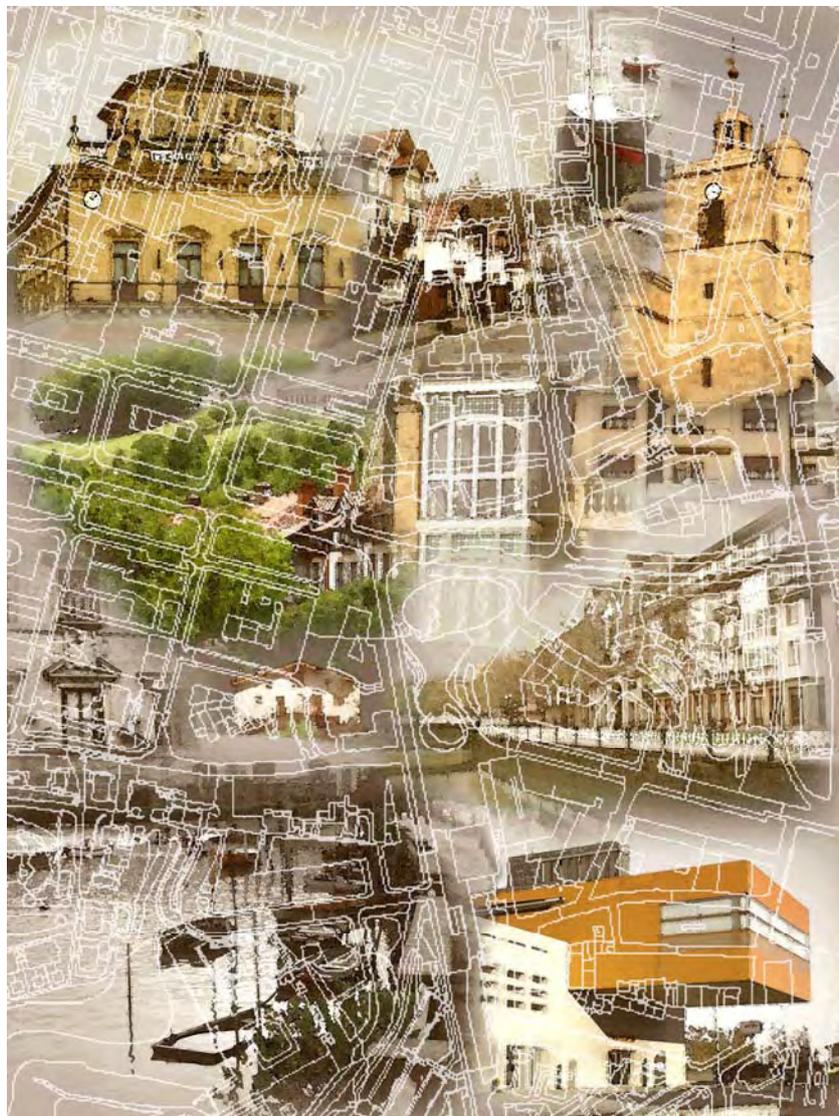


# PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE IRUN



## DOCUMENTO A MEMORIA DE ORDENACIÓN



NOVIEMBRE 2010

# INDICE GENERAL

**DOCUMENTO A  
MEMORIA DE ORDENACION**

**DOCUMENTO B  
NORMAS URBANISTICAS  
AMBITOS DE PLANEAMIENTO (VOLUMEN I)  
AMBITOS DE PLANEAMIENTO (VOLUMEN II)**

**DOCUMENTO C  
CATALOGO DE PATRIMONIO ARQUITECTONICO  
CATALOGO DE PATRIMONIO ARQUEOLOGICO**

**DOCUMENTO D  
MEMORIA DE VIABILIDAD ECONOMICO-FINANCIERA  
Y DE SOSTENIBILIDAD ECONOMICA**

**DOCUMENTO E  
PLANOS DE ORDENACION  
ORDENACION PORMENORIZADA 1:2.000  
PLANOS DE CATALOGO**

**DOCUMENTO F  
SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL**



**DOCUMENTO A  
MEMORIA DE ORDENACIÓN**

# INDICES GENERALES DE LA MEMORIA

## INDICE CAPÍTULO 1 - INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

<b>PRESENTACIÓN</b> .....	<b>1</b>
<b>1.- INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES</b> .....	<b>3</b>
<b>1.1 ANTECEDENTES, OBJETO Y JUSTIFICACIÓN</b> .....	<b>3</b>
1.1.1 Antecedentes del proceso de revisión: el Plan General de 1999.....	3
1.1.2 Necesidad y justificación de la revisión del Plan General de 1999.....	4
1.1.3 La oportunidad del momento escogido para la Revisión.....	6
1.1.4 Objeto del nuevo documento de Revisión del Plan General.....	7
<b>1.2 TRAMITACIÓN DEL DOCUMENTO</b> .....	<b>8</b>
1.2.1 Las fases preparatorias: Información y Diagnóstico Previo.....	8
1.2.2 El documento de Avance de Planeamiento.....	9
1.2.3 Recogida de Sugerencias, Informe de Sugerencias y formulación de Criterios y Objetivos...	11
1.2.4 Los Informes institucionales al Avance del Plan General.....	12
<b>1.3 CARACTERÍSTICAS DEL PLAN GENERAL</b> .....	<b>21</b>
1.3.1 Contenido del Documento del Plan General.....	21
1.3.2 Aprobación y efectos del Documento del Plan General.....	21
1.3.3 Regimen transitorio de Suspensión de Licencias.....	22
1.3.4 La coincidencia con los criterios de Planificación Estratégica.....	24
1.3.5 El horizonte de vigencia y validez del nuevo Plan General.....	26
1.3.6 Aspectos metodológicos del trabajo de la revisión.....	27

## INDICE: CAPÍTULO 2 – EL AMBITO SOCIOECONÓMICO

<b>2.- LA PROPUESTA EN EL AMBITO SOCIOECONÓMICO .....</b>	<b>1</b>
<b>2.1 SITUACIÓN SOCIOECONÓMICA DEL MARCO GENERAL DEL PAIS VASCO.....</b>	<b>1</b>
2.1.1 La situación socioeconómica general en el País Vasco como bases de partida .....	1
2.1.2 Proyectos y marcos socioeconómicos en el País Vasco.....	2
<b>2.2 LA SITUACIÓN SOCIOECONÓMICA DE LA POBLACION IRUNESA .....</b>	<b>4</b>
2.2.1 Rasgos socioeconómicos característicos de Irun.....	4
2.2.2 La evolución de la población en Irun .....	8
2.2.3 Proyecciones de población para Irun.....	12
2.2.4 Gráfico de proyección de la población para Irun hasta 2024 .....	14
2.2.5 Gráfico de proyección de la población para Irun hasta 2020 .....	15

**INDICE: CAPITULO 3 – MEDIO FISICO Y MEDIOAMBIENTAL**

<b>3.- MEDIO FÍSICO Y MEDIOAMBIENTAL .....</b>	<b>1</b>
<b>3.1 PANORAMA GENERAL DEL MEDIO FÍSICO DE IRUN.....</b>	<b>1</b>
3.1.1 Medio físico del municipio de Irun: descripción, planes y objetivos.....	1
3.1.2 Los principales condicionantes medioambientales.....	5
<b>3.2 LA EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL AVANCE DEL PLAN GENERAL DE IRUN .....</b>	<b>8</b>
3.2.1 El marco de la evaluación ambiental .....	8
3.2.2 Los Informes Previos medioambientales .....	8
<b>3.3 PRINCIPALES PROPUESTAS DEL PLAN GENERAL EN SUELO NO</b>	
<b>URBANIZABLE .....</b>	<b>13</b>
3.3.1 Tratamiento de los Planes Especiales y otras figuras y directrices de protección .....	13
3.3.2 Tratamiento del valle de Olaberría mediante Plan Especial .....	15
3.3.3 Ambitos de Suelo Urbanizable No Sectorizado en zonas degradadas de Olaberría .....	17
3.3.4 Tratamiento del valle de la regata de Ibarrola mediante Plan Especial.....	18
3.3.5 Tratamiento del corredor ecológico Aiako Harria – Jaizkibel.....	19
<b>3.4 REGULACIÓN DEL MEDIO FÍSICO .....</b>	<b>21</b>
3.4.1 Regulación normativa del suelo no urbanizable .....	21

## INDICE: CAPITULO 4 – MARCO Y ESTRATEGIA TERRITORIAL

<b>4.- MARCO Y ESTRATEGIAS TERRITORIALES.....</b>	<b>1</b>
<b>4.1 EL MARCO TERRITORIAL VIGENTE.....</b>	<b>1</b>
4.1.1 Bases de partida: Marco jurídico territorial a nivel del País Vasco.....	1
4.1.2 Marco comarcal de la ciudad del Txingudi.....	4
4.1.3 Planes estratégicos y reforzamiento de la estructuración comarcal.....	5
4.1.4 Otros marcos territoriales.....	7
<b>4.2 PLANTEAMIENTOS DE INSERCIÓN EN EL MARCO TERRITORIAL.....</b>	<b>10</b>
4.2.1 El reforzamiento del papel de Irun como ciudad integrada territorialmente.....	10
4.2.3 Las propuestas de compatibilización con otros municipios.....	11
<b>4.3 EL PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL AREA FUNCIONAL DE DONOSTIALDEA ....</b>	<b>14</b>
4.3.1 El documento de Plan Territorial Parcial aprobado inicialmente.....	14
4.3.2 Los Objetivos y El Modelo de Ordenación Territorial.....	15
4.3.3 El Modelo Territorial.....	20
4.3.4 La Ordenación General del Medio Físico.....	22
4.3.5 Los suelos de especial protección naturalística y forestal.....	22
4.3.6 Los suelos de especial protección para la consolidación del habitat rural.....	23
4.3.7 El espacio protegido coincidente con el corredor ecológico Aiako Harria–Jaizkibel.....	24
4.3.8 Los Corredores Fluviales.....	25
4.3.9 Los Parques Rurales Interurbanos y Periurbanos.....	26
4.3.10 El Modelo de Movilidad y las redes de transporte y comunicaciones.....	27
4.3.11 La estructuración de las propuestas del Modelo de Movilidad.....	29
4.3.12 Las propuestas del Modelo Viario del PTP a corto plazo.....	30
4.3.13 El Modelo Viario del PTP a medio plazo y el acceso directo al Centro de Irun.....	31
4.3.14 El Modelo Viario del PTP a largo plazo y la prolongación del 2º Cinturón.....	32
4.3.15 La propuesta de un modelo viario más sostenible.....	35
4.3.16 Las propuestas sobre la Red Ferroviaria.....	35
4.3.17 Las propuestas sobre la Infraestructura Aeroportuaria.....	36
4.3.18 Las propuestas en relación al Ciclo Integral del Agua.....	36
4.3.19 Las propuestas en relación a las Infraestructuras de Servicio.....	37
4.3.20 La ordenación general del Medio Urbano. La extensión de la ciudad.....	39
4.3.21 La propuesta de Reservas Territoriales. La Reserva de Olaberria.....	39
4.3.22 Las propuestas de Areas de Carácter Estratégico.....	41
4.3.23 El Area de Carácter Estratégico del Núcleo Ferroviario y Zubieta.....	42
4.3.24 La propuesta del Area de Carácter Estratégico en Olaberria.....	46
4.3.25 La propuesta de parámetros del Parque Residencial.....	46
4.3.26 Las propuestas de ordenación del Suelo para Actividades Económicas.....	48
4.3.27 Las propuestas de Equipamiento Comunitario General.....	50
4.3.28 La propuesta de Compatibilización.....	52
4.3.29 Resumen de criterios discordantes entre el Plan General de Irun y la propuesta de PTP.....	54

## INDICE: CAPITULO 5 – ESTRUCTURA URBANA Y GESTIÓN DEL SUELO

<b>5.- ESTRUCTURA URBANA Y GESTIÓN DEL SUELO</b> .....	<b>1</b>
5.1- ESTRUCTURA URBANA: PRINCIPALES PROPUESTAS .....	1
5.1.1 Bases de partida: la estructura urbana y territorial .....	1
5.1.2 Los objetivos y la estructura propuesta por el PGOU 1999.....	2
5.1.3 Los objetivos y propuestas principales de la Revisión del Plan General .....	4
5.1.4 1 <sup>er</sup> Objetivo: Reordenación del espacio viario para favorecer la movilidad urbana.....	5
5.1.5 2º Objetivo: Remodelación y reordenación del espacio Ferroviario. ....	6
5.1.6 3º Objetivo: Oferta de nuevas alternativas de suelo para actividades económicas. ....	7
5.1.7 4º Objetivo: Definición de nuevo suelo para viviendas.....	7
5.1.8 5º Objetivo: Ampliar y completar los espacios libres y equipamientos.....	8
5.1.9 6º Objetivo: Armonizar y adecuar los criterios de protección y regulación ambiental. ....	8
5.1.4 Cuantificación general de la propuesta del Plan.....	10
5.2.- LA GESTIÓN DEL SUELO SEGÚN EL MARCO LEGAL VIGENTE .....	14
5.2.1 Bases de partida para la gestión del suelo; el marco legal. ....	14
5.2.2 Los principios generales del urbanismo.....	16
5.2.3 La regulación del suelo urbano.....	17
5.2.4 La regulación del suelo urbanizable. ....	18
5.2.5 La regulación del suelo no urbanizable. ....	19
5.2.6 La red de dotaciones del sistema general. ....	20
5.2.7 Los estándares de planeamiento. ....	21
5.2.8 La edificabilidad. ....	23
5.2.9 La ordenación pormenorizada. ....	25
5.2.10 La red de dotaciones del sistema local.....	26
5.2.11 Los instrumentos de planeamiento. ....	27
5.3- CUMPLIMIENTO DE LOS ESTÁNDARES OBLIGATORIOS.....	28
5.3.1 Localización de las justificaciones y cumplimiento de los estandares .....	28
5.4- LAS FICHAS DE AMBITOS .....	29
5.4.1 Objeto y contenido de las Fichas de Ambitos.....	29
5.4.2 Estructura y organización de las Fichas de Ambitos .....	30
5.4.3. Relación de los nuevos ámbitos de planeamiento .....	31

## INDICE: CAPITULO 6 – REDES DE COMUNICACIÓN

<b>6.- REDES DE COMUNICACIÓN .....</b>	<b>1</b>
6.1- INFRAESTRUCTURA VIARIA.....	1
6.1.1 Análisis de la situación actual.....	1
6.1.2 Problemáticas de la red viaria principal de Irun .....	1
6.1.3 Planteamiento general de las propuestas.....	4
6.1.4 Contemplación de los criterios de Movilidad Sostenible.....	5
6.1.5 Variante N-1 como GI-636: nueva consideración de este vial.....	6
6.1.6 La Ronda Sur de circunvalación de la ciudad.....	8
6.1.7 El nuevo acceso a Irun desde la Autopista A-8. ....	9
6.1.8 Solución Variante Sur de N-1 con criterios de racionalidad y sostenibilidad.....	10
6.1.9 Otras soluciones viarias en la red estructural distribuidora. ....	10
6.1.10 Especial consideración de los niveles sonoros en la A-8, N-638 y GI-636. ....	11
6.2.- INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA.....	12
6.2.1 Análisis de la situación.....	12
6.2.2 Propuestas para la red ferroviaria.....	14
6.2.3 Propuestas en el sector Sur de la zona ferroviaria.....	15
6.2.4 Propuestas en el sector Central de la zona ferroviaria.....	15
6.2.5 Propuestas en el sector Norte de la zona ferroviaria.....	16
6.2.6 Compatibilidad de propuestas ferroviarias con lo previsto por los Organismos competentes.	17
6.3.- INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA.....	18
6.3.1 Antecedentes .....	18
6.3.2 Informe de la Dirección General de Aviación Civil al Avance.....	18
6.3.3 Medidas adoptadas por el Plan General en relación al Informe.....	19
6.4.- MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.....	21
6.4.1 Antecedentes: el Plan General y el PMUS. ....	21
6.4.2 El documento del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.....	22
6.4.3 Los aspectos del PMUS que inciden directamente en el Plan General. ....	25
6.4.4 Modo en que se recogen las recomendaciones y determinaciones del PMUS. ....	26

## INDICE: CAPITULO 7 – VIVIENDA

<b>7.- USOS RESIDENCIALES Y VIVIENDA.....</b>	<b>1</b>
7.1 Análisis de la situación.....	1
7.2 Criterios básicos de ubicación de las nuevas propuestas de uso residencial.....	5
7.3 Principales propuestas de nuevo suelo de uso residencial en la zona central .....	7
7.4 Principales propuestas de nuevo suelo de uso residencial en las zonas Oeste y Suroeste. ....	9
7.5 Principales propuestas de nuevo suelo de uso residencial en las zonas Este y Sureste.....	10
7.6 Cuantificación de la propuesta residencial.....	13
7.7 Cálculo de las necesidades de viviendas en base a las Directrices .....	18

## **INDICE: CAPITULO 8 ACTIVIDADES ECONÓMICAS - USOS TERCIARIOS**

<b>8.- ACTIVIDADES ECONOMICAS Y USOS TERCIARIOS .....</b>	<b>1</b>
8.1 Análisis de la situación.....	1
8.2 Criterios para la ubicación de las nuevas propuestas de para actividades económicas. ....	5
8.3 Estrategias de la oferta tipológica de usos de actividades económicas .....	6
8.4 Principales propuestas de nuevo suelo para actividades económicas. ....	8
8.5 Cuantificación de la propuesta de usos productivos y terciarios.....	13

## INDICE: CAPITULO 9 ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS

<b>9.- ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS .....</b>	<b>1</b>
<b>9.1 LOS ESPACIOS LIBRES PUBLICOS .....</b>	<b>1</b>
9.1.1 Estándares y criterios a considerar para las propuestas de Sistemas Generales. ....	1
9.1.2 Análisis de la situación en cuanto a los Espacios Libres de Sistema General.....	4
9.1.3 Criterios de ubicación y propuestas de Espacios Libres de Sistema General .....	5
9.1.4 Cumplimiento de los estándares de Espacios Libres de Sistema General. ....	7
9.1.5 Relación y cuantificación de Espacios Libres de Sistema General.....	9
<b>9.2 EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS PÚBLICOS .....</b>	<b>11</b>
9.2.1 Situación de partida en cuanto a Equipamientos colectivos públicos. ....	11
9.2.2 Criterios de ubicación y propuestas de Equipamientos de Sistema General.....	12
9.2.3 Equipamiento Educativo .....	13
9.2.6 Equipamiento Sanitario.....	23
9.2.7 Equipamiento Socio - Cultural.....	24

**INDICE: CAPITULO 10 REDES INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIO**

<b>10.- REDES DE INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS .....</b>	<b>1</b>
<b>10.1.- EL ABASTECIMIENTO Y LA DISTRIBUCION DE AGUA .....</b>	<b>1</b>
10.1.1.- El Sistema y Redes de Abastecimiento de agua a la ciudad.....	1
10.1.2.- Las Redes de Distribución de agua potable.....	5
10.1.3.- Parámetros de cálculo de la Red de Abastecimiento.....	6
10.1.4.- Estimación de capacidad futura de la Red de Abastecimiento .....	7
10.1.5.- Propuesta de actuaciones sobre la Red de Distribucion de Agua .....	10
<b>10.2.- EL SANEAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES Y PLUVIALES .....</b>	<b>13</b>
10.2.1.- Estado Actual de la Red de Saneamiento.....	13
10.2.2.- Parámetros de cálculo de la Red de Saneamiento .....	13
10.2.3.- Propuesta de actuaciones sobre la Red de Saneamiento Básico .....	16
<b>10.3.- ENERGIA ELECTRICA .....</b>	<b>20</b>
<b>10.4.- RED DE GAS .....</b>	<b>22</b>
<b>10.5.- RED DE EUSKALTEL .....</b>	<b>24</b>
<b>10.6.- RED DE TELEFONIA .....</b>	<b>25</b>

## **capítulo 1**

# **INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES**

## MEMORIA DEL PLAN GENERAL

### PRESENTACIÓN

*La presente Memoria del Plan General corresponde ya a la séptima fase de los trabajos de revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Irun, la que contiene el documento completo para tramitación. En ella se recogen las propuestas de ordenación y regulación que constituyen los aspectos urbanísticos que se modifican, amplían o corrigen respecto del anterior documento de planeamiento general, vigente hasta que sea aprobado definitivamente la presente revisión.*

*La redacción material del documento de revisión se inició en febrero de 2007 habiéndose formalizado posteriormente las fases correspondientes a la Información Urbanística, el Diagnóstico, el Avance de Propuestas, el documento de Criterios y Objetivos, el Informe de Sugerencias así como la entrega previa en julio de 2010, de un documento Borrador. Todos los trabajos han sido llevados a cabo por la Oficina del Plan apoyada por los servicios técnicos municipales.*

*En el equipo redactor han estado incorporados como asistencia específica hasta la fase de Avance, el ingeniero de caminos Narciso Iglesias Medrano como asistencia en temas de redes viarias y ferroviarias, y el arquitecto Francisco de León Molina en diversas propuestas de ordenación, en particular la correspondiente a la remodelación del espacio ferroviario. En aspectos jurídicos y de orientación del regimen del suelo en la normativa del Plan General se ha contado con la colaboración del letrado Mikel Iriondo Iturrioz y en los socioeconómicos con el economista Jose Luis Duque Lezama.*

*Para los temas medioambientales se ha contado con la colaboración de la consultoría Ekolur que además es la encargada de la realización del Informe de Sostenibilidad Ambiental o I.S.A. que se tramita en paralelo pero vinculado a este expediente.*

*El equipo redactor del trabajo está formado por el arquitecto Josu Laguardia Igiñitz y la técnica operadora de SIG, Laura Bullón Campillo. La dirección de este equipo y del conjunto de los trabajos corresponde a los arquitectos Ignacio Iturbe Mach y Rafael Peñuelas Portillo, adjudicatarios y responsables del documento de revisión.*

*Es gracias a toda la labor que han venido desarrollando los técnicos municipales del Area de Desarrollo Urbano en los últimos años y al continuo y amplio apoyo que los mismos nos han prestado, que el equipo redactor ha podido llevar a cabo la revisión del Plan, y en particular gracias a su director técnico Mikel Gargallo Fernández, al director de Obras Pedro Lapazarán Izargain, a la Asesora Jurídica de planeamiento,*

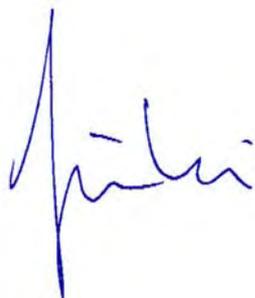
*director de Obras Pedro Lapazarán Izargain, a la Asesora Jurídica de planeamiento, Marisa Ferrando Fos, así como a Juan Ramón Larrache, Manuel Urmeneta, Mikel Zabala, Josean Belzunce, Ekaitz Eceiza y a los demás técnicos del Departamento municipal de Urbanismo y de Medio Ambiente.*

*Gracias a todos ellos se han podido precisar y ajustar los necesarios criterios para abordar muchas de las problemáticas que el nuevo Plan ha tratado de resolver, disponiendo además, gracias a este departamento de una información actualizada y de unas herramientas de trabajo capaces de dar un resultado fiable y fácilmente manejable.*

*La preparación de este documento se ha llevado a cabo mediante reuniones de trabajo y coordinación con los responsables políticos municipales, y en especial con Jose Antonio Santano Clavero, alcalde de Irun y Miguel Angel Paez Escamendi, primer teniente de alcalde y delegado del Area municipal de Obras, Desarrollo Urbano y Vivienda.*

*Irun, noviembre de 2010*

*Los técnicos redactores:*



*Iñaki Iturbe Mach  
arquitecto urbanista*



*Rafael Peñuelas Portillo  
arquitecto urbanista*

## 1.- INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

### 1.1 ANTECEDENTES, OBJETO Y JUSTIFICACIÓN

#### 1.1.1 Antecedentes del proceso de revisión: el Plan General de 1999

El planeamiento municipal que ahora se revisa es el PGOU que fué aprobado definitivamente por el Ayuntamiento en 1998 y su Texto Refundido aprobado en 1999. Este Plan General fue **desarrollándose normalmente** a buen ritmo, cubriendo una parte importante de las expectativas de crecimiento que correspondían a desarrollos que estaban pendientes de confirmarse en la década de los años noventa, algunos de ellos provenientes a su vez de actuaciones ya iniciadas en los años ochenta. Fue en base a este Plan que se realizó un continuo proceso de transformación urbanística y territorial del municipio cambiando sustancialmente la dimensión y características cualitativas de la ciudad de Irun.

El anterior Plan General de 1999 vino a resolver una situación del **planeamiento heredado**, el llamado Plan General de 1965, que además de ser impreciso y excesivo en la asignación de densidades, no definía un modelo de ciudad ni daba un soporte estructural adecuado a la malla urbana, cada vez más extensa. Era una situación que se había quedado claramente desfasada debido a la existencia del anterior documento de planeamiento general que era muy antiguo y se había quedado completamente inadecuado.

Hay que reconocer que el mayor esfuerzo realizado durante la etapa de revisión del planeamiento, que se extendió durante la segunda mitad de los años 80 y casi toda la década de los 90, se tuvo que emplear en la **paulatina reconducción** de determinadas ordenaciones e instrumentos de planeamiento, y que si no se hubiesen acometido entonces estas modificaciones y reajustes, se habrían desperdiciado de forma definitiva las únicas y significativas oportunidades que quedaban para transformar Irun. El nuevo modelo de gestión y de soluciones urbanísticas puesto en marcha por el Ayuntamiento dió unos resultados y beneficios hoy día bien patentes.

Este esfuerzo hay que atribuirlo fundamentalmente a la paciente **gestión** que durante todos aquellos años se llevó a cabo por el propio área de urbanismo y su dirección técnica bajo las instrucciones y orientaciones de los sucesivos responsables políticos, dedicación que coincidió en el tiempo con el anterior proceso de revisión y que en cierta forma condicionó el prolongado plazo de elaboración del entonces nuevo marco de planeamiento.

La razón de la duración del **proceso de preparación y tramitación** de ese Plan General se explica sobre todo en que fue preciso garantizar el reajuste de las determinaciones de muchas de las operaciones entonces previstas o incluso ya en marcha, para asegurarse de que el mencionado Plan General pudiera salir adelante con los mínimos condicionamientos posibles y dotado de respuestas más adecuadas a las necesidades que realmente se estaban planteando en el municipio.

### 1.1.2 Necesidad y justificación de la revisión del Plan General de 1999

En el transcurso de los más de diez años de desarrollo del Plan General anteriormente vigente desde el momento en que fue aprobado definitivamente por el Ayuntamiento en 1988, se produjeron determinados **cambios** que no se podían ni tampoco parecía conveniente incorporar como simple añadido de aquel Plan, que había sido redactado atendiendo a determinados criterios de oportunidad del momento y con un nivel muy detallado y pormenorizado en cuanto a las determinaciones propias del nivel de un Plan General.

Lo importante de estos cambios es que habían surgido como **nuevas situaciones urbanísticas** a las que era preciso dar soluciones ya que sin embargo no estaban previstas en el anterior Plan General. Las más significativas eran la posibilidad de remodelación del espacio ferroviario, la reordenación y jerarquización de la red general viaria, su posible y conveniente completación, la disponibilidad de nuevo suelo para usos productivos, la necesidad de encontrar también nuevos suelos o de modificar el uso de los existentes para dar respuesta a la necesidad de nuevas viviendas, en particular de los distintos tipos de regímenes de protección.

También se consideraron como nuevas situaciones sobrevenidas, la necesidad legal de adecuación de los criterios de protección medioambiental o la necesidad de identificar claramente los elementos significativos del patrimonio, etc. A esta lista de nuevas situaciones surgidas, se añadía la nueva posibilidad que surgía de modificar la puesta en marcha de algunas de las actuaciones propuestas pero que no se desarrollaron como se había previsto, lo que permitía incluso contemplar su posible reconsideración.

Frente a este conjunto de situaciones **no parecía adecuado** abordarlo mediante la tramitación de expedientes de modificación puntual del planeamiento vigente, que apenas habrían podido aportar soluciones de carácter parcial desconexas entre sí a los distintos retos que tenía que afrontar el municipio de Irun. No parecía por tanto aceptable ni justificable para el propio Ayuntamiento plantear una estrategia de

**actualización por partes** sin contemplar las nuevas decisiones en un marco más global, al margen de la dificultad técnica que hubiera supuesto intentar llevar a cabo simultáneamente de forma correcta y satisfactoria varios procesos de esa naturaleza.

Por otro lado, era evidente reconocer que en Irun, el **marco urbanístico temporal** en el que se había venido desarrollando la actividad de planeamiento durante los últimos tiempos, se extendía en realidad a un **plazo mayor**, de casi veinte años, pues la estrategia del anterior Plan General se había ido poniendo en marcha desde prácticamente una década antes de su aprobación definitiva, a través de un proceso simultáneo de modificaciones puntuales enfocadas a paliar las insuficiencias más importantes del anterior marco urbanístico de 1965 en las zonas y ámbitos donde se necesitaba intervenir con urgencia sin esperar a la culminación del proceso de revisión.

Esta **duración real** de casi dos décadas del proceso de desarrollo y ejecución del anterior Plan general resulta un plazo suficientemente dilatado como para poder considerar la necesidad de un cambio en los parámetros generales del instrumento municipal de planeamiento que surgió de aquel proceso.

Pero además había que tener en cuenta que el **marco legal** de la ordenación territorial y urbanística ha experimentado importantes cambios con un nuevo régimen del suelo específicamente adaptado a la realidad y necesidades del País Vasco, la **Ley 2/2006**, de 30 junio, del Suelo y Urbanismo, así como a las nuevas leyes reguladoras del medio ambiente y otra legislación y regulaciones incidentes en el planeamiento.

Se pueden enunciar además **algunos cambios** que justifican adicionalmente el abordar la revisión del planeamiento y que han surgido en el panorama más global y actual de las ciudades, como la necesidad de dar nuevas respuestas a las necesidades sociales de vivienda, de servicios y de medio ambiente, la aparición de nuevos colectivos procedentes de territorios extracomunitarios que necesitan alternativas de incorporación a nuestra sociedad, una nueva visión de los retos y potencialidades territoriales del área en la que se inserta Irun.

Al mismo tiempo que se hacían patentes estos cambios, surgía con claridad la necesidad, no sólo técnica sino política, de realizar el planeamiento en un **sistema de información geográfica o SIG**, para facilitar la propia redacción del Plan General y como resultado, las relaciones del Ayuntamiento con el ciudadano a este respecto. Se trata de un tipo de programa informático específicamente adaptado a las necesidades de un planeamiento urbanístico que además permite una constante puesta al día del propio instrumento de planeamiento.

En el caso de Irun esta importante opción se complementaba con la posibilidad de manejar una **nueva revisión de la base cartográfica** realizada con escala y detalle mucho más adecuados y precisos para el suelo urbano y el rural que la cartografía que había estado disponible hasta entonces y que había servido de base al Plan anterior.

Contemplando todo este **conjunto de factores** y vistas las circunstancias previas, lo más oportuno era que, superados ya los primeros ocho años de desarrollo del Plan, el Ayuntamiento abordase claramente una revisión del mismo. Este período habría sido similar a las dos primeras etapas cuatrienales de programación que preveía la legislación urbanística anterior y que tradicionalmente obligaba a una revisión del programa de actuación que siempre terminaba por desencadenar un proceso de revisión.

Se trataba pues de un suficiente **período de tiempo transcurrido** que añadido a las razones más concretas hasta aquí expuestas, justificaba plenamente la necesidad de actualizar de forma integral el marco urbanístico de referencia más importante del que dispone el Ayuntamiento.

### 1.1.3 La oportunidad del momento escogido para la Revisión

Además de las razones que obligaban a abordar la redacción de un nuevo documento urbanístico, entre los diversos factores que han hecho muy conveniente el momento elegido para la Revisión están los que se describen a continuación.

Irun ha tenido en los últimos años una **evolución demográfica y económica** muy positivas, siendo una de las ciudades más dinámicas del País Vasco en lo referente a demografía y actividad económica. En cuanto a la **demografía**, Irun ha alcanzado 61.160 hab. en 2008 con crecimientos de algo más del 1 % acumulado anual el período 1996/2006, y del 1,2 % en el quinquenio 2003/2008, representando el 8,8% de la población gipuzkoana.

Es importante señalar que este aumento poblacional se ha basado en dos **factores**: el crecimiento vegetativo derivado de la recuperación de la natalidad y sobre todo el saldo migratorio positivo debido a la llegada de personas de fuera del municipio, lo que resulta muy importante por la necesidad de garantizar que nuestra pirámide poblacional sea sostenible en el futuro.

En cuanto a la **actividad económica** se ha producido un incremento anual bastante sostenido dentro del panorama de Gipuzkoa, con un nivel muy aceptable de ocupación de puestos de trabajo, que se refleja particularmente en el sector servicios. Por otro

lado hay que destacar que la construcción de superficie (naves y edificaciones) para usos industriales y terciarios en los últimos 20 años, ha sido muy similar y sostenida en torno a los 25.000 m<sup>2</sup>c cada año.

Los factores anteriores han sido posibles debido a una política activa de puesta a disposición en el municipio de **suelo para actividades económicas**: industrial, comercial, servicios. Precisamente, es la tipología de suelo programada en Irun con el anterior Plan la que ha permitido que el tejido económico del municipio esté diversificado.

En el momento de revisar el Plan se estaba ya gestionando la mayoría del suelo que aún quedaba disponible para actividades económicas en los **ámbitos de planeamiento** ya aprobados. Esta situación se produce con un modelo de ciudad que está ya muy consolidado y que se ha alcanzado a través del desarrollo del anterior Plan. Como resultado de ello el Ayuntamiento disponía ya de una larga experiencia técnica acumulada en gestionar y llevar a cabo la materialización de un Plan General.

El inicio de la revisión del Plan coincidía con el inicio de la reflexión del nuevo **Plan Estratégico IRUN 2020**, estableciéndose así una interacción imprescindible para que el ejercicio realizado por todos para imaginar el futuro de Irun se pueda reflejar en los instrumentos de ordenación urbana. Además se ha retomado de nuevo el proceso de redacción y tramitación del **Plan Territorial Parcial de Donostialdea**, marco a nivel comarcal para los planeamientos municipales en aspectos de orden general y supramunicipal.

#### **1.1.4 Objeto del nuevo documento de Revisión del Plan General**

El objetivo principal de la presente revisión de Plan General es por lo tanto dotar al municipio de un instrumento de planeamiento **actualizado**, válido y adecuado a todas las problemáticas actuales de carácter urbanístico, **adaptado** a la legislación vigente y al régimen jurídico aplicable, pero partiendo todo este nuevo proceso, del **modelo de ciudad consolidado** y de la experiencia obtenida en la aplicación del anterior Plan General.

El nuevo proceso de revisión se desarrolla en el marco definido por la nueva Ley 2/2006, de 30 junio, del Suelo y Urbanismo, así como por la Ley General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco (Ley 3/1998) y los decretos que la desarrollan, valorándose desde su inicio el impacto ambiental de las actuaciones a plantear.

Previamente se han realizado los documentos que estaban previstos en el Pliego de Condiciones y Propuesta adjudicataria: **Información Urbanística, Diagnóstico, Avance, Criterios y Objetivos e Informe de Sugerencias.**

Hay que recordar que en base al Diagnóstico se elaboraron una serie de propuestas de ordenación urbanística que constituyeron la parte más específica de la fase de **Avance de Planeamiento** y de las que en algunos casos se presentaron dos o más alternativas con el objeto de ser debatidas y posteriormente seleccionadas en base a la mayor idoneidad de las mismas. También hay que señalar que en coordinación con el Avance se realizó el correspondiente **Informe de Sostenibilidad Ambiental** o **I.S.A.**, referido a la evaluación medioambiental de las propuestas de aquella fase.

Posteriormente se debatieron las **Sugerencias** formuladas al documento de Avance y a continuación se elaboraron los **Criterios y Objetivos** junto con el **Informe de Sugerencias**. Los Criterios y Objetivos fueron **aprobados por unanimidad** por la Corporación y ha sido a partir del desarrollo de los mismos que se ha redactado el documento ya completo del nuevo Plan General. El conjunto de la documentación del Plan General de Ordenación Urbana de Irun está concebido como un documento unitario, siendo la presente la **Memoria de Ordenación** de las propuestas la que contiene la obligada descripción de las mismas.

## 1.2 TRAMITACIÓN DEL DOCUMENTO

Basado en todos los antecedentes descritos hasta aquí, a principios de 2006 el Ayuntamiento de Irun adoptó la decisión de acometer la **revisión del planeamiento urbanístico** de ámbito general, acordando la iniciación del proceso de Revisión del Plan General. Convocado el correspondiente concurso se adjudicaron los trabajos en fecha de 19 de octubre de 2006, por acuerdo de la Junta de Gobierno Local, comenzándose éstos el 1 de marzo de 2007 con la instalación en el propio Ayuntamiento por parte del equipo adjudicatario de una oficina técnica de ayuda al proceso de revisión.

### 1.2.1 Las fases preparatorias: Información y Diagnóstico Previo

De modo preparatorio, siguiendo el programa de trabajo establecido en el Pliego de Condiciones y en la Propuesta técnica, se desarrollaron los trabajos de la Información Urbanística y el Diagnóstico, que abordaban de forma previa a la presentación de las primeras ordenaciones del avance del Plan General un **repaso completo** a la

situación del municipio irunés en todos aquellos aspectos que se entendían podían afectar a las opciones que era necesario considerar en este proceso de revisión.

La Información Urbanística fue entregada en diciembre de 2007 y el subsiguiente Diagnóstico Previo fue entregado en enero de 2008. Este documento ya fue objeto de consideración y debate apoyados en el Consejo Asesor de Planeamiento, recién creado en esos momentos. Se había tratado de sintetizar el campo de posibilidades que abría la revisión, de señalar donde estaban los problemas de más acuciante resolución y de indicar los retos que en un principio parecían más difíciles de abordar, para así enfocar adecuadamente la fase siguiente, ya de carácter propositivo.

