio de Loiola.

## Objetivos de la propuesta

Los objetivos de la propuesta son:

- Ordenar el Tráfico y el Aparcamiento en el barrio de Loiola.
- Dar servicio a la demanda de aparcamiento de corta y media duración detectada, en las zonas de aparcamiento de mayor vinculación con las zonas de actividad, desplazando la demanda de aparcamiento de larga duración a zonas concretas.
- Dar cabida en la regulación a la demanda de aparcamiento residencial, en las calles en las que no se desean tráficos de agitación, dedicándolas al estacionamiento exclusivo de residentes.

El presente proyecto, se plantea la ampliación del Servicio de Estacionamiento Regulado en Superficie (Servicio OTA) como instrumento adecuado para conseguir los objetivos propuestos, tal como se ha venido haciendo desde hace casi tres décadas.

## Posibles soluciones alternativas

Técnicamente las alternativas posibles son de “diseño de zona regulada”, siendo siempre necesario para implantar el Servicio OTA modificar las ordenanzas OTA y Fiscal.

Para poder implantar el Servicio OTA en una nueva área es necesario modificar los siguientes documentos de la Ordenanza de Estacionamiento Regulado en Superficie:

- Artículo 6: En el se establecen los períodos y horarios de regulación de los sectores de aparcamiento.
- Anexo I: Listado de calles que define el ámbito del servicio y los sectores de aparcamiento.

- Anexo II: Listado de calles que establece el ámbito que da derecho a Distintivo de Estacionamiento para Residentes y el sector de aparcamiento asignado.

Por otro lado, es necesario modificar el Anexo I de la Ordenanza Fiscal: Tasa por el Estacionamiento de Vehículos de Tracción Mecánica en las Vías Públicas Municipales, para establecer la zona tarifaria que se asigna a cada calle o tramo de calle.

### **Diseño de la Zona de Aparcamiento Regulado propuesto**

En el plano Propuesta Regulación OTA LOIOLA se recoge el diseño inicial de zona regulada prevista.

## **2- Ampliación del Servicio Municipal de Estacionamiento Regulado al entorno del Pº Lazkano – Pío Baroja**

### **Problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa**

El entorno de las calles Mélodi, Pº Pío Baroja, Pº Sanserreka, Pº Lazkano y Jose Olaizola registra “efecto borde” generado por vehículos que escapan de la zona regulada, los cuales estacionan por largas o muy largas permanencias y condicionan gravemente la dotación de plazas existente.

A esta situación se ha unido la reducción de la dotación de plazas de estacionamiento que ha implicado la creación de un nuevo tramo de bidegorri en el Pº Pío Baroja.

Por otro lado, es de esperar que la próxima apertura del nuevo ambulatorio de Aiete, genere demanda de aparcamiento de corta duración, la cual en estas condiciones no podrá ser atendida, lo que incrementará la ilegalidad en el aparcamiento de la zona.

### **Necesidad y oportunidad de su aprobación**

Entendiendo que es de Interés General ordenar el tráfico y el aparcamiento, dando servicio a la demanda de aparcamiento de corta duración, se decide realizar una propuesta de regulación del aparcamiento en superficie.

### **Objetivos de la propuesta**

Los objetivos de la propuesta son:

- Ordenar el Tráfico y el Aparcamiento en el entorno del Pº Lazkano – Pío Baroja.

- Dar servicio a la demanda de aparcamiento de corta duración que genere el nuevo ambulatorio de Aiete.
- Dar cabida en la regulación a la demanda de aparcamiento residencial, en las calles en las que no se desean tráficos de agitación, dedicándolas al estacionamiento exclusivo de residentes.

El presente proyecto, se plantea la ampliación del Servicio de Estacionamiento Regulado en Superficie (Servicio OTA) como instrumento adecuado para conseguir los objetivos propuestos, tal como se ha venido haciendo desde hace casi tres décadas.

### **Possibles soluciones alternativas**

Técnicamente las alternativas posibles son de “diseño de zona regulada”, siendo siempre necesario para implantar el Servicio OTA modificar las ordenanzas OTA y Fiscal.

Para poder implantar el Servicio OTA en una nueva área es necesario modificar los siguientes documentos de la Ordenanza de Estacionamiento Regulado en Superficie:

- Artículo 6: En el se establecen los períodos y horarios de regulación de los sectores de aparcamiento.
- Anexo I: Listado de calles que define el ámbito del servicio y los sectores de aparcamiento.
- Anexo II: Listado de calles que establece el ámbito que da derecho a Distintivo de Estacionamiento para Residentes y el sector de aparcamiento asignado.