### **1.2.2 El documento de Avance de Planeamiento**

A continuación se trabajó en el Avance de Propuestas de Planeamiento, que fue presentado y aprobado por Decreto de Alcaldía el 20 de noviembre de 2008, de forma que a continuación se pudiese abrir el período de participación pública. De esta manera el Avance fue objeto del preceptivo **proceso de información pública** los dos meses previstos en la Ley durante el período del 9 de diciembre de 2008 al 9 de febrero de 2009 y en atención a las solicitudes que se hicieron en determinadas sugerencias, sobre todo de grupos políticos y entidades ciudadanas, el equipo de gobierno municipal acordó una prórroga adicional de un mes de plazo, por lo que la información pública se amplió desde el 9 de febrero de 2009 al 9 de marzo de 2009, concluyéndose en esta última fecha.

Simultáneamente al proceso de información y contando con la colaboración de la consultoría de imagen y comunicación Signos de Identidad, se puso en marcha un **plan de participación ciudadana** basado fundamentalmente en la realización de una exposición, que fue inaugurada el 20 de noviembre de 2008 y que estuvo alojada en una carpa situada en la plaza de Luis Mariano - Paseo de Colón prolongándose hasta el 25 de diciembre, siendo después trasladada a locales en planta baja frente al Ayuntamiento.

El período total de 3 meses de Información pública y participación, mayor del previsto inicialmente, y superior a los mínimos legales, permitió abrir la discusión a todos los ciudadanos interesados en el proceso, lo que permitió conocer y entender mejor las propuestas urbanísticas que se habían diseñado en el Avance. Se trataba de sentar las bases para que la ciudadanía y el conjunto de los políticos que la representan pudiesen valorar y sancionar los trabajos técnicos que se habían presentado como avance de planeamiento.

En este documento de Avance se planteaba la necesidad de dar solución adecuada a una serie de problemáticas no resueltas como la necesidad de reordenar de forma satisfactoria el espacio ferroviario posibilitando su reestructuración y eliminando, en la medida que fuera posible, el obstáculo que representa para la continuidad de la estructura urbana municipal. También se recogía el hecho que aunque el anterior Plan General estaba sólidamente apoyado en una estructura muy clara en sus líneas básicas, sin embargo determinados aspectos de **coherencia y funcionalidad** de la infraestructura de comunicaciones habían quedado sin resolverse adecuadamente, por lo que en la revisión era imprescindible complementar los elementos estructurantes de carácter viario que resultasen necesarios para facilitar y mejorar la relación entre las diferentes partes de la ciudad y los accesos a la red general interurbana.

Otro aspecto fundamental tratado por el Avance fue el análisis de los **suelos disponibles**, cuyo destino para usos urbanísticos hay que considerar, estableciendo ya las prioridades así como las cuantías y localización de las dotaciones e infraestructuras necesarias para la realización de los nuevos desarrollos.

También se detectó la necesidad de **considerar en detalle** el área urbana consolidada, con el objeto de valorar la idoneidad del actual modelo de usos, tipologías, estructura de ordenación, distribución de dotaciones, etc., con la finalidad de corregir disfuncionalidades y proponer en su caso la posibilidad de establecer nuevas propuestas de ordenación para algunos de estos suelos consolidados.

En lo referente a la necesidad de disponer de suelos para nuevas actuaciones de carácter **residencial** se tenía en cuenta la especial relevancia de esta cuestión centrándose preferentemente en la vivienda de protección pública, en cuantía y proporción según lo previsto legalmente y las necesidades detectadas en el propio municipio.

En el mismo sentido se analizaba la cuestión de resolver la localización de **nuevo suelo industrial** y de actividades **económicas**, y buscar fórmulas para un mejor aprovechamiento del suelo industrial existente en términos de empleo por superficie del suelo destinada a este tipo de uso, reconociendo en todo caso que el suelo disponible para desarrollos de carácter urbanístico en el municipio de Irun es muy limitado lo que justifica las opciones que se barajaron.

Es de señalar particularmente que desde las primeras fases del proceso de revisión se ha argumentado la necesidad de que las actuaciones que se prevean en el nuevo Plan, deban estar concebidas con **criterios de respeto medioambiental**, tanto las intervenciones sobre las redes de infraestructuras como las de nuevos desarrollos residenciales e industriales, lo que significa la necesidad de compatibilizar los posibles

desarrollos en suelo urbano y las distintas formas de utilización del territorio dentro de una dialéctica de protección de los valores agrícolas, naturales y paisajísticos existentes, y ello, de acuerdo con la legislación sectorial aplicable en materia de aguas, espacios naturales, montes, forestal, protección ambiental, patrimonio histórico.

### **1.2.3 Recogida de Sugerencias, Informe de Sugerencias y formulación de Criterios y Objetivos**

A lo largo del período oficial de información pública se recibieron un total de 545 **escritos de sugerencias**, de los que 26 escritos se limitaban a solicitar información, habiendo llegado después fuera de plazo 22 escritos más. Algunos de los escritos venían avalados por listas de varios firmantes. Además y de forma complementaria con el objeto de analizar los temas que habían suscitado interés, durante la exposición se realizaron **encuestas** a los visitantes, de las que se recogieron más de 1.000 contestaciones realizándose asimismo más de 500 encuestas telefónicas.

A continuación comenzó un período de reflexión centrado en la progresiva evaluación de las determinaciones del Avance del Plan a la luz de las Sugerencias e Informes institucionales que se habían presentado. Estas reflexiones tuvieron su marco en las sesiones del **Consejo Asesor de Planeamiento** que se iniciaron en julio de 2009 con la primera sesión informativa y concluyeron en diciembre 2009 con la sexta sesión conjunta de trabajo.

Una vez terminado todo este período de debate y participación, se elaboró la documentación correspondiente al documento de los **Criterios y Objetivos** para la redacción del documento de Aprobación Inicial de la Revisión del Plan General de Irun así como del consiguiente **Tratamiento de Sugerencias** en consonancia con dichos criterios. El documento de Criterios y Objetivos se realizó tomando como base de partida el conjunto de criterios, objetivos y determinaciones urbanísticas incluidas en el documento de Avance de Planeamiento en su Memoria y Fichas de Planeamiento y se dividió en Criterios y Objetivos Generales, organizados temáticamente y en una serie de Criterios Zonales agrupados por zonas territoriales.

En esta fase fundamental para el proceso de revisión se tuvieron en cuenta por un lado algunas de las sugerencias planteadas, tanto por ciudadanos individualmente como por grupos políticos y sociales, así como las cuestiones planteadas en los Informes emitidos por las instituciones y organismos en cuanto a aquellos aspectos de la propuesta del Avance ante los que estaban obligados a informar. Igualmente se incorporaron las reflexiones y recomendaciones que se llevaron a cabo por los

técnicos y políticos municipales con motivo del período de participación ciudadana así como lógicamente, la detección de algunos errores que era preciso rectificar.

Sin embargo es fundamental destacar el proceso de discusión y debate sobre las propuestas del Avance llevado a cabo durante 2009 en el seno del Consejo Asesor de Planeamiento, trabajos de reflexiones que a través de una serie de modificaciones, rectificaciones y matizaciones, se reflejaron de común acuerdo en el documento de Criterios y Objetivos de la Revisión del Plan General.

Es necesario señalar también que en las sesiones del Consejo Asesor de Planeamiento dedicadas al estudio del Avance también se adoptaron criterios en relación a la adopción de determinadas decisiones en cuanto a la **selección de Alternativas** en aquellos casos en que se había planteado más de una solución para alguno de los problemas detectados.

El resultado fue la elaboración de un documento guía para la posterior elaboración del Plan General completo, que complementaba, matizaba o rectificaba el conjunto de la propuesta técnica del Avance, propuesta que quedó así modificada y corregida en base a los Criterios y Objetivos expuestos.

En correspondencia con este documento de Criterios y Objetivos se consideraron las distintas Sugerencias presentadas al trámite de Información Pública del Avance, de manera que en el correspondiente **Informe de Sugerencias** se detallaron las argumentaciones desarrolladas en relación con cada uno de los escritos presentados, todo ello basado en los principios y justificaciones correspondientes.

Los Criterios y Objetivos del Plan y el Informe de Sugerencias fueron **aprobados por unanimidad** por la Corporación a finales del mes de marzo de 2010 y es en base a los mismos que se ha redactado el documento completo de tramitación del Plan General.

Hay que señalar que en cuanto a la **coincidencia** del documento completo del Plan General con **los Criterios y Objetivos acordados** ésta se ha respetado escrupulosamente **habiéndose reflejado su contenido** en cada uno de los distintos capítulos, Memorias y Planos del Plan General

#### **1.2.4 Los Informes institucionales al Avance del Plan General**

En la fase de Avance se emitieron una serie de Informes por las Instituciones y Organismos competentes en la materia en cuanto a aquellos aspectos de la propuesta de ordenación ante los que estaban obligados a informar. Este conjunto de Informes

fueron recogidos en un **documento específico** denominado Informes de Organismos al Avance de Planeamiento de la Revisión del Plan General de Irun.

El **contenido** en estos Informes, es algunas veces señalado como recomendaciones o sugerencias, otras señalado como determinaciones vinculantes o condiciones para la obtención del posterior Informe favorable del organismo emisor del informe,

El conjunto de cuestiones señaladas en estos Informes han sido tratadas con el adecuado detalle en la presente Memoria del Plan General, entendiendo que las **determinaciones obligatorias** de los informes, por ser consideradas jurídicamente vinculantes, se tenían que **incorporar directamente** al Plan, como así se ha realizado.

En el caso de las cuestiones señaladas como **recomendaciones**, y dada la naturaleza generalmente sectorial de los distintos organismos que informaron el Avance, ha sido necesario enmarcar los requerimientos o condicionantes señalados, tratando de dar la **adecuada interpretación** de lo expresado en dichos Informes. Se señala que el marco de referencia de algunas de las recomendaciones excedía el propiamente municipal y algunas otras se han expresado con una cierta indefinición, o bien que el contenido de lo sugerido correspondía a estudios, anteproyectos o propuestas que no han alcanzado aún vigencia legal.

Por todo ello, en los casos de los contenidos de los Informes que constituyen recomendaciones se ha tratado de **hacer compatibles** las mismas con la finalidad principal del Plan General de ámbito municipal que es la de ordenar el territorio para garantizar la disponibilidad de suelo de las distintas calificaciones y clasificaciones, de forma que se pueda responder a las necesidades que se planteen en los plazos de vigencia de este documento.

A continuación se incluye una **referencia** a cada uno estos Informes.

El primer Informe Previo emitido en relación al Avance corresponde a la **Dirección de Planificación, evaluación y control ambiental del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del territorio de la viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco.**

El segundo Informe Previo de carácter medioambiental corresponde a la **Dirección General de biodiversidad y participación ambiental del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del territorio de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco.**

La forma de tratar el contenido de ambos informes previos es objeto de desarrollo en el **apartado 3.2.2** del Capítulo de Medio Físico la Memoria del Plan. Ambos Informes son además objeto de la correspondiente valoración respecto a cada uno de los aspectos relacionados en el documento denominado **Memoria Justificativa del grado de cumplimiento del Informe Preliminar de Impacto Ambiental del PGOU de Irun** que de forma independiente se adjunta a la tramitación del Plan General.

En lo que respecta a la **Dirección General de Aviación Civil de la Secretaría de Transportes**, en relación con el documento de Avance emitió primeramente un **Informe borrador** el 26/06/2009, y un segundo **Informe completo**, con fecha de 27/09/2009, el cual tuvo entrada en el Ayuntamiento de Irun el 6/10/2009, haciendo referencia a una serie de cuestiones sobre la eventual falta de conformidad de la documentación aportada con las disposiciones del Plan Director vigente del Aeropuerto de San Sebastián.

Se refiere en particular a las **afecciones acústicas** y **servidumbres aeronáuticas**, señalando que el Plan General deberá recoger dichas disposiciones y adaptarse a las mismas bien mediante acreditaciones del cumplimiento o bien mediante el correspondiente Estudio Aeronáutico en el sentido de que la seguridad del tráfico y operaciones de las aeronaves no se vea comprometida en aquellos puntos donde se vulneren las servidumbres aeronáuticas.

En el Informe se señala la **Normativa Sectorial** y **legislación aplicable** detallándola tanto para las Afecciones Acústicas como para las Servidumbres Aeronáuticas y señalando las afecciones sobre el territorio en cada caso. A continuación se recogen una serie de observaciones sobre los distintos ámbitos y zonas urbanas y urbanizables del municipio y sobre la posibilidad o estimación de que se pudieran producir vulneraciones al respecto. El Informe concluye con una serie de advertencias de carácter general así como con un recordatorio de los trámites precisos para las autorizaciones de obras en las zonas que estén sometidas a las afecciones.

La forma de tratar el contenido de este informe previo es objeto de desarrollo en los **apartados 6.3.2 y 6.3.3** del Capítulo de Infraestructuras de Transportes de la Memoria del Plan.

En relación a la **Dirección de atención de emergencias de la Viceconsejería de Interior del Departamento de Interior del Gobierno Vasco** el Informe fue emitido con fecha 5 / 03 / 2009 y con entrada en el Ayuntamiento de Irun el 12 / 03 / 2009, y en él se hacen inicialmente dos advertencias, la primera sobre la exclusiva referencia que se realiza sobre riesgos contemplados en las previsiones de los planes territoriales y

especiales de protección civil aprobados por el Gobierno Vasco y la segunda sobre el carácter meramente informativo del contenido de este Informe.

En el segundo apartado del Informe se hace referencia al **análisis de los riesgos** del PGOU de Irun, planteando los riesgos asociados a la **inundabilidad**, los Riesgos Sísmicos, los riesgos de Incendio Forestal y los riesgos tecnológicos. En particular se refiere a los riesgos asociados a la inundabilidad, haciendo mención como instrumentos marco al Plan Hidrológico de Cuenca, en el caso de Irun, la Cuenca Norte III, así como al Plan Territorial Sectorial de Ordenación de márgenes de ríos y arroyos de la CAPV, y como estudios analizados al Plan Integral de Prevención de inundaciones del País Vasco y al Estudio de inundabilidad de los núcleos urbanos de la CAPV 2001 – 2005.

Igualmente, y siempre relacionado con los riesgos asociados a la inundabilidad, se hace referencia a la identificación del curso bajo del Bidasoa y las manchas de inundación de 10, 100 y 500 años de períodos de retorno, así como a las presas de Endara y Domico en relación a los correspondientes planes de emergencia. En este Informe se incluyen los Criterios de uso del suelo en función de su grado de inundabilidad, distinguiendo para las áreas inundadas por avenidas de período de retorno de 10 años, con diferenciación para las que no estén urbanizadas actualmente, y las que estén con urbanización consolidada en la actualidad. Igualmente para las áreas inundadas por avenidas de período de retorno de entre 10 y 100 años, y finalmente para las áreas inundadas por avenidas de período de retorno de entre 100 y 500 años, siempre con diferenciación para las que no estén urbanizadas actualmente, y las que estén con urbanización consolidada en la actualidad.

Continúa analizando los riesgos asociados a la inundabilidad con el caso de las áreas que quedan fuera de las áreas inundadas por avenidas de período de retorno de 500 años, con los mismos dos supuestos de su situación actual, concluyendo esta parte del Informe con la mención a la necesidad de respetar los retiros hidráulicos del Plan Territorial Sectorial de Ordenación de márgenes de ríos y arroyos de la CAPV y lo dispuesto en las normas del Plan Hidrológico Norte III. Asimismo establece las isomáximas de precipitación en el municipio de Irun para un período de 500 años.

En cuanto al **riesgo sísmico**, el Informe señala que Irun se encuentra en la zona de intensidad VI según el Plan de Emergencias ante el Riesgo sísmico de septiembre 2006, por lo que está exento de realizar un Plan de Emergencia Sísmico. En cuanto al riesgo de incendios forestales el Informe aporta el Modelo de Combustibles Forestales y la cartografía de vegetación, concluyendo sobre una escala de Riesgos, desde el nulo hasta el alto, aplicables según las zonas de vegetación identificadas.

En cuanto a los **riesgos tecnológicos** se hace distinción entre los derivados del Transporte de Mercancías Peligrosas, la Normativa SEVESO II y las infraestructuras aeroportuarias, haciendo referencia por un lado al Plan de Emergencia Municipal de Irun, por otro a la no presencia de actividades industriales potencialmente peligrosas en el municipio y finalmente al Plan de Emergencias del aeropuerto en su caso.

El tercer apartado del Informe hace referencia a la **documentación** técnica y jurídica soporte, entre las que se encuentran la Normativa Vasca de protección civil y emergencias, la Normativa Estatal en esta materia así como el resto de Normas y Documentación Técnica relacionada con los riesgos.

Este Informe ha sido objeto de la correspondiente valoración adoptando las medidas oportunas en relación a todos los criterios considerados vinculantes. Este Informe es además objeto de la correspondiente valoración respecto a cada uno de los aspectos relacionados, en el documento denominado **Memoria Justificativa del grado de cumplimiento del Informe Preliminar de Impacto Ambiental del PGOU de Irun** que de forma independiente se adjunta a la tramitación del Plan General.

En cuanto al Informe de la **Dirección Territorial de Gipuzkoa del Departamento de Sanidad del Gobierno Vasco** emitido con fecha 19 / 01 / 2009, el mismo señala que la ejecución del planeamiento según la documentación presentada **no presenta** impactos de consideración para la salud pública que deban ser tenidos en cuenta a la hora de la realización del estudio de impacto ambiental, al margen de los que se consideren que han de ser tenidos en cuenta y que puedan afectar al entorno del ámbito del Plan. Por ello no se ha tenido que proceder a ejecutar ninguna modificación relacionada con este Informe.

El Informe de la **Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar de la Subdirección General de Dominio Público Marítimo-Terrestre del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino**, emitido con fecha 27 / 03 / 2009, se inicia con unas primeras consideraciones sobre la tramitación del expediente del Plan General de Irun, haciendo referencia a los deslindes DL-30-GUI y DL-30/1-GUI que corresponden al municipio de Irun, señalando que aunque están correctamente representados en los planos, deberán completarse con la línea de ribera de mar en los tramos donde no coincida con la línea del DPMT.

A continuación hace referencia a los **ámbitos de planeamiento** propuestos que están afectados por la Ley de Costas, que son los de Zubimusu 1, Eguzkitzalde, Zubimusu 2, Paseo de Artia y Lastaola Postetxea, así como a las edificaciones situadas en la zona de servidumbre de protección y su régimen legal. Hace asimismo referencia a la propuesta de cruce de la línea de alta velocidad por el Bidasoa así como a las

propuestas de ampliación de la variante Norte que afectan al dominio público. Se refiere finalmente el Informe a la necesidad de que se recojan las **limitaciones de la Ley de Costas** en las Fichas de planeamiento tanto en la parte escrita como en la gráfica de planos, precisando el detalle de los extremos relativos a dichas limitaciones.

En relación a este Informe, se ha llevado a cabo lo establecido en el mismo en cuanto a reflejar en la cartografía del Plan General la línea de ribera de mar en los tramos donde no coincide con la línea del DPMT, lo que se señala con detalle en el **Plano específico A1 de Afecciones Urbanísticas de la Ley de Costas**, a escala 1/5.000. Igualmente se ha realizado la mención señalada en cada una de las Fichas de los Ambitos mencionados.

El Informe de la **Comisaria de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino**, emitido con fecha 4 / 05 / 2009, hace una primera consideración sobre la pertenencia del término municipal a dos demarcaciones hidrográficas, señalando que en lo que respecta a la que corresponde a la emisión del informe no se plantean nuevos desarrollos urbanísticos. Hace referencia al hecho de que en la Memoria del documento no se realiza un primer análisis de las infraestructuras de abastecimiento, saneamiento y depuración, señalando el criterio de posible **insuficiencia del embalse** de San Antón y el recurso al **abastecimiento** con manantiales procedentes del Jaizkibel en Hondarribia.

En cuanto al **saneamiento** se hace referencia a la articulación a través del E.D.A.R. de Atalerreka que está fuera del ámbito de las competencias de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico. Finalmente concluye con el señalamiento de que el documento de aprobación inicial incorpore un estudio de los recursos hídricos necesarios para amparar las necesidades derivadas de los desarrollos que finalmente se planteen a los efectos de la justificación de su procedencia de acuerdo con lo previsto en el T.R. de la Ley de Aguas RD 1/2001.

La forma de tratar el contenido de este informe previo es objeto de un completo y detallado desarrollo en los **capítulos 10.1 y 10.2** del Capítulo de Infraestructuras de Transportes de la Memoria del Plan, en el que se justifican con suficiente amplitud las reservas necesarias de abastecimiento de agua para los desarrollos previstos en el período horizonte del Plan General.

El Informe de la **Dirección General de Gestión y Planificación del Departamento de Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Gipuzkoa**, emitido con fecha 29 / 01 / 2009, hace referencia a lo previsto en la Ley 37/2003 de Ruido y al Real Decreto

1367/2007 que la desarrolla y más en concreto a los arts. 9 y 11 de éste último sobre servidumbres acústicas y planeamiento urbanístico.

Asimismo hace referencia a los **Mapas de Ruido** y a los **Mapas Estratégicos de Ruido** de determinados ejes viarios de carácter general, precisando que al no estar elaborada la delimitación expresa de las zonas de servidumbre acústica ello se hará conforme se dispone en el RD 1367/2007 según los valores límite del área acústica del tipo a) que corresponde a sectores con predominio de uso residencial.

En relación al contenido de este Informe, se estará a lo previsto en el momento que sea de aplicación la correspondiente publicación de los mapas de ruido.

El Informe de la **Dirección General de Ferrocarriles de la Secretaría General de Infraestructuras de la Secretaría de Estado del Ministerio de Fomento**, emitido con fecha 21 / 01 / 2009, hace referencia a la redacción por cuenta de esa Dirección General de un **Estudio de Remodelación del Espacio Ferroviario** de Irun – Hendaya y su integración urbana, que propone actuaciones similares a las propuestas por el Avance de planeamiento y que se está coordinando con el Ayuntamiento.

Se refiere también el Informe a las propuestas de actuación en el denominado **ámbito Sur ferroviario**, entre Gaintxurizketa y el actual puente de Auzolan y a las posibles interferencias con los trazados aprobados en el **Estudio Informativo de la nueva Red Ferroviaria del País Vasco**, señalando que dichas actuaciones podrían estar condicionadas por el trazado de acceso a Irun y del subtramo Hernani – Río Bidasoa de la nueva Red Ferroviaria en el marco de los Estudios Complementarios de la nueva Red Ferroviaria del País Vasco, por todo lo que plantea extender la coordinación para compatibilizar todas las actuaciones.

Se concluye el Informe con un recordatorio del cumplimiento de las **servidumbres de las líneas ferroviarias** definidas en el Capítulo III de la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario así como con la consideración de la conveniencia de que la planificación municipal de los terrenos contiguos a las zonas de protección del ferrocarril se establezcan calificaciones compatibles con la futura explotación ferroviaria.

En relación con este Informe, en la ordenación se han tenido en cuenta los aspectos referidos, tanto en la zona de remodelación del espacio ferroviario como en el resto de la zona ferroviaria, habiendo incluido entre las referencias normativas legales la correspondiente a las servidumbres de las líneas ferroviarias.

El Informe del **Ente Público Red Ferroviaria Vasca - Euskal Trenbide Sarea**, emitido con fecha 13 / 02 / 2009 y con entrada en el Ayuntamiento de Irun el 17 / 02 / 2009,

señala la obligación de que el planeamiento urbanístico municipal se adapte al Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria 41/2001. En este sentido se recuerda que deberán contemplarse las actuaciones propuestas en materia de la red ferroviaria en relación a la modificación de algunos tramos de la red, la fusión de estaciones o la creación de nuevos apeaderos.

La forma de tratar el contenido de este informe previo es objeto del **subcapítulo 6.2.6** del Capítulo de Infraestructuras de Transportes de la Memoria del Plan, en el que se remiten las decisiones en materia ferroviaria a la compatibilidad con los Organismos competentes.

Por otro lado, en las Fichas de los Ambitos de Planeamiento próximas o colindantes a las infraestructuras ferroviarias de la red estatal se ha incluido la siguiente precisión:

“En cuanto a la proximidad de este ámbito con el sector ferroviario dependiente del Ente Público Red Ferroviaria Vasca – Euskal Trenbide Sarea, se señala que además del cumplimiento de la legislación vigente en la materia, se deberá también respetar y adaptarse a lo previsto en la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio del País Vasco y en concreto al Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria aprobado por el Decreto 41/2001.”

El Informe de la **Dirección de Patrimonio y Urbanismo del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias – ADIF -**, emitido con fecha 25 / 02 / 2009, hace referencia a la **Ley 39/2003** del Sector Ferroviario y **reglamento** que la desarrolla como el marco del ordenamiento jurídico en relación a esta materia. En el segundo considerando hace una referencia expresa a la solicitud de un **incremento de la proporción de Usos Terciarios** en el ámbito Entorno de la Estación, del 20 al 40%, así como a la conveniencia de la suscripción de un **Convenio urbanístico** para el desarrollo de la futura transformación ferroviaria. El tercer considerando hace referencia a la necesidad de que todos los terrenos que queden afectos al uso ferroviario tengan la calificación de **Sistema General Ferroviario** o equivalente. En el cuarto considerando se refiere a la normativa sobre Ruidos y Vibraciones que deberán incluirse como determinación vinculante para el planeamiento de desarrollo en aquellas áreas donde proceda su aplicación. Finalmente en el quinto Considerando señala que las propuestas relativas al Sistema General Ferroviario deberán contar con el Informe favorable del Ministerio de Fomento.

Además este Organismo ha emitido un segundo Informe complementario, con fecha 27 / 02 / 2009, haciendo referencia a la normativa sobre Ruido y Vibraciones y adjuntando un extracto de artículos de la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario por su interés en la **aplicación sobre actuaciones** que puedan llevarse a cabo en las áreas

límites a los ejes ferroviarios, y más en concreto a las zonas de dominio público, zonas de Protección y Zonas límite de Edificación.

Se refieren los arts. 13 a 16 y la necesidad de su **aplicación concreta** en los ámbitos de los entornos de la Estación, Ventas Centro y Edificio Belasko proponiendo como recomendación la aplicación de determinadas medidas correctoras incluyendo algunas referidas en la Ley 37/2003 del Ruido, recomendando realizar un estudio acústico como base para la zonificación de usos y para el diseño de medidas protectoras.

La forma de tratar el contenido de ambos informes previos es objeto del **subcapítulo 6.2.6** del Capítulo de Infraestructuras de Transportes de la Memoria del Plan, en el que se remite a la compatibilidad con los Organismos competentes las decisiones en materia ferroviaria. Asimismo se ha procedido a incrementar la proporción de usos terciarios en el ámbito de remodelación del espacio ferroviario y se ha incluido la referencia a la normativa de ruidos. En cuanto a la suscripción de un Convenio para el desarrollo del ámbito de remodelación del espacio ferroviario, es un procedimiento que se lleva a cabo en paralelo y simultáneamente a la tramitación del Plan General.

Por otro lado, en las Fichas de los Ambitos de Planeamiento próximas o colindantes a las infraestructuras ferroviarias de la red estatal se ha incluido la siguiente precisión:

“Para este ámbito, debido a su situación de proximidad o contigüidad con la zona limítrofe del sector ferroviario, y de acuerdo con la Ley 3/2003 que regula las condiciones especiales para actuaciones que puedan llevarse a cabo en las áreas limítrofes a los ejes ferroviarios, se deberán considerar los límites de la zona de dominio público de 8 mts., la zona de protección de 70 mts., y el límite de la edificación, de 50 mts., que en zonas urbanas se reduce a 20 mts., según queda referido en los arts. 13, 14 y 16 de la mencionada Ley. Asimismo, y según el art. 15 se deberá tener en cuenta que para ejecutar en las zonas de dominio público y protección de la infraestructura ferroviaria cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).”

Igualmente y en las mismas Fichas de Ambitos se incluye la siguiente precisión:

“Asimismo y en relación también con la proximidad o contigüidad de este ámbito con la zona limítrofe del sector ferroviario, para la obtención de la licencia de edificación, los proyectos de nueva edificación incluidos en los sectores de planeamiento colindantes con el ferrocarril, deberán incluir un estudio específico del nivel de ruido y de las vibraciones producidas por el ferrocarril en el ambiente interior de los edificios, así

como de las correspondientes medidas adoptadas por dichos proyectos que aseguren que el índice de percepción vibratoria y el nivel de ruidos dentro de la edificación, no supera el permitido por la legislación sectorial vigente.”

## 1.3 CARACTERÍSTICAS DEL PLAN GENERAL

### 1.3.1 Contenido del Documento del Plan General

El documento de tramitación del Plan General de Irun consta de una serie de documentos que se presentan y tramitan en paralelo. Por un lado están los documentos explicativos y justificativos que son las Memorias de Ordenación, su Anexo y la Memoria de Información, a las que se añade el Estudio de Viabilidad Económico Fincanciera y la Memoria de Sostenibilidad Económica.

La parte normativa del Plan General está compuesta por las Normas Urbanísticas y el documento de Fichas de Ambitos de Intervención Urbanística, a las que se añaden los Catálogos de Patrimonio Arquitectónico y del Patrimonio Arqueológico.

La parte gráfica se compone de Planos de Ordenación, de Regimen estructural, de Regimen pormenorizado, de Infraestructuras, así como el Plano de Ordenación pormenorizada a escala 1:2.000 y los Planos de Catálogo. A ellos se incorporan los Planos de Información así como los Planos Temáticos y de Imagen.

Finalmente, se tramita en paralelo el Informe de Sostenibilidad Ambiental, con sus propios planos, que se refiere a los aspectos señalados en la legislación sectorial sobre sostenibilidad e impactos medioambientales de las propuestas de revisión del planeamiento. El art. 87 de la Ley 2/2006 del Suelo y el Territorio del País Vasco recoge la obligatoriedad de la inclusión del estudio de evaluación conjunta de impacto ambiental con el contenido definido reglamentariamente.

### 1.3.2 Aprobación y efectos del Documento del Plan General

El documento de tramitación del Plan General debe ser presentado a su **consideración** por parte de la Corporación Municipal, y después sometido al trámite de **exposición pública**, trámite que tendrá los efectos administrativos previstos en la vigente legislación.

El plazo mínimo de la **exposición al público** es de dos meses, en el que se podrán consultar los documentos y presentar Alegaciones. La exposición pública será

anunciada en el boletín oficial del territorio histórico de Gipuzkoa y en el diario o diarios de mayor difusión o de mayor circulación del territorio.

Conforme prescribe la legislación vigente, el Ayuntamiento aprobará inicialmente el Plan General, y lo someterá a **información pública** por medio de su publicación en el boletín de Gipuzkoa y en el diario o diarios de mayor difusión o de mayor circulación del territorio, por el plazo de un mes a partir de la última publicación. Igualmente se notificará la aprobación inicial, para su conocimiento e informe, a las administraciones públicas con competencias sectoriales.

Posteriormente y a la vista del resultado del conjunto de **Alegaciones e Informes** que se hayan presentado durante el período de información pública e institucional, El Ayuntamiento, a la vista del resultado de la información pública, procederá a la Aprobación Provisional del Plan General con las modificaciones que procedieran y que serán debidamente justificadas en el Informe de Alegaciones.

No obstante y de acuerdo con la legislación vigente, si las citadas modificaciones significasen un cambio sustancial en la ordenación estructural inicialmente prevista, el Ayuntamiento acordará su nueva aprobación inicial y la apertura de un nuevo período de información pública previo a la aprobación provisional.

### 1.3.3 Regimen transitorio de Suspensión de Licencias

Con arreglo a lo previsto en el art. 85.1 de la Ley 2/2006 del Suelo y el Urbanismo del País Vasco, y dentro del régimen de tramitación, el Ayuntamiento podrá acordar la **suspensión de licencias**, por el plazo máximo de un año, del otorgamiento de toda clase de aprobaciones, autorizaciones y licencias urbanísticas para ámbitos o usos determinados desde la adopción del acuerdo de Aprobación Inicial.

Para ello se incorpora un **plano específico de Suspensión de licencias**, en el que se señalan las zonas concretas donde esta circunstancia tendrá que ser considerada en el momento de la eventual solicitud de una licencia, y ello cuando lo solicitado pudiera ir en contra de las determinaciones específicas del documento de tramitación del Plan General o pudiera impedir el posterior desarrollo de alguna de las propuestas o alternativas planteadas.

A continuación se incluye un **listado de los ámbitos** que en principio quedan sujetos a la suspensión de licencias.

<b>AMBITOS CON SUSPENSIÓN DE LICENCIAS A PARTIR DE LA APROBACIÓN INICIAL DEL PLAN GENERAL</b>	
<b>CODIGO DEL AMBITO</b>	<b>DENOMINACIÓN</b>
0.2.01	ENTORNO ESTACIÓN
1.1.04	ZALDUNBORDA
1.1.10	PROLONGACIÓN ARASO NORTE
1.1.11	PROLONGACION OIANTZABALETA
1.1.12	ARASO-SASIKOBURUA
1.1.13	ATALAIA
1.1.14	SEMEZARRENGO MALDA
1.2.02	CALLE ARABA OESTE
1.2.13	VENTAS CENTRO
1.2.14	CALLE ARABA ESTE
1.3.10	EDIFICIO BELASKO
1.3.11	ARRETXEKO MALDA
2.1.05	URDANIBIA - ZUBIETA
2.1.07	RESIDENCIAL JAIZKIBEL
2.1.08	ZABALETA
3.2.09	EQUIPAMIENTO SAN MIGUEL
4.2.07	KOSTORBE
5.1.01	LÓPEZ DE BECERRA
5.2.09	IKUST ALAI
5.2.16	ALDAPETA
5.3.10	FERMIN CALBETON
5.3.19	PEDRO DE HIRIZAR
6.2.02	OÑA
6.2.08	ALEI
6.2.09	RONDA SUR Y ENLACE
7.2.08	MATXALAGAIN
8.2.05	BLAIA
8.2.06	GAZTELUBERRI
8.2.07	GAZTELU
8.3.04	LASTAOLA POSTETXEA
8.3.12	PAUSU
9.1.01	URUNE
9.1.02	EPELE

### 1.3.4 La coincidencia con los criterios de Planificación Estratégica

La revisión del Plan General se vincula necesariamente con dos **procesos** que en diversos grados implican una **previsión y planificación estratégicas**: la AGENDA Local 21, cuyo documento y Plan de Acción están aprobados, y el PLAN ESTRATEGICO IRUN 2020, que comenzó a redactarse a la vez que el Avance del Plan General.

En cuanto al primero de estos procesos, tanto en la Información como en el Diagnóstico se hizo una mención especial a la iniciativa denominada **AGENDA Local 21** que fue presentada en enero de 2006 y que trataba de los aspectos socioeconómicos, de ordenación del territorio, movilidad y transporte, así como medioambientales, todos ellos desde una perspectiva de integración y de sostenibilidad, incorporando una serie de acertadas reflexiones así como una serie de medidas y actuaciones que se consideran de interés para dar respuesta a los problemas detectados en el diagnóstico.

La subsiguiente **Propuesta del Plan de Acción** de la Agenda 21 fue aprobada en febrero de 2007, recogándose en la misma una serie de Líneas estratégicas organizadas en torno a cuatro grandes paquetes temáticos, que eran el Desarrollo social y de la calidad de vida, el de Movilidad y Transporte, el de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente y el de los Vectores Ambientales, coincidiendo a grandes rasgos estos temas con los analizados en el diagnóstico.

En este Plan de Acción y para cada una de las líneas estratégicas se establecían **Programas de mejora, promoción o desarrollo**, dando lugar cada uno a una serie de acciones concretas, algunas de las cuales tienen relación con las medidas que son objeto específico de un Plan General de Ordenación Urbana, fundamentalmente las que están relacionadas con la ordenación del territorio y medio ambiente.

Entre estas medidas destacaban por su **mayor prioridad** las relacionadas con la optimización e intensificación del aprovechamiento urbano del suelo al Norte de la A-8 o la extensión de la protección a zonas del término municipal que ahora no cuentan con ese nivel de regulación.

También incidían en el planeamiento urbanístico las medidas de posible orientación del crecimiento de **actividades productivas** hacia modelos de ocupación del suelo más compactos o la necesaria interconexión de espacios naturales. Finalmente se proponían algunas medidas como la mejora de las **condiciones de movilidad** a través

de modos alternativos al vehículo privado o la de propiciar la salida de las empresas logísticas del núcleo urbano.

En relación con el segundo de los mencionados procesos de planificación estratégica es necesario destacar la gran oportunidad que existe para coordinar en un mismo momento histórico, el proceso de Revisión del Plan General con la formulación del nuevo **PLAN ESTRATEGICO IRUN 2020**, que iniciado en 2007 y con fecha horizonte en 2020, se ha formulado y que retoma la línea programática del anterior Plan Estratégico del Bidasoa, del que 15 años después de su puesta en marcha se han cumplido la mayoría de las medidas prioritarias que establecía.

El Plan Estratégico Irún 2020 analiza una propuesta de **configuración y organización en áreas de reflexión** de carácter estratégico haciéndolas pivotar sobre los conceptos de **educación, innovación y naturaleza** que se han reflejado en una serie de mesas sectoriales. El objetivo es el de identificar las **áreas estratégicas** de posible intervención con la intención de impulsar el desarrollo de **proyectos clave** o estructurantes a implantar en la ciudad, en los ámbitos de la innovación, el territorio y la naturaleza, el de cohesión social y el de cultura y ocio.

De todos estos **proyectos** definidos por el Plan Estratégico Irún 2020 al mismo tiempo que la redacción del Plan General de Ordenación Urbana, algunos de ellos tienen una **incidencia directa** en las decisiones que debe adoptar el planeamiento urbanístico, siendo necesario que éste último recoja y sienta las bases para posibilitar su desarrollo.

Estos proyectos son por ejemplo, en el **campo de la innovación**, la potenciación de la ciudad como ciudad de **servicios y comercio**, como centro de **ocio y turismo**, el desarrollo de un **polo tecnológico** que contemple la implantación de actividades de innovación y creación de empresas, o el desarrollo de una **oferta educativa superior**, continuando con la trayectoria ya iniciada. Todos ellos coinciden con propuestas de la Revisión del Plan de asignación de usos que permitirán la implantación de estas actividades.

También son coincidentes los objetivos del Plan Estratégico en el **campo del Territorio y la Naturaleza**, con unas proyecciones de población y vivienda prácticamente idénticas y unos criterios de **localización de suelos para actividades económicas** que confluyen en los mismos planteamientos del Plan General, como la necesidad de maximizar la ocupación de los usos, la elección de las zonas concretas para destinarlas a este tipo de actividades y la visión de la **reordenación del espacio ferroviario** como la gran oportunidad para Irún a muchos niveles.

Igualmente coinciden ambos documentos de planificación en los planteamientos de potenciar los **sistemas alternativos a la movilidad** en vehículo privado, la disposición de **redes viarias** que resuelvan los actuales problemas de transporte, en la visión de potenciar el **factor centralidad** de Irún en el ámbito territorial San Sebastián – Bayona, o en la necesidad de incorporar el **medio físico** al uso y disfrute de los ciudadanos mediante la implantación de redes de bidegorris y la adecuada conservación y protección de la naturaleza.

La **simultaneidad** de ambos **procesos de formulación de planeamientos**, estratégico y urbanístico, es una **ocasión idónea** que permite reforzar ambos en el sentido de ayudar a profundizar en las varias direcciones planteadas, garantizando mejor la **viabilidad de los proyectos** y ofreciendo una mayor **seguridad jurídica** desde la asignación de usos a determinados terrenos y la configuración de las redes de transporte.

### 1.3.5 El horizonte de vigencia y validez del nuevo Plan General

No existen legalmente limitaciones temporales a la vigencia de un instrumento de planeamiento municipal, ni es preciso establecer según la Ley una duración concreta del mismo y por otro lado la experiencia demuestra que la duración real de la actualización o revisión de un Plan es siempre claramente mayor que los plazos inicialmente previstos, sabiendo que para que **no se paralice** la evolución del municipio, durante ese tiempo también deberá de seguir siendo válido el Plan que se revisa.

Además se han comprobado los inconvenientes de la rápida **saturnación de las previsiones** cuando se han planteado previsiones escasas, pues ello ha dado lugar al fenómeno del enrarecimiento del suelo disponible, provocando un aumento de su precio o llevando a un proceso de modificaciones puntuales para hacer frente a las demandas más perentorias. Por ello, y para garantizar un buen funcionamiento de la gestión de cualquier Plan durante su período de vigencia es por lo que se aconseja prever una cantidad de suelo claramente superior de la que se va a poder urbanizar y ejecutar en ese período.

Por otro lado es necesario evitar condicionar la oferta de suelos o de actividades disponibles a una determinada **coyuntura económica o social**, coincidente con el momento en el que se realiza la revisión, pues fácilmente estas situaciones, generalmente cíclicas, se invierten o modifican una vez aprobado el Plan. Cualquier opción muy condicionada a una situación concreta, tanto de freno del desarrollo, similar a la de la actual crisis financiera, como de un excesivo ritmo de ocupación

territorial como pudo ocurrir hace pocos años en otros municipios o en otros ámbitos territoriales, no daría lugar a un Plan sostenible y sería en cambio garantía de su rápida caducidad, bien por defecto o por exceso.

Es por todas estas razones, que parece aconsejable plantearse en el nuevo Plan General de Irun una situación de desarrollo que contemple y **garantice el medio plazo**. Y el medio plazo está ahora definido por el horizonte del Plan Estratégico Irun 2020, aproximadamente diez años a partir de este momento.

Ahora bien, si tenemos en cuenta que es necesario contemplar al menos un **plazo adicional** de aproximadamente 4 años para poder iniciar y llevar a cabo hasta su aprobación definitiva la futura revisión del Plan que ahora se propone, ya entrados en la década de los 2020, el plazo total para contemplar las previsiones deberá ser de 14 años, con el año horizonte del nuevo Plan General situado en 2024 como ya se había propuesto en el Avance de planeamiento.

### 1.3.6 Aspectos metodológicos del trabajo de la revisión

El trabajo de revisión del planeamiento urbanístico de Irun se ha basado, desde el punto de vista de la metodología que se ha pretendido aplicar, en una serie de **consideraciones concretas y específicas** vinculadas a las particularidades que presenta el territorio irunés, habiendo tratado de enfocar esa metodología a la preparación de un nuevo instrumento de Plan General que sea a la vez viable, entendible y manejable fácilmente.

Uno de los principales criterios básicos de carácter metodológico es que el modelo de ciudad que pretende consolidar el nuevo Plan General se inscribe en una **estrategia territorial** que partiendo del modelo resultante del planeamiento hoy vigente y sin alterar la estructura básica de los tejidos urbanos actualmente existentes, permita a Irun cumplir adecuadamente con el papel que le corresponde de segunda ciudad de Gipuzkoa.

Por ello, el nuevo documento del Plan General contempla a Irun en el **entorno de Donostialdea – Bajo Bidasoa** y como un elemento clave del espacio transfronterizo con Iparralde, en particular con los municipios colindantes de **Hendaya** y **Urrugne**, aprovechando al máximo el papel que podrá jugar una vez que se hayan realizado las nuevas transformaciones en materia de infraestructuras de redes de transporte.

En este sentido se ha intentado que los **planteamientos de estrategia territorial** sean coherentes con las previsiones en este ámbito de la zona de Donostialdea – Bajo

Bidasoa y coordinarse por lo tanto con los procesos que se van a derivar del desarrollo e implantación de las nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias, que además inciden muy particularmente en el propio territorio irunés.

En este sentido, en el capítulo 4, se hace puntual y detallada referencia al documento de **aprobación inicial del Plan Territorial Parcial de Donostialdea y Bajo Bidasoa**, expresando la **general coincidencia** con los Criterios y Objetivos del mismo aunque llamando la atención sobre la **disconformidad** con alguna de las propuestas contenidas en dicho documento, que no respetan algunos de los compromisos y actuaciones ya en marcha, ni tampoco los criterios de desarrollo del Plan General, aprobados con la unanimidad de la Corporación municipal.

En este sentido el Ayuntamiento ha presentado la correspondiente **Alegación** ante el Gobierno Vasco, por lo que para la aplicación de los **aspectos vinculantes del Plan Territorial Parcial**, habrá que esperar a la eventual consideración de los argumentos contenidos en la misma y en todo caso, a la aprobación definitiva de este instrumento de ordenación territorial.

-

El enfoque del nuevo Plan trata de no perder de vista los **criterios de carácter global**, estableciendo los condicionantes y determinaciones propios del rango general de este tipo de planes, dando énfasis a su función principal de establecer límites físicos en el territorio y acotar magnitudes para garantizar el **marco básico de funcionamiento** de la ciudad que regula y cuya futura estructura prevé.

En esta misma línea se ha tratado de que las determinaciones del Plan tengan la necesaria **flexibilidad** para adaptarse a la gestión de actuaciones e intervenciones cuya necesidad, oportunidad y concreto desarrollo, no es posible prefigurar completamente en el momento de la redacción de un Plan General.

Para ello se ha facilitado desde la propia concepción del Plan General, la tramitación del **planeamiento de desarrollo** como son los Planes Parciales, Planes Especiales, Estudios de Detalle y otros instrumentos de ejecución, dejando claro el campo de decisiones que ha de corresponder a cada uno de estos niveles de ordenación pormenorizada, y la vinculación de aquellas determinaciones que deban realmente fijarse desde el Plan General.

Además de los instrumentos de planeamiento de desarrollo que se puedan realizar directamente a partir del propio Plan General, hay que considerar también los **Planes de Sectorización**, que ampliarán y perfilarán las condiciones de algunos de los suelos urbanizables, y los **Planes de Compatibilización**, que completarán las ordenaciones de los suelos situados entre dos municipios limítrofes.

Finalmente se aboga por tratar de establecer, en paralelo a la formulación del Plan, un clima de confianza, seguridad y cooperación entre las distintas instituciones, que facilite e impulse la decidida **colaboración con la iniciativa privada** implicándola en proyectos de larga maduración, en consonancia con el más amplio **proyecto de ciudad y de territorio** que debe perseguir elevar la calidad de las propuestas y la fiabilidad de su posterior ejecución.

## **capítulo 2**

# **EL ÁMBITO SOCIOECONÓMICO**

## 2.- LA PROPUESTA EN EL AMBITO SOCIOECONÓMICO

### 2.1 SITUACIÓN SOCIOECONÓMICA DEL MARCO GENERAL DEL PAIS VASCO

#### 2.1.1 La situación socioeconómica general en el País Vasco como bases de partida

En cuanto a las bases de partida que es necesario considerar, es significativamente relevante que desde mediados de la década de los noventa el conjunto del País Vasco registró una importante **recuperación demográfica y económica** que condujo a una mejora de su situación en el ámbito europeo, alcanzando la economía vasca un índice de 125 en 2005 en relación al valor 100 para el índice medio de la U.E., con tasas de aumento superiores a los promedios de las economías española y europea.

Este desarrollo se ha apoyado básicamente en una estrategia basada en la modernización de su base **industrial**, que en 2005 representaba algo más de la cuarta parte del Producto Interior Bruto aunque esa proporción está reduciéndose lentamente. También se ha basado en el desarrollo **terciario** aunque en el País Vasco supone un 55% del PIB, frente al 67,2% en el conjunto de España.

En lo referente a las distintas **ramas de actividad** aquellas que han adquirido un mayor peso en la economía vasca corresponden a los servicios a las empresas con un 16% del PIB y el comercio con un 11% con una productividad superior a la del conjunto de España pero inferior a la media europea.

También hay que señalar que en los últimos años se ha avanzado de forma significativa en la promoción de la **investigación**, así como en **la innovación y desarrollo**, aspectos que en los últimos años han ido afianzándose claramente para compensar el relativo desfase en relación con la zona euro y el porcentaje aún lejano del 3% establecido como objetivo para el conjunto de la Unión Europea en el horizonte 2010.

El resultado patente de todo este panorama económico es que el mercado de trabajo ha ofrecido una evolución en el País Vasco en la que destaca el creciente **incremento** de la **población ocupada** y del empleo de **mujeres**, con una tasa de empleo global del 65,3% repartida en un 75,7% para los hombres y un 54,8% para las mujeres. El desempleo era hasta 2005 del 5,7%, notablemente inferior al promedio del 8,6% en la zona euro.

Por otro lado la **apertura** de la economía vasca hacia el exterior es considerable, con exportaciones que van incorporando mayores contenidos tecnológicos, en línea con el desarrollo de sectores como las telecomunicaciones, la aeronáutica y las innovaciones introducidas en sectores tradicionales como la automoción y la máquina herramienta.

Estos fenómenos resultan coherentes con el desarrollo e innovación que se han operado en sectores tradicionales. El **comercio exterior** tiene un saldo equilibrado, una tasa de cobertura cercana al 100% y una importante tasa de crecimiento. No obstante se siguen exportando mayoritariamente productos metálicos, material de transporte y maquinaria, e importándose productos minerales y energéticos, manufacturas metálicas y maquinaria.

Para concluir este breve repaso, hay que señalar que este **reforzamiento general de la economía vasca** modifica las condiciones de competitividad del sistema, que debido al progreso de la remuneración del trabajo no pueden ya basarse en menores costes sino en el desarrollo tecnológico y la innovación.

### 2.1.2 Proyectos y marcos socioeconómicos en el País Vasco

En relación a los planteamientos para el futuro es muy importante la consideración del **Programa Operativo FEDER del País Vasco 2007-2013** que establece una serie de prioridades estratégicas basadas en cuatro ejes. El primero de estos Ejes **Economía del conocimiento, innovación y desarrollo empresarial** establece el objetivo de aumentar el ratio de inversión en I+D+i.

El modelo territorial propuesto pretende que, junto a los tres grandes asentamientos, se consolide una **escala intermedia** para facilitar el acceso del conjunto de la población al conocimiento y la innovación y como modo de integración de las áreas rurales. Asimismo el primer eje plantea la **integración del territorio vasco** en el sistema europeo poniendo el acento en potenciar el sistema vasco de innovación, aumentar el porcentaje de la inversión empresarial en I+D+i sobre el PIB y extender las nuevas tecnologías de la información y la comunicación.

El segundo eje destaca el **medio ambiente y la prevención de riesgos**, donde se incluyen acciones para contribuir al desarrollo sostenible, mejorando la gestión de los recursos hídricos, aumentando la capacidad de gestión de residuos, potenciando la eficiencia energética, apostando por las energías renovables y fomentando la aplicación de la innovación al sector.

El tercer eje se centra en las **redes y servicios de transporte y telecomunicaciones**, con vistas a contribuir a modernizar el sistema de transporte para hacerlo más sostenible, potenciando el transporte por ferrocarril y reduciendo el impacto medioambiental del transporte.

Finalmente el cuarto eje se centra en el **desarrollo sostenible local y urbano**, con el objetivo de diversificar la actividad económica local mediante la promoción de actividades culturales, la promoción de actividades turísticas y la regeneración urbana y rural.

También hay que considerar la particular importancia que tienen en el caso del País Vasco la aplicación de los programas de **cooperación transfronteriza** de la Unión Europea. Para el período 2007-2013 se ha propuesto un nuevo objetivo de **cooperación territorial europea** de cara a intensificar la cooperación transnacional y transfronteriza, a lo que se asignan unos fondos que representan cerca del 4% del total correspondiente a la política de cohesión de la Unión Europea.

De hecho, la Comunidad Autónoma del País Vasco compone, junto con Aquitania, un **espacio económico** en el litoral del Golfo de Bizkaia en el centro geográfico del Arco Atlántico, lo que le confiere una situación estratégica a modo de **rótula** dentro del pasillo Madrid-París, el eje de la cornisa cantábrica y el corredor del Ebro.

Igualmente, el **Programa Operativo de Cooperación Territorial del Sudoeste** 2007-2013 establece como prioridades estratégicas la promoción de la innovación y la constitución de redes estables de cooperación en materia tecnológica, así como el fomento de los procesos de innovación y desarrollo tecnológico con vistas a la mejora del aprovechamiento de las nuevas tecnologías de la información, la competitividad del sistema productivo y la gestión de los recursos.

En el marco de este programa se plantea **mejorar la sostenibilidad** para la protección y conservación del medio ambiente y el entorno natural del sudoeste europeo y mejorar la gestión del patrimonio natural en aras de la conservación, valorización y fomento de la prevención de riesgos. Se propone **integrar** armoniosamente el **espacio del sudoeste** y mejorar la accesibilidad a las redes de información, mejorar el acceso a las infraestructuras de transporte y la comunicación, la generalización de la sociedad de la información y el conocimiento, valorizando su utilización a favor del desarrollo equilibrado del territorio.

El programa trata de impulsar el **desarrollo sostenible** aprovechando los efectos positivos de la cooperación transnacional como el desarrollo equilibrado de las ciudades y redes de ciudades, favoreciendo la creación de sinergias entre sí y con los

entornos rurales. Por otro lado pone el acento en el desarrollo de las investigaciones de tipo tecnológico, la generación de redes para el intercambio y transferencia de innovaciones y el refuerzo de la competitividad y la capacidad de innovación de la economía.

En cuanto a los **aspectos territoriales**, se recogen las recomendaciones de la Estrategia Territorial Europea en relación al reequilibrio del sistema de ciudades, la mejora de la accesibilidad a las infraestructuras y el conocimiento y la más eficaz gestión del patrimonio cultural y natural.

En el marco de este programa se pretenden potenciar en el País Vasco **nuevos sectores intensivos en tecnología** y de **mayor valor añadido**, que proporcionen salarios altos y oportunidades de empleo cualificado. Para ello, se apuesta por el conocimiento como instrumento de competitividad y bienestar, en la que la I+D+i (investigación, desarrollo e innovación), es la pieza clave del modelo de desarrollo, habiéndose fijado el objetivo general establecido por la Unión Europea de alcanzar en 2010 un gasto anual en I+D+i del 35% del PIB.

Más en concreto se estaría tratando de **configurar Euskadi** como polo científico y tecnológico europeo en el marco del Espacio Europeo de Investigación, desarrollar nodos científicos y tecnológicos competitivos en los ámbitos de las tecnologías del futuro, extender e incrementar la capacidad innovadora de los agentes económicos, sociales e institucionales, lograr la convergencia tecnológica con Europa y consolidar el País Vasco como centro de negocios basado en el conocimiento.

En conclusión y a modo de **síntesis**, todos estos programas orientan la política de desarrollo económico del País Vasco en la modernización del sistema productivo, la innovación y la incorporación de nuevas tecnologías, en el marco de una cada vez más estrecha cooperación transfronteriza, como herramientas para garantizar la competitividad del sistema económico.

## **2.2 LA SITUACIÓN SOCIOECONÓMICA DE LA POBLACION IRUNESA**

### **2.2.1 Rasgos socioeconómicos característicos de Irun**

La **economía irunesa**, plenamente integrada en el desarrollo general de la economía del País Vasco, ha vivido en los últimos tiempos un claro e intenso **proceso de terciarización**, con un sensible avance de las actividades comerciales, la logística y el transporte, absorbiendo actualmente los **servicios**, que es el sector más dinámico y sigue creciendo a fuerte ritmo, la mayor parte de la ocupación total.

Esta acusada especialización terciaria se ha combinado hasta ahora con un apreciable **desarrollo industrial**, que convierten a Irun en el principal centro de concentración de actividad económica del Txingudi. Sobre un empleo total estimado en torno a 23.000 trabajadores, la estructura del empleo en Irun revela que el terciario y los servicios absorben actualmente los **dos tercios** de la ocupación, en tanto que la industria genera el 22%, la construcción el 11% y el sector primario apenas supera el 1%.

Por lo que se refiere al **sector terciario**, mayoritario en Irun, tiene un papel importante el desarrollo de la logística y el transporte ya que actualmente acoge en torno a 400 empresas de este sector. A ello se une la actividad ferial y la importante dotación comercial y de servicios con que cuenta la ciudad, pudiendo afirmarse que la actividad de este sector del transporte acabó compensando el descenso de la actividad aduanera en la década de los años 90.

En todo caso, el elemento central de la economía irunesa es el **Centro de Transportes de Irun (ZAISA)**, promovido por la Sociedad Promotora de la Zona Aduanera de Irun con objeto de desarrollar suelo industrial para asentar actividades logísticas y de transporte. ZAISA cuenta con tres fases que están concluidas en su totalidad con una superficie total ocupada de casi 50 hectáreas de superficie bruta que ha venido dando empleo a más de 1.800 personas. La importancia de la actividad logística y de transporte se refleja en el incremento del censo de vehículos de transporte de mercancías.

En cuanto a la actividad ferial, ésta gira en torno al **Recinto Ferial de Gipuzkoa (FICOBA)**, que entró en servicio en 2003 con el propósito de constituirse en la primera feria transfronteriza de la Unión Europea. Las instalaciones de FICOBA ocupan una superficie de 70.000 m<sup>2</sup>, que incluyen un complejo integrado por un área de servicios generales, tres pabellones y un espacio interior de exposición. La experiencia adquirida hasta el momento confirma la importancia de estas instalaciones de cara a la promoción del comercio transfronterizo, como revela la elevada presencia de empresas francesas en general y de Aquitania en particular, en las exposiciones celebradas hasta ahora, así como el hecho de que el número de visitantes viene incrementándose de forma continuada.

Pero es muy importante destacar que sobre todo Irun da asiento a una importante **actividad comercial** mayorista y minorista, con una dotación, medida en número de establecimientos, superior a la de los municipios del entorno y del conjunto de Gipuzkoa. Tanto el comercio mayorista como la dotación del comercio minorista son comparativamente más altas a la media de Gipuzkoa con un volumen de empleo que casi llega al 20% del empleo total en el sector de los servicios.

Los **equipamientos comerciales** con mayor importancia en la actualidad son por un lado el Parque Comercial Txingudi, inaugurado en 1997, con 40.400 m<sup>2</sup> ocupados, que alberga espacios propiamente comerciales junto con equipamientos de restauración, ocio y deportes. Por otro lado está el Parque Comercial Mendibil, situado en pleno centro de la ciudad y abierto en 2003, dedicado a actividades comerciales de restauración y de ocio. Entre ambas dotaciones se ha venido ofreciendo empleo directo a aproximadamente 1.200 personas y ambos equipamientos comerciales tienen una influencia que rebasa los límites comarcales.

El potencial de **desarrollo turístico** de Irun, apoyado desde 2003 en el turismo de ferias y congresos, ha dado lugar a un espectacular incremento de visitantes en los últimos años, al que han contribuido el atractivo de espacios naturales como el Parque Ecológico de Plaiaundi, que recibe unas 50.000 visitas anuales, el Parque Natural de Aiako Harria, así como el atractivo de carácter cultural del Museo de la Romanización de Oiasso.

Por su parte en lo que se refiere al **sector industrial**, Irun concentra la inmensa mayoría de la actividad manufacturera de la comarca Bidasoa-Txingudi, con una población ocupada que se ha venido situando en el estrato de las 5.000 personas y con un marcado predominio de los sectores de la metalurgia y productos metálicos y en un segundo escalón del material y equipo eléctrico, maquinaria, alimentación y material de transporte. El empleo industrial presenta una significativa dinámica, habiendo aumentado en la última década si bien tiene la particularidad de un tamaño de establecimientos reducido, con un 70% de las empresas con menos de 6 trabajadores y solo quince empresas con más de 50 empleados.

En cuanto al **sector agrario** está claro que sigue reduciendo su importancia en términos absolutos y relativos, reflejándose en el conjunto de la comarca de Bidasoa-Txingudi por un descenso de la superficie útil agraria así como por una reducción del tamaño medio de las explotaciones, aunque haya aumentado su número.

En su conjunto, la **población ocupada** ha experimentado en los últimos diez años un crecimiento notablemente superior al registrado en el conjunto de Gipuzkoa, con una **tasa de actividad** del orden del 56%, no obstante lo cual el desempleo seguía siendo algo mayor a la media del País Vasco y de Gipuzkoa.

La **proporción de la población empleada** según los sectores de actividad muestra una acusada tendencia a la **terciarización**, siendo el sector servicios muy dinámico y absorbiendo los dos tercios del empleo total. La mayor concentración de empleo se da

en el transporte, almacenamiento y comunicaciones, pero también en el comercio, la metalurgia, las manufacturas metálicas y la construcción.

Destaca el porcentaje de la **población ocupada** de Irun que trabajaba en el municipio, superior al 70% según datos de Eustat y siempre creciendo en relación a períodos anteriores, quedando muy lejos el siguiente destino que es el municipio donostiarra, que absorbe un 11% de puestos de empleo de residentes en Irun. Por otra parte algo más de la cuarta parte de los puestos de trabajo existentes en Irun, un 26%, eran cubiertos por residentes en otros municipios, lo que le caracteriza con rotundidad como un lugar que está ofreciendo empleo en la comarca.

Según datos del Servicio Público de Empleo Estatal, la **población desempleada** en Irun empezó a registrar aumentos a partir de 2006, habiéndose interrumpido así la tendencia a la disminución del paro que venía registrándose desde 1995, cuando la población desempleada se acercaba a las 4.000 personas. En los momentos en los que se redacta este documento el paro registrado se acerca de nuevo a aquella cifra, siendo la tasa de paro de Irun superior a las resultantes en el conjunto de la comarca de Bidasoa-Txingudi, en Gipuzkoa y en todo el País Vasco.

Por ello, frente a la cuestión del empleo ofrecido en Irun y de las siempre preocupantes cifras de desempleo, es muy importante el papel del nuevo Plan en el sentido de **garantizar** por un lado el mantenimiento de las distintas actividades económicas y productivas actuales y realizar a su vez las **previsiones adecuadas** para asignar suelo a las nuevas actividades que puedan instalarse en el municipio. De esta forma se pretende contribuir al posible incremento del porcentaje de población ocupada en el propio Irun, y cubrir además a la oferta de empleo que será necesaria para los futuros incrementos de población.

En lo que se refiere a la **movilidad** de viajes de la población, la relación de **movimientos domicilio-trabajo** es muy importante al interior de la ciudad, tanto por los desplazamientos de iruneses como de los no censados en Irun que vienen a trabajar desde otros municipios. A ello hay que añadir que la mayoría de aquellos que se desplazan fuera por motivos de trabajo, lo hacen a la comarca de Donostialdea, y que la mayor parte de desplazamientos a Irun por este motivo provienen de vecinos de Hondarribia. Este funcionamiento provoca una gran **movilidad** que se traduce en incremento de tráfico.

Para **hacer frente a esta movilidad** es para lo que la Revisión del Plan General ha propuesto **soluciones de movilidad** utilizando todos los recursos disponibles y ofreciendo alternativas según los **diversos modos de transporte**. En este sentido hay que señalar el importante papel que puedan tener los transportes en común por un

lado y por otro la previsión de las herramientas necesarias para que se facilite el desplazamiento mediante otros medios distintos al vehículo privado.

Todo Plan General debe de poder instrumentarse económicamente para asegurar la **viabilidad de sus propuestas** y para ello se ha analizado la evolución de la hacienda municipal, destacando una evolución de los ingresos relativamente favorable, con una trayectoria más bien moderada del capítulo de gastos, que hasta hace poco había permitido disponer incluso de un crecimiento del margen de ahorro por cuenta corriente.

En lo que respecta a la **inversión municipal** se produjo una cierta recuperación respecto al descenso de los últimos años, si bien en el actual contexto de crisis económica generalizada, el Ayuntamiento deberá ajustar sus presupuestos para contemplar las previsiones del nuevo Plan General y abordar con garantías la nueva etapa en la que sería necesario destinar importantes partidas para la adquisición de algunos suelos, la realización de las obras previstas y la puesta en marcha de los equipamientos que son competencia municipal.

Además hay que tener en cuenta lo previsto en el **Plan Estratégico IRUN 2020**, que establece una serie de objetivos de planificación estratégica, para consolidar las diversas actividades en las que Irun deberá basar su apoyatura económica.

## 2.2.2 La evolución de la población en Irun

Hay que destacar como hecho significativo que en un contexto económicamente dinámico, el término municipal de Irun ha experimentado en los últimos tiempos un **incremento de población** muy acusado, con aumentos superiores a la media registrada en la Comunidad Autónoma Vasca y en el territorio histórico de Gipuzkoa, y sólo similar al de Hondarribia, que también ha crecido de forma significativa.

Históricamente, la población de Irun experimentó un **crecimiento demográfico** excepcional en el período que discurre entre los años **1940 y 1980**, cuando pasó de 14.000 a 53.000 habitantes, con un incremento medio de casi 1.000 nuevos habitantes anuales y una tasa cercana al **3% anual** bastante difícil de gestionar, si bien en el período **1986-1996** el crecimiento poblacional se frenó bruscamente y apenas supuso una media de 150/200 nuevos habitantes anuales o el equivalente de una tasa del **0,3% anual**, diez veces inferior a la de los cuarenta años de la posguerra.

Sin embargo la situación cambió claramente **a partir de 1996** y se impuso un nuevo **ritmo activo** de crecimiento poblacional pero en proporciones moderadas, que se ha

venido manteniendo hasta el momento actual en torno a valores tres a cuatro veces superiores a los de la difícil década de 1986-96, siendo estos valores superiores a los de Gipuzkoa y el conjunto del País Vasco.

De este reciente incremento de población, **una tercera parte** del mismo se debe a un sensible aumento de la natalidad, lo que se suele conocer como la componente de crecimiento vegetativo, y las **dos terceras partes** restantes a la importante aportación de los movimientos migratorios hacia el municipio. Dentro del municipio, un tercio del conjunto de toda la población se concentra en los barrios de Anaka, Artia, Elizatxo - Lapitze y Larreaundi – Olaberria, con algo más del 10% de la población irunesa cada uno, y también tienen un peso poblacional importante los barrios del Centro, Arbes, San Miguel y Ventas, cada uno acogiendo a más de un 5% de la población.

Es necesario señalar a este respecto que la **inmigración** representa actualmente más del 5 % de la población municipal, proviniendo un 30% de la Unión Europea y siendo un 70% es de origen extracomunitario, fundamentalmente de Ecuador, Colombia y Marruecos, siendo los barrios de Behobia, Elizatxo – Lapitze, Artia, Pinar y San Miguel los que proporcionalmente acogen mayor cantidad de población inmigrante. En términos absolutos los barrios de Elizatxo – Lapitze, Artia, Centro y Anaka son los que acogen mayor cantidad de **población inmigrante**. Dentro del término municipal, los barrios que más han aumentado de población en los últimos años son los de Behobia, Meaka-Ibarla y Artia, mientras han disminuido los de Belaskoenea y El Pinar.

Con los **datos disponibles** a mediados de 2009 no sólo se confirman plenamente estas previsiones en cuanto a su cuantía sino que incluso podrían resultar ligeramente inferiores a lo que podría sugerir la evolución de los últimos movimientos de población en Irun. Así, analizados los **últimos 5 años**, partiendo del **último quinquenio** 2003 a 2008 del que en este momento se disponen datos completos, la componente vegetativa se ha elevado y mantenido en el entorno de los **200 nuevos habitantes anuales** en términos absolutos, con una tasa del **0,30 % anual**, reforzando así una tendencia que se inicia precisamente en 2003 y que debe probablemente su origen a un cierto cambio en las pautas de formación de hogares de las parejas jóvenes por un lado, y por otro, al aporte de mayor natalidad de la población emigrante en la parte porcentual que le corresponde.

Baste como comparación, señalar que en la **década 1996-2006**, el saldo vegetativo medio estuvo más bien en torno a los 130 habitantes anuales, lo que sólo representaba un 0,24 % anual. Es decir, que el crecimiento vegetativo estaría experimentando un **incremento** de una **cuarta parte** en relación con el anterior período analizado.

Pero es significativo tener en cuenta que el saldo migratorio también se ha reforzado en el último quinquenio, con medias superiores a los **500 habitantes anuales**, saldo positivo que ha llegado incluso en algún año a superar la cifra de 600 nuevos habitantes, con una **tasa media del 0,90 % anual**. En estas circunstancias la componente migratoria ya representaba en 2009 el **8%** del total de la población.

Es interesante comparar esta situación con la que ocurría en la **década 1996-2006** en la que el saldo migratorio medio estuvo en cifras del orden de los 300 habitantes. La conclusión es que la componente migratoria estaría experimentando en este momento un notable **incremento de dos tercios** con respecto al anterior período analizado.

Como resultado de todo ello, el equilibrio entre la componente vegetativa y la componente migratoria se está inclinando ahora ligeramente hacia esta última, representando la **vegetativa las tres cuartas partes** del incremento poblacional total, pero teniendo en cuenta que ambas componentes aumentan, tanto en números absolutos como en porcentaje. Así, y como se puede apreciar en el siguiente cuadro, en los **últimos 5 años** el crecimiento medio interanual experimentado en Irun ha sido del **1,2 %**, algo superior por tanto al que sirvió inicialmente para los cálculos proyectivos del Avance, que se habían limitado al 1% solamente.

#### EVOLUCION DE LA POBLACIÓN EN 2003-2008 (nº de habitantes)

PERIODO	CRECIMIENTO VEGETATIVO	%	CRECIMIENTO MIGRATORIO	%	INCREMENTO TOTAL	%
<b>2003</b>	224	<b>0,40%</b>	301	<b>0,53%</b>	525	<b>0,93%</b>
<b>2004</b>	124	<b>0,22%</b>	382	<b>0,66%</b>	506	<b>0,88%</b>
<b>2005</b>	202	<b>0,35%</b>	683	<b>1,18%</b>	885	<b>1,52%</b>
<b>2006</b>	188	<b>0,32%</b>	559	<b>0,95%</b>	747	<b>1,27%</b>
<b>2007</b>	180	<b>0,31%</b>	797	<b>1,35%</b>	977	<b>1,66%</b>
<b>2008</b>	198	<b>0,33%</b>	398	<b>0,67%</b>	596	<b>1,00%</b>
<b>MEDIA</b>	186	<b>0,32%</b>	520	<b>0,89%</b>	706	<b>1,21%</b>

Fuente: Elaboración propia a partir datos aportados por Bidasoa Activa

El incremento medio total por año se sitúa por tanto al final de la década 2000-2009 en los **700 hab anuales** y este incremento se debe a una **doble razón**: al mayor crecimiento vegetativo y al mayor aporte del saldo migratorio. Parece claro que ambos fenómenos son tendencias que se han venido implantando y que se basan en la progresiva consolidación de un comportamiento distinto de la población.

Hay por tanto que tener en cuenta el importante **cambio de situación** que se ha venido produciendo respecto al que sirvió de base a los análisis iniciales de la revisión, pues la consideración de la evolución de los **últimos cinco años** con la perspectiva que ya se puede manejar desde 2009, obligan a revisar ligeramente al alza los planteamientos iniciales de proyección de población.

Un aspecto que es necesario señalar por su importancia para el futuro es que analizada la población irunesa en cuanto a los tramos de edad, en los últimos 25 años se ha producido un importante **grado de envejecimiento** que se manifiesta en la existencia de un 22% de la población con edad por encima de 60 años, cifra que resulta muy superior a la de la franja de los menores de 20 años.

Sin embargo, gracias al **aumento de la** natalidad que se empezó a apreciar en la década 2000-2009 se están corrigiendo las tendencias con un **crecimiento de la población infantil** que empieza a repercutir en un rejuvenecimiento de la pirámide poblacional, de los 5 a los 10 años y sobre todo de los más jóvenes de 0 a 5 años.

Analizada la distribución por **barrios**, se aprecia un acusado **envejecimiento** de la zona Centro, una cierta revitalización de las zonas periféricas y un debilitamiento de las áreas rurales. Los barrios con una proporción más importante de **población mayor** de 65 años son los de Pinar, Parte Vieja, Meaka - Ibarla y Elizatxo - Lapitze.

El término municipal tiene una **densidad demográfica** bastante alta, del orden de 1.400 habitantes por km<sup>2</sup>, claramente superior a la media de 350 habitantes por km<sup>2</sup> en Gipuzkoa. Ahora bien, si tenemos en cuenta sólo la superficie clasificada como suelo urbano / urbanizable, la **densidad urbana** de Irún rebasa los 11.000 habitantes por km<sup>2</sup>. En este último concepto se puede afirmar que municipios próximos como Pasaia o el mismo Donostia alcanzan densidades urbanas muy similares.

### 2.2.3 Proyecciones de población para Irun

Desde el Plan General es necesario hacer una **hipótesis** de la **evolución de la población** para poder referir a ésta los nuevos suelos a disponer para las distintas actividades y evaluar la cuantía de los equipamientos y espacios libres necesarios.

Analizando la **dinámica de crecimiento** que se ha experimentado en el municipio en los últimos años a partir de 1996 y contando con los últimos datos disponibles en 2009, la evolución positiva que se ha venido manifestando hasta la fecha, vemos que la tendencia de los **últimos 5 años** con unos incrementos anuales medios del 12 por mil ha sido hacia un crecimiento medio interanual equivalente a una **tasa anual del 1,2 %**.

En esta circunstancia y dada la atractividad de Irun en relación a puestos de trabajo, su situación central en la comarca de Bidasoaldea y las excelentes perspectivas de desarrollo de los futuros planeamientos propuestos, parece **razonable** hacer una previsión que contemple como hipótesis máxima el **mantenimiento de este ritmo** anual, similar al del último quinquenio y como **hipótesis mínima** la que considerase que el ritmo podría descender hasta el 1% anual.

Ante este abanico de alternativas relativamente ajustado, se entiende que ni sería lógico pretender el mantenimiento invariable de la hipótesis máxima durante todo el período de las proyecciones, ni tampoco sería lógico reducir al mínimo esas expectativas, por lo que se propone manejar desde el Plan General una **hipótesis intermedia**, que supone un incremento anual aproximado del 11 por mil, o sea, una **tasa anual del 1,1%**.

Por otra parte se tiene en cuenta que una parte significativa del incremento será debida al crecimiento puramente **vegetativo** en proporción de aproximadamente un 30% del total del incremento poblacional, siendo probable que esta componente sea mayor que en el período anterior. Y sobre todo habrá que tener en cuenta el importante porcentaje del **aporte migratorio**, que representa el 70% del incremento, y que se sigue produciendo en la actualidad, habiendo sido ésta una componente básica y característica del crecimiento de la población y de la riqueza del municipio irunés.

Con estos criterios se han realizado, tomando como partida el final del año 2008, año en que se presentó el Avance, **proyecciones a 8 y 16 años**, períodos que coinciden con las clásicas etapas de programación cuatrienal y que llevarían a 2016 y 2024, así como un período intermedio, coincidente con el año horizonte del **Plan Estratégico IRUN 2020**.

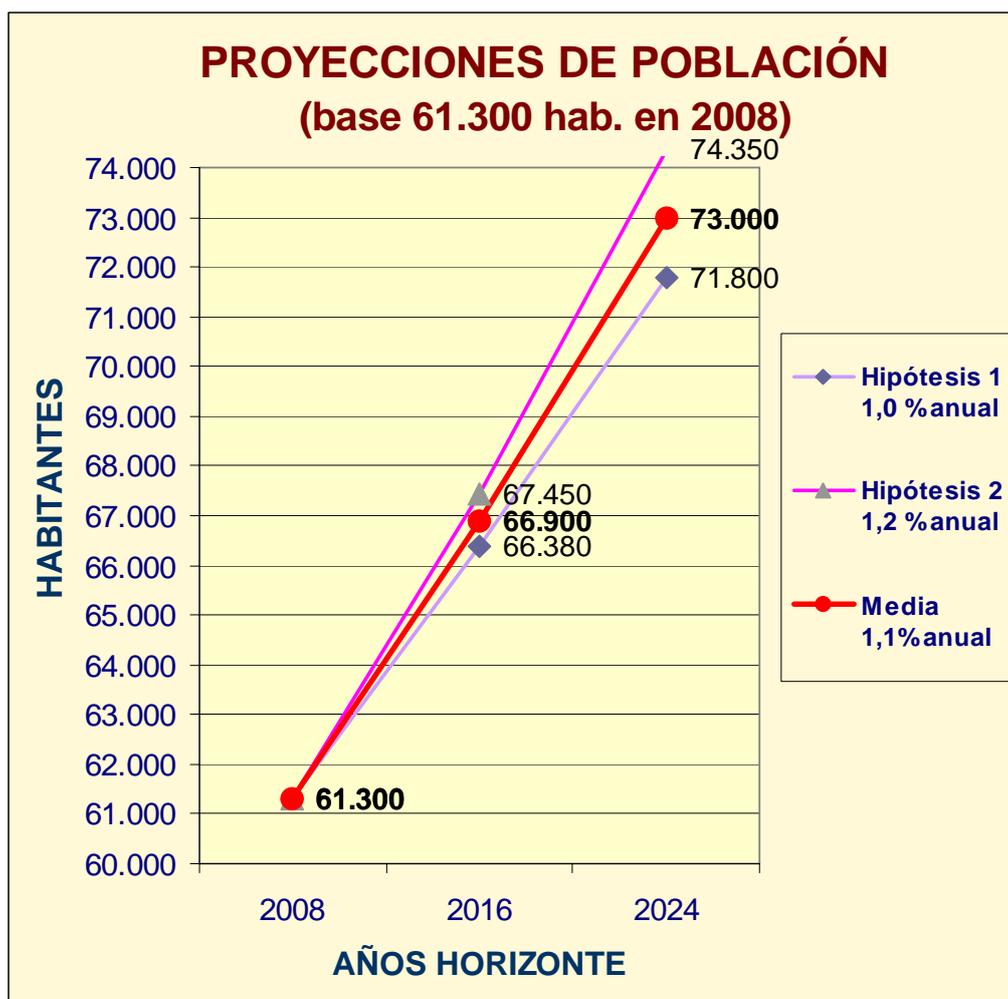
La aplicación de la tasa anual de proyección significa contemplar una **población para el año 2016 de 66.900 habitantes**, y para el **año horizonte de 2024, de 73.000 habitantes**. La aplicación de este supuesto eleva la población prevista para el año 2020, año objetivo del nuevo **Plan Estratégico Irun 2020**, a prácticamente la cifra de **70.000 habitantes**.