Por otro lado, es necesario modificar el Anexo I de la Ordenanza Fiscal: Tasa por el Estacionamiento de Vehículos de Tracción Mecánica en las Vías Públicas Municipales, para establecer la zona tarifaria que se asigna a cada calle o tramo de calle

### **Diseño de la Zona de Aparcamiento Regulado propuesto**

En el plano Propuesta Regulación OTA PS. LAZKANO – PÍO BAROJA se recoge el diseño inicial de zona regulada prevista.

### **3- Ampliación del Servicio Municipal de Estacionamiento Regulado al entorno de Heriz - Aizkorri**

#### **Problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa**

La zona de Avanco registra “efecto borde” generado por vehículos que escapan de la zona regulada, los cuales estacionan por largas o muy largas permanencias y condicionan gravemente la dotación de plazas existente.

Y además, al tratarse de una zona sin dotación de aparcamiento privado, se dificulta considerablemente el estacionamiento de las vecinas y vecinos de la zona.

### **Necesidad y oportunidad de su aprobación**

Entendiendo que es de Interés General ordenar el tráfico y el aparcamiento, dando servicio a la demanda de aparcamiento de corta duración, se decide realizar una propuesta de regulación del aparcamiento en superficie.

### **Objetivos de la propuesta**

Los objetivos de la propuesta son:

- Ordenar el Tráfico y el Aparcamiento en la zona.
- Paliar la presión sobre el aparcamiento en superficie que registra la zona de Avanco.
- Dar cabida en la regulación a la demanda de aparcamiento residencial, en las calles en las que no se desean tráficos de agitación, dedicándolas al estacionamiento exclusivo de residentes.

El presente proyecto, se plantea la ampliación del Servicio de Estacionamiento Regulado en Superficie (Servicio OTA) como instrumento adecuado para conseguir los objetivos propuestos, tal como se ha venido haciendo desde hace casi tres décadas.

### **Posibles soluciones alternativas**

Técnicamente las alternativas posibles son de “diseño de zona regulada”, siendo siempre necesario para implantar el Servicio OTA modificar las ordenanzas OTA y Fiscal.

Para poder implantar el Servicio OTA en una nueva área es necesario modificar los siguientes documentos de la Ordenanza de Estacionamiento Regulado en Superficie:

- Artículo 6: En el se establecen los períodos y horarios de regulación de los sectores de aparcamiento.
- Anexo I: Listado de calles que define el ámbito del servicio y los sectores de aparcamiento.
- Anexo II: Listado de calles que establece el ámbito que da derecho a Distintivo de Estacionamiento para Residentes y el sector de aparcamiento asignado.

Por otro lado, es necesario modificar el Anexo I de la Ordenanza Fiscal: Tasa por el Estacionamiento de Vehículos de Tracción Mecánica en las Vías Públicas Municipales, para establecer la zona tarifaria que se asigna a cada calle o tramo de calle

#### **Diseño de la Zona de Aparcamiento Regulado propuesto**

En el plano Propuesta Regulación OTA HERIZ - AIZKORRI se recoge el diseño inicial de zona regulada prevista.

#### **4- Modificar del régimen especial que establece las condiciones de acceso al distintivo de estacionamiento para residentes, personas de movilidad reducida y temporada estival.**

##### **Problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa**

El régimen excepcional recogido en la Sección 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> y 3<sup>a</sup> del Capítulo III de la Ordenanza de Estacionamiento Regulado en Superficie, regula el estacionamiento de vehículos residentes, vehículos conducidos por personas de movilidad reducida y de los vehículos conducidos por personas que habiten en la ciudad en temporada estival, en el interior del área regulada, restringiendo el derecho a estos distintivos a determinados tipos de vehículos y requisitos, sobre la base del uso doméstico al que están destinados.

En concreto este régimen resulta de aplicación a vehículos tipo turismo, mixtos adaptables, vehículos de tres ruedas y cuadriciclos de masa máxima autorizada menor o igual a 3.500 kg.

De un tiempo a esta parte, se ha detectado un incremento de vehículos tipo Furgones / Furgonetas concebidos y construidos para el transporte de mercancías, y de vehículos tipo vivienda, que además estar vinculados a alguna actividad industrial o comercial los primeros y recreativo los segundos, son vehículos utilizados habitualmente en la unidad convivencial y por lo tanto destinados a uso doméstico, pero sin derecho a obtener el distintivo en cuestión.

##### **Necesidad y oportunidad de su aprobación**

Se considera de Interés General dar también a los titulares de estos vehículos el derecho a obtener el distintivo en cuestión, siempre y cuando se realice un uso doméstico de los mismos, ofreciéndoles así facilidades para estacionar en el entorno de su domicilio.