La adopción de este criterio de Plan ha debido reflejarse por tanto en el correspondiente **incremento** de los suelos previstos para usos residenciales y dotacionales, de forma que pudieran adecuarse correctamente a la demanda esperable.

Es significativo que si se realiza un cálculo de la población futura a partir de la evolución creciente **del peso de la población** de Irun dentro del territorio histórico de Gipuzkoa, las cifras podrían llegar a ser muy similares, estando en ambos casos manejando **hipótesis medias** que serían altamente probables en un escenario de normalidad.

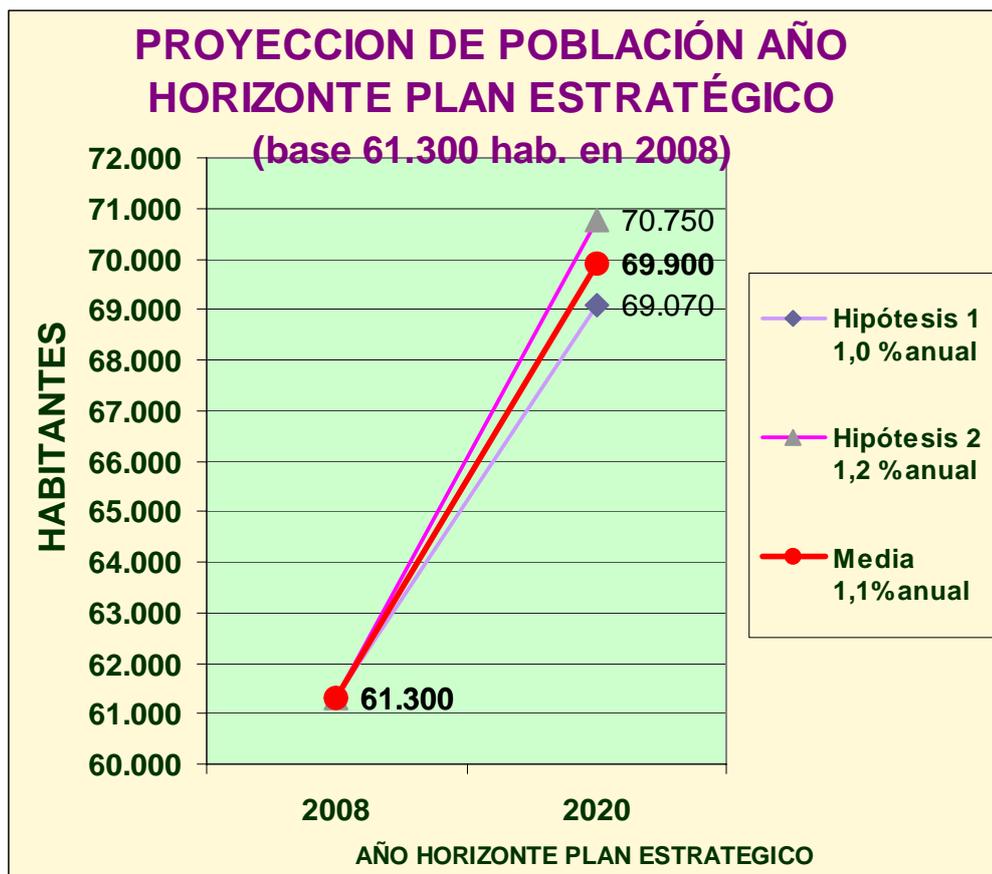
## 2.2.4 Gráfico de proyección de la población para Irun hasta 2024

Se incluye a continuación el cuadro de proyección de la población hasta el año horizonte 2024 en base a las **tres hipótesis** planteadas.



## 2.2.5 Gráfico de proyección de la población para Irun hasta 2020

Para poder comparar la proyección del Plan General con el año horizonte establecido para el **Plan Estratégico IRUN 2020**, se ofrece a continuación el cuadro correspondiente, utilizando las mismas hipótesis que en el anterior .



## **capítulo 3**

# **MEDIO FÍSICO Y MEDIOAMBIENTAL**

### 3.- MEDIO FÍSICO Y MEDIOAMBIENTAL

#### 3.1 PANORAMA GENERAL DEL MEDIO FÍSICO DE IRUN

##### 3.1.1 Medio físico del municipio de Irun: descripción, planes y objetivos

El municipio de Irun tiene un medio físico de gran valor e interés, lo que se reconoce en la existencia de diversas **figuras legales de protección** de los espacios naturales más significativos, cuyas normativas vinculantes son de aplicación de forma independiente a lo que establezca el Plan General, teniendo cada una su propia delimitación e identificación.

El **valor del territorio** lo forman la combinación de una serie de elementos materiales vinculados al sustrato físico, a la morfología del terreno, a los cursos de agua, a la presencia de determinados usos del suelo o incluso de los usos que podrían considerarse como potenciales, y a la vez a la existencia de una fauna abundante y variada. Todos estos factores se combinan para ofrecer un **medio físico** que el Plan General debe, en la medida de sus competencias, contribuir a **mantener y proteger** activamente.

Desde el punto de vista del **sustrato** y composición de los terrenos, destaca por la variada composición de rocas, que van desde el macizo granítico de Aiako Harria, emergente entre laderas de pizarras, areniscas y flysch calcáreo, hasta la zona baja de la desembocadura y de las marismas del Bidasoa, que está compuesta por el terreno cuaternario de los depósitos aluviales.

Desde el punto de vista de la **forma del territorio físico**, es característico el relieve creciente en sentido Norte a Sur, que se inicia en la marisma al nivel del mar, formado por suaves lomas de campiña en la zona urbana, con pendientes que no sobrepasan el 20%, pero que se van incrementando en la zona rural hasta incluso el 50% en la montaña de Aiako Harria, siendo 811 m la altura de la cota máxima.

El destino y **aprovechamiento de los suelos** se reparten entre el agroforestal, que es el más importante en el suelo rústico al Sur de la autopista, y el uso urbano y de infraestructuras, que ocupa mayoritariamente los terrenos al Norte de este viario. Los usos del suelo más extendidos son el de **forestal arbolado denso** que ocupa un cuarenta por ciento y se reparte por igual entre coníferas y frondosas, y los **prados**,

que ocupan un veinticinco por ciento, con un total aproximado de 300 explotaciones de las que al menos la mitad incluyen ganadería.

El **mayor potencial agrológico** lo tienen los suelos aluviales de zonas bajas, incluyendo **marismas desecadas**, mientras que el resto de los terrenos rurales tienen mayores restricciones que en muchos casos limitan su aprovechamiento al forestal.

En cuanto a la **red hidrográfica** toda ella vierte a la cuenca principal del Bidasoa como eje que recoge las aguas al Norte y Este del término, siendo su principal afluente la cuenca del Endara en el borde Sur, teniendo otras pequeñas cuencas costeras independientes entre sí que acaban atravesando la zona urbana: Ibarla-Artia, Olaberria-Dunboa, Ugalde, Urdanibia-Jaizubia. Sólo existe un pequeño acuífero subterráneo en Lastaola.

En cuanto al **estado ecológico de la red fluvial**, el río Bidasoa cumplía hasta Endarlaza con los objetivos medioambientales de la DMA, Demarcación de las Cuencas Internas del País Vasco, Gobierno Vasco 2004. En la zona del estuario frente a Irun y en la zona baja de la regata Urdanibia-Jaizubia, el estado de las aguas ha ido mejorando progresivamente gracias al esfuerzo continuado de la Mancomunidad de Aguas del Txingudi en obras de saneamiento y canalizaciones si bien se siguen resintiendo aún de la colindancia con las zonas urbanas.

El **abastecimiento** de agua de la comarca del Bajo Bidasoa en la que se encuentra Irun, proviene principalmente del embalse de San Anton, situado en la cabecera del Endara en la Comunidad Foral de Navarra mientras que en los manantiales de Jaizkibel se procede a un abastecimiento secundario.

La **vegetación actual** del territorio es muy diferente a la que existiría sin la intervención humana y se compone de una parte importante de robledales alternados con prados, pastos y diversas plantaciones de pino radiata, mientras en las zonas de marisma abundan los cultivos de huerto en lugar de la vegetación original de carrizales ligados al medio acuático.

En la zona interior, la **vegetación potencial** estaría compuesta sobre todo por bosques de frondosas, con alisedas cantábricas a lo largo de los márgenes fluviales, robledales atlánticos y bosque mixto de caducifolios en las zonas bajas, y en las altas y más rocosas, una vegetación potencial de marojal de roble pirenaico y hayedos.

En lo que respecta a la **fauna**, Irun es uno de los municipios de Gipuzkoa y del País Vasco que dispone de mayor diversidad de fauna superior, incluyendo desde especies

de marisma a especies de montaña o forestales, e incluso una buena representación de la fauna ligada a cursos fluviales.

Es por esta razón que destacan por su interés los lugares de importancia comunitaria o **LIC** y la zona de especial protección para las aves o **ZEPA** de **Txingudi-Bidasoa**, espacios de interés que ya fueron propuestos en la Directiva 43/92, conocida como “Directiva Hábitats” de la Red Natura 2000.

En el entorno de Plaiaundi, por ser ésta una de las principales áreas de nidificación de aves de marisma de Gipuzkoa, se aprobó en 2004 el **LIC de Txingudi – Bidasoa**, con diversas especies de hábitats acuáticos y palustres como objetivos de conservación y se declaró en 2000 la **ZEPA de Txingudi** que incluye por su parte 31 especies de aves a conservar.

Como integrante del Convenio intergubernamental RAMSAR firmado en 1971 cuyo objetivo es la conservación y el uso racional de los humedales, surgió la identificación de aquellos que son merecedores de esta denominación, estando incluido el **Humedal de Txingudi** desde 2002 en la lista de Humedales de Importancia Internacional.

Ahora bien, en 1994 y previamente a la declaración de LIC y ZEPA, ya se había aprobado el **Plan Especial** de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales del **ámbito Txingudi Bidasoa**, cuya extensión es mayor que la del LIC-ZEPA y que es un instrumento derivado de la aplicación de legislación urbanística.

También en la zona alta del municipio se aprobó en 2004 el **LIC-ZEPA de Aiako Harria**, con Plan de Gestión pendiente de aprobación y entre cuyos objetivos de conservación se incluyen diversas especies de hábitats de carácter montano.

Se entiende que estos hechos justificaron la propuesta en Irun del **corredor ecológico** desde el LIC Aiako Harria – hasta el LIC del Jaizkibel, realizada desde el estudio de la Red de Corredores Ecológicos del Gobierno Vasco dentro del establecimiento de una Red de Corredores destinada a permitir la movilidad de la fauna entre distintos espacios Natura 2000 que sufren una fragmentación a escala regional.

Hay que señalar que las posibilidades de habilitar este corredor están **condicionadas** sobre todo en la zona en que la traza inicial barajada atraviesa un conjunto de redes de infraestructura que discurren prácticamente en paralelo: carretera N-1, Autopista A-8, redes de ferrocarril de Renfe, Euskotren, y la reserva para el trazado proyectado para el tren de alta velocidad. En cualquier caso no está vigente un trazado definitivo.

A nivel jurídico hay que considerar también la Red de Espacios Naturales Protegidos que agrupa espacios que cuentan con una protección legal basada en la Ley Estatal 4/1989, posteriormente modificada y en la Ley Autonómica 16/1994 del País Vasco.

En este sentido y entre los Parques Naturales de la Comunidad Autónoma del País Vasco está el **Parque Natural de Aiako Harria**, aprobado en 1995 y ordenado con Plan de Ordenación de Recursos Naturales (PORN) y un Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG), con directrices y criterios de gestión. Una parte significativa de este Parque está incluida en la zona Sureste del término municipal.

También se desarrolló a iniciativa municipal un **Plan Especial** para el entorno de **Ibarla**, que sólo llegó al estado de Avance y que regula los usos de ocio admisibles, los posibles recorridos y otras precisiones sobre las actividades. La realización de este Plan Especial ha sido incluida en el presente Plan General, de manera que su posterior formulación y desarrollo puedan hacerse basados en las condiciones previstas.

Por su parte, la **Agenda Local 21**, que tiene una proyección especial en los aspectos medioambientales, plantea tener en cuenta en la redacción del PGOU y en la medida que sea posible, algunos **criterios de sostenibilidad** referidos al equilibrio territorial y movilidad, que a su vez están recogidos en el Programa Marco Ambiental de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

El primer objetivo se centra en lograr un **uso sostenible del territorio**, promover la renovación y la rehabilitación de la ciudad consolidada, un diseño más atractivo y de calidad de vida en áreas urbanas, e integrar el planeamiento urbanístico a los objetivos de los instrumentos de ordenación territorial y criterios de sostenibilidad.

El segundo objetivo se dirige a lograr una **accesibilidad** que permita un **desarrollo sostenible** para los diferentes usos y actividades aplicándolo a usos residenciales, actividades económicas y de ocio, concretado entre otras cosas, en reducir las necesidades de movilidad, mediante el no favorecimiento de las actividades y usos urbanísticos que supongan un incremento de la demanda de modos motorizados.

El tercer objetivo trata de **desvincular el desarrollo económico** del incremento generalizado de la demanda de transporte por medios motorizados, concretándose en fomentar los modos con menor impacto ambiental y en equiparar los modos de transporte no motorizados con los motorizados.

La estrategia de desarrollo global de la Revisión del Plan General trata en la medida de lo posible de **articular estos tres objetivos**, combinándolos con el necesario

planteamiento de renovación urbana y de disponer de nuevos suelos al servicio de las demandas socioeconómicas que deben ser también objetivo prioritario del nuevo Plan.

### 3.1.2 Los principales condicionantes medioambientales

Los **condicionantes medioambientales** son una serie de factores que es necesario tener en cuenta desde el Plan General en el sentido de **limitar** las posibilidades de las opciones de desarrollo, usos y actividades y que figuran en estudios sectoriales o están regulados en distintos instrumentos de ordenación del territorio de carácter sectorial.

Las **cuencas visuales del territorio** desde un punto de vista morfológico están constituidas por la más extensa localizada en la mitad norte municipal, que contiene a la ciudad de Irun, y las de Pagogaina y Endara, más reducidas en superficie pero de valores Alto y Muy Alto respectivamente, según en el anteproyecto del Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de 2005.

En cuanto a la delimitación de **zonas inundables** por el Gobierno Vasco, se incluyen como áreas inundables en la zona del núcleo urbano de Irun, los bordes del río Bidasoa y la regata Jaizubia así como las respectivas regatas afluentes.

En relación a las zonas con **procesos erosivos** hay que considerar los provocados por la construcción de infraestructuras en los taludes de la autopista A-8 en Irun, al sur del núcleo urbano, y ya al sur del término municipal y de carácter natural, los procesos erosivos muy importantes asociados a las zonas de alta pendiente, en las cercanías de Aiako Harria.

En el Inventario de emplazamientos con **actividades potencialmente contaminantes** del suelo del País Vasco, en el municipio de Irun figuraban 144 emplazamientos agrupados en su mayor parte en 4 zonas industriales y otras en áreas junto a las carreteras o en localizaciones muy concretas. En el inventario del análisis de **riesgos de las estructuras mineras abandonadas** del Departamento de Industria, Comercio y Turismo del Gobierno Vasco, en el término municipal de Irun se ha recogido la existencia de 23 estructuras mineras de diversos tipos, que se consideran abandonadas.

Desde el punto de vista del **ruido ambiental**, destaca en Irun el producido por el tráfico de las vías interurbanas: autopista A-8, variante Norte, alguna calle principal; y el producido por el ferrocarril, que afecta principalmente a las áreas próximas a su trazado: Belaskoenea, Ventas, Anaka, S. Miguel, Antzaran. El **impacto de ruido** del Aeropuerto de Hondarribia afecta sobre todo a las zonas urbanas situadas en el cono

de aproximación a la cabecera de pista: Anaka, Gibeleta y Pinar. Se han detectado algunos problemas de ruidos en las zonas residenciales adosadas a polígonos industriales: Belaskoenea, Errotazar y Soroxarreta.

Los planes jerárquicamente superiores al Plan General que contiene determinaciones de carácter ambiental y están vigentes son las **Directrices** de Ordenación Territorial del País Vasco, mientras que el más específico Plan Territorial Parcial de Donostialdea está aún en tramitación y el Plan Territorial Sectorial ferroviario sólo establece afecciones.

Según el Plan Territorial Sectorial de Ordenación de **márgenes de ríos y arroyos** las normas generales de protección son aplicables al río Bidasoa y afluentes en la franja de suelo de 100 metros de anchura situadas a ambos lados de los cursos de agua. Este Plan establece restricciones medioambientales en Zonas de Interés Naturalístico Preferente del borde del Parque Natural de Aiako Harria y del Plan Especial de Txingudi, así como en varios tramos de márgenes con Vegetación bien Conservada.

Además, la reciente **modificación** de este Plan Territorial Sectorial de Ordenación de márgenes de ríos y arroyos ha incluido en su primer documento muchas **zonas urbanas** entre las afectadas por **riesgos de inundabilidad** según las distintas consideraciones de períodos anuales de retorno.

Este primer documento, que se basa en una **cartografía no actualizada** que no contempla la existencia de algunas de las grandes redes y obras de infraestructura realizadas (variante, canalizaciones del Dunboa y de Artía) resulta desde la perspectiva del Plan General difícilmente **compatible con la realidad** al identificar como inundables la totalidad del barrio de Behobia y ZAISA, las zonas de Fosforera, Palmera, Iparralde Gal, Zubimusu, la Ikastola, etc., es decir una gran cantidad de barrios construidos y habitados, no aportando por el momento alternativas ni soluciones viables a esta problemática.

El Plan Territorial Sectorial de Ordenación de **Zonas Húmedas** que señala el régimen de protección de las zonas húmedas incluidas en el Catálogo de Zonas Húmedas Protegidas, está sustituido en Irun por el Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales en el Área de Txingudi.

El Plan Territorial Sectorial de Ordenación del **Litoral** establece la ordenación de la franja de los 500 m. a partir del límite interior de la ribera del mar y márgenes de los ríos hasta una cota de 5 m. sobre el nivel del mar, pero en Irun la mayor parte de este territorio es ya suelo urbano o está regulado por Plan Especial.

El Plan Territorial Sectorial de Ordenación **Agroforestal**, aprobado sólo inicialmente, abarca la ordenación del suelo clasificado como No Urbanizable, proponiendo el establecimiento de un régimen de usos del suelo y actividades para las distintas categorías de ordenación. Según la documentación presentada hasta el momento habría zonas como Osinbiribil, Plaiaundi, meandros del Bidasoa y valle de Olaberria que podrían considerarse de alto valor estratégico para el sector agrario.

No obstante y aunque el mantenimiento y preservación del aprovechamiento agroforestal tuviese que ser considerado como **prioritario** según este Plan de carácter sectorial, hay que tener en cuenta otros condicionantes y estrategias concurrentes que podrían no coincidir exactamente con ese criterio y que también sería necesario coordinar con las condiciones de compatibilidad entre cada requerimiento sectorial tal como lo establezca el Plan Territorial Parcial cuando esté definitivamente aprobado.

En esta misma documentación inicial se propone mantener la **superficie agraria útil** y la capacidad agrológica de la zona denominada Paisaje Rural de Transición, que ocupa el resto de la zona actualmente no urbanizable, así como el mantenimiento de la cubierta arbolada donde ésta ya existe, lo que se ha tratado de incorporar en la propia regulación por el Plan General del Suelo no urbanizable.

Por último, el Departamento de Agricultura y Medio Ambiente de la Diputación Foral de Gipuzkoa redactó en 2001 un Plan de la Red de **Vías Ciclistas** de Gipuzkoa, que incluye en el municipio de Irun el itinerario nº 7 “Valle del Bidasoa”, y que contemplaba otro itinerario, el “Donostia-Irun” que por el momento no está ejecutado. En el año 2008 se aprobó el documento de **Apobación Inicial del PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa**, que recoge el esquema del anterior Plan de 2001.

De todo este conjunto de determinaciones se incorporan obligadamente al nuevo Plan General todas aquellas que ya son **vinculantes**. No obstante, también se han considerado en esta Revisión algunas de las **determinaciones no vinculantes**, recomendaciones y propuestas de documentos aún en tramitación con la intención de facilitar la compatibilización posterior del nuevo Plan, si bien en relación con ciertos casos de instrumentos de ordenación sectorial o específicos **no aprobados de forma definitiva**, no ha parecido conveniente incorporar por el momento sus determinaciones o propuestas esperando poder así contribuir a una reconsideración de las mismas.

## 3.2 LA EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL AVANCE DEL PLAN GENERAL DE IRUN

### 3.2.1 El marco de la evaluación ambiental

La revisión del PGOU de Irun está sometida al **procedimiento de evaluación ambiental de planes y programas**. Este procedimiento está regulado por varias disposiciones legales, destacando la Ley básica estatal 9/2006, de 28 de abril y el Decreto vasco 183/2003, de 22 de julio. El órgano ambiental encargado de evaluar ambientalmente el PGOU de Irun es el **Gobierno Vasco**.

El procedimiento obliga, entre otras cosas, a que **antes del Avance** se haya realizado un proceso de consultas, tras el que el Gobierno Vasco emite el “**documento de referencia**”, que indica el alcance que debe tener el estudio de impacto ambiental del plan, las modalidades de consulta durante su tramitación, etc.

Por otro lado, el Avance de la revisión del PGOU incluía un **estudio de impacto ambiental** en el que se analizaban los efectos de sus propuestas, se proponían medidas preventivas y correctoras y se establecía un plan de vigilancia y seguimiento. Este estudio de impacto ambiental denominado **Informe de Sostenibilidad Ambiental “I.S.A.”**, que equivale al Estudio de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental (estudio de ECIA según el Decreto 183/2003) fue redactado e incorporado a la tramitación del documento de Avance, habiendo sido enviado al Gobierno Vasco para que emitiese el “**Informe Preliminar de Impacto Ambiental**”.

### 3.2.2 Los Informes Previos medioambientales

En la tramitación del Avance se recibieron por el Ayuntamiento dos Informes Previos de carácter medioambiental. El primer Informe corresponde a la **Dirección de Planificación, evaluación y control ambiental** del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del territorio de la viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco.

Este Informe emitido con fecha 17 / 03 / 2009 y con entrada en el Ayuntamiento de Irun el 27 / 04 / 2009, se inicia con un primer Capítulo de ANTECEDENTES en el que se resume la tramitación del expediente de modificación de planeamiento y se extractan las principales propuestas de desarrollos urbanísticos, espacios libres, equipamientos, redes viarias y ferroviarias incluidas en el documento de Avance, así como las propuestas sobre Suelo no Urbanizable.

A continuación sigue un apartado de Análisis de la consideración de aspectos ambientales en la elaboración del PGOU, haciendo en primer lugar una referencia a la integración explícita de los criterios ambientales señalados en el Documento de Referencia formulado por la Viceconsejería, de fecha 24/10/2008 y a la necesidad de integrar los diferentes Criterios en cada una de las propuestas, de forma que sean técnica y ambientalmente viables así como compatibles con la legislación relacionada con los criterios ambientales.

Estos Criterios se refieren a la utilización racional e intensiva del suelo, la gestión de la demanda de movilidad de personas, evitar en lo posible artificializaciones de suelo donde existan avenidas de 100 años de períodos de retorno, detener la pérdida de diversidad ecológica, velar para la conservación de la vegetación, especialmente la arbórea, reducir el sellado del suelo, fomentar el ahorro energético, establecer las medidas para la protección y conservación de las aguas continentales y subterráneas, y disminuir la población expuesta a niveles altos de ruido.

Además se señalan como Criterios la atención especial a los aspectos ambientales referentes al Parque Natural y LIC de Aiako Harria, Plan Especial de Protección de Txingudi Bidasoa, otros ámbitos de interés comunitario según el Anexo I de la Directiva 92/43/CEE, otras áreas de interés especial para la fauna, los Paisajes incluidos en el Anteproyecto de Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la CAPV, las áreas y puntos de interés geológico, los Suelos de Alto valor agrológico y los Corredores Ecológicos.

En segundo lugar sigue un apartado de Análisis de las propuestas en Suelo no Urbanizable, solicitando una aclaración sobre la figura de “Espacios con Protección Legal” propuesto en el Avance para los suelos que ya poseen una figura aprobada de protección, proponiendo asimismo la creación de una Categoría de Suelo no urbanizable de Protección de Aguas superficiales, haciendo una recomendación sobre la conveniencia de referir la regulación de las Categorías a la matriz que figura en las DOT, así como una recomendación sobre la inclusión como condicionante superpuesto de los espacios que figuran en la Red de Corredores Ecológicos y el Anteproyecto de Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la CAPV.

En tercer lugar sigue un apartado sobre el ECIA, Estudio de Evaluación Conjunta del Impacto Ambiental, en el que se señala la necesidad de considerar el número máximo de viviendas previstas, se sobreentiende que se refiere a su justificación. También se incluyen unas precisiones sobre la coincidencia o interacciones con una serie de documentos, estudios, planes y programas jerárquicamente superiores.

Asimismo en este apartado se hace referencia al análisis, diagnóstico y valoración ambiental del ámbito de influencia probable así como a determinados aspectos concretos que deberá cumplimentar el ECIA. También se hace referencia al examen ambiental de alternativas y a la justificación de la elegida, a la identificación y valoración de los impactos del Plan y de sus actuaciones, a las actuaciones del Plan que debieran ser redefinidas o suprimidas por suponer un impacto cuya magnitud es superior al umbral aceptable, sobre las medidas previstas para prevenir, corregir y compensar los probables impactos negativos, y finalmente sobre el programa de supervisión de los efectos del Plan.

En cuarto y último lugar, el Informe termina con un apartado de Conclusiones en el que se hace referencia al contenido del ECIA, a las actuaciones que deberán someterse a evaluación individualizada de impacto ambiental, a la adaptación a lo previsto en las leyes para la definición del análisis, diagnóstico y valoración de los impactos de las actuaciones propuestas, así como a la necesidad de que el Plan General contenga la documentación exigida en el art. 31 del Decreto 105/2008 de Medidas Urgentes en desarrollo de la Ley 2/2006 del Suelo y Urbanismo.

Este Informe es objeto de la correspondiente valoración respecto a cada uno de los aspectos relacionados en la **Memoria Justificativa del grado de cumplimiento del Informe Preliminar de Impacto Ambiental del PGOU de Irun** que como documento independiente se adjunta a la tramitación del Plan General.

El segundo Informe corresponde a la **Dirección General de biodiversidad y participación ambiental** del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del territorio de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco.

Este Informe emitido con fecha 25 / 03 / 2009 y con entrada en el Ayuntamiento de Irun el 14 / 04 / 2009, se inicia con un primer Capítulo de ANTECEDENTES en el que se resume la tramitación del expediente de modificación de planeamiento.

A continuación y como segundo Capítulo se incluyen unas CONSIDERACIONES PREVIAS en las que se hace mención a las propuestas del Plan sobre la variante N-1 y en especial a la solución propuesta para el tramo en Mendelu – Plaiiaundi, en relación a evitar la ocupación del espacio protegido.

Sigue el tercer Capítulo en el que se realiza un ANALISIS DE AFECCIÓN A LA BIODIVERSIDAD Y ASPECTOS A TENER EN CUENTA. Este capítulo se subdivide a su vez en 6 subcapítulos cuyo contenido se extracta a continuación:

El primer subcapítulo se refiere al **ÁMBITO DE EVALUACIÓN Y EL ÁMBITO DEL PGOU**, mencionando la eventual extensión del primero más allá de los límites del término municipal.

El segundo subcapítulo se refiere a los **ESPACIOS NATURALES**, haciendo mención en primer lugar a los espacios de la **RED NATURA 2000**: LIC de Aiako Harria, LIC de Txingudi – Bidasoa y ZEPA de Txingudi. En referencia a estos espacios, relaciona los ámbitos y actuaciones del nuevo Plan General que pudieran tener incidencia en los mismos: Zubimusu “1” y Zubimusu “2”, estimando que en este sentido el ISA que acompañó al Avance de Plan General estaría incompleto en el estudio de la evaluación de la posible afección a hábitats y especies. También se refiere a la solicitud de incorporación completa del LIC/ZEPA Txingudi – Bidasoa como suelo no urbanizable.

Este mismo subcapítulo hace mención a continuación a los **ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS**, en concreto el Parque Natural de Aiako Harria, cuya inclusión considera adecuada así como al **PLAN ESPECIAL DEL TXINGUDI**, del que señala que una parte se ha incluido en suelo urbano y urbanizable y que su delimitación debería ceñirse a la actual delimitación y ordenación. El subcapítulo se completa con una referencia a otros espacios de interés, como el Humedal RAMSAR 3ES048 que no estaría correctamente recogido, el Area de Interés naturalístico de las Marismas y Terrazas del Bidasoa y el Plan Territorial Sectorial de Protección y Ordenación del Litoral, parte de cuyas zonas no habrían sido reflejadas como SNU de Especial Protección y Mejora, así como unas zonas situadas en el ámbito de Blaia que también deberían incluirse como suelo no urbanizable según este Plan Territorial Sectorial.

El tercer subcapítulo se refiere a la **VEGETACIÓN, HABITATS Y HETEROGENEIDAD ESPACIAL**, relacionando una serie de especies para las que sería necesario establecer la correspondiente vigilancia de acuerdo con la Directiva europea de Habitats y estimando que sería necesaria una mejora de la zonificación del Suelo no urbanizable así como la incidencia de varios ámbitos sobre dichas especies y la necesidad de su tratamiento en el ISA.

El cuarto subcapítulo se refiere a las **ESPECIES DE FLORA Y FAUNA** haciendo una relación de ambas y mencionando la necesidad de completar el análisis faunístico del ISA con un mayor grado de detalle.

El quinto subcapítulo se refiere a los **CORREDORES ECOLÓGICOS**, solicitando que la zonificación del SNU adopte la red de Corredores Ecológicos como un condicionante superpuesto a la ordenación, haciendo una mención expresa al ámbito Prolongación de Araso considerando al respecto su desestimación o redefinición en

relación a garantizar la funcionalidad y conectividad del Corredor de enlace Aiako Harria – Jaizkibel.

El sexto subcapítulo se refiere al PAISAJE, en el que se recomienda que las zonas de elevado valor paisajístico mencionadas en el Anteproyecto de Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la CAPV sean incluidas como un condicionante superpuesto en la normativa municipal.

A continuación el Informe plantea en el Capítulo cuarto la cuestión de la OCUPACIÓN DEL SUELO, con una serie de apreciaciones sobre el ritmo de consumo de suelo y sobre las previsiones de clasificación para 50 años, alguna de las cuales no corresponden a lo realmente planteado por el documento de Avance. Igualmente se exponen una serie de comentarios sobre aspectos que establecen las leyes 42/2007 estatal, la 2/2006 de la CAPV, el II Programa Marco Ambiental del País Vasco, el propuesto Manual para la redacción del planeamiento urbanístico con criterios de sostenibilidad, considerando en resumen que las propuestas del Avance de Planeamiento no serían acordes con el objetivo de la Comisión Europea de reforzar la compatibilidad del desarrollo regional y territorial con la biodiversidad en la UE.

Sigue un quinto Capítulo, sobre OTRAS CONSIDERACIONES en el que se refiere primeramente al Entorno de Olaberria, cuya actuación solicita sea suprimida, por las posibles afecciones a los recursos naturales en una zona que estima de marcado carácter rural-forestal, a la presumible escasa eficacia de las medidas correctoras, a los problemas de movilidad y al posible riesgo de inducir nuevos desarrollos asociados. En relación al traslado de la CAF, solicita aclaración sobre si la zona de futuro traslado estaría incluida en los ámbitos ya propuestos o en otros no señalados en el Avance y en relación a los destinos de los sobrantes de la excavación menciona la necesidad de que se proponga un ámbito para los mismos.

El último y Sexto Capítulo se denomina de CONCLUSIONES, recogiendo 12 cuestiones, de las que las diez primeras se refieren a los aspectos que ya se habían ido señalando en los capítulos anteriores. La Conclusión 11ª se refiere a la propuesta de que las medidas correctoras que se propongan en el ISA se incorporen a la normativa general o particular del Plan y la Conclusión 12ª vuelve sobre la consideración de la eliminación o la redefinición de la propuesta de variante Norte que afecta al LIC-ZEPA Txingudi Bidasoa, del Ambito de Araso Norte y del ambito del Entorno de Olaberria.

El Informe se acompaña de un Anexo II de Resumen de coincidencias con la base de datos geográfica de la Dirección de Biodiversidad del Departamento de Medio

Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco, que incluye al final una serie de planos de referencias.

Este Informe es igualmente objeto de la correspondiente valoración respecto a cada uno de los aspectos relacionados en la **Memoria Justificativa del grado de cumplimiento del Informe Preliminar de Impacto Ambiental del PGOU de Irun** que como documento independiente se adjunta a la tramitación del Plan General.

### 3.3 PRINCIPALES PROPUESTAS DEL PLAN GENERAL EN SUELO NO URBANIZABLE

#### 3.3.1 Tratamiento de los Planes Especiales y otras figuras y directrices de protección

Confirmando los criterios y objetivos que fueron propuestos en el documento de Avance de propuestas para el tratamiento del suelo no urbanizable, tanto en lo que respectaba a la consideración de las figuras y espacios de protección legal, como al tratamiento y regulación del conjunto de este tipo de suelo y consideración de las afecciones y directrices supramunicipales, se integraran plenamente en el Plan General las determinaciones y precisiones de carácter vinculante derivadas de los distintos Planes y Figuras de protección que corresponden a los espacios con protección legal, armonizándolas de forma que no se produzcan contradicciones entre la normativa del Plan General y esas determinaciones.

En esta línea se han revisado con exactitud los límites y la remisión al **Plan Especial de la Bahía de Txingudi**, resolviendo las posibles imprecisiones que se señalaban en el Informe del Gobierno Vasco – Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental. También se ha verificado la incorporación y remisión al Plan Especial de Aiako Harria aplicando una regulación y determinaciones coincidentes con la establecida en el Plan Especial específico.

En cuanto a las superficies incluidas en la **red LIC – ZEPA** existentes dentro del ámbito municipal se clasifican como “Espacios con Protección Legal” y se han revisado los límites del LIC/ZEPA Txingudi – Bidasoa en cuanto a las riberas de Etxetxar, Alunda y Gomizene, resolviendo así las imprecisiones que se habían señalado en el Informe del Gobierno Vasco – Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental. Además se ha reajustado la reserva de la zona de marismas de Plaiaundi ampliándola con terreno situado al Suroeste de la misma junto a la regata de Mendelu.

En cuanto a las **medidas y servidumbres** derivadas de la aplicación de los distintos tipos de afecciones, ruido ambiental, Costas, etc., el Plan General se ha ajustado a

aquellos aspectos que se debían repercutir directamente en las determinaciones de carácter general y estructural propias del Plan General, como por ejemplo las que pudieran condicionar la extensión total de un suelo ordenado o la forma de distribuir los usos globales propuestos. El resto de medidas derivadas de las afecciones, y la aplicación de las correspondientes determinaciones se remiten siempre al desarrollo completo de los respectivos instrumentos de planeamiento: Planes Parciales o Especiales.

En cuanto al **Plan Territorial Parcial** del área funcional de Donostialdea – Bajo Bidasoa y a falta de las definitivas precisiones en relación con la concreta armonización de todos los Planes Territoriales Sectoriales que concurren en este área, objetivo fundamental de este tipo de Planes, se han adoptado ya en el Plan General algunas determinaciones.

En concreto y en relación a lo señalado en el Informe de la Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Gobierno Vasco en relación con el **P.T.S. del Litoral**, se ha analizado la oportunidad de incorporar como Suelo No Urbanizable las áreas degradadas a recuperar que se señalaban en el Plan Territorial Sectorial así como las áreas de mejora de ecosistemas, habiéndose revisado a la escala propia del Plan General tanto su concreta delimitación como la efectiva concurrencia de las características que lo avalan realmente.

En relación con lo señalado en el Informe de la Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Gobierno Vasco sobre incorporación de **masas forestales autóctonas** y hábitats de interés comunitarios prioritarios definidos en la Directiva 92/43/CEE, se ha revisado la incorporación como Suelo No Urbanizable de Especial Protección determinadas masas boscosas mencionadas en esa directiva, en particular las ubicadas en los entornos de Egitxiki, zona entre San Marcial y Meaka, Billineko Soroa, y Muñogaña así como la existencia de otras masas más pequeñas dispersas en el territorio.

El mismo criterio se ha aplicado a algunas manchas de hábitats prioritarios como la aliseda del cauce del arroyo Mokozorrotz y la zona paralela a la regata de Urdanibia. En todos estos casos ha sido necesario revisar a la escala propia del Plan General tanto su concreta delimitación como la efectiva concurrencia de las características que las identifican como tales.

En relación a lo señalado en el Informe Preliminar de la Dirección de Planificación, Evaluación y Control Ambiental del Gobierno Vasco sobre la incorporación en el Plan General de manera explícita de los criterios ambientales estratégicos del **Programa Marco Ambiental de la CAPV (2007-2010)** así como de los criterios ambientales

señalados en el Documento de Referencia de 24 octubre 2008 formulado por la Viceconsejería de Medio Ambiente, se ha realizado una valoración cualitativa y una referenciación particularizada de los criterios ambientales señalados, todo ello aplicado a la escala del Plan General. No obstante se señala que este tipo de aspectos son cuestiones cuyo enfoque comarcal, mayor precisión, y establecimiento de criterios para su concreta adaptación a la escala del planeamiento municipal, deberían corresponder al Plan Territorial Parcial del área funcional de Donostialdea – Bajo Bidasoa.

Finalmente y en relación a lo señalado en el Informe de la Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Gobierno Vasco sobre la incorporación de las justificaciones con el **Objetivo de la CEE** que se demandan en cuanto al reforzamiento de la compatibilidad de desarrollo regional y territorial con la biodiversidad, así como sobre la ocupación del suelo como la mínima necesaria para satisfacer las necesidades del municipio, se remite a lo precisado en el Informe de Sostenibilidad Ambiental, documento adjunto al Plan General.

En todo caso se ha realizado una valoración cuantitativa y cualitativa del modelo adoptado de ocupación del territorio y la compatibilidad con los principales aspectos que pudieran incidir en el reforzamiento de la biodiversidad a escala municipal así como la justificación del modelo urbanístico y territorial adoptado, señalándose no obstante que estas también deberían de ser cuestiones cuya aplicación concreta al ámbito comarcal y su mayor precisión espacial habrían de corresponder al Plan Territorial Parcial del área funcional de Donostialdea – Bajo Bidasoa.

### **3.3.2 Tratamiento del valle de Olaberria mediante Plan Especial**

En el territorio del valle de Olaberria concurren diversas situaciones en un marco que tiene una variada composición de espacios y usos de componente mayoritariamente rural, presentándose alternativas de implantación de nuevos usos, que aun relacionados con este medio rural, requieren una mayor definición y reforzamiento.

En relación con ello parece claro que la simple regulación a través de las categorías de suelo no urbanizable no bastaba para contemplar algunas de esas actuaciones de potenciación de los usos agroganaderos, de explotación de determinados recursos, o para autorizar la ubicación en algunas áreas de este valle determinados usos de equipamiento, tanto público como privado, que podrían estar destinados a actividades de ocio, culturales o deportivas.

Además, en el mismo valle se encontraban una serie de zonas que tenían diversos usos no vinculados con el carácter rural o que estaban anteriormente clasificadas

como suelos urbanizables, presentando problemas de inadecuación, abandono o deterioro, lo que requería una actuación coordinada y eficaz que ordenase esta situación y lo hiciese en un contexto de respeto y adecuación a las características medioambientales del conjunto general.

El hecho de que el valle de Olaberria sea un territorio con marcado carácter unitario y que se localiza próximo a la ciudad justificaba y obligaba a que para su regulación específica se recurriese a la figura de un Plan Especial de Protección de iniciativa municipal. Este Plan Especial abarcará el entorno de todo el valle, aproximadamente del orden de las 600 Ha. si se incluye el subámbito de Mokoizorrotz, y permitirá abordar adecuadamente la ordenación integral desde el punto de vista medioambiental de todo el conjunto, pudiendo armonizar de forma adecuada las futuras demandas que allí se planteen.

La elección de esta figura de planeamiento se basa en la Ley de Suelo y Urbanismo del País Vasco, según la cual los Planes Especiales de Protección tienen por objeto principal completar los Planes Generales mediante normas de protección, teniendo además la capacidad de articular normas adicionales. Así, por un lado, este Plan Especial de Protección, a formular en desarrollo del Plan General deberá establecer la ordenación integrada de los usos a implantar, la regeneración de los usos agroganaderos o forestales actuales, la protección específica de los entornos rurales y de los espacios arqueológicos o culturales.

El Plan Especial de Protección podrá establecer para el conjunto del territorio del valle las condiciones de mantenimiento de las edificaciones rurales actualmente existentes, de ordenación de los bordes fluviales, de trazado de senderos e itinerarios compatibles con la circulación peatonal y ciclista, de mejora y definición de características y compatibilidad de la actual carretera con los accesos que se requieran para los usos a implantar así como del resto de condiciones que sean adecuadas para la mejor potenciación del entorno a las necesidades ciudadanas de la población de Irun.

Además se deberán recoger en este Plan Especial de Protección las condiciones básicas de mantenimiento y potenciación de usos y actividades compatibles con el carácter fundamentalmente rural a implantar, así como las condiciones de sostenibilidad que permitan evitar la producción de impactos medioambientales, visuales y paisajísticos derivados de estos usos y actividades, los condicionantes de modificación de la trama parcelaria tradicional, la prohibición de edificaciones ajenas al medio, la regulación de la generación de tráfico o de necesidad de aparcamientos que pudieran derivarse de la implantación de estos usos, etc.

### **3.3.3 Ambitos de Suelo Urbanizable No Sectorizado en zonas degradadas de Olaberriá**

En algunas zonas del interior del valle de Olaberriá y en una parte proporcionalmente reducida del mismo (un 4%) pero significativa por su localización, existen una serie de suelos y enclaves (Zamora, Urantzuri, Urune y Epele), que han sido en el pasado soporte para usos de actividades económicas pero que están infrautilizados, deteriorados o abandonados y que carecen de una mínima ordenación, habiendo estado los ámbitos Urune y Epele clasificados por el anterior Plan General como suelos urbanizables no programados destinados a uso industrial pero sin desarrollar.

Estas situaciones particulares planteaban claras repercusiones medioambientales debido a la falta de ordenación y encaje territorial, y aunque no fueran las únicas que se daban en este valle, por su mayor importancia difícilmente se podría justificar no intervenir ni abordarlas desde el Plan General, pues ello, sólo habría contribuido a la progresiva degradación del medio en este valle.

La importancia de estas zonas conflictivas exigía que se abordasen desde el Plan General, planteando una intervención que permitiese y garantizase la resolución de los conflictos de usos hasta ahora existentes en dichas zonas ocupadas por actividades productivas degradadas o abandonadas. Por ello se entiende que la mejor forma desde el Plan General, de sentar las bases para la futura ordenación de estos suelos, era de hacerlo en el marco de la ordenación integral para la protección y regeneración del valle, mediante la delimitación de un ámbito de planeamiento especial. De esta manera y a través del Plan Especial de Olaberriá, se podrán determinar los criterios para solucionar los asentamientos de Zamora y Urantzuri, cuyos usos deberán ser reconducidos y tratados de la manera más conveniente, siempre de acuerdo a los criterios generales de protección del valle.

En lo que se refiere a los ámbitos de Urune y Epele, clasificados en el Plan General anterior como suelo urbanizable no programado, parece más oportuno seguirlos manteniendo como suelo urbanizable, ahora del tipo sin sectorizar, de manera que independientemente del ámbito del Plan Especial de Protección del valle de Olaberriá, se señalan dos ámbitos de Suelo Urbanizable no Sectorizado, formados por estos dos territorios, y con una superficie total de 11 Ha. En ellos se podrán acoger nuevos usos y actividades que por sus especiales características cumplan además con los requisitos necesarios para ser compatibles con el entorno inmediato del valle.

En cuanto a la vinculación de estos ámbitos de Suelo Urbanizable No Sectorizado con el Plan Especial de Protección del valle, se entiende que constituyen una reserva de suelo a desarrollarse en su momento oportuno a través de un Plan de Sectorización,

que es la figura definida por la Ley para desarrollar este tipo de suelos urbanizables y que tiene un trámite y garantías de participación idénticas a las del propio Plan General. De esta forma, el Plan General, de acuerdo con la Ley de suelo y Urbanismo así como con la estrategia municipal de sostenibilidad, se limita a definir los criterios mínimos para la delimitación del Sector, los usos de posible implantación y aquellos que se estiman incompatibles con el entorno del valle, pudiendo establecer las condiciones que garanticen la ordenación de las conexiones internas y externas con las infraestructuras y la red de sistemas generales.

De este modo, será el Plan de Sectorización como instrumento que completará la ordenación estructural del Plan General, el que ajuste definitivamente la delimitación del suelo objeto de sectorización, la calificación de los terrenos, la fijación de la edificabilidad urbanística, la asignación del uso a desarrollar y de los usos compatibles. Y ello, en coherencia con las estrategias globales para el desarrollo sostenible del territorio.

En relación a los mecanismos de coordinación de los futuros Planes de Sectorización con el Plan Especial de Protección, se establece que la aprobación del segundo deberá ser previa o como mucho, simultánea, a la de los primeros, habilitando la posibilidad de que el Plan Especial de Protección del valle de Olaberria, además de los criterios que le son propios y específicos, pueda proponer desde el análisis medioambiental del conjunto del entorno físico natural y para garantizar la coherencia con el mismo, los criterios complementarios para el desarrollo de esas zonas degradadas o abandonadas que se han clasificado como un ámbito de Suelo Urbanizable No Sectorizado.

Estos criterios complementarios podrán referirse fundamentalmente al ajuste definitivo de la delimitación del sector o sectores que fije el Plan o planes de Sectorización, así como a los tipos de usos y aprovechamientos admisibles. El Plan General permite además que el Plan Especial pueda señalar para los ámbitos de suelo urbanizable no sectorizado medidas para su inserción medioambiental así como criterios para la realización de las redes de accesos, infraestructuras de servicios, acometidas, etc., que deban servir a los desarrollos admisibles en dicho ámbito, adscribiéndolos a los Sectores que se planteen. Todos estos criterios deberán ser considerados en la elaboración de los Planes de Sectorización.

### **3.3.4 Tratamiento del valle de la regata de Ibarrola mediante Plan Especial**

Desde el Plan General se ha considerado el particular carácter que ofrece todo el valle de la regata denominada sucesivamente Ibarrola – Errotazar – Irugurutzeta - Aitzondo,

situada en el barrio de Meaka, que por un lado sirve de tránsito hacia la zona más interior del valle a modo de transición entre los Lugares de Interés Comunitario de Aiako Harria y Txingudi, y por otro ofrece una variada multiplicidad de usos con posibilidades para una adecuada utilización de ocio y esparcimiento.

En base a ello, el Plan General, asumiendo el objetivo fundamental de preservar los valores medioambientales y favorecer el papel articulador entre los LICs, define los criterios fundamentales en base a los cuales se preve la posterior realización de un Plan Especial del valle de la regata de Ibarrola.

Entre ellos se establece el criterio que habrá de regir para la concreta delimitación del ámbito global del Plan Especial, de aproximadamente 300 Ha. Este criterio se sintetiza en que la delimitación deberá comprender las vaguadas que configuran el conjunto del valle así como de las zonas de intervención que se prevean.

Entre las posibles actuaciones a contemplar para este Plan Especial se deberán considerar la delimitación por un lado de las diversas zonas de reserva, protección y conservación que sea necesario establecer al interior del ámbito así como las zonas donde sea preciso intervenir para restauración medioambiental, reforzamiento de la vegetación de riberas o de otro tipo y las zonas de repoblación o potenciación forestal.

Igualmente el Plan Especial deberá articular al menos los siguientes aspectos: la ordenación de usos agropecuarios, la definición de las áreas de patrimonio de interés cultural o arqueológico como antiguas minas y hornos de herrería, así como la delimitación de intervenciones específicas destinadas a las zonas de equipamiento, infraestructuras de interés comunitario, itinerarios, etc., definiendo las correspondientes condiciones de autorización de edificaciones y usos, siempre que todas ellas tengan un claro interés social. En particular, el Plan Especial precisará la ubicación en esta zona del Centro de interpretación de Parque Natural de Aiako Harria.

### **3.3.5 Tratamiento del corredor ecológico Aiako Harria – Jaizkibel**

En relación a la propuesta del corredor ecológico Aiako Harria – Jaizkibel y teniendo en cuenta que se trata de una figura que aún no tiene definición legal aprobada, se ha analizado desde el Plan General su paso a través de todo el tramo que corresponde al término municipal de Irun, identificándolo mediante una delimitación específica y aplicándole una categoría que implica una normativa de protección específica adecuada cuya finalidad es garantizar la funcionalidad del Corredor.

La concreta precisión, a la escala propia de Plan General, de esta delimitación del espacio que ha de servir como corredor ecológico, se ha reajustado de acuerdo con los criterios de identificación del mismo según se ha desprendido del análisis de los terrenos, de su situación medioambiental y de las circunstancias que facilitan o dificultan la continuidad del mismo.

En concordancia con ello se ha redelimitado la zonificación del ámbito de Prolongación de Araso para poder configurar el tramo correspondiente del Corredor Ecológico Aiako Harria – Jaizkibel en este nuevo Sector de suelo urbanizable, garantizando su conectividad con los otros tramos del corredor, una sección adecuada funcionalmente y la no interferencia con el asentamiento industrial previsto.

El objetivo fundamental que se plantea desde el Plan General es que a través de la gestión del ámbito se obtenga como cesión pública este tramo del corredor ecológico, así como darle una forma y extensión adecuadas disponiéndolo de forma continua en todo el borde Oeste y en la parte alta de los terrenos del Sector recogiendo así lo señalado respecto al Corredor Ecológico en el Informe de la Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Gobierno Vasco.

### 3.4 REGULACIÓN DEL MEDIO FÍSICO

#### 3.4.1 Regulación normativa del suelo no urbanizable

Teniendo en cuenta el objetivo de reforzamiento de las actividades económicas del sector primario de tipo agrario, ganadero y forestal, siempre que sean compatibles con los valores medioambientales y paisajísticos del medio natural, el Plan General establece una sistematización de la Calificación Global conforme a una serie de zonas de uso global entre las cuales destacan la que es objeto de este capítulo, denominada

#### - ZONAS RURALES (Z)

En base al modelo territorial propuesto por las D.O.T. de la Comunidad Autónoma Vasca para el Suelo No Urbanizable, se definen cuatro categorías de ordenación, cada una de las cuales se caracteriza por un régimen específico de uso y edificación:

- a- Zona **Rural Agroganadera y Campiña** (RAC).
- b- Zona **Rural Forestal** (RUFO).
- c- Zona **Rural de Especial Protección** (REP).
- d- Zona de **Protección de Aguas Superficiales** (PAS).
- e- **Equipamientos en Suelo no Urbanizable** (EZR).

De estas cinco categorías, la más restrictiva es la **REP**, que incluye el suelo en razón de su excepcional valor agrícola, forestal o ganadero, de las posibilidades de explotación de los recursos naturales, de sus valores paisajísticos, históricos o culturales, o para la defensa de la fauna, la flora o el equilibrio ecológico. También es lógicamente restrictiva la de Protección de Aguas Superficiales **PAS**.

En este Plan General se han reajustado los entornos de **zonas de Especial Protección** que estaban definidos en el anterior Plan General, abarcando ahora espacios que por su topografía, su valor medioambiental o su significación paisajística necesitaban también de este tipo de regulación y eliminando algunos otros que no requerían este nivel de protección.

En lo que concierne al recinto del Parque Natural de **Aiako Harria** se ha preferido identificar éste con la propia normativa aprobada para el mismo. También se ha reconsiderado la delimitación y extensión de alguna de las zonas rurales a la vista de la vigente lista de **Lugares de Importancia Comunitaria** y de la Región Biogeográfica Atlántica y de la aprobación de la ZEPA de Txingudi.

De esta manera se han incorporado todas las superficies incluidas en la red de LIC – ZEPA del término municipal en la Zona Rural de Especial Protección **REP**, afectando a los terrenos ubicados dentro del LIC – ZEPA Txingudi – Bidasoa (LIC ES2120018 y ZEPA ES0000243) y dentro del LIC Aiako Harria (LIC ES2120016). Debe tenerse en cuenta que los límites de la ZEPA Txingudi coinciden con los del Humedal Ramsar.

En relación con estos reajustes de delimitaciones, también se han modificado las áreas reguladas por su **interés forestal** (RUFO) habiéndose ampliado a aquellos terrenos que disponían de masas arbóreas de importancia, situadas a veces colindantes con zonas de especial protección.

También lógicamente se ha producido un reajuste de las zonas **agroganaderas y de campiña** (RAC), en la denominación oficial, que se han reducido en las zonas más altas de alguna ladera que por sus características ha sido incluida en las otras dos categorías.

La normativa aplicable es la señalada en el Título Primero (capítulos 1.1 y 1.2) y en el Título Quinto (Ordenanzas aplicables en el Suelo No Urbanizable) de las normas urbanísticas.

## **capítulo 4**

# **EL MARCO Y LA ESTRATEGIA TERRITORIAL**

## 4.- MARCO Y ESTRATEGIAS TERRITORIALES

### 4.1 EL MARCO TERRITORIAL VIGENTE

#### 4.1.1 Bases de partida: Marco jurídico territorial a nivel del País Vasco

El presente Plan General de Irun, además del encuadre local del propio territorio municipal, debe considerar desde una perspectiva territorial más amplia, la **visión de orden supramunicipal** que regula y trata de integrar la planificación del territorio en su conjunto, independientemente de la a veces rígida división de los límites municipales. En este sentido se exponen a continuación una serie de análisis y conclusiones basadas en los estudios sobre el marco territorial realizados en el Diagnóstico de la Revisión del Plan General.

A nivel de la Comunidad Autónoma Vasca son las **Directrices de Ordenación Territorial** de la CAPV (**D.O.T.**), aprobadas en 1997 en desarrollo de la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio del País Vasco, las que constituyen ese **marco general**.

Estas D.O.T. establecen un modelo territorial basado en un **sistema polinuclear** de ciudades y entornos urbanos de rango similar, sobre el que se aplica un criterio de subdivisión en **áreas funcionales** que constituyen la escala territorial intermedia desde la que se trata de interpretar el territorio a través de una visión integral de la coherencia de su funcionamiento.

Esta división del territorio trata de facilitar la aplicación de **estrategias generales de equilibrio y de regulación** por un lado y la operatividad del desarrollo de **planes de ordenación territorial específicos** de cada una de las áreas territoriales por el otro.

Las **estrategias generales de equilibrio** se basan en una serie de **Planes Territoriales Sectoriales (P.T.S.)**, que pretenden ordenar el conjunto de la Comunidad Autónoma en base a **criterios de carácter general** y temático para cada uno de los elementos constitutivos del territorio, como por ejemplo las redes de infraestructuras, la red hidrológica o las actividades productivas, etc.

La **ordenación específica del territorio** se planifica en cada área funcional por medio de los **Planes Territoriales Parciales (P.T.P.)**, que tienen la función de servir como marco territorial de referencia para el planeamiento municipal, es decir para la redacción de los Planes Generales de Ordenación (**PGOU**), aportando criterios urbanísticos complementarios a las Directrices pero mucho más desarrollados y

pormenorizados y sirviendo de encaje entre los diversos Planes Territoriales Sectoriales.

El tamaño de las **áreas funcionales** permite una aproximación adecuada al análisis de problemas y a la implantación de programas de ordenación territorial, tratando de estructurar y **ordenar el territorio a escala supramunicipal** sin tener en cuenta los condicionantes derivados de los límites entre los términos municipales del área y resolviendo los problemas de compatibilidad tan frecuentes entre los municipios próximos.

Irun forma parte de la denominada **área funcional** de Donostialdea – Bajo Bidasoa y ocupa una situación geoestratégica importante en esta zona de continuo urbano situada toda ella en Gipuzkoa que se extiende desde Orio y Andoain hasta la frontera con Iparralde y Hondarribia. La estructura de este área funcional tiene en cierto modo una **polaridad asimétrica** ya que aunque el entorno de Donostia al Oeste, ejerce la posición central, la ciudad de Irun y el núcleo de Hondarribia en el límite oriental, equilibran y **compensan en parte** el indiscutible peso territorial de la zona donde se ubica la capital guipuzcoana.

En enero de 2003 se presentó a exposición pública el **primer avance** del Plan Territorial Parcial de **Donostialdea–Bajo Bidasoa**, -PTP-, iniciado al aprobarse las D.O.T. y cuya tramitación sólo se ha vuelto a retomar en fechas recientes al haberse producido en todos estos años dificultades en la cuestión competencial y en la disparidad de criterios en cuanto a su contenido. Su redacción está pues **de nuevo en marcha** y el documento de Aprobación Inicial ha sido presentado previamente a los Ayuntamientos interesados en mayo de 2010 y aprobado en septiembre de 2010, habiéndose presentado al mismo por parte del Ayuntamiento una serie de **alegaciones**, que coinciden básicamente con lo expuesto más adelante en el subcapítulo 4.3.

En espera de la consideración que merezca por el Gobierno Vasco lo expuesto por el Ayuntamiento y de la **definitiva aprobación** del PTP en la que se establezcan las **determinaciones vinculantes** del mismo para los Planes Generales, hay que señalar que el proceso de revisión del Plan General de Irun se tuvo que iniciar **en ausencia** de un desarrollo adecuado de unos **criterios marco de desarrollo territorial integrado** a nivel de nuestra área funcional, pues los criterios generales previstos en el documento de las Directrices Territoriales del País Vasco para este área resultan excesivamente generales y habían empezado a quedar obsoletos dados los más de diez años transcurridos desde la aprobación de las mencionadas Directrices.

La cuestión clave es que este **marco del planeamiento supramunicipal** de los P.T.P. es donde las D.O.T. han previsto que se resuelvan los distintos aspectos de ordenación más general, dando las pautas para integrar los Planes Territoriales con carácter Sectorial, P.T.S., como por ejemplo los de ordenación de infraestructuras, de márgenes y riberas, de uso agroforestal, etc., etc. El **cometido** de los P.T.P. sería en parte **resolver los eventuales conflictos** que se pudieran presentar respecto a los P.T.S., necesariamente realizados desde unas perspectivas muy específicas que se mueven sobre todo en el ámbito de cada aspecto sectorial.

En nuestro caso concreto, el **Plan Territorial Parcial del área de Donostia – Bajo Bidasoa** debería incorporar, de manera suficientemente armonizada, los Planes Sectoriales que más inciden en la ordenación del territorio irunés y que se han venido **tramitando y aprobando** en todos estos años en ausencia de ese marco territorial previo.

Se trata entre otros, del Plan Sectorial de la Red Ferroviaria e intermodal, en parte recurrido por el Ayuntamiento, el Plan Territorial Sectorial de Suelo para Actividades Económicas, con limitaciones genéricas en relación a los usos terciarios, el Plan Territorial Sectorial de Ordenación de márgenes y arroyos de la vertiente cantábrica, vigente desde el 24 de marzo de 1999, el Plan Territorial Sectorial de Zonas Húmedas, que incluye el área de Txingudi y las marismas en el inventario de zonas húmedas, el Plan Territorial Sectorial de Protección y Ordenación del Litoral, el Plan Territorial Sectorial Agroforestal y del Medio Natural, etc.

El **problema** de la ausencia hasta ahora del correspondiente Plan Territorial Parcial para el área funcional donde se enmarca Irun, ha dado lugar a que la adopción de directrices sectoriales emanadas de los distintos Planes Sectoriales, puede haber generado algunos **problemas de compatibilidad** tanto entre sí mismos como en relación a los planeamientos e intereses municipales, así como algún problema directamente relacionado con la aplicación de los propios planes sectoriales.

Sin embargo sería fundamental para las grandes decisiones municipales adoptadas en torno al **proceso de revisión** del Plan General de Irun, que existiera una coordinación con las decisiones que se adopten definitivamente por el futuro Plan Territorial Parcial, tanto por los **criterios marco de desarrollo territorial** que establezca de forma vinculante, como por la posible resolución que pudiera aportar a los conflictos en la aplicación de los Planes Territoriales Sectoriales.

### 4.1.2 Marco comarcal de la ciudad del Txingudi

El territorio de los municipios de Hondarribia, Irun y Hendaia forman una **continuidad común** en torno a un espacio marítimo muy definido: la bahía del Txingudi y el estuario del Bidasoa, un territorio cuyos márgenes ribereños se suceden de forma continua, formando un sistema interrelacionado de infraestructuras, zonas dotacionales, residenciales y productivas.

En 1998 se reconoció esta situación de hecho, formalizándose institucionalmente con la firma del convenio Interadministrativo de Cooperación Transfronteriza entre los tres ayuntamientos dando paso a la creación del **Consortio Transfronterizo Bidasoa-Txingudi** con el objetivo de dinamizar proyectos innovadores en la comarca, atraer inversiones comunes y armonizar el modelo de desarrollo social y económico entre los tres municipios.

En el marco de este consorcio se desarrollaron **proyectos concretos** en materias como el turismo, la cultura y educación, el empleo y la formación, la comunicación, los deportes, el desarrollo económico, los servicios sociales y las infraestructuras y servicios públicos.

Todo ello ha constituido un avance en el campo de la **cooperación transfronteriza** y fortalece el posicionamiento de una comarca, que con unos cien mil habitantes de población se extiende entre los extremos de los territorios de la Comunidad autónoma del País Vasco y el departamento de los Pirineos Atlánticos.

La importancia de este área urbana, que denominamos "**Ciudad del Txingudi**", se fundamenta cada vez más en las **mutuas relaciones** de dependencia económica, en un mercado de trabajo progresivamente integrado y en los diversos papeles complementarios que cada uno de los municipios aporta a esta comarca: la capacidad terciaria y productiva de Irun con un importante desarrollo dotacional, la fuerte atracción turística de Hondarribia y la presencia del aeropuerto regional, la apuesta por el turismo y el ocio en el caso de Hendaia y en ambos municipios las instalaciones portuarias.

Uno de los elementos básicos en la articulación de la estructura de esta comarca, que podría considerarse a todos los efectos como un **eurodistrito**, es la abundante oferta de redes de transporte, que actúan de forma complementaria y refuerzan el papel de rótula del continuo territorial.

Se trata de la **importante presencia** de redes nacionales y autonómicas de **carreteras y ferrocarril**, que sirven y/o atraviesan estos municipios así como un aeropuerto regional que está enclavado en el centro de la ciudad del Txingudi. Las potencialidades específica de cada municipio, considerado desde una perspectiva local, podrán mejorarse sustancialmente si se actúa de forma coordinada con ánimo de superar las dificultades del pasado.

#### 4.1.3 Planes estratégicos y reforzamiento de la estructuración comarcal

La primera iniciativa que es necesario citar en este marco, es la elaboración en 1993 del **Plan Estratégico Bidasoa** que trató de redireccionar la economía de Irun en los años que siguieron a la apertura de las fronteras y desmantelamiento de las antiguas aduanas.

Se trataba de un plan estratégico de carácter sobre todo **económico** que se basaba en una postura firme y decidida ante aquel cambio de situación que amenazaba la continuidad de una parte muy significativa de la actividad de la toda la comarca y que había constituido uno de sus pilares económicos.

La finalidad de este Plan fue la de responder a aquel reto consolidando a nivel europeo un importante **nudo de actividades** de distribución y comunicación para permitir el desarrollo y la implantación de nuevos servicios logísticos e incrementar la aportación del sector industrial a la generación de renta y empleo, favoreciendo con una perspectiva de **integración sectorial transfronteriza** el mantenimiento y desarrollo de las empresas existentes, así como la generación y atracción de nuevas empresas y servicios empresariales.

Asimismo se planteaba **consolidar el sector comercial** como uno de los sectores básicos para la dinamización económica, mediante la racionalización y mejora de la competitividad de la dotación comercial entonces existente y el desarrollo de nuevas fórmulas comerciales.

Las actuaciones más importantes, impulsadas gracias al Plan Estratégico y que tuvieron una marcada **incidencia territorial**, fueron la ubicación de empresas en las diferentes fases de la **Z.A.I.S.A.**, con la importante generación de empleo asociada, así como la constitución del Instituto de Transporte, Comercio y Marketing (ITC) que ha llevado a cabo cursos de formación reglada y no reglada, estudios de desarrollo empresarial, consultoría y asesoramiento a empresas de transporte y comercio.

Otra actuación muy importante y también con incidencia territorial fue la puesta en marcha de acciones de mejora de la **dotación comercial**, y en particular la reforma del mercado municipal, de iniciativa pública, y la construcción del Parque Comercial Txingudi de iniciativa privada, en la zona de Araso, en Ventas, todo ello en base a la inicial elaboración de un Estudio de urbanismo comercial en Irun.

También ha tenido importancia la creación de la oficina **Bidasoa Turismo**, que ha trabajado en la promoción de la comarca, y cooperación entre los tres municipios de Irun, Hondarribia y Hendaia, implantándose entre otras cosas nuevos medios públicos de transporte marítimo-fluvial y terrestre entre dichos territorios.

Desde el punto de vista de las **infraestructuras** se llevó a cabo el saneamiento de las aguas y limpieza de cauces en la margen izquierda de la bahía de Txingudi, la recogida a través de un colector y tratamiento de vertidos residuales urbanos e industriales asimilables de Irun y Hondarribia, la regeneración y potenciación de los elementos naturales de mayor valor: playas y litoral, Jaizkibel, Aiako Harria y Bahía de Txingudi, así como se apoyó el desarrollo del puerto deportivo de Hendaia y la construcción del puerto deportivo de Hondarribia en la zona de trasplaya.

También se trabajó en la creación del consorcio Euskomodal con la finalidad de elaborar diversos estudios de análisis de la viabilidad de un **centro multimodal de mercancías** y la elaboración de estudios de determinación de suelo industrial, urbanización y desarrollo de los polígonos industriales.

Si se analiza este Plan Estratégico con la perspectiva de los casi quince años transcurridos y a la vista de los **resultados logrados**, se puede afirmar que gran parte de los objetivos concretos del mismo se han ido cumpliendo, habiéndose recuperado en cierta forma la actividad transfronteriza en la logística y el transporte hasta el punto de convertirse en una referencia a nivel europeo. También hay que señalar como resultado tangible el refuerzo de la actividad industrial y el desarrollo de la presencia comercial, pasando de la escala local a la comarcal.

Algunos aspectos como la mayor **diversificación** de actividades económicas o la aplicación de los **criterios de sostenibilidad**, no llegaron a formar parte de aquel Plan, mucho más centrado en la urgencia de garantizar el mantenimiento de la actividad económica en aquellos sectores en los que más peligraba entonces, no obstante lo cual se puede afirmar que sirvió como eje para salvar adecuadamente el momento probablemente más delicado del desarrollo de la economía municipal.

En estos momentos ya se dispone de una nueva perspectiva de planificación estratégica, el **Plan Estratégico IRUN 2020**, que persigue continuar la tarea de

consolidación de las diversas actividades en las que Irún deberá basar su apoyatura económica y que el Plan General debe integrar en el proceso de revisión, dando respuesta a los distintos retos que se plantean.

Este Plan Estratégico establece una serie de áreas estratégicas con identificación de proyectos clave en el campo de la innovación, con la **potenciación de la ciudad** enfocada al reforzamiento de los servicios, el comercio, el ocio y el turismo, o al desarrollo de un polo tecnológico que contemple la implantación de **actividades de innovación y creación de empresas**.

También incide en la propuesta de desarrollar una oferta educativa superior, de carácter universitario, mientras que en el campo del Territorio y la Naturaleza, plantea unos criterios de localización de suelos para **actividades económicas** que coinciden con los planteamientos de la Revisión del Plan, y apoya la estrategia de reordenación del **espacio ferroviario** como la gran oportunidad para Irún para reforzar su papel central.

El **Plan Estratégico IRUN 2020**, que pretende continuar la labor del Plan Estratégico del Bidasoa, plantea también una serie de objetivos como potenciar sistemas alternativos a la movilidad en vehículo privado, disponer de redes viarias que resuelvan los actuales problemas de transporte, o potenciar el factor centralidad de Irún en el ámbito territorial San Sebastián – Baiona, que deben confluir en los planteamientos de ambos documentos de planificación.

#### 4.1.4 Otros marcos territoriales

En las últimas décadas se realizaron una serie de **reflexiones teóricas** sobre la identificación de una aglomeración bien definida por un tejido urbano muy continuo, que sería la que se extiende desde el entorno de Donostia hasta el de Baiona, si bien esta idea y la visión de conjunto que conlleva no han llegado a traducirse en decisiones de planificación territorial concretas.

Esta aglomeración a la que se denominó la **eurociudad Donostia–Baiona**, con casi 700.000 habitantes de población total, debería, según aquellos estudios y reflexiones, articular una estrategia de integración de las nuevas actividades económicas y terciarias del área teniendo en cuenta un ámbito de ordenación territorial de escala superior que ofrece claras oportunidades de complementariedad espacial, infraestructural y dotacional. Esta estrategia podría contribuir a dar mayor peso a la **euroregión Euskadi-Aquitania**.

Las razones estriban en la gran **diversidad funcional** de los municipios que integran el territorio, capitales administrativas, centros industriales o de servicios, municipios enfocados a los recursos turísticos, municipios más enfocados al entorno rural, etc. No obstante, hay que reconocer que a esa diversidad se superpone la dificultad de la existencia de dos **administraciones diferentes** en su funcionamiento, lo que no impide el reconocimiento de esta realidad territorial incuestionable y fácilmente identificable a la simple apreciación de cualquier imagen aérea de todo el ámbito.

Es muy importante para Irun, el hecho de que el conjunto urbano de la ciudad del Txingudi estaría situado en el **punto medio geográfico** de la eurociudad Baiona-San Sebastián, un conjunto de ciudades y territorios situado en el borde Nordeste de Euskalherria, entre la comarca de Donostialdea y el territorio histórico de Lapurdi. Desde el punto de vista geográfico Irun se situaría en la rótula de una conurbación de ámbito supracomarcal extendida linealmente y en forma polinuclear a lo largo de 60 km. de costa, entre las cuencas del Oria y el Adour.

Desde la perspectiva de entendimiento de las Directrices de Ordenación Territorial, y coincidiendo en parte con la visión de la eurociudad, el conjunto de municipios integrados en el área funcional de Donostialdea estaría formando a su vez un territorio identificable en sus límites y estructura, que continúa prolongándose hacia el Norte hasta Baiona en el departamento francés de Pyrennées Atlantiques, configurándose con bastante evidencia un **corredor urbano** que tiene a las ciudades de Biarritz - Anglet - Baiona (BAB) y a San Sebastián como polos fundamentales.

La parte meridional de esta aglomeración tiene una importante **componente industrial**, mientras que en contraposición el tramo vascofrancés está mucho más enfocado a la actividad **turístico residencial**, lo que no impide que entre ambos se forme una continuidad territorial y un área de actividades económicas múltiples cuyo desarrollo e integración sería necesario profundizar para consolidarlo como ámbito territorial de mayor potencial y capacidad de atracción.

En todo caso hay que destacar que la **vocación terciaria y de servicios** de todo este continuo urbano es dominante en la fachada marítima del corredor, con una marcada especialización de carácter turístico y una armazón y conectividad muy estructuradas tanto desde el punto de vista **ferroviario**: redes nacionales, redes autonómicas y futura red de alta velocidad, como por **carretera**, con Autopistas / Autovías, enlazando directamente con Bilbao, Vitoria, Pamplona y Bordeaux, completada con dos **aeropuertos regionales**, el de Hondarribia - Donostia, situado en este municipio, y el de Biarritz - Anglet - Baiona (BAB), situado en el municipio de Anglet.

En cualquier caso y con independencia de la conveniencia de configurar nuevas estructuras administrativas, muchas de las **cuestiones pendientes** se deberían **resolver mediante la cooperación**, como el sistema de transportes a escala de todo este amplio territorio, el trazado final del tren de alta velocidad, la complementariedad y racionalización de las infraestructuras actuales de aeropuertos, la coordinación de instalaciones logísticas, el mutuo refuerzo de dotaciones sanitarias, universitarias, culturales, turísticas, la cooperación en la explotación conjunta de la pesca, el entendimiento común del urbanismo, etc., etc.

También desde el punto de vista de la **sostenibilidad** hay algunos aspectos que sería importante tener en cuenta como las repercusiones de carácter ambiental y del desarrollo socioeconómico del territorio que pueden implicar la consideración de un marco urbano amplio, siendo muy importante en este sentido el papel que pueda jugar la ciudad del Txingudi (Hendaia-Irun-Hondarribia) en la definición de condiciones y pautas del desarrollo.

Se hace finalmente referencia a una iniciativa adicional relacionada con la creación de nuevas infraestructuras en el corredor Pasaia-Irun y de la prevista regeneración de la Bahía de Pasaia. En este cambio de escenario se produjo la incorporación de Hondarribia e Irun a la sociedad pública gestora **Jaizkibia** en el marco de la cual, el Departamento para la Ordenación y Promoción Territorial de la Diputación Foral de Gipuzkoa está llevando a cabo un Plan Integral de Actuaciones, que estaría partiendo de un primer análisis de las iniciativas existentes para integrarlas.

## 4.2 PLANTEAMIENTOS DE INSERCIÓN EN EL MARCO TERRITORIAL

### 4.2.1 El reforzamiento del papel de Irun como ciudad integrada territorialmente

El Plan General anterior ya entendía la necesidad de la inserción del municipio de Irun en una **escala superior**, la definida por su papel en la ciudad del Txingudi, conjunto de escala comarcal del Bajo Bidasoa que agrupa Hendaia, Irun y Hondarribia. También se reconocía la posición definida en el corredor Donostia-Baiona, en el que precisamente Irun se sitúa en el punto medio y charnela de territorios, con un peso específico importante desde el punto de vista poblacional, dotacional y de actividad.

Este entendimiento incluía el reconocimiento de la **función específica de Irun** en este continuo urbano, con una vocación que en un principio estuvo más marcada por la **actividad industrial y transfronteriza** frente a la claramente residencial y turística de Hendaia y Hondarribia.

Sin embargo ya se apostaba claramente por la progresiva **diversificación de la actividad** hacia funciones como la **terciaria**, el comercio, ocio y servicios, que efectivamente han incrementado su importancia en estos años, e incluso como una alternativa de ubicación de **usos residenciales colectivos de calidad** en entornos muy cuidados y competitivos económicamente que también se han ido desarrollando.

Desde un punto de vista estructural se planteaba que la mejora del atractivo de Irun en este marco amplio pasaba inexcusablemente por una **mejora de su escenario urbano**, aprovechando el peso específico que ya tenía como ciudad y buscando una **competitividad específica** respecto al resto de las áreas urbanas del corredor. Por ello las múltiples actuaciones de urbanización por un lado y de remodelación de zonas obsoletas por otro, han sido y siguen siendo las claves de la diversificación de funciones para este municipio.