## Objetivos de la propuesta

Los objetivos de la propuesta son:

- Adaptar a la demanda detectada la tipología de vehículos de uso doméstico con derecho a obtener Distintivo de Aparcamiento para Residentes, Distintivo de Aparcamiento para Vehículos de Movilidad Reducida y Distintivo de Aparcamiento para Temporada Estival, contemplada en la Ordenanza, incluyendo a los vehículos tipo:
  - Furgones/Furgonetas concebidos y construidos para el transporte de mercancías, de masa máxima autorizado menor o igual a 3.500 kg.
  - Vehículos vivienda de masa máxima autorizada menor o igual a 3.500 kg que no sean tipo autocaravanas.

## Posibles soluciones alternativas

Al estar regulado completamente el funcionamiento de la zona de estacionamiento regulado en superficie en la Ordenanza, no existe otra alternativa que su modificación para lograr el objetivo perseguido.

Para poder implantar esta medida es necesario modificar la Sección 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> y 3<sup>a</sup> del Capítulo III de la Ordenanza de Estacionamiento Regulado en Superficie.

## 5- Eliminar la necesidad de utilización de distintivos físicos de aparcamiento para: Residentes (Viñeta OTA), Personas de Movilidad Reducida (Viñeta MM), y Temporada Estival.

### Problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa

La Sección 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> y 3<sup>a</sup> del Capítulo III de la Ordenanza de Estacionamiento Regulado en Superficie, regula el estacionamiento de vehículos residentes, personas de movilidad reducida y residentes de temporada estival, en el interior del área de estacionamiento regulado.

La Ordenanza establece la necesidad de identificación de estos vehículos mediante diversos distintivos, los cuales deben portarse en el interior de los vehículos, de forma que a efectos de control, sean fácilmente legibles desde el exterior.

Además, la Ordenanza establece la necesidad de hacer entrega de estos distintivos al Ayuntamiento, en determinadas circunstancias: baja voluntaria, revocación, cambios de distintivo por cambio de sector de aparcamiento, vehículo y deterioro.

El tratamiento que la Ordenanza da a estos distintivos, genera al Ayuntamiento realizar un importante esfuerzo en la distribución y el mantenimiento de los mismos. Por otro lado, genera trastorno a los usuarios, debido a la necesidad de devolverlo.

Ambos aspectos se pretenden solucionar con la presente modificación.

### **Necesidad y oportunidad de su aprobación**

Sobre la base de que, con los actuales sistemas de control de aparcamiento en zona regulada, ya no es necesario que los vehículos autorizados porten el distintivo en cuestión para poder ser identificados como tales, y que suele ser un trastorno para los usuarios la devolución de estos distintivos al Ayuntamiento, se considera que su eliminación física es una mejora en el servicio que se presta y por lo tanto es de Interés General.

### **Objetivos de la propuesta**

Los objetivos de la propuesta son:

- Adaptar las condiciones del servicio establecidas en la Ordenanza a las nuevas tecnologías de control ya existentes, eliminando la necesidad de portar distintivos físicos para identificar a los vehículos autorizados para el estacionamiento en zona regulada.
- Mejorar el servicio que se presta a los usuarios del servicio de estacionamiento regulado en superficie, facilitando las condiciones de uso del mismo, eliminando la necesidad de devolución del mismo, una vez pierde su validez.

### **Possibles soluciones alternativas**

Al estar regulado completamente el funcionamiento de la zona de estacionamiento regulado en superficie en la Ordenanza, no existe otra alternativa que su modificación para lograr el objetivo perseguido.

Para poder implantar esta medida es necesario modificar las Secciones 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> y 3<sup>a</sup> del Capítulo III y el Capítulo IV de la Ordenanza de Estacionamiento Regulado en Superficie, y cambiar toda referencia existente al Distintivo de Aplicación para Residentes por Autorización de Aplicación para Residentes, Distintivo de Aplicación para Vehículos conducidos por Personas de Movilidad Reducida por Autorización de

Mugikortasun Atal Teknikoa  
Sección Técnica de Movilidad

Urdaneta, 13 - Tel. 943481000 - Faxa 943481328  
20006 Donostia-San Sebastián

Aparcamiento para Vehículos conducidos por Personas de Movilidad Reducida y  
Distintivo de Aparcamiento para Temporada Estival por Autorización de Aparcamiento  
para Temporada Estival.

En Donostia-San Sebastián a 15 de marzo de 2022

José Ramón Ordóñez



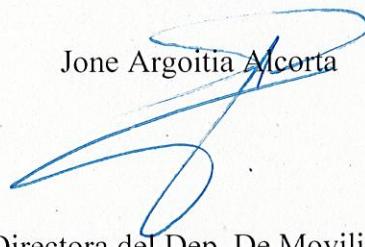
Jefe Sec. Aparcamientos

Miren Salaberria



Ingeniera Técnica de Obras Públicas  
(Sección de Aparcamientos)

Jone Argoitia Alcorta



Directora del Dep. De Movilidad