La opción de una **ciudad residencial de tipo medio** bien equipada desde el punto de vista de servicios dotacionales y equipamientos terciarios, situada junto a los importantes recursos turísticos de la Bahía de Txingudi y a los recursos medioambientales del territorio, a la que se une la proximidad y múltiples conexiones con dos capitales de nivel provincial, es contemplado en su conjunto como un activo de enorme valor que permite albergar la expectativa de un **futuro de calidad** en el crecimiento y en las perspectivas socioeconómicas.

Por ello, y además de la influencia que toda intervención tendrá siempre en reforzar el papel de Irun como bisagra del corredor y punto clave en su parte central, para el Plan

General cobran especial relevancia las actuaciones que están más específicamente destinadas a favorecer las funciones a la **mejora de la calidad ambiental** como la rehabilitación integral de la **fachada fluvial**, conjunto de más de 20 intervenciones diferentes, muchas de las cuales ya están realizadas y otras están en vías de realización, así como las actuaciones destinadas a resolver los problemas de accesibilidad intermunicipal y a la propia ciudad.

El mayor énfasis y protagonismo de la futura Avenida de Iparralde y su entorno, que constituye una de las puertas de entrada al municipio, la mejora del barrio de Behobia y de los accesos a través del mismo, las facilidades de los accesos a Hondarribia, son también, desde el planeamiento, una contribución decidida al **esfuerzo de integración estructural** de Irun, en el que además se verán beneficiados Hendaia y Hondarribia.

Todos estos proyectos que ya estaban planteados en el Plan General anterior han sido retomados e **incorporados en la Revisión** añadiendo las **nuevas propuestas** para solucionar la **canalización de los tráfico**s entre barrios, el tráfico externo al municipio de carácter interurbano, así como la importante apuesta por la **remodelación del espacio ferroviario** mejorando no sólo aspectos de la centralidad de la ciudad sino también la nueva concepción de las comunicaciones en transporte público.

Con todas estas intervenciones se facilitará progresivamente la **mayor integración territorial** y se seguirá **elevando el nivel de calidad** de la oferta de **Irun como ciudad**, reforzando el papel que le toca desempeñar como punto intermedio y de inflexión de un continuo urbano que es una realidad cada vez más evidente, a la que se podrá identificar como corredor, como eurociudad o como simple conjunto de áreas funcionales.

#### 4.2.3 Las propuestas de compatibilización con otros municipios

Entre los instrumentos propuestos por las D.O.T., Directrices de Ordenación del Territorio, se planteaba la necesidad de realizar **planeamientos integrados** para grupos de municipios cuando existiesen aspectos comunes o en los que fuese necesario compartir el territorio, señalándose concretamente la **obligación** de compatibilizar el planeamiento de **Irun y Hondarribia**.

Las D.O.T. consideraban que la existencia de **problemáticas** cuyos ámbitos de análisis, propuesta y gestión, superan el estrecho marco de lo municipal, requiere necesariamente de la compatibilización del planeamiento, buscando la **escala territorial apropiada** para la resolución de conflictos y para la materialización de oportunidades que afectan conjuntamente a los municipios implicados.

La compatibilización intermunicipal viene además definida por la Ley 2/2006 del Suelo y el Urbanismo, habiendo desarrollado la nueva figura del **Plan de Compatibilización**, que según el art. 63 establece que cuando las características y necesidades del desarrollo urbano en las zonas limítrofes de varios términos municipales hagan necesario **coordinar la ordenación estructural** de los planeamientos generales afectados, y mientras no exista un instrumento de ordenación territorial que lo realice, como podría ser la figura del Plan Territorial Parcial, los ayuntamientos correspondientes podrán acordar la elaboración de un Plan de Compatibilización.

Más recientemente, el **Decreto de Medidas Urgentes 105/2008** en desarrollo de la Ley 2/2006, en su art. 14 contempla la posibilidad de que en el supuesto de que la labor de compatibilización se refiera a la ordenación pormenorizada y previa petición de al menos uno de los municipios, se podrá formular, tramitar y aprobar un **plan de compatibilización de ordenación pormenorizada** con el procedimiento establecido en el artículo 63 y 92 de la Ley 2/2006, de Suelo y Urbanismo. Si además existe un acuerdo previo, como sería el caso de las determinaciones a incorporar en el planeamiento de Hondarribia, elaboradas conjuntamente, se facilitará notablemente todo este procedimiento.

Es interesante señalar los **criterios** más importantes que han de regir este **proceso de compatibilización** y que se basan fundamentalmente en hacer viable la aplicación del modelo territorial supramunicipal propuesto en las Directrices. En el caso de Irun y Hondarribia se lleva ya tiempo trabajando en la compatibilización de las determinaciones del planeamiento urbanístico de forma que estén concebidas de forma integrada y en correspondencia con su realidad funcional y morfológica, enfocándolas a la complementariedad en los usos del suelo de ambos municipios.

En el propio documento de las Directrices se analizaban de forma particularizada las principales características del área urbana configurada e integrada por Irun y Hondarribia, señalando que la entidad de las relaciones económicas de **dependencia y complementariedad** pone de manifiesto la realidad de la actual integración urbanística y funcional de ambos núcleos. Diez años después esa integración se ha incrementado en intensidad y coordinación de los proyectos, constituyendo un buen ejemplo de la necesaria práctica de compatibilización intermunicipal.

Fue en base a estas premisas que en 1998 y una vez adoptado por el Ayuntamiento el acuerdo de aprobación del Plan General de Irun actualmente vigente, que se suscribió un **Protocolo** entre los municipios de **Irun y Hondarribia** en el que se sentaron las bases para la compatibilización de planeamientos y coordinación de actuaciones.

Entre los aspectos que debían ser **objeto de compatibilización** se incluyeron inicialmente el desarrollo integrado del planeamiento de Jaizubia, que se ha llevado efectivamente a cabo, y otros aspectos que aún están pendientes de aprobación como el desarrollo urbanístico y de los equipamientos deportivos de Irun en la zona de **Zubieta**, en terrenos compartidos con Hondarribia.

También ha sido objeto del mencionado Protocolo la **mejora de las conexiones viarias** entre ambos municipios, vinculando en todo caso la propuesta a la ejecución de las previsiones del Plan Especial de la Bahía de Txingudi. Este Protocolo ha quedado abierto a su extensión a otras fórmulas de colaboración en lo referente a las actividades residenciales, comerciales, industriales y de gestión de servicios comunes.

Entre estos **nuevos objetos de compatibilización** está la modificación del enlace de la variante junto al Hospital Comarcal y deberá estar la propuesta de desarrollo conjunto de nuevos sectores de actividades económicas en el área de Zabaleta.

También puede ser necesario revisar si es necesario un proceso de compatibilización con los municipios de **Lezo** y **Oiartzun** en relación a algún extremo de los nuevos ámbitos planteados en la zona más occidental del municipio o si bien bastaría con acuerdos previos para homogeneizar la calificación pormenorizada correspondiente.

Finalmente y en lo que a **compatibilización de las opciones de planeamiento** se refiere resultaría procedente establecer los correspondientes acuerdos marco con Hendaia y Urrugne, completando con ello las pautas de buena convivencia, reforzando aspectos que son de interés mutuo y ello más allá de las obligaciones legales o de las meras recomendaciones de carácter institucional.

Esto es especialmente necesario en relación a las decisiones sobre el **espacio compartido** de la **bahía de Txingudi**, las infraestructuras y accesibilidad en torno al **espacio fluvial común** como la continuidad de los **bidegorris**, el tratamiento de las **fachadas al Bidasoa**, tanto la mejora de la que corresponde a Irun como la de Hendaia y Urrugne, la relación del barrio de Behobia con la zona de **Behobie**, la complementación en materia de **equipamientos**, así como todos aquellos otros temas que pudieran plantearse desde Irun, desde Hendaia o desde Urrugne en la línea de integrar los tejidos urbanos y las colectividades locales de estos territorios.

### 4.3 EL PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL AREA FUNCIONAL DE DONOSTIALDEA

#### CONDICIONANTES DEL PTP CON INCIDENCIA EN EL MUNICIPIO DE IRUN Y POR TANTO EN LAS PREVISIONES DEL PLAN GENERAL

##### 4.3.1 El documento de Plan Territorial Parcial aprobado inicialmente.

El documento del Plan Territorial Parcial – PTP del Area Funcional de Donostialdea – Bajo Bidasoa, aprobado inicialmente en septiembre de 2010, establece un **marco de ordenación** sobre todo el Area Funcional de Donostialdea – Bajo Bidasoa y en consecuencia contiene una serie de determinaciones que interesan al municipio de Irun, y en particular a lo previsto en su planeamiento general.

Al respecto, es importante señalar en primer lugar que el documento del PTP ha sido elaborado contemplando los diversos **planeamientos municipales** aprobados o en revisión. En este sentido es necesario llamar la atención sobre el hecho de que la versión del Plan General de Irun que se incluye en este documento, es la del **Avance** de planeamiento de la revisión del Plan, que tiene fecha de **finales de 2008**, y por tanto, no se han contemplado muchas de las modificaciones que se realizaron al mismo, que fueron recogidas en la aprobación de los **Criterios y Objetivos Generales** que se establecieron para la redacción del Documento de Aprobación Inicial de la Revisión del Plan General.

Este Documento de Criterios y Objetivos Generales recoge el acuerdo alcanzado en el seno del Consejo Asesor de Planeamiento de Irun, tras un largo proceso de debate y discusión, y modifica sustancialmente algunas de las propuestas inicialmente incluidas, como el caso del desarrollo sobre el valle de Olaberria o el reajuste de los nuevos ámbitos de planeamiento para actividades económicas.

Por lo tanto, en las consideraciones que se hacen más adelante sobre la incidencia, del PTP en las previsiones urbanísticas del Plan General de Irun, hay que tener en cuenta que son las propuestas del **documento de Aprobación Inicial** del Plan General de Irun las que realmente han de tenerse en cuenta para cualquier comparación entre las determinaciones de ambos documentos, y no las propuestas y alternativas del Avance, que han quedado ya sobrepasadas.

Además, y al estar tanto el PTP como el nuevo Plan General de Irun en la fase de Aprobación Inicial, ambos podrán ser **objeto de análisis y eventuales reajustes** en base a las consiguientes alegaciones. A la vista de las numerosas faltas de coincidencia entre ambos documentos, y del grado de concreción, desarrollo y consenso que caracterizan las propuestas del Plan General, sería deseable lograr un

**reajuste de algunas de las propuestas** que el PTP pretende establecer sin haber tenido suficientemente en cuenta el proceso de revisión municipal ni obviamente los debates y argumentaciones que apoyan el Plan General.

En el texto de la Memoria que figura a continuación se han seguido las determinaciones contenidas en el documento de **Normativa del PTP**, por entender que éste será, cuando se apruebe definitivamente el PTP, el documento que establecerá la referencia obligada para todos los planeamientos municipales. Se observa de todas maneras que el **contenido** de este **documento normativo**, aunque organizado en artículos, deriva muy directamente del **contenido de la Memoria** del PTP, prestándose a cierta confusión por el tratamiento más de tipo expositivo que se da a algunas de las cuestiones, faltando en cambio un desarrollo más propiamente normativo y articulador de los variados procesos de planeamiento que se pretenden establecer.

En cuanto a las **líneas generales** referentes al PTP, es importante la consideración del **Horizonte temporal del Plan Territorial**, contemplada en el artículo 6, en el que se recoge que el PTP proyectará sus propuestas para un horizonte temporal que supera las solicitudes coyunturales derivadas de las estrategias de intervención urbanística e infraestructural a corto plazo. Se establece, en principio, para el PTP un horizonte prospectivo de **16 años**, cuya fecha final se hace sin embargo coincidir con el año 2025, si bien muchas de las propuestas y determinaciones que se plantean contemplan unos escenarios de ordenación a medio-largo plazo, situándose más allá de la coyuntura específica de la ordenación territorial inmediata.

También es importante señalar que las **DISPOSICIONES TRANSITORIAS** de las Normas prevén que los contenidos de los documentos de los Planes Generales y de Detalle municipal, así como de sus revisiones y modificaciones, deberán incorporar las determinaciones contenidas en el Plan Territorial Parcial, siempre que no se hubiera otorgado la **aprobación inicial** en el momento de la entrada en vigor del PTP. En el resto de los casos, el planeamiento municipal general, aun estando vigente, se deberá adaptar posteriormente a las previsiones del PTP.

#### **4.3.2 Los Objetivos y El Modelo de Ordenación Territorial.**

Los **principales Objetivos de Ordenación Territorial** considerados en el documento para la configuración del Modelo de Ordenación Territorial del Plan Territorial Parcial del Area Funcional de Donostialdea – Bajo Bidasoa, y en relación con el enunciado que se hace de los cuales no existen en principio grandes diferencias de planteamiento con lo previsto en el Plan General de Irun, son los siguientes:

1.- **Preservación y mejora de los recursos naturales y los valores paisajísticos** del territorio como bien de uso y de disfrute ambiental de la población y como factor añadido de potenciación y proyección exterior de los activos terciarios del Área Funcional.

2.- Consideración del **medio rural como el soporte básico** para el desarrollo de las actividades del sector primario, cuya pervivencia y consolidación se consideran con valor de interés general, no sólo social, cultural y económicamente, sino, también, desde la óptica del mantenimiento y la conservación del territorio. En este sentido, no sólo se podrá contemplar el establecimiento de medidas de protección ante las solicitudes de ocupación excesiva de suelo no urbanizable, sino que se deberá considerar la posibilidad de configurar reservas de carácter agropecuario en puntos estratégicos de los fondos de valle.

3.- Aceptación y **consolidación del modelo de ordenación territorial actual** como la base de partida idónea para ordenación espacial de las nuevas infraestructuras y la acogida de los futuros crecimientos urbanísticos, por tratarse de un modelo caracterizado por la adaptación de los corredores del desarrollo urbano a la configuración general de la estructura geográfica del territorio. Adopción, por tanto, de un esquema básico de adaptación a la configuración del medio físico como el medio apropiado para delimitar referencialmente el futuro alcance espacial de los ejes de comunicaciones y de los nuevos desarrollos urbanísticos.

4.- **Incorporación** al Modelo de Ordenación del PTP de las **actuaciones infraestructurales que se han ido configurando como ya consolidadas** (2º Cinturón, Autovía del Urumea, desdoblamientos y nuevas estaciones en la red ferroviaria de ETS, Planta de tratamiento de RSU de Gipuzkoa, etc...).

5.- Incorporación, así mismo, al Modelo de Ordenación del PTP de **alternativas de ordenación** para la **resolución integrada de los procesos de reconversión urbanística** y reordenación infraestructural pendientes en puntos sensibles y estratégicos del área funcional, como la regeneración urbanística de la Bahía de Pasaia, la ordenación del Corredor de Lezo-Gaintxurizketa, la reordenación del recinto portuario del Puerto de Pasaia, la posible construcción de una dársena exterior, **la reconversión de la zona ferroviaria y reordenación urbanística del centro de Irun**, y el tratamiento del Aeropuerto, entre los más significativos, procediendo en cada caso al enunciado y valoración de los principales escenarios alternativos condicionados al desarrollo de dichas operaciones.

6.- Consideración en el Modelo de Ordenación del PTP, además de las propuestas sobre el soporte infraestructural básico sobre el que deba descansar la organización del área funcional, de **pautas para la localización y el dimensionamiento de los nuevos desarrollos urbanísticos** previsibles sobre el conjunto del territorio de la comarca, que deberán estar obligatoriamente servidos por la red de transporte público.

Al programarse el PTP para un **horizonte temporal de largo plazo, 16 años**, convendrá configurar de forma abierta y flexible estas pautas de localización y dimensionamiento, garantizando la capacidad de adaptación del modelo a ciclos económicos y coyunturas demográficas cambiantes en el tiempo.

Se plantea, por tanto, ofrecer en el PTP unos abanicos relativamente abiertos para las alternativas de localización y dimensionamiento de las zonas de nuevo crecimiento urbanístico en el futuro planeamiento municipal y configurar cautelarmente como reservas espaciales los ámbitos adscritos a las futuras infraestructuras planteadas.

7.- Red de Carreteras. **Progresiva separación de los tránsitos de paso de los tráfico internos**. Estrategia de creación de variantes exteriores para la futura canalización periférica de los tráfico de travesía. Reutilización de la red básica actual como canales de distribución urbana primaria.

Adopción de un modelo con un horizonte temporal a largo plazo adecuado para la gestión gradual y progresiva de la futura configuración de la red general de transporte y comunicaciones en el Área Funcional de Donostia- San Sebastián. Acomodación de los programas de intervención infraestructural a corto y medio plazo a las estrategias de funcionalidad y escala territorial derivadas de dicho modelo.

Extensión, a largo plazo, al conjunto de la red general de carreteras de travesía exterior de un régimen tarifario homogéneo que permita optimizar el funcionamiento equilibrado de la misma. Previsión, en su caso, de un sistema de acceso a una posible dársena exterior del puerto de Pasaia.

8.- Red Ferroviaria. **Integración física y operacional del TAV** con las redes del ADIF y de ETS. Configuración de una red ferroviaria multifuncional que, minimizando sus consumos de espacio y sus impactos externos: atienda los tráfico de viajeros de cercanías, medio y largo recorrido y de mercancías, con excelente calidad de servicio; se conecte a todos los centros de

generación/atracción de tráfico, intercambio modal y actividades logísticas; facilite y potencie el intercambio modal con el transporte por carretera y con el transporte marítimo, mediante un sistema múltiple de terminales convenientemente diseñado y dimensionado, y contribuya positivamente a la estructuración territorial y funcional en el marco del PTP. Previsión, en su caso, de un sistema de acceso ferroviario a una posible dársena exterior del puerto de Pasaia.

9.- Previsión prioritaria de **recursos espaciales** de servicio e intermodalidad dentro del AF de D-SS **para la optimización del funcionamiento del sector del transporte**, ante la constatación de las oportunidades estratégicas derivadas de la posición privilegiada del área funcional en el contexto de las redes de comunicaciones y transporte europeas.

10.- Constitución de un **sistema de transporte público de viajeros** unificado para la totalidad del Área Funcional. Integración en una red coordinada del conjunto de los actuales operadores. Configuración de una serie de **intercambiadores, estaciones intermodales y dotaciones de aparcamiento disuasorio** en puntos estratégicos de la red.

11.- Estrategia de potenciación y valoración de la diversidad de alternativas que ofrece el Área Funcional en su proyección externa como “Comarca de Servicios”. Se propone la **desconcentración de los nuevos equipamientos terciarios y dotacionales de escala general** sobre el conjunto de Donostialdea-Bajo Bidasoa, mediante su distribución en red sobre el conjunto del territorio (v.gr., **Ficoba**, Txillidaleku, etc...).

12.- Estrategia de integración de las nuevas de actividades económicas y terciarias del AF de D-SS en el marco del **Proyecto de Eurociudad Bayona-San Sebastián**, ámbito de ordenación territorial de escala superior que ofrece claras oportunidades de complementariedad espacial, infraestructural y dotacional.

13.- Confirmación en el PTP del **modelo actual de ocupación espacial** de Donostialdea-Bajo Bidasoa, caracterizado por la **concentración urbana sobre los valles y sus corredores transversales** y la **preservación del territorio intersticial** situado a cotas altimétricas más elevadas. Esta disposición urbanística densa, que permite aprovechar los terrenos más apropiados para el desarrollo urbanístico intensivo sin tener que incidir en áreas de topografía más accidentada, coincide con las **pautas de desarrollo sostenible y optimización**

**del consumo de los recursos de suelo** contemplados en la nueva Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo del País Vasco.

Este criterio general debe, lógicamente, compatibilizarse con la exigencia de evitar la disposición de áreas con excesiva densificación edificatoria y con la necesidad de **garantizar las reservas suficientes de espacio para la preservación ambiental** y el correcto funcionamiento hidráulico de las vegas fluviales.

14.- En sintonía con los postulados de la Ley 2/2006 se trasladan también al PTP los nuevos criterios adoptados en la fijación de **estándares mínimos de aprovechamiento urbanístico del suelo, eliminando** del Modelo de Ordenación del PTP la previsión de nuevos **desarrollos con tipología de baja densidad**.

15.- Consolidación y potenciación del modelo urbanístico actual basado en la coexistencia dentro del área funcional de diferentes núcleos de población con identidad urbana propia. **Conservación de la estructura polinuclear actual** como la base sobre la que apoyar la futura organización del conjunto de la conurbación, resolviendo el crecimiento global del área funcional mediante la **expansión proporcionada de cada comarca a partir de la estructura urbanística de sus núcleos urbanos preexistentes**.

16.- **Conservación y optimización** de la situación de sensible **equilibrio existente en la actualidad dentro de cada comarca del área funcional entre la población y el empleo**. Introducción, en todo caso, de medidas de potenciación del sector terciario en las comarcas de Oarsoaldea, Urumea y Bajo Oria para reducir el déficit relativo existente con respecto a la media del área funcional. La diversificación de usos y de actividades dentro de cada subárea constituye el primer paso para disminuir los niveles de desplazamiento diario obligado de la población, al favorecer la autosuficiencia de los núcleos de población y minorar la necesidad creciente de desplazamientos motorizados que provoca la concentración de usos en comarcas especializadas.

17.- Establecer, en síntesis, como objetivo de ordenación para el área funcional, un **Modelo Urbano de “descentralización concentrada” o “ciudad polinucleada en red”**, como opción alternativa a la posible deriva inercial hacia un modelo de “centralización globalizada” derivada de la excesiva concentración de los crecimientos en torno a los focos de mayor centralidad comarcal.

### 4.3.3 El Modelo Territorial

La estructuración del Modelo de Ordenación Territorial que propone el PTP está configurada por la **síntesis de las principales propuestas de ordenación general** planteadas en relación con los cuatro aspectos siguientes:

la regulación del **medio físico**,  
la organización de la **red de transportes y comunicaciones**,  
la configuración de una serie de **áreas urbanísticas de carácter estratégico**  
la distribución ponderada de los **nuevos desarrollos residenciales y de actividad económica**

Junto a estas determinaciones sustanciales, se establecen así mismo **otras pautas de ordenación general** en relación con las **áreas temáticas específicas** de:

el **ciclo del agua**,  
las **infraestructuras generales de servicio**,  
los **grandes equipamientos comunitarios**  
la **compatibilización de planeamientos**

Este Modelo pretende ofrecer una serie de pautas globales de priorización territorial y un escenario marco del desarrollo infraestructural y urbanístico, a partir de los cuales poder canalizar y regular, en principio **de forma flexible, pero con una sistematización general reglada**, el abanico de intervenciones urbanísticas e infraestructurales que se proponen para el territorio.

El Modelo se configura, por tanto, como la suma de las propuestas relativas al Medio Natural, al Suelo Rural, al Modelo de Accesibilidad y Movilidad, a la Red de Transporte y Comunicaciones, a la Red de Infraestructuras y Servicios, y al Sistema de Asentamientos Urbanos.

El conjunto de las determinaciones del PTP que constituyen el entramado básico del Modelo de Ordenación Territorial planteado se organiza de la siguiente manera:

- 1) Propuesta de **zonificación general del medio físico**, con la definición de los ámbitos adscritos a categorías de **especial protección territorial**:
  - Suelos de especial protección naturalística y/o forestal.
  - Suelos de especial protección para la consolidación del hábitat rural y/o ámbitos periurbanos verdes.
  - Corredores fluviales.

2) Propuestas de **ordenación específica relativas al medio físico**, con la definición de una serie de **Parques Rurales Interurbanos y Parques Rurales Periurbanos**.

3) Establecimiento de un **Esquema General del Modelo de Movilidad** y enunciado de una serie de propuestas específicas en relación con la futura **configuración de la red interurbana básica peatonal y ciclista**, con la **red general de carreteras**, con las **redes ferroviarias** (ADIF, ETS y TAV) y sus correspondientes estaciones y elementos de intermodalidad, y con las **infraestructuras portuaria y aeroportuaria**.

4) Las propuestas relativas a carreteras y ferrocarriles se estructuran en bloques diferenciados de intervención temporal: previsiones a **corto, medio y largo plazo**. Una parte importante de las propuestas conceptuadas como de corto y medio plazo ya se encuentran en construcción o están en fase de proyecto, mientras que, se pretende que las actuaciones planteadas a medio y largo plazo tengan un carácter de ejercicio prospectivo, si bien determinadas condiciones vinculantes anulan en la normativa esa voluntad de no imposición de alternativas.

5) **Propuestas de ordenación general del medio urbano**, con la delimitación global de los suelos susceptibles de ocupación urbanística y, dentro de ellos, la definición de una serie de ámbitos específicos:

- Las zonas de continuidad urbana consolidada
- Los ámbitos calificados en el PTP como Reservas Territoriales
- Los Corredores Fluviales
- Los ámbitos definidos en el PTP como Áreas de Carácter Estratégico

6) Enunciado de unas **pautas generales para la ordenación y el dimensionamiento del parque residencial y del suelo para actividades económicas** a planificar en el planeamiento municipal.

7) **Propuesta de esquemas de ordenación más pormenorizada** para los ámbitos definidos como **Áreas de Carácter Estratégico**, con el enunciado en algunos casos de **varias opciones alternativas** sobre su posible ordenación ambiental, infraestructural y urbanística.

8) Propuestas generales en relación con el **ciclo integral del agua**, las **infraestructuras de servicio** y el **equipamiento comunitario general**.

9) Fijación de los principales **ámbitos y elementos** de que deben ser **objeto de planificación compatibilizada preferente**.

Según se recoge en el capítulo de las **Normas de Aplicación** del PTP, el planeamiento general deberá desarrollar en cada municipio las determinaciones establecidas en el mismo que configuran el modelo territorial proyectado. Para ello los Planes municipales deberán recoger las propuestas de **ordenación del medio físico**,

las de **modelo de movilidad**, el **dimensionado del parque de viviendas** y del **suelo para actividades económicas** y las **dotaciones** establecidas con este rango en materia de equipamientos, espacios libres y otras infraestructuras, sin perjuicio de la definición complementaria de **todas las propuestas** que corresponden a los Parques Rurales Interurbanos y Periurbanos, los Corredores Fluviales, las Reservas Territoriales y las Áreas de Carácter Estratégico.

#### 4.3.4 La Ordenación General del Medio Físico.

En cuanto a la **Zonificación básica para la ordenación territorial general del medio físico** del área funcional, el PTP establece **cuatro categorías** de grandes **unidades espaciales** del territorio, que deben ser objeto de una regulación genérica especial para garantizar la preservación y potenciación de los valores naturales.

#### 4.3.5 Los suelos de especial protección naturalística y forestal

De la **primera** de estas categorías, la denominada **“Suelos de especial protección naturalística y/o forestal”**, el PTP ha incluido en el municipio de **Irun** toda la zona Sur del mismo englobando la mayor parte del **espacio natural de Aiako-Harria**.

Sin embargo, su delimitación viene condicionada en su límite norte por el trazado propuesto por el PTP para la prolongación del 2º cinturón, razón por la que se considera que la delimitación de esta categoría de suelo debería estar más en función de los valores naturalísticos o forestales del territorio que del trazado de una infraestructura viaria de dudosa ejecutabilidad.

Respecto a su regulación, en el PTP este suelo se asimila a las categorías de ordenación de las D.O.T. de “Especial protección”, “Mejora ambiental” y/o “Forestal”, con las condiciones específicas de respetar, como condicionantes superpuestos, todas las regulaciones y planes de gestión aprobados, así como prohibir los crecimientos urbanísticos evitando los edificios de utilidad pública e interés social salvo los precisos para la mejora ambiental y/o la actividad forestal. Admite no obstante, de **forma excepcional**, en casos debidamente justificados y con la consiguiente adopción de las correspondientes medidas de compensación ambiental, los usos de vías de transporte, líneas de tendido aéreo, líneas subterráneas e instalaciones técnicas de servicios de carácter no lineal tipo B.

En principio, lo **previsto en el documento del Plan General de Irun** no plantea conflicto con estas determinaciones del PTP aprobado inicialmente, por coincidir con

un territorio cuya categorización del suelo establece al menos el mismo nivel de protección que el documento marco del área funcional, si bien es importante señalar que el PTP establece unas condiciones de autorización excepcional de determinadas infraestructuras y servicios que no están contempladas en la normativa, más restrictiva, prevista en el Plan General.

#### **4.3.6 Los suelos de especial protección para la consolidación del habitat rural**

En cuanto a la segunda categoría, denominada “Suelos de especial protección para la consolidación del hábitat rural y/o ámbitos periurbanos verdes”, el PTP considera en el municipio de Irun dos ámbitos de cierta extensión superficial: la zona del valle de **Ibarla – Meaka** situada al Norte del espacio natural de Aiako–Harria y hasta el borde de la autopista, y la zona de **Usategieta**, que es parte de un espacio de gran extensión, que afecta al Oeste del municipio en forma de banda irregular. Esta zona es en parte coincidente con el denominado “corredor ecológico Jaizkibel–Aiako Harria” y es mayoritariamente sobre esta zona que el PTP propone la creación del Parque Rural Interurbano de Usategieta.

Para este tipo de suelo se establece en el PTP una regulación territorial asimilable a la categoría de ordenación de las D.O.T. de “Zona agroganadera y campiña”, con las condiciones específicas de respetar, como condicionantes superpuestos, todas las regulaciones y planes de gestión aprobados, prohibir los crecimientos urbanísticos y evitar los edificios de utilidad pública e interés social salvo los precisos para el desarrollo del hábitat rural y los inherentes a los usos y actividades propias de los Parques Rurales Interurbanos y Periurbanos, según se disponga en sus correspondientes Planes Especiales de Ordenación. Se establece finalmente que se consolidan en estas zonas, los usos urbanísticos preexistentes o los que, en su caso, ya estuviesen previstos en el planeamiento urbanístico vigente. También aquí el PTP establece en este tipo de espacios unas condiciones de autorización excepcional de determinadas infraestructuras y servicios que habría que considerar se superponen a la normativa más restrictiva prevista en el Plan General.

En cuanto a lo previsto en el documento del Plan General de Irun, y en referencia al primero de estos espacios, el del valle de Ibarla – Meaka, no se plantean diferencias sustanciales con estas determinaciones del documento del PTP aprobado inicialmente, por haberse asignado desde el Plan General para esta zona una categorización del suelo que mayoritariamente establece un nivel incluso superior de protección que el documento marco del Area funcional.

### 4.3.7 El espacio protegido coincidente con el corredor ecológico Aiako Harria–Jaizkibel

En relación a esta zona, y en lo que respecta a la porción irunesa del espacio señalado en el PTP, tampoco existe diferencia significativa en cuanto a la regulación, que en el Plan General de Irun es incluso mayoritariamente de Protección Forestal, por haber aplicado la misma con la intención de facilitar la consolidación de la propuesta de **corredor ecológico Aiako Harria–Jaizkibel**, que ya ha sido conveniente precisada y definida a la escala propia del documento municipal.

No obstante sí existe un **cierto desajuste** en lo que se refiere al **trazado detallado** de este espacio de protección en el Plan General, con respecto a lo señalado en los planos del PTP, en un punto significativo del mismo, donde precisamente el corredor de suelo no urbanizable que ha de servir de enlace entre Jaizkibel al Norte y Aiako Harria al Sur, debe atravesar las redes de las dos infraestructuras ferroviarias y la viaria de la N-1 recientemente ampliada.

En esta zona el PTP plantea una franja mayor de la prevista por el Plan General, si bien se entiende que el Planeamiento municipal **se ajusta mejor** a la realidad física y topográfica de los terrenos, pues a nuestro juicio, es necesario extremar la precisión del posible paso físico a través de las redes de infraestructuras, que aquí van casi paralelas formando un potente haz, dispuesto sobre diferentes niveles.

Para garantizar la **funcionalidad ecológica** y la **correcta continuidad** del corredor parecería más conveniente cruzar el cuádruple haz de infraestructuras de forma concentrada, mediante un ancho paso bajo nivel, en vez de extender innecesariamente la banda a los bordes externos de dicho haz, que de otra manera resulta imposible de franquear físicamente. Para ello se debería de procurar, como se ha propuesto desde el Plan General, centrar esta delicada **zona de paso** y facilitarle una aproximación gradual tanto en pendiente como en sección, evitando fondos de saco. La banda de terreno resultante de aplicar estos criterios es algo más estrecha de lo que figura en los planos del PTP pero permite mayor continuidad, que es el objetivo principal del corredor.

Es cierto que la **escala** a la que se han realizado estos planos del PTP, 1:35.000, no permite descender al nivel de detalle al que se puede trabajar desde un Plan General. Además, las líneas que delimitan este ámbito espacial en lo que se refiere a Irun, están definidas como trazados de aspecto aproximado. Por ello se considera conveniente que en la tramitación del PTP se tengan en cuenta las **delimitaciones** que se han precisado desde el documento del Plan General de Irun.

Asimismo, se deberían tener también en consideración las **justificaciones** que se hacen en el capítulo 3 de la Memoria del Plan General, dedicado al Medio Físico y Ambiental, en el que se señala que en relación a la propuesta del corredor ecológico Aiako Harria–Jaizkibel y teniendo en cuenta que se trata de una figura que aún no tiene definición legal aprobada, se ha analizado desde el Plan General su paso a través de todo el tramo que corresponde al término municipal de Irun, identificándolo y ajustándolo mediante una **delimitación específica** y aplicándole una categoría que implica una normativa de protección especial adecuada cuya finalidad es garantizar la funcionalidad del Corredor. Se plantea así un **reajuste** de acuerdo con los criterios de identificación del mismo según se ha desprendido del análisis de los terrenos, de su situación medioambiental y de las circunstancias que facilitaban o dificultaban su continuidad espacial.

Es en concordancia con ello que se ha redelimitado también la zonificación del ámbito de Prolongación de Araso de forma que a **través de la gestión del ámbito** se obtenga como **cesión pública** un tramo del corredor ecológico, al calificarse el mismo como Sistema General de Espacios Libres. Con ello se garantiza la continuidad en todo el borde Oeste y en la parte alta de los terrenos del Sector recogiendo así lo señalado respecto al Corredor Ecológico en el Informe de la Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Gobierno Vasco.

Se insiste por tanto en que resulta necesario que la delimitación del espacio definido por el PTP se **reajuste en su trazado** considerando la precisión adoptada para esta delimitación en el nuevo documento del Plan General, que permite completar la zona de actividades económicas en la zona Oeste del municipio y organizar la funcionalidad del corredor ecológico a través de terrenos física y topográficamente más idóneos así como su gestión como suelo público de Sistema General de Espacios Libres.

#### 4.3.8 Los Corredores Fluviales

Se trata, según establece el PTP, de corredores fluviales que se corresponden con los suelos inundables en régimen de avenidas, a los que se añaden los espacios libres verdes, parques y paseos de borde ribereños no inundables y de los que se extraen las áreas urbanas consolidadas situadas en las márgenes de los ríos que deben ser objeto de obras de prevención de inundaciones. En Irun se define el **corredor fluvial del Bidasoa – Jaizubia**.

En estos ámbitos será asimilable la regulación de la categoría de ordenación de las D.O.T. de “Protección de aguas superficiales”, desarrollada en el vigente PTS de Ordenación de Márgenes de los Ríos y Arroyos de la CAPV y cada uno de ellos será

objeto de un **Plan Especial de Ordenación Fluvial Integral**, de carácter multisectorial.

Por esta última razón se entiende que no tiene sentido incorporar ahora el **Parque de Osinbiribil** a la nueva delimitación de un corredor fluvial, pues se trata precisamente de un Parque Periurbano que **ya está ordenado** tanto por el planeamiento municipal como por el planeamiento especial, ambos en vigor, cuya **ejecución ya está iniciada** y entre cuyas determinaciones ya estaban contempladas las necesarias medidas de protección y prevención de inundaciones de acuerdo con las instrucciones del propio Gobierno Vasco.

Debe tenerse en cuenta que este parque da cumplimiento a los estándares de **Sistema General de Espacios Libres y zonas verdes** establecidos en el Plan General vigente, por lo que su ejecución resulta necesaria en el marco de este Planeamiento, además de constituir una necesidad de la población de Irun para su esparcimiento y ocio.

Por ello, se considera que no es necesario remitir nuevamente el desarrollo de este suelo a otro planeamiento especial multisectorial que no aportaría ninguna novedad en cuanto a su diseño y definición, y sí, en cambio, impediría su inmediato desarrollo a través del correspondiente Proyecto de Urbanización que actualmente se está redactando.

En el resto de zonas recogidas en el PTP dentro de este ámbito de corredor fluvial no aparecen en principio otras contradicciones con lo previsto por el Plan General.

#### **4.3.9 Los Parques Rurales Interurbanos y Periurbanos**

Los espacios propuestos como **Parques Rurales Periurbanos** tienen el objetivo de regular estas áreas como zonas prioritarias de la expansión recreativa urbana sobre el medio rural exterior próximo, compatibilizando la presencia de las actividades e instalaciones de carácter lúdico con la conservación del medio natural, la preservación de sus valores ambientales y paisajísticos, y la consolidación y potenciación de las actividades del sector primario compatibles con el medio circundante.

Uno de entre los de mayor extensión de los Parques propuestos es el **Parque Rural Interurbano de Usategieta** que comprende los terrenos de Altamira, Jaizkibelpe, Gaintzurizketa, Usategieta, Gurutze y Urkabe, coincidiendo con la delimitación del espacio de especial protección para la consolidación del hábitat rural a que se aludía

anteriormente por su parcial coincidencia con el corredor ecológico de Aiako-Harria Jaizquibel.

El otro elemento propuesto en Irun es el **Parque Rural Periurbano de Ibarla-Meaka**, que coincide con la propuesta del Plan General de considerar la zona del valle de Ibarla a través de un Plan Especial que articule precisamente los aspectos de protección del medio con su utilización por parte de los habitantes de la ciudad.

El PTP remite la **delimitación precisa** de ambos tipos de Parques Rurales al correspondiente **planeamiento municipal**, lo que en el caso del Parque Interurbano de Usategieta exigiría el consiguiente proceso de compatibilización de planeamientos. Igualmente contempla la elaboración de un **Plan Especial de Ordenación** para el desarrollo de cada uno de los Parques, en el que se establezcan las pautas de ordenación, el régimen de regulación de usos, y las fórmulas de gestión de los elementos públicos, con especial énfasis en la configuración de la red básica de itinerarios peatonales y ciclistas interurbanos inscrita dentro del Parque.

En el caso del **Parque Periurbano de Ibarla-Meaka**, sería conveniente asimilar el Plan Especial propuesto en el Plan General a los objetivos del Plan Especial de Ordenación establecido por el PTP, ajustando convenientemente la delimitación del ámbito del mismo ya que ésta sería un cometido directamente atribuido al Plan General.

En el caso del **Parque Interurbano de Usategieta**, se debería ajustar su delimitación de acuerdo con lo señalado en el apartado anterior destinado a los suelos de especial protección para la consolidación del hábitat rural.

#### **4.3.10 El Modelo de Movilidad y las redes de transporte y comunicaciones**

Según se afirma en parte del documento de aprobación inicial del PTP, del conjunto de propuestas planteadas en el mismo sobre el modelo de movilidad y las redes de transporte y comunicaciones, algunas de ellas deberían tener **naturaleza prospectiva**, con el enunciado de una serie de **opciones alternativas** que en muchos casos tendrían un horizonte temporal que previsiblemente superará el nominativo de 16 años del propio documento del PTP.

Según se insiste en los planteamientos iniciales, estas propuestas tendrían un carácter sustancialmente indicativo, **no debiendo resultar vinculantes**, y ello en gran parte debido a que su ulterior concreción requerirá múltiples estudios y análisis de carácter

preferentemente multisectorial y la consiguiente toma de decisiones posterior por parte de las administraciones competentes en cada caso.

Sin embargo, en el desarrollo normativo del documento del PTP, algunas de estas propuestas se configuran como **determinaciones vinculantes**, supeditadas no obstante a su desarrollo más preciso en el marco del planeamiento general municipal o al momento de la tramitación de los proyectos de las vías generales de comunicaciones por parte de las administraciones sectoriales.

En síntesis, el conjunto de las propuestas del PTP en esta materia se traducen en un **Modelo de Movilidad** reflejado en un **Esquema General** y en el enunciado de propuestas específicas sobre la futura configuración de la red interurbana básica peatonal y ciclista, así como la red general de carreteras con la progresiva separación de los tránsitos de paso respecto de los tráficos de internos, las redes ferroviarias (ADIF, ETS y TAV) y sus correspondientes estaciones y elementos de intermodalidad, y finalmente, las infraestructuras portuaria y aeroportuaria.

Además, este modelo contempla la necesidad de prever **nuevos recursos espaciales** para la **logística e intermodalidad** con la finalidad de garantizar la optimización del funcionamiento del sector de las comunicaciones ante la constatación de las oportunidades estratégicas derivadas de la posición privilegiada del Area funcional en el marco de las redes de accesibilidad y transporte europeas.

Dentro de las propuestas de carácter vinculante, el PTP propone condicionar los Planes Generales Municipales a la previsión en el planeamiento y a la programación de construcción complementaria del conjunto de los elementos de la **red de itinerarios interurbanos peatonales y ciclistas** definidos en el PTP o en el consiguiente PTS de reinterpretación y perfeccionamiento de esta red de itinerarios. Esta red de itinerarios blandos está no obstante considerada como parte complementaria del Modelo de Movilidad planteado.

Más en concreto, los **itinerarios peatonales y ciclistas recogidos en Irun**: sobre la N-1, sobre la Av. Letxumborro, Paseo de Colón, Av. Elizatxo, Canal Dumboa y todo el frente de ribera del Bidasoa, son en gran parte **coincidentes o muy similares** con lo ya previsto desde el Plan General de Irun, de acuerdo con las detalladas propuestas del reciente **Plan de Movilidad Urbana Sostenible**.

Solamente el itinerario propuesto en **paralelo a las líneas ferroviarias** parece fuera de lugar pues no se entiende su interés ni su posible continuidad, destacando su total **falta de viabilidad técnica**, por lo que sería conveniente **eliminarlo** del plano de movilidad del PTP al no resultar realmente idóneo. En cambio, una vez aprobado este

Plan Territorial sí habría que considerar desde Irun los tramos que corresponden a la red interurbana que finalmente se adopte, para señalar claramente ese **carácter interurbano** en el planeamiento municipal y reajustar en consecuencia los costes de su implantación, reduciendo la participación municipal e incrementando la de las otras administraciones.

En el caso concreto de la **red de carreteras**, el PTP propone la sustitución del actual sistema de peaje centrado exclusivamente sobre la A-8, por un **sistema tarifario** extendido al conjunto de la red general de accesibilidad exterior. Igualmente se plantea la necesidad de constituir un **sistema de transporte público de viajeros** unificado para la totalidad del Area Funcional, mediante la integración en una red coordinada del conjunto de los actuales operadores y la configuración de una serie de intercambiadores, estaciones intermodales y dotaciones de aparcamiento disuasorio en puntos estratégicos de la red.

En cuanto a la definición del **conjunto del modelo de movilidad**, el PTP plantea condicionar el planeamiento general municipal y los proyectos sectoriales infraestructurales, al respeto de las **reservas espaciales** necesarias para no hipotecar la posibilidad de construcción en el futuro del conjunto de los elementos contemplados en el modelo de movilidad, y ello, al menos mientras su potencial disposición no haya sido objeto de su descarte expreso por parte de la administración competente en base a la aprobación del correspondiente estudio justificativo.

#### 4.3.11 La estructuración de las propuestas del Modelo de Movilidad

En lo que se refiere a la **red viaria**, el PTP diseña **a grandes trazos** un Modelo de Movilidad, consistente **básicamente** en la actual A-8, el desdoblamiento de la N-1 hasta Hondarribia, una propuesta de prolongación hasta la frontera del actual 2º Cinturón sobre Donosti, y en el municipio de Irun, una penetración directa con carácter de vía rápida desde esa prolongación y desde la A-8 hasta la zona de remodelación de la Estación Ferroviaria de Irun.

Este modelo de movilidad entra en **franca contradicción** con el **modelo de movilidad sostenible** que se ha previsto en el **Plan General de Irun**, aceptado por unanimidad en el Consejo Asesor de Planeamiento y coincidente con los más recientes proyectos de la Diputación de Gipuzkoa, a quien corresponde la competencia en materia de la red interurbana. Además **no contempla**, y ni siquiera se menciona en el apartado de Síntesis Informativa del PTP, la importante propuesta de una **Ronda Sur** que en el Avance se planteaba con tres alternativas, y que ha sido adoptada como **solución**

**para canalizar los tráfico**s entre los barrios al Sur de la ciudad y para repartir y distribuir adecuadamente el tráfico proveniente del nuevo acceso desde la A-8.

El modelo de movilidad del PTP se describe en propuestas relativas a las redes estructuradas en base a la **intervención temporal**, en previsiones a **corto, medio y largo plazo**, reflejadas en tres planos sucesivos. Gran parte de las que se consideran como previsiones a corto y medio plazo coinciden con elementos que ya se encuentran en construcción o están en proyecto, mientras que el resto de las posibles actuaciones planteadas a medio y largo plazo deberían tener más bien un carácter de ejercicio prospectivo de alternativas, al menos según se enuncia en los criterios generales de aplicación del PTP a este respecto.

#### **4.3.12 Las propuestas del Modelo Viario del PTP a corto plazo**

En lo que afecta más directamente al territorio irunés, la configuración por el PTP de la red de carreteras a **corto plazo** confirma el **desdoblamiento de la antigua N-1 entre Ventas y Zubieta**, proponiendo como alternativa para este eje principal de accesibilidad local, que en todo caso se define como de alta capacidad, el desarrollo de un bulevar urbano para evitar precisamente su configuración como clásica vía rápida de gran capacidad.

En lo que respecta al resto de la antigua N-1 hasta llegar a Behobia, el PTP propone su **transformación en vía urbana interna**. Ahora bien, este planteamiento no se hace en concordancia con la ampliación de la capacidad de la A – 8, sino con la previsión complementaria de acometer en el futuro la prolongación del 2º Cinturón hasta la frontera, cinturón cuya necesidad se cuestiona radicalmente más adelante, no viendo la relación que ambas cuestiones pudieran tener entre sí.

Además es obligado recordar que la Diputación de Gipuzkoa ya ha considerado la **innecesariedad de continuar el desdoblamiento** en el tramo Osinbiribil – Behobia, por lo que teniendo en cuenta esta situación ya de hecho, aún resulta más **improcedente por su anacronismo**, la mención del PTP relacionando la transformación en vía urbana interna de este tramo de la antigua variante con la propuesta de prolongación del 2º Cinturón.

### 4.3.13 El Modelo Viario del PTP a medio plazo y el acceso directo al Centro de Irun

Igualmente, las propuestas que el PTP plantea a **medio plazo** se enmarcan en la progresiva configuración de ese modelo general viario fundamentado en la previsión de la futura extensión del 2º Cinturón Exterior hasta la frontera. Se trata básicamente de intervenciones de **optimización de los recursos**, con la finalidad de generar nuevas conexiones viarias directas entre la red general exterior y, en el caso de Irun, el ámbito de la importante operación integral de reconversión urbanística y reordenación infraestructural del Centro de Irun.

La única intervención planteada en este sentido por el PTP consistiría en la apertura de un **nuevo enlace completo en la A-8** a la altura de Arretxe-Oinaurre y la creación de una nueva infraestructura viaria de **conexión directa** entre el nuevo enclave estratégico del Centro de Irun y zona Sur de la Estación Ferroviaria con la red general exterior, configurándola como un elemento plenamente integrable posteriormente, en el futuro esquema de ordenación de la red general previsto a largo plazo.

Este nuevo acceso a la A-8 se considera oportuno y **muy necesario**, y por ello el Plan General ya lo había propuesto desde el Avance, aunque siempre lo ha situado intencionadamente **más al Este** de donde lo propone ahora el PTP. El problema no está por tanto en este nuevo acceso, que surge se comparte y contempla ya en la revisión del Plan General, sino en la ejecución de la conexión directa que se haría desde dicho acceso hasta el centro de Irun a través de Arretxe-Oinaurre, argumentando el PTP que ello permitirá **“reflexionar con más libertad”** sobre las posibles alternativas para los usos urbanísticos a contemplar en la nueva ordenación del centro de Irun.

Se sostiene que esa **vía de penetración rápida al centro** posibilitaría la implantación de nuevas actividades económicas terciarias y universitarias incentivadas por la presencia de la red ferroviaria, pero sobre todo por la generación de esa **accesibilidad directa** hacia y desde la red general exterior, así como a los espacios situados más al Sur de la Autopista en la prolongación de esa **vía rápida hacia Olaberria**, espacios a los que el PTP asigna un potencial de reserva territorial estratégica.

Pero esta argumentación resulta más bien falaz pues en realidad no es que el mencionado acceso directo, una vez se hubiera llegado a ejecutar, permitiese reflexionar con mayor libertad sobre las **alternativas al desarrollo** de la zona central de Irun. Más bien sería **exactamente al contrario**: una vez ejecutado realmente ese tipo de acceso, inmediatamente resultaría un pié forzado que una vez provocados los

consiguientes **impactos medioambientales** y el **desequilibrio funcional** del tráfico en el mallado interior de la ciudad, se convertiría en la típica infraestructura cuya inversión ha de ser inevitablemente “**aprovechada**”, provocando la adopción en consecuencia, de **opciones de desarrollo de la zona central** favorecedoras precisamente del tipo de usos que demandan una mayor afluencia de vehículos en ciertos momentos, aumentándose la velocidad y la cuantía de vehículos llegando al centro de Irun.

Se habría producido entonces a nuestro juicio, el **efecto perverso** según el cual un determinado tipo de solución viaria vendría a condicionar la **elección del contenido final** de la remodelación del centro de Irun. Por ello, la propuesta que se hace desde el PTP para esta zona céntrica de Irun constituye una solución urbana cuya idoneidad para el equilibrio de la ciudad se pone **seriamente en duda** más adelante, al tratar del modelo urbano propuesto por el PTP. Volviendo al concepto de libertad de diseño, cuando **mayor libertad** se dispone para definir el futuro de nuestras ciudades es en la **fase prospectiva**, cuando las ideas son sólo un proyecto, no cuando ya sean una realidad consolidada.

En contraposición con este modelo, la Revisión del Plan General propone la construcción de una **Ronda Sur interior**, que aparte de facilitar la conexión entre los nuevos barrios previstos en esta zona de Irun, tendrá la función de distribuir adecuadamente los tráficos de entrada provenientes del nuevo acceso a la autopista A-8. Precisamente se trata de evitar que un acceso de estas características acabe **gravitando sobre un solo eje urbano**, sobre una sola calle en definitiva, pues ello desequilibraría el normal funcionamiento de la malla viaria.

Por estas razones no se ha ubicado el acceso donde lo hace el PTP, sino en un **punto medio** que oriente a los vehículos a optar por entre al menos cuatro posibles ejes distribuidores, **exactamente lo contrario** a la propuesta del documento territorial que imaginando un acceso rápido y directo al centro, no parece haber entrado a analizar las sutilezas de toda red urbana.

#### **4.3.14 El Modelo Viario del PTP a largo plazo y la prolongación del 2º Cinturón**

En el horizonte temporal más amplio, el PTP termina por configurar un **nuevo esquema director** para la futura configuración de la red general de carreteras del Area funcional, que denomina **Modelo a largo plazo**, en el que como elemento básico en la zona más oriental del Area funcional se propone la idea de prolongar el 2º Cinturón hasta la frontera, configurando de este modo un “**Cinturón Periférico completo**” para

el conjunto del Area funcional, que tendría en principio tres únicos enlaces, con la N-121, con Irun-Centro y en Oarsoaldea.

Este Modelo se completa con la reconversión de la A-8 entre Arragua y Behobia en un nuevo eje central de **distribución interna** de tráfico, liberándola del peaje y posibilitando entonces la apertura de nuevos enlaces en la zona de Irun, además del de Arretxe-Oinaurre que ya se debería de haber ejecutado en el medio plazo. Este modelo a largo plazo se completa con el eventual **desdoblamiento de la N-121** entre Irun y Enderlatza.

La propuesta del PTP no contempla la apertura del **tercer carril** de la autopista A-8 en el tramo hasta Behobia prevista por la Diputación Foral, lo que por una parte permitirá desviar adecuadamente los tráfico de paso por Irun y por otra supondrá la ampliación de la capacidad para absorber el tráfico de travesía de la propia A-8, dándole un **carácter y función** completamente coherentes con el que tiene el actual Segundo Cinturón de Donostia.

No parece que una vez se haya concluido esta ampliación y esté operativa, se vaya a producir una rápida  **saturación de esta solución**  que justifique el planteamiento de prolongar el 2º cinturón desde su actual trazado hasta entrar en Francia. Y un detalle muy importante: no hay que olvidar que para que una potente infraestructura como ésta pueda tener sentido, es imprescindible que pueda **continuar al otro lado del Bidasoa**.

Por otro lado es difícil imaginar que en Francia se llegue a construir una nueva estructura viaria en paralelo a la **actual A-63**, y lo más que se podría esperar es el eventual reforzamiento de la misma con un tercer carril, con lo que la **capacidad de absorción del tráfico de paso**, en términos estrictamente logísticos del conjunto de esta red, no podría disponer de su lógica **prolongación**. Por ello y mientras la capacidad al Norte no pueda ser superior al máximo de los 3 carriles, no tiene sentido duplicar la autopista.

Pero es que además, el documento de PTP no justifica en ningún momento el modelo propuesto que implicaría, a nuestro entender, la generación de unas **Intensidades Medias Diarias - IMD**, en el Horizonte temporal del Plan hoy por hoy impensables tanto en el tráfico transnacional como en el regional y comarcal.

Partiendo de la **realidad actual** en la que el tráfico de la A-8 en el **tramo Ventas – Behobia** está en torno a los 23.000 vehículos/día de media anual, y suponiendo que la prohibición de vehículos pesados por la antigua variante, hoy GI-636, aumentase la IMD de la A-8 incluso hasta una tercera parte de ese tráfico actual, la IMD total de la A-

8 en el tramo Ventas – Behobia podría elevarse en los próximos años hasta el entorno de los **30.000 vehículos/día**.

En el contexto actual de generalizada contracción del tráfico en las autopistas de peaje y admitiendo en un **escenario optimista**, un **incremento anual medio** del orden del **2% anual**, aplicable incluso a partir del próximo 2011 sobre la IMD ya incrementada con el tráfico derivado de la antigua Nacional, aún tendrían que pasar 8 años para que se superase la IMD de 35.000 vehículos / día, que sería la que para mantener el nivel de servicio de tipo “C” y evitar bajar al nivel de servicio “D”, exigiría realmente la puesta en marcha del tercer carril.

La nueva A-8 ampliada a 3 carriles podría al final de los siguientes 8 años, o sea en **2026**, alcanzar una IMD del orden de los **41.000 vehículos/día**. Con esta intensidad una autopista de 3 carriles quedaría aún muy **por debajo de su nivel de saturación** teniendo sobre todo en cuenta las excelentes características de trazado del tramo Ventas - Behobia, e incluso manteniendo el nivel de servicio “C” ajustado al importante porcentaje de vehículos pesados que es característico de este tramo.

Sólo **a partir de entonces**, es decir, a partir de 2026, y aún con un amplio **margen de tiempo por delante**, se podría repensar con criterio y conocimiento de causa la evolución real del funcionamiento de esta red, y empezar a adoptar las medidas o soluciones que fuesen pertinentes, que desde luego no tendrían que pasar forzosamente por la duplicación de la red en otro punto del territorio, pues existen muchas otras alternativas.

Sin embargo, la propuesta del PTP va directamente a plantear la prolongación del 2º Cinturón sin contemplar la apertura del **tercer carril** de la autopista A-8, lo que supone que se está contando con la ejecución de una **costosa infraestructura que no será necesaria** en el **horizonte en que le corresponde realizar su planificación**, y que además no tendría posibilidad de continuidad en el lado francés.

En el documento se deja sobrentender una **similitud de situación** de esta duplicación de autopista con el recientemente inaugurado Segundo Cinturón en torno a Donosti, sin tener en cuenta las grandes diferencias en todos los sentidos que separan ambos tramos de red.

Lo que realmente se echa en **falta en el PTP** es un estudio específico a fondo, en el marco de una **política de transporte sostenible** que contemple todos los **modos de transporte**. No existe en el PTP **ninguna justificación técnica** a esta propuesta, no se hace ninguna prospectiva de tráfico e IMD, y no se vincula a una estructura viaria general ensayada modélicamente.

Y a pesar de todas estas ausencias y de la **envergadura** económica, técnica y de impactos de toda naturaleza que supondría esta “prolongación de 2º Cinturón”, se incorpora al PTP **forzando además con esta incorporación un modelo de ordenación territorial** con diversos grados de vinculación: reservas de terrenos, áreas estratégicas, otras propuestas viarias dependientes, zonas logísticas que sólo podrían estar colgadas de esta red, etc., etc.

#### 4.3.15 La propuesta de un modelo viario más sostenible

Por lo expuesto hasta aquí, entendemos que el propuesto por el PTP es más bien un claro ejemplo de **modelo viario completamente insostenible** desde el punto de vista tanto de su necesidad como desde el económico financiero, y que además desde el **punto de vista medioambiental** implicaría un impacto irreversible en el medio natural situado al sur del municipio, al ocupar kilómetros de terrenos hoy prácticamente vírgenes al pie del Parque Natural de Aiako Harria.

En consecuencia, el Plan General de Irun propone un **nuevo modelo viario** alternativo basado en el mejoramiento de las infraestructuras existentes, con la ampliación de la actual autopista A-8 en un tercer carril como infraestructura para el tráfico de paso, la incorporación de un nuevo enlace al centro de Irun, la creación de una ronda sur como solución para canalizar los tráficos al sur de la ciudad y la transformación de la antigua N-1 en una vía urbana.

Este modelo, coincidente con las más recientes propuestas de la Diputación de Gipuzkoa, implica un **menor impacto ambiental** al no ocupar nuevos suelos y utilizar una huella ya existente muy encajada en el territorio, evitando así implicar zonas interiores cuyo valor medioambiental viene recogido en el propio documento del PTP. Entendemos que esta propuesta municipal, junto al indudable menor coste económico, constituye una opción mucho **más funcional y viable**.

#### 4.3.16 Las propuestas sobre la Red Ferroviaria

El modelo ferroviario propuesto en el **entorno de Irun** por el PTP es compatible con las previsiones establecidas en el Plan General por el Ayuntamiento de Irun, contemplando a corto – medio plazo la penetración del **trazado del TAV** a la estación de Irun a través de Larramon, con la transformación de la estación de Irun en una estación intermodal de pasajeros y la reconversión urbanística integral del espacio ferroviario y su entorno urbano.

Asimismo, se comparte, en lo que se refiere a la Red ETS, la consolidación y potenciación del trazado actual como **servicio de cercanías**, con el desdoblamiento de la vía en todos los tramos donde resulte factible y la apertura entre otras, de la nueva estación de Araso

En cambio, debe señalarse que el PTP cuestiona los proyectos de un futuro **servicio de metro o tranvía entre Irun-Hondarribia** por las previsibles dificultades económicas debidas al limitado umbral poblacional de la comarca del Bidasoa. Como alternativa se plantea un servicio público de lanzadera de conexión directa entre la estación de Irun y el aeropuerto, sin llegar a concretar en que consistiría. Aunque no tiene un carácter vinculante, este cuestionamiento resulta contradictorio con los últimos estudios que está elaborando el propio Gobierno Vasco y entendemos que no aborda la necesidad histórica de la creación de una infraestructura que vaya mas allá de la conexión de la estación de Irun con el aeropuerto y que logre comunicar con un transporte público moderno y eficaz los municipios de Irun y Hondarribia.

#### **4.3.17 Las propuestas sobre la Infraestructura Aeroportuaria**

El PTP recoge la última **solución de ampliación del aeropuerto** que permite compatibilizar las normas de seguridad con la operatividad actual del mismo, y que ha sido elaborada por la Dirección de Planificación e Infraestructuras de AENA, y suscrita por las administraciones del Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Gipuzkoa y los Ayuntamientos de Donostia-San Sebastián e Irun.

#### **4.3.18 Las propuestas en relación al Ciclo Integral del Agua**

De las propuestas planteadas en el PTP sobre el ciclo integral del Agua y las Infraestructuras de servicio, tendría **carácter vinculante** la adopción de **medidas de carácter preventivo** en las márgenes urbanas inundables de los cursos de agua principales. Estas medidas deberán adoptarse en el marco de la ordenación establecida para los **Corredores Fluviales Urbanos**, cuya regulación y compatibilización se realizará a través de un Plan Especial de Ordenación Fluvial Integrada, así como de acuerdo con la regulación de aplicación para estas cuencas prevista en las determinaciones del PTS de Ordenación de Márgenes de los Ríos y Arroyos vigente.

En el caso de Irun, se precisan los **Corredores Fluviales Urbanos** del río Jaizubia y el **río Bidasoa** desde Lastaola y la zona de Behobia hasta Urdanibia. También se incluyen la regata de **Olaberria** y la regata **Artiga**, ambas aguas arriba del paso bajo la A-8 y en principio se entiende que el PTP no incorpora nuevas determinaciones

respecto del Plan Territorial Sectorial, salvo lo que se establezca en los futuros Planes Especiales.

Igualmente se propone establecer como **determinación vinculante** la necesidad de acometer las obras necesarias para la resolución del **drenaje en cuencas altas urbanas y/o potencialmente urbanizables** con problemática de evacuación de sus aguas pluviales, con la previa realización y aprobación de un Estudio Hidráulico Integral del conjunto de la cuenca en el que se contemple, en su caso, el escenario de su desarrollo urbanístico completo. En el caso de Irun, se señalan, la cabecera de la **cuenca del Jaizubia** y la **cuenca de la regata Olakiñeta**, en la zona de Urune.

La delimitación que figura en los planos del PTP, de la primera de estas cuencas denominada de **Jaizubia**, coincide con las zonas ya urbanizadas de Araso, Polígono de Araso Norte, Oiantzabaleta así como los dos trazados ferroviarios, la nueva red desdoblada de la N-1 hasta Gaintzurizketa y la infraestructura viaria de conexión de ésta con la autopista el nudo de Ventas. El ámbito señalado también comprende parte de los terrenos en los que el Plan General ha previsto los nuevos desarrollos de actividades económicas de Prolongación de Araso Norte, Prolongación de Oiantzabaleta, Zaldumborda y Zubieta.

En lo referente a la segunda de las zonas señaladas, la cuenca de la **regata Olakiñeta** en la zona de **Urune**, el Plan General sólo prevé el desarrollo urbanístico a través de un suelo urbanizable no sectorizado de superficie inferior a 10 ha., lo que prácticamente no tendría incidencia a los efectos de alteración del drenaje de la cuenca, ya que el resto ha sido clasificado como suelo no urbanizable.

#### **4.3.19 Las propuestas en relación a las Infraestructuras de Servicio**

Respecto al **abastecimiento de agua**, y para el caso de Irun, el PTP plantea la construcción de un nuevo depósito de cola e interconexión entre los sistemas de abastecimiento de Añarbe y Txingudi en Usateguieta, en límite de los términos municipales de Oiartzun e Irun. Este aspecto deberá ser valorado por la Mancomunidad de Servicios de Aguas de Txingudi.

En cuanto a las propuestas planteadas por el PTP sobre la Energía Eléctrica, se contempla el escenario de la sustitución, por una planta de nueva tecnología, de la actual **planta de producción de energía eléctrica** de la Central Térmica de Pasajes, al concluir la concesión en 2022. Se plantean por ello en el PTP tres posibles emplazamientos alternativos : el actual, la dársena portuaria exterior, si se llega a construir y la zona de Urune en el Valle de Olaberria.

Obviamente, la propuesta alternativa de ubicación la nueva planta de generación de energía eléctrica en el valle de Olaberria, choca frontalmente con los planteamientos que han sido objeto de debate ciudadano para la configuración del nuevo Plan General de Irun. Como consecuencia de dicho debate se ha asignado precisamente un **especial valor medioambiental** al conjunto del Valle de Olaberria, habiendo remitido las posibilidades de desarrollo a los dos pequeños enclaves de suelos anteriormente clasificados de Urune y Epele y estando prevista la realización de un **Plan Especial de Protección del Valle de Olaberria** que potencie los valores ambientales, mejore las condiciones actuales de algunas de las instalaciones obsoletas y articule su adecuación para el uso y disfrute como entorno natural.

Incluso en las nuevas versiones tecnológicas, cualquier planta de producción eléctrica genera unos **impactos ambientales y paisajísticos** considerables, y no parece que debiera ubicarse en una zona que precisamente ha llegado hasta nuestros días en un relativo estado de equilibrio y que además se pretende mantener y mejorar como espacio medio ambiental. El escenario del previsible impacto de la nueva instalación sería incalculable, precisamente por el **contraste** que supondría para el medio al partir de una situación actual en la que no existe ningún tipo de instalación o industria que esté generando impactos de ese nivel.

Por otra parte, la lejanía y las **dificultades de habilitar un acceso para vehículos pesados**, que sería uno de los requerimientos indispensables de toda planta de este tipo, desaconsejan razonablemente contemplar esta opción y preferir otras zonas que estén ya próximas a las redes principales de comunicaciones y en las que además el **incremento del impacto** en relación a las instalaciones o al estado actual del desarrollo de la urbanización de esas zonas sea inferior.

En este sentido, el PTP vincula la ubicación de esta planta en el valle de Olaberria a la **hipotética ejecución de la prolongación del 2º Cinturón**, pues no se ve otra forma de garantizar los accesos a la misma. Sin embargo, es evidente que los plazos para el eventual traslado de la actual **se agotarían mucho antes** de que se pudiera disponer de ese 2º Cinturón.

Por todo ello, se considera necesario **eliminar la propuesta** alternativa de ubicación de la nueva **planta de generación de energía eléctrica en el valle de Olaberria**, por su fuerte impacto medio ambiental en el espacio rural existente y por su necesaria vinculación a la hipotética ejecución de la prolongación del 2º Cinturón cuya eliminación se considera igualmente necesaria, teniendo además en cuenta que la concesión de la Central Térmica de Pasajes finaliza en el 2022.

Finalmente, y en relación con las infraestructuras de residuos urbanos, se ve necesario reconsiderar la **Planta de Compostaje y Biometanización de Zaldunborda**, en terreno de Hondarribia, y tener en cuenta las decisiones ya adoptadas en sentido contrario dentro del marco de la Mancomunidad de Aguas de Txingudi.

#### **4.3.20 La ordenación general del Medio Urbano. La extensión de la ciudad**

El PTP delimita el área susceptible del desarrollo urbanístico fijando los límites a partir de la propuesta de zonificación básica para la ordenación territorial del medio físico.

En el caso concreto de Irun este área se corresponde con la **Agrupación Urbana de Txingudi**, que comprende los ámbitos urbanos de los municipios de Hondarribia e Irun. La extensión de esta agrupación urbana coincide en el término de Irun con el **territorio situado al Norte de la A-8**, coincidente a su vez con el previsto para su desarrollo por el nuevo Plan General. No hay por tanto contradicciones salvo que habría que volver a llamar la atención sobre el ajuste de la delimitación en la zona de **prolongación del polígono de Araso Norte**, considerada por el PTP como zona rural.

Tal y como se ha señalado anteriormente, no se encuentran razones suficientes que justifiquen que la parte de esos terrenos que se destina al **ámbito propiamente urbanizable**, situados en la zona más próxima al corredor ferroviario y de apenas 10 Ha. de extensión, tengan especiales características que les impidan formar parte de la zona de actividades económicas a la que acaban de completar.

En este sentido, es necesario **reiterar la conveniencia de reajustar la delimitación**, en este caso, del área susceptible de desarrollo urbanístico, para poder incorporar la actuación prevista en el nuevo Plan General y completar así el desarrollo de actividades económicas al oeste del municipio.

#### **4.3.21 La propuesta de Reservas Territoriales. La Reserva de Olaberria**

Dentro de los espacios delimitados como potencialmente susceptibles de desarrollo urbanístico, el PTP plantea como propuesta específica la identificación de **Reservas Territoriales**, y ello con la finalidad de su conservación sin ocupación urbanística durante el horizonte del PTP. Se propone así que los nuevos procesos de revisión del planeamiento general municipal tengan que contemplar la figura de las Reservas Territoriales como un **condicionamiento vinculante**.

En el caso concreto de Irun, se ha propuesto una **Reserva Territorial en el Valle de Olaberria**, que debería ser establecida con detalle en el Plan General y que **sólo**

**viene justificada** por su **vinculación a la propuesta de prolongación del 2º Cinturón**, y que, por tanto, dejaría de tener sentido en el momento en que dicha propuesta viaria dejase de formar parte de los contenidos vinculantes del PTP.

La propuesta del PTP supondría haber tenido que reservar una **superficie de suelo muy extensa**, de casi **6 millones de metros cuadrados**, para un hipotético desarrollo urbanístico a largo plazo. Se convertiría así a este territorio en un suelo expectante durante muchos años y con una dimensión que resultaría completamente desproporcionada respecto al conjunto de la ciudad existente pues constituiría el 60 % del total de las áreas urbanas y urbanizables propuestas por el Plan General.

Se entiende que las actuaciones de reserva pueden ser necesarias en **escenarios de futuro** a largo o incluso muy largo plazo, pero siempre se deberían de guardar unas **debidas proporciones** en relación a la ciudad existente, basar su superficie en una **estimación razonada** de la demanda previsible, estudiar con cierto detalle qué partes del territorio serían en todo caso **aptas para alojar usos urbanísticos** y en consecuencia **no hipotecar** grandes porciones del territorio durante años sin una justificación suficiente, impidiendo el normal uso del suelo.

La **orografía** de la zona de reserva planteada por el PTP, compuesta de vaguadas alineadas en perpendicular a la traza de la A-8 y colinas con importantes pendientes a las que se tuvo que ceñir precisamente en su día el trazado de dicha autopista, no es desde luego la más idónea para imaginar desarrollos urbanísticos ni facilitaría técnicamente el desarrollo de proyectos ni el despliegue de la urbanización.

Frente al planteamiento que realiza el documento inicial del PTP, el Plan General opta por valorar las especiales características del valle mediante su remisión a un **Plan Especial de Protección** que potencie los valores ambientales, mejore las condiciones de algunas instalaciones obsoletas y articule su adecuación para el uso y disfrute como entorno natural, posibilitando a su vez el desarrollo de los dos enclaves anteriormente clasificados de Urune y Epele.

Se sugiere, por tanto desde el Plan General, **la eliminación de la Reserva Territorial del valle de Olaberria** en el documento definitivo del PTP, de manera que sea el Ayuntamiento el que **recupere la competencia** para establecer la **oportuna ordenación** de este importante territorio rural y regular los distintos niveles de protección, tal y como por otra parte ha quedado señalado en los Informes al Avance del Gobierno Vasco.

### 4.3.22 Las propuestas de Areas de Carácter Estratégico

De entre el conjunto de propuestas planteadas en el PTP, hay que señalar como una de las más relevantes la identificación de las **Áreas de carácter estratégico**, entendidas como **soportes territoriales** y **escenarios urbanísticos** de los importantes procesos de transformación infraestructural y reordenación urbana que se prevén tengan lugar en el futuro inmediato en el área funcional de Donostialdea.

El PTP las trata así como ámbitos o conjuntos de espacios que deben ser objeto de especial estudio y consideración, planteando para cada una de estas Areas **propuestas específicas de ordenación territorial**, algunas de ellas concebidas como posibles opciones alternativas.

El denominador común de estas Áreas de Carácter Estratégico sería la profunda **interrelación** entre las distintas **instancias y niveles administrativos** confluyentes en cada caso, reconociendo el propio PTP que esta circunstancia requiere obligatoriamente de una **compleja secuencia** de estudios, proyectos, toma de decisiones así como obviamente de la necesaria capacidad económica para la realización de las actuaciones previstas.

Se propone desde el PTP la elaboración, tramitación y aprobación de un documento de carácter integrador, **de alcance intersectorial y de ámbito supramunicipal**, que actúe como elemento modulador y agente catalizador del conjunto de las planificaciones sectoriales, instrumento que denomina **Plan Especial de Ordenación Integrada** y cuya elaboración deberá realizarse en el marco de de la compatibilización de planeamientos.

El carácter de las propuestas de Areas de Carácter Estratégico planteadas, en algunos casos con un horizonte temporal superior al del PTP, y el eventual enunciado de opciones alternativas, se plantean inicialmente en el PTP con un **carácter sustancialmente indicativo**, debido a que su concreción requiere lógicamente estudios y proyectos y la consiguiente toma de decisiones posterior por parte de las administraciones competentes en cada caso.

Sin embargo, el PTP avanza una serie de propuestas concretas para cada Area Estratégica, a las que asigna un carácter de **determinaciones vinculantes**, y supeditadas por ello a la elaboración en cada caso del correspondiente Plan Especial de Ordenación Integrada y a su posterior desarrollo más preciso en el marco del planeamiento general municipal o de los proyectos en su caso.

### 4.3.23 El Area de Carácter Estratégico del Núcleo Ferroviario y Zubieta

En la zona de Irun el PTP propone la identificación de dos Áreas de Carácter Estratégico, la del Núcleo Ferroviario y Desdoblamiento de la N-1, que abarca Irun y Hondarribia y la de la Reserva Territorial del Valle de Olaberria.

Para la primera, y desde luego más inmediata en el tiempo, el PTP considera **dos escenarios alternativos**. El primero de estos escenarios parte directamente de una lectura de los documentos de Avance de las revisiones del planeamiento municipal de Irun y Hondarribia así como directamente del proyecto de la Diputación Foral de Gipuzkoa para el desdoblamiento de la N-1.

No tiene mucho interés entrar a valorar esta primera **alternativa 0** pues en realidad **ya ha dejado de ser una alternativa**, pues al margen de las inexactitudes con las que las propuestas del Avance de la revisión de Irun han sido recogidas en el documento de PTP aprobado inicialmente, la cuestión fundamental es que el escenario del que partía esta “alternativa 0” ha sido **superado en estos dos últimos años** por varios procesos confluyentes.

Por un lado, hay que tener en cuenta el debate que se ha producido respecto al Avance en Irun y que a llevado a la aprobación de los Criterios y Objetivos de Ordenación y al desarrollo de los mismos en el **documento de Aprobación Inicial**, que es la referencia a tener en cuenta ahora, pues en él ya se han tomado las decisiones sobre las diversas alternativas que en algunos aspectos de trazado viario y desarrollo urbanístico del valle de Olaberria, fueron sometidas a discusión por el Avance.

Pero es que además, también se han producido **importantes cambios a otros niveles**: las nuevas medidas adoptadas o en vías de adopción de la **Diputación de Gipuzkoa** en cuanto al tratamiento de los trazados de lo que había sido hasta ahora la variante de la N-1, parte de la cual ha pasado a denominarse GI-636 en el tramo paralelo al Bidasoa hasta Behobia. Igualmente es preciso contemplar los contenidos de los **protocolos firmados entre Irun y Hondarribia** en relación fundamentalmente al desarrollo de Zubieta, así como los no menos fundamentales **acuerdos interinstitucionales** en relación al destino y características de la remodelación de la **zona ferroviaria de Irun**.

Entrando por tanto a valorar la siguiente propuesta que es la **Alternativa 1** que se expone en el documento inicial del PTP, el primer aspecto a considerar es que **se ha incluido en una sola Area dos actuaciones de naturaleza bien distinta**, de antecedentes y condicionantes diametralmente opuestos, de gestión completamente

diferente y ubicadas en dos posiciones distantes, como son la zona ferroviaria de la Estación de Irun y la zona de Zubieta, compartida entre Irun y Hondarribia.

Se trata de **dos actuaciones que llevan un largo proceso de gestación y que, dado lo avanzado de las gestiones realizadas, no es posible ni vincularlas ni subordinarlas**, debiendo entenderse que el PTP no puede entrar a modificar sin mayor justificación unas opciones que ya están muy definidas y encauzadas, y que tienen un papel específico que jugar.

En este sentido, el instrumento de ordenación territorial **no puede ignorar estos procesos** y tal y como él mismo reconoce, debe respetar la compleja secuencia de estudios, proyectos y toma de decisiones que se han ido realizando entre las distintas **instancias y niveles administrativos** confluyentes.

El segundo aspecto que llama la atención es la referencia que el PTP hace al encuadrar este Area en un nuevo esquema general de movilidad viaria para la zona del Txingudi basado nuevamente en **el escenario de la futura construcción de la prolongación del 2º Cinturón**, estableciendo por tanto una vinculación con esta dudosa propuesta.

Sorprende que se pretenda relacionar una serie de **proyectos que ya están iniciados**, como la remodelación y reconversión del ámbito ferroviario por un lado, y el desarrollo de Zubieta por otro, y que tienen plazos encajables con los de ejecución del Plan General, con otros, como esta propuesta de prolongación del 2º Cinturón que por su naturaleza, características y en todo caso **consideración a largo plazo**, nunca podrán ser sincrónicos en el tiempo.

El tercer aspecto a reconsiderar en esta Alternativa 1 es la vinculación de la operación de la transformación del espacio ferroviario con la de **la apertura de una vía de conexión directa con la autopista A-8** como objetivo prioritario asociado y vinculado a dicha operación. Esta vía se hace discurrir por Arretxe-Oinaurre.

Es lógico plantearse la accesibilidad a una nueva zona central de Irun, pero la propuesta mencionada en el PTP, al contemplar sólo esta solución y destacar su importante sección calificándola de acceso directo, parece no haber tenido en cuenta, de hecho ni se menciona en el capítulo informativo, el juego que permitían las tres **alternativas de vial de Ronda interior** que se planteaban en el Avance del Plan General de Irun y el hecho de que obviamente ya se había tratado de dar una **accesibilidad adecuada** y diversificada, no solamente hacia el Sur, de toda la nueva zona de la Estación.

El objetivo de estas tres alternativas, al igual que el de la solución final adoptada por el Plan General de Irun, es precisamente **impedir la excesiva sobrecarga** sobre cualquiera de las calles existentes o previstas en el momento en el que se opere la apertura del nuevo acceso a la A-8. Para ello se ha articulado una **vía de Ronda interior**, en parte paralela a la A-8, que permitirá distribuir las entradas y salidas por al menos **4 distintos ejes viarios o calles distribuidoras** de la zona Sur de la ciudad, impidiendo de esta manera la transformación traumática de cualquiera de las vías urbanas actuales o en proyecto (como el caso de la de Oinaurre, cuya urbanización ya en ejecución, habría que modificar), en vía canalizadora en exclusiva de los nuevos tráficos de acceso a la zona central de la ciudad.

La realidad es que ninguna calle de la zona Sur de Irun tiene capacidad física de sección ni posibilidades de continuación, para **absorber un incremento** tan importante de tráfico; por ello la estrategia del Plan General de adoptar una solución de **reparto de la futura accesibilidad** en proveniencia de la A-8 a través de la nueva Ronda Sur.

Desde Irun se ha querido evitar justo lo que parece ha sido propuesto por el PTP, que un viario de diseño potente pueda favorecer el **acceso directo y exclusivo** a la zona central a modo de travesía, desequilibrando el funcionamiento en malla de la red urbana y generando importantes impactos ambientales y sonoros en los barrios existentes.

Facilitar el acceso a Irun y a la nueva zona central desde la A-8, es por supuesto necesario, pero **combinándolo** con una **estrategia de tráfico sostenible y compatible** con el medio urbano: este es el objetivo del Plan General que además sería coincidente con lo mismo que afirma **el propio PTP en su Memoria**, punto 4.2, al alertar del riesgo de las vías tipo travesía urbana por su fuerte impacto ambiental sobre el medio urbano, por los efectos negativos de configuración de barreras, por el incremento de la siniestralidad viaria y, sobre todo, por limitar la versatilidad de las infraestructuras como canales de accesibilidad interna.

El cuarto aspecto ha analizar es el planteamiento de un cambio en **el carácter de las transformaciones del espacio Estación que afecta también a la zona de Zubieta**.

Aquí, el PTP plantea modificar por un lado el destino prioritario para el **espacio ferroviario** hacia una especie de nuevo formato de “parque tecnológico de alta intensidad edificatoria” que se convertiría en **polo comarcal** de nuevas actividades avanzadas, servicios universitarios, terciarios, y nuevos formatos de edificación intensiva para actividades económicas de tipo avanzado, considerando la nueva edificación residencial y/o dotacional sólo como uso complementario.

Esta diferente orientación la presenta el PTP con la de modificar también los planteamientos existentes para la **zona de Zubieta**, destinándola preferentemente para nuevos desarrollos **residenciales y dotacionales**, concebida ahora como una zona de nuevo desarrollo urbano integral entre Irun y Hondarribia, aunque con la coexistencia de usos dotacionales, residenciales, terciarios y de actividades económicas compatibles.

En cambio, según la propuesta municipal que se refleja en el Plan General, para el espacio ferroviario se ha optado por un modelo urbano **que favorezca la coexistencia de usos y contemple tanto usos residenciales como de actividades económicas**, de forma que se mantenga la actividad en el centro urbano a lo largo de todo el día.

No se considera por tanto conveniente crear en el centro de Irun una zona sólo basada en actividades económicas y de servicios, que podría **vaciar de contenido** el futuro centro urbano durante las horas y días no laborables, cuando precisamente lo que mejor ha venido funcionando en ciudades de tamaño pequeño – medio es una mayor mezcla de usos, y desde luego los residenciales entre ellos, que puede fundirse mucho mejor con el tejido urbano existente, dejando para ciudades de otro rango, la creación de distritos económicos centrales de tipo aislado.

No se explica cómo desde el PTP no se han aportado razonamientos o justificaciones que explicasen mejor la modificación de la opción ya elegida por Irun, sobre todo en atención a lo **avanzado de los proyectos**. Además y muy especialmente, hay que considerar la reciente aprobación del **“Protocolo entre el Ministerio de Fomento, el Gobierno Vasco, La Diputación Foral, ADIF, RENFE, ETS y el Ayuntamiento de Irun para la reordenación del espacio ferroviario de Irun”** que recoge entre sus objetivos la definición de un programa residencial, de actividades económicas y de equipamientos en los nuevos suelos liberados del uso ferroviario que permitan la configuración de un nuevo centro urbano en el marco de la eurociudad Baiona – Donostia.

Igualmente, y respecto a la **zona de Zubieta**, se opta, en contra de lo propuesto en el documento inicial del PTP, por su destino prioritario al uso preferente de “parque tecnológico”, admitiéndose igualmente la coexistencia de usos dotacionales, residenciales, terciarios y de actividades económicas compatibles. Y ello, atendiendo a los acuerdos alcanzados entre los municipios de Irun y Hondarribia con Parque Miramón y al Plan de Compatibilización que se ha redactado.

Finalmente, cabe señalar que según el PTP el conjunto de decisiones que se adopten debería ser objeto de un **Plan Especial de Ordenación Integrada** del conjunto del

Area de Carácter Estratégico, a desarrollar por Irun y Hondarribia. En este sentido, procede reiterar por un lado la imposibilidad de vincular ambas actuaciones atendiendo al proceso de gestión realizado, y por otro, para el caso de la renovación de la zona ferroviaria de Irun, una vez independizada la actuación, no requeriría ser objeto de un proceso de compatibilización del planeamiento.

#### 4.3.24 La propuesta del Area de Carácter Estratégico en Olaberria

El PTP, además de establecer una zona de reserva territorial en el Valle de Olaberria, plantea en la parte alta del valle, la delimitación de un Área de Carácter Estratégico para una posible implantación de un polo de actividades económicas y plataforma logística apoyadas en el 2º Cinturón. Para ello, se propone la elaboración de un **Estudio de Ordenación Integral** del Valle de Olaberria en el que se diseñen y evalúen las diferentes alternativas de organización del soporte infraestructural, la disposición de plataformas y la introducción de medidas de corrección del impacto ambiental.

Sin embargo, no parece que tenga **sentido** establecer un Área de Carácter Estratégico fuera del horizonte del PTP y vinculada a la propuesta de prolongación del 2º Cinturón, dado el cuestionamiento de esta infraestructura viaria de dudosa ejecutabilidad. Del mismo modo carece de sentido el destino del Área para la implantación de nuevas plataformas logísticas en un territorio escaso y de gran valor ambiental. Se trata, a nuestro entender, de propuestas muy alejadas de todos los criterios actuales de sostenibilidad que el propio PTP plantea respecto la implantación de actividades con una mayor rentabilidad del suelo.

#### 4.3.25 La propuesta de parámetros del Parque Residencial

El PTP establece los **parámetros cuantitativos** para la regulación del dimensionamiento del parque residencial planificado, dando una serie de criterios generales para la cuantificación de las viviendas que habrán de ser aplicados en cada municipio mediante su incorporación al correspondiente documento de planeamiento general.

En este sentido, se comparten los **criterios generales** que se establecen sobre la **priorización** del crecimiento del parque residencial basado en una estrategia de desarrollo sostenible que se apoya en las operaciones de **reordenación interna** y en el **mejor aprovechamiento** de los tejidos urbanos ya existentes, en lugar de acudir a la ocupación de nuevos suelos.

Igualmente, se comparten los **criterios cualitativos** que establecen que las viviendas sometidas a algún régimen de **protección pública** se planifiquen en los suelos más apropiados por su orografía, para la implantación de tipologías de **densidades elevadas** y sin excesivas cargas de urbanización, además de situarse en proximidad a los equipamientos comunitarios y a las redes de transporte público.

En este sentido, la Revisión del Plan General contempla precisamente **cambios tipológicos** y/o de adecuación normativa que posibilitan el **incremento del número de viviendas** sin aumento de la superficie de techo ya edificado o del techo edificable previsto, permitiendo la disminución de la superficie mínima de la vivienda, la división de algunas de las viviendas existentes, o la posibilidad de reutilización de determinados locales como viviendas.

El PTP, de acuerdo con las DOT, establece una **cuantificación del crecimiento del parque residencial planificado** correspondiente a cada municipio, mediante la adjudicación de un valor máximo y un valor mínimo del crecimiento del parque residencial según el planeamiento, con el objeto de evitar, tanto la sobrecalificación como la escasez de suelo calificado.

En lo que se refiere al **reparto desagregado** de los crecimientos entre los municipios de forma proporcional a sus respectivos pesos poblacionales, al municipio de **Irun** le correspondería planificar hasta 2017, una cantidad de entre 4.000 y 5.900 nuevas viviendas, y en el horizonte de 2025, un abanico de entre 6.600 a 9.000 nuevas viviendas. Estas cantidades son **superiores a las previstas por el Plan General de Irun** en sus proyecciones para el año horizonte de 2024 considerado, no existiendo por tanto contradicción entre ellas.

Adicionalmente el PTP plantea para Irun la **redistribución espacial** de algunas de las previsiones de crecimiento residencial limitando los usos residenciales por deslocalización de actividades económicas y terciarias en la zona de reconversión de las instalaciones ferroviarias del centro de Irun y contemplando posibles crecimientos residenciales en la zona de Zubieta.

Ya se ha señalado al respecto la no conveniencia de vaciar de contenido residencial la nueva zona central de la ciudad y lo inoportuno de destinar preferentemente a **usos residenciales el área de Zubieta**. Por lo tanto esta **determinación**, que el propio PTP presenta como una simple alternativa no puede convertirse en un criterio general con carácter vinculante, **debiendo de eliminarse** esta referencia al respecto.

### 4.3.26 Las propuestas de ordenación del Suelo para Actividades Económicas

De forma previa, es obligado señalar, tal y como se argumenta más adelante, que no se comparte la propuesta que realiza el documento inicial del PTP en relación a esta cuestión, sobre la necesidad de satisfacer determinadas demandas como son la creación de nuevas plataformas al servicio del sector transporte y logístico y la creación de un polo de servicios terciarios de nuevo formato para actividades económicas avanzadas en el término municipal de Irun. Es por ello que no se pueden considerar ni incorporar al Plan General las propuestas ya comentadas de la **plataforma logística en Olaberria** y del **polo de servicios avanzados** de la remodelación de la zona ferroviaria del centro de Irun.

En cuanto a **la cuantificación de suelo para actividades económicas**, el PTP establece para Irun unas propuestas de nueva calificación de suelos que se resume en un abanico de entre 50 y 70 nuevas Ha. hasta el año 2025, lo que llevaría el dimensionamiento global de suelo calificado hasta 270 / 290 Ha. Estos valores son superiores a las aproximadamente 50 Ha. de nueva creación propuestas por el Plan General hasta 2024, para destinarlas a todos los tipos de usos de actividades económicas, por lo que **no se producen contradicciones** a este respecto.

Adicionalmente, el PTP establece una serie de **pautas específicas** de ordenación particularizada para cada subcomarca del área funcional, planteadas en base a las oportunidades estratégicas derivadas de la conjunción del modelo de movilidad, las disponibilidades espaciales y las características urbanísticas y socioeconómicas de cada zona, características que deberían considerarse como determinaciones **de carácter vinculante** para el planeamiento general municipal.

Para el caso concreto de Irun, el PTP incide en la propuesta ya cuestionada del **polo de servicios terciarios y de actividades económicas avanzadas en el centro de Irun**. Como novedad, se admite en este capítulo que dicho polo pudiera extenderse complementariamente hacia la zona de Zubieta en Hondarribia. Ahora bien, no se acaba de entender lo que se quiere decir ya que el propio PTP sugiere en otros capítulos los usos residenciales para esta zona.

La otra pauta específica se refiere a **la localización prioritaria de las nuevas plataformas logísticas y áreas de actividad económica en el extremo oeste** de los términos municipales de Irun y Hondarribia: Araso, Zabaleta, Zaldunborda.

Este planteamiento **va en contra** de los principios básicos de desarrollo sostenible y optimización del consumo de los recursos de suelo contemplados en la Ley 2/ 2006 de

Suelo y Urbanismo y recogidos en principio en el propio PTP. Por tanto, y teniendo en cuenta la problemática de escasez de suelo susceptible de desarrollo urbanístico en este municipio, no se contempla la posibilidad de implantar este tipo actividades económicas en los nuevos ámbitos propuestos en la Revisión del Plan General.

Por ello, se considera que estas ideas del PTP, que en algún punto de su Memoria se apuntan como reflexiones generales, **no pueden convertirse en determinación vinculante**, y deberían por tanto eliminarse en el documento definitivo.

Irun ya ha destinado en el pasado, y sigue manteniendo en el presente, una **importante cantidad de suelo para plataformas logísticas y de transporte**, por lo que se entiende que en aras a una mejor ocupación del territorio, no se pueden ni deben disponer para esta finalidad suelos adicionales a los ya existentes. De la experiencia de Irun, uno de los problemas que más claramente se han detectado es la difícil rentabilidad obtenible en términos empleos/m<sup>2</sup> de los usos logísticos, que precisan de mucho espacio operativo pero con muy escaso valor añadido.

No es esta por tanto la opción elegida para la implantación de nuevas actividades económicas en un municipio como el de Irun que tiene poco suelo disponible para nuevos desarrollos.

Finalmente, el PTP recoge las **pautas específicas** para el **Area Estratégica de Olaberria**, que apuntan a su conservación como una reserva territorial sin ocupación urbanística durante el horizonte del PTP con el objeto de destinarlo a la futura implantación de actividades económicas y plataformas logísticas, coincidiendo con la prolongación del 2<sup>a</sup> cinturón hasta la frontera. En esta parte del documento se habla de destinar, aparte de las 25 Ha. que ocuparía la prolongación del 2<sup>o</sup> cinturón, 150 Ha. para plataformas logísticas y áreas de actividad económica y 20 Ha. para posible área energética.

Sorprende que se establezcan pautas específicas **tan concretas** y traducibles a cantidades concretas de m<sup>2</sup>, que además por definición del propio PTP, deberían ser vinculantes para el Plan General, en una reserva de suelo que en principio tiene como finalidad su conservación sin ocupación urbanística durante el horizonte del PTP.

Pero es que además constituye una propuesta que plantearía graves problemas en el supuesto de su implantación en un territorio de complicada orografía por los requerimientos de suelo explanado que toda plataforma logística necesita. El PTP lo concibe como un **anexo totalmente aislado de la ciudad**, apoyado exclusivamente en una red viaria de dudosa ejecutabilidad y más dudosa continuidad más allá del Bidasoa, siendo por tanto una propuesta urbanística que poco tiene que ver con Irun.

Se trata, por tanto a nuestro entender, de una propuesta inicial **insuficientemente meditada** que generaría en una parte muy importante del territorio irunés una **fuerte tensión** que se considera completamente **innecesaria**.

En síntesis, no se pueden adoptar unas pautas que plantearían un modelo de ocupación del suelo para plataformas de logística en un territorio con una orografía complicada y, por consiguiente, con escasez de suelo para la implantación de nuevos usos urbanísticos. Entendemos que es un planteamiento bastante **alejado de todos los criterios actuales de sostenibilidad** y aprovechamiento de los recursos ya existentes, que por otra parte se argumentan como principios en este mismo documento del PTP.

#### **4.3.27 Las propuestas de Equipamiento Comunitario General**

La propuesta del PTP define como **elementos y espacios del equipamiento dotacional general** una serie de equipamientos, algunos ya existentes, otros en proyecto y algunos elementos específicos nuevos.

En lo que interesa a Irun, y como parte de los **grandes espacios libres** de uso dotacional y recreativo y de la **red básica de itinerarios blandos**, se definen como Equipamiento Comunitario General los Parques interurbanos y periurbanos propuestos, la Red básica de itinerarios peatonales y ciclistas, así como los dos caminos de Santiago catalogados como Bien Cultural, con la categoría de Conjunto Monumental. Como principales **equipamientos dotacionales de carácter general**, el PTP menciona el Hospital Comarcal de Irun y el Recinto Ferial de Ficoba.

Como **nuevos equipamientos generales dotacionales**, terciarios y universitarios, se recogen los previstos en la operación sobre el nuevo centro en el **espacio ferroviario de la estación de Irun**.

En líneas generales y en relación con estas concretas cuestiones, la propuesta del PTP coincide con el Plan General y sólo cabe hacer mención a **la incorporación como nuevo equipamiento general del Complejo Deportivo de Zubieta** por entender que debería tener este rango dado su servicio a nivel comarcal al beneficiar dotacionalmente a Irun y Hondarribia, y dado que su ejecución permitirá además trasladar la actual dotación deportiva de Plaiaundi, con el objeto de acometer su completa renaturalización.

Por otra parte, el PTP recoge en este capítulo las **grandes dotaciones comerciales** llamadas periféricas, entre las que se cuenta la de Araso. Así, el PTP las presenta vinculadas a la eventual problemática de su configuración actual como polos de servicios dotacionales y terciarios, estableciendo **la imposibilidad de acceder a nuevos incrementos edificatorios**, y ello con el objeto de evitar, según se enuncia en el documento, la generación de excesivos desequilibrios espaciales y distorsionamientos funcionales en la distribución de los focos de servicio dotacional sobre el conjunto del territorio del área funcional.

Se recogen así las prohibiciones ya recogidas en el actual PTS de grandes superficies comerciales, considerándose que el PTP puede y debe ser un instrumento adecuado para analizar estos aspectos desde el punto de vista territorial.

Se entiende que el efectivo funcionamiento de las grandes superficies comerciales como polos de servicios terciarios **no tiene por qué ser necesariamente conflictivo ni perjudicial para el conjunto de la ciudad** y que, por el contrario, constituyen una oportunidad para la ubicación de nuevos usos complementarios al ser áreas ya urbanizadas con una buena comunicación que, en determinadas condiciones y en zonas colindantes, pueden admitir usos complementarios que no tienen por qué generar distorsiones funcionales.

Convendría en este sentido una **mayor flexibilización** y sobre todo un mínimo **análisis individualizado**, y sin ideas preconcebidas, de cada una de las actuaciones de grandes superficies existentes en el Area funcional antes de adoptar decisiones que impliquen que, en unos ámbitos en los que ya existen actuaciones consolidadas, se impida su desarrollo o complementación, y se obligue, en cambio, a la ocupación de nuevos suelos que no se ven como los más idóneos.

Se estima por tanto necesario que el documento definitivo del PTP realice **un análisis individualizado de cada una de las actuaciones de grandes superficies existentes en el Area funcional** de forma que se facilite la ampliación de estas áreas a un tipo de actividad comercial específica en función de la necesidad de su ubicación en posición exterior al casco, limitándose a establecimientos de gran superficie cuyas características de volumetría, alturas, tipología arquitectónica, accesibilidad, etc., no fuese posible ni conveniente integrar en la trama urbana y no supongan por tanto competencia para el comercio de la zona central de la ciudad.

### 4.3.28 La propuesta de Compatibilización

El PTP extiende la compatibilización de planeamientos no sólo a la necesidad de acometer procesos de planificación unitaria sobre ámbitos supramunicipales, sino a la de garantizar la concordancia de **planeamientos municipales colindantes**, y con mayor énfasis aún, a la necesidad de afrontar de forma integrada el dimensionamiento global de las previsiones de crecimiento de cada municipio y los procesos de planificación sectorial de los soportes básicos de las redes de comunicaciones y de las infraestructuras asociadas al ciclo integral del agua o a la explotación de los recursos.

De esta manera, el PTP propone establecer una serie de determinaciones generales, elementos infraestructurales y ámbitos específicos que por su incidencia estratégica sobre la posterior ordenación del territorio se declaran **objeto preferente de la planificación compatibilizada** de carácter supramunicipal y/o intersectorial. Se incluyen entre los elementos de compatibilización las **pautas sobre el dimensionamiento** del crecimiento planificado tanto del parque residencial como del suelo para actividades económicas a disponer en los planeamientos municipales, y ello para cada municipio y/o subcomarca.

En relación a Hondarribia e Irun, formarían parte de las decisiones a someter a compatibilización el **Area de carácter estratégico** del núcleo ferroviario de Irun y el Area de la reserva territorial del Valle de Olaberria, el **Corredor fluvial** de los Ríos Bidasoa y Jaizubia así como el **Parque Rural Interurbano de Usategieta**, en este caso a compatibilizar entre Lezo, Oiartzun, Hondarribia e Irun.

Como **estrategia instrumental** para el logro del objetivo de la compatibilización de planeamientos se establece que en la gestión inicial de cada proceso de planificación de carácter intersectorial y/o supramunicipal, de dimensionamiento global del planeamiento municipal, o de toma de decisiones sobre cuestiones que impliquen una incidencia supramunicipal, **deberán participar**, bien en la promoción del mismo o bien mediante otro sistema de audiencia y codecisión, todas las administraciones sectoriales y todos los municipios concernidos, actuando sólo de forma subsidiaria como promotores y supervisores del correspondiente proceso de planificación bien, la Diputación Foral de Gipuzkoa, bien el Gobierno Vasco, y eventualmente el Gobierno Central.

No obstante el PTP reconoce que la **incidencia sobre las administraciones municipales**, destinatarias exclusivas del instrumento territorial, de la compatibilización de planeamientos por parte de las administraciones superiores y/o de las administraciones sectoriales sólo se debería producir en las cuestiones

relevantes de escala supramunicipal y/o de carácter estructurante sobre el territorio. Ello significaría respetar la autonomía municipal en todos los aspectos relativos a la escala propia del desarrollo de su planeamiento urbanístico, una vez garantizada la preminencia de las directrices y decisiones estratégicas de ordenación territorial general.

Estos **planteamientos de compatibilización**, de carácter participativo y de búsqueda de consensos, deberían de estar articulados de manera mucho **más precisa**, de forma que se pudiera disponer de unos protocolos de actuación concretos en cada una de las múltiples situaciones en las que será necesaria la adopción común de decisiones. Sin un **reglamento** claro al respecto, se corre el riesgo de que los únicos escenarios en los que se podrían debatir cuestiones que no hayan sido impuestas por el instrumento de ordenación territorial, sean escenarios que se prolonguen en el tiempo, que no puedan cerrarse con el suficiente consenso o que incluso no lleguen a tener lugar. La compatibilización es un arma preciosa para conseguir mayor **democracia y participación en las decisiones urbanísticas** pero de su adecuada regulación y dosificación depende en gran parte su éxito.

Existe a lo largo de todo este documento de PTP quizás una cierta tendencia a la **profusión de planeamientos especiales temáticos**, a tramitar en régimen de compatibilización, muchas veces vinculando decisiones, lo que en la práctica las bloquearía mientras no se consigan aprobar. Quizás, ajustando adecuadamente la **parte vinculante** de las determinaciones de un Plan Territorial Parcial, no fuera necesario depender de tantas figuras de nuevos procesos de planificación, que suelen alargarse más allá de lo deseable mientras las realidades suelen ir imponiendo su propio ritmo.

En este sentido, el **Espacio Ferroviario de Irun** debería excluirse de su vinculación a un Plan Especial de Ordenación Integrada en el marco de la compatibilización supramunicipal por carecer de sentido dado el proceso de gestión ya iniciado, con un Protocolo Interinstitucional aprobado y con los estudios técnicos correspondientes en desarrollo que culminarán en breve en un Convenio de Colaboración con todas las administraciones afectadas, remitiéndose en todo caso la ordenación y cuantificación de las determinaciones urbanísticas al Documento de Revisión de Plan General.

Igualmente, ha de tenerse en cuenta que el **área de Zubieta** ha iniciado su proceso de gestión de forma independiente al del Espacio Ferroviario, contemplándose su desarrollo mediante un Plan de Compatibilización de los municipios de Hondarribia e Irun.

### 4.3.29 Resumen de criterios discordantes entre el Plan General de Irun y la propuesta de PTP

Atendiendo a los argumentos anteriormente desarrollados se sintetizan a continuación las principales discrepancias con la realidad y con el proceso de revisión del planeamiento municipal, de forma que ello sea tenido en cuenta en la continuación de la tramitación del Plan Territorial Parcial – PTP del Area Funcional de Donostialdea – Bajo Bidasoa:

#### 1. Ordenación General del Medio Físico:

- Ajuste de la delimitación del “**Suelo de especial protección naturalística y/o forestal**” en función de los valores naturalísticos o forestales del territorio y no atendiendo al trazado de la prolongación del 2º cinturón.
- Reajuste de la zonificación de “**suelo de especial protección para la consolidación del hábitat rural**” y del parque rural interurbano de Usategieta de acuerdo la delimitación del espacio definido en el documento de Plan General en el ámbito de prolongación de Araso que permite completar la zona de actividades económicas al Oeste del municipio garantizando la funcionalidad del corredor ecológico a través de terrenos física y topográficamente más idóneos así como su gestión como suelo público de Sistema General de Espacios Libres.

#### 2. Corredores Fluviales:

Exclusión del **Parque de Osinbiribil** de la nueva delimitación de corredor fluvial, por estar ordenado ya como Parque Periurbano desde el “Plan Especial de Protección y Ordenación de los recursos naturales del área de Txingudi” en vigor, cuya **ejecución ya está iniciada** y entre cuyas determinaciones ya estaban contempladas las necesarias medidas de protección y prevención de inundaciones de acuerdo con las instrucciones del propio Gobierno Vasco. Por ello, no resulta necesario remitir la ordenación de este espacio a un nuevo Plan Especial de Ordenación Fluvial Integral de carácter multisectorial y alcance supramunicipal.

#### 3. Modelo de Movilidad y redes de transportes:

- Modificación del Modelo viario a largo plazo basado en la **prolongación del 2º Cinturón** hasta la frontera con accesos directos a Olaberria y el centro urbano, por constituir un modelo insostenible desde el punto de vista económico y de ocupación del territorio, dado que se plantea crear nuevas infraestructuras de alto costo económico cuya necesidad no viene justificada en el horizonte del PTP y que provocan un impacto medioambiental irreversible en el medio natural situado al sur del municipio junto al parque natural de Aiako Harria.
- Adopción de un **nuevo modelo viario** basado en el mejoramiento de las infraestructuras existentes, con la ampliación de la actual autopista A-8 en un tercer carril como infraestructura para el tráfico de paso, la incorporación de un nuevo enlace al centro de Irun, la creación de una ronda sur como solución para canalizar los tráficos al sur de la ciudad y la transformación de la antigua N-1 en una vía urbana.
- De la **red de itinerarios interurbanos peatonales y ciclistas**, se considera que el propuesto en **paralelo a las líneas ferroviarias** resulta difícil desarrollo por la imposibilidad de su ejecución en los tramos que coinciden con las áreas industriales existentes al oeste del municipio.

#### 4. Infraestructuras de servicio:

- Eliminación de la propuesta alternativa de ubicación de la **nueva planta de generación de energía eléctrica** en el valle de Olaberria, por su fuerte impacto medio ambiental en el espacio rural existente y por su necesaria vinculación a la hipotética ejecución de la prolongación del 2º Cinturón del que se solicita su eliminación, no considerándose además una alternativa en el tiempo a la Central Térmica de Pasajes cuya concesión finaliza en el 2022.
- Reconsideración de la **Planta de compostaje y biometanización** de Zaldunborda, en terreno de Hondarribia, teniendo en cuenta las decisiones ya adoptadas en sentido contrario dentro del marco de la Mancomunidad de Aguas de Txingudi.

#### 5. Ordenación General del Medio Urbano:

- Supresión de la Reserva Territorial del valle de Olaberria que sólo se justifica por su vinculación a **la propuesta de prolongación del 2º**

**Cinturón** y que carece de sentido en el momento en que dicha propuesta dejase de formar parte de los contenidos vinculantes del PTP.

- Ordenación de este territorio de acuerdo con el Planeamiento municipal que valora las **especiales características del valle** mediante su remisión a un **Plan Especial de Protección** que potencie los valores ambientales, mejore las condiciones de algunas instalaciones obsoletas y articule su adecuación para el uso y disfrute como entorno natural, posibilitando a su vez el desarrollo de los dos enclaves anteriormente clasificados de Urune y Epele.

## 6. Áreas de Carácter Estratégico:

- Diferenciación del área de carácter estratégico del núcleo Ferroviario y Zubieta en dos áreas independientes dado que constituyen **dos actuaciones de naturaleza bien distinta**, de antecedentes y condicionantes diametralmente opuestos, de gestión completamente diferente y ubicadas en dos posiciones distantes, como son la zona ferroviaria de la Estación de Irun y la zona de Zubieta, compartida entre Irun y Hondarribia.
- Redefinición del destino prioritario previsto en el PTP para el **espacio ferroviario** como “parque tecnológico de alta intensidad edificatoria”, por un modelo urbano que favorezca la coexistencia de usos y contemple tanto usos residenciales como de actividades económicas, de forma que se mantenga la actividad en el centro urbano a lo largo de todo el día.
- Contemplación para la **zona de Zubieta** del uso preferente de “parque tecnológico” admitiéndose igualmente la coexistencia de usos dotacionales, residenciales, terciarios y de actividades económicas compatibles.
- Reconsideración de la vinculación de la operación de la transformación del espacio ferroviario con la de la apertura de una vía de **conexión directa** con la autopista A-8 dentro del modelo viario establecido a largo plazo como objetivo prioritario asociado y vinculado a dicha operación, recogiendo el modelo viario previsto en el Plan General con una accesibilidad adecuada y diversificada con la creación de la Ronda Sur y las nuevas conexiones con la variante norte.

- Supresión de la propuesta del **Area de Carácter Estratégico en Olaberria** para un polo de actividades económicas y plataforma logística apoyado en el 2º Cinturón, dado el cuestionamiento de esta infraestructura viaria de dudosa ejecutabilidad y por carecer de sentido la implantación de nuevas plataformas logísticas en un territorio escaso y de gran valor ambiental, constituyendo además, una propuesta muy alejada de todos los criterios actuales de sostenibilidad que el propio PTP plantea respecto la implantación de actividades con una mayor rentabilidad del suelo.

## **7. La ordenación del suelo para Actividades Económicas:**

Supresión de las determinaciones vinculantes que se refieren a la localización prioritaria de las **nuevas plataformas logísticas** y áreas de actividad económica en el extremo oeste de los términos municipales de Irun y Hondarribia: Araso, Zabaleta, Zaldunborda, dado que Irun ya ha destinado en el pasado, y sigue manteniendo en el presente, una **importante cantidad de suelo para plataformas logísticas y de transporte**, planteándose en la Revisión del Plan General la implantación de actividades de mayor cualificación y menor ocupación del suelo.

## **8. Propuestas de Equipamiento Comunitario General:**

- Incorporar como Equipamiento dotacional de carácter general, el **Complejo Deportivo previsto en Zubieta** por entender que debería tener el rango de equipamiento general dotacional, dado su servicio a nivel comarcal al beneficiar dotacionalmente a Irun y Hondarribia, y dado que su ejecución permitirá además trasladar la actual dotación deportiva de Plaiaundi, con el objeto de acometer su completa renaturalización.
- Solicitar un **análisis individualizado** de cada una de las actuaciones de **grandes superficies** existentes en el Area funcional de forma que se facilite la ampliación de estas áreas a un tipo de actividad comercial específica en función de la necesidad de su ubicación en posición exterior al casco, limitándose a establecimientos de gran superficie cuyas características de volumetría, alturas, tipología arquitectónica, accesibilidad, etc., no fuese posible ni conveniente integrar en la trama urbana y no supongan por tanto competencia para el comercio urbano.

## 9. La propuesta de Compatibilización:

- La vinculación de las áreas estratégicas al desarrollo de un Plan Especial de Ordenación Integrada en el marco de la compatibilización supramunicipal carece de sentido en el caso del **Espacio Ferroviario de Irun**, dado el proceso de gestión ya iniciado, con un Protocolo Interinstitucional aprobado y con los estudios técnicos correspondientes en desarrollo que culminarán en breve en un Convenio de Colaboración con todas la administraciones afectadas, remitiéndose la ordenación y cuantificación de las determinaciones urbanísticas al Documento de Revisión de Plan General.
- Igualmente sucede con el área de **Zubieta** que ha iniciado su proceso de gestión de forma independiente al del Espacio Ferroviario, y cuyo desarrollo se contempla mediante un Plan de Compatibilización de los municipios de Hondarribia e Irun.

## **capítulo 5**

# **ESTRUCTURA URBANA Y**

# **GESTIÓN DEL SUELO**

## 5.- ESTRUCTURA URBANA Y GESTIÓN DEL SUELO

### 5.1- ESTRUCTURA URBANA: PRINCIPALES PROPUESTAS

#### 5.1.1 Bases de partida: la estructura urbana y territorial

La revisión del planeamiento urbanístico de **ámbito municipal** para regular los usos e intensidades de cada trozo del territorio irunés se ha realizado a través de un **análisis de la ciudad** y de su **municipio**, que contempla **distintos niveles de enfoque y estudio** que a su vez se conectan entre sí.

En las fases previas de preparación de estos trabajos se ha abordado un **análisis específico** o **temático** de los componentes socioeconómicos, también del medio físico, del entorno territorial, de las infraestructuras de comunicación, de los usos residenciales y la vivienda, de las actividades productivas, de las dotaciones y espacios libres, y finalmente del patrimonio. De esta manera, este análisis, y las propuestas que corresponden a cada tema, son objeto de un **capítulo específico** del documento del Plan.

Ahora bien, a la vez que se desarrollan y proponen **soluciones específicas** a las distintas necesidades y déficits detectados en **cada uno de esos niveles** para resolver de manera integrada los problemas de la ciudad y su relación con el entorno es igualmente necesario tener una **visión de tipo global** de cómo se establecen los distintos elementos, la relación que existe entre ellos y su articulación con el territorio: es lo que se denomina comúnmente la **estructura urbana** o **territorial**.

En el caso de Irun, la **estructura urbana** propiamente dicha, esto es, la que surge de la **ciudad ya construida** y de la **planificada**, aunque una parte de esta última no esté aún urbanizada o ejecutada, estaba sin embargo **muy definida** en el Plan General de 1999 y en el momento de su revisión está ya muy consolidada.

Cuando se planteó la revisión del anterior Plan no se trataba en ningún momento de modificar dicha estructura, a pesar de los problemas o limitaciones que pudiera tener, sino de **mejorar las disfunciones** que presentaba y tratar con ello de elevar el nivel de calidad de vida del entorno urbano.

Si se considera la **estructura a nivel territorial**, es decir, teniendo en cuenta también el conjunto del territorio municipal y el entorno comarcal y regional, lo que más desataca en Irun es la especial **relevancia** y **valor medioambiental** del medio físico del término municipal y su estrecha relación con los municipios vecinos, conformando

una **implantación territorial** que a su vez también se encuentra muy **consolidada**. No obstante cualquier proceso de revisión del planeamiento general, debido al progresivo desarrollo de cualquier núcleo urbano, siempre planteará el problema de **redefinir de nuevo los bordes de la ciudad** proyectada y como reflejo las interacciones con el medio circundante.

Es en estas situaciones de **zonas de borde** y de posible **expansión** donde se puede incidir más claramente desde la revisión de un Plan, marcando con precisión hasta donde se va a llevar la transformación o urbanización de los terrenos, estableciendo una **gradación de usos e intensidades** en esas zonas y dando un determinado tratamiento al medio físico o zona rural colindante con el suelo urbano o urbanizable para mantener el deseable **equilibrio de usos** en el territorio. Este es uno de los campos de decisión que aborda el nuevo documento del Plan General.

### 5.1.2 Los objetivos y la estructura propuesta por el PGOU 1999

El planeamiento general de 1999 ahora en revisión, se inició con un atrevido proceso de **reconducción** de los errores y despropósitos urbanísticos gestados al amparo de la antiguo Plan de 1965, que aprovechando la ausencia de un verdadero planeamiento urbano, había tratado el territorio como un mero objeto de zonificación sin articulación ninguna entre las zonas o partes.

Afortunadamente, el Plan de 1999 logró **impedir** que se colmatara el desarrollo urbano bajo aquella situación anterior allí donde no se había empezado aún a materializar la edificación, rebajando densidades, reconduciendo tipologías urbanísticas y, cuando todavía era posible, negociando desde el Ayuntamiento **otro modelo de desarrollo** más adecuado a las densidades que eran convenientes para garantizar una calidad urbana suficiente.

Asimismo se planteó como prioridad **dotar de equipamientos y espacios libres** a las zonas en las que se habían construido casi exclusivamente aprovechamientos lucrativos de vivienda o industria, y articular así un **proyecto de ciudad** que estableciera una relación entre aquellos nuevos barrios y la ciudad existente.

Durante todo el proceso que acompañó a la redacción del Plan General de 1999 se consiguieron **modificar** los **planes** y las **determinaciones** de las zonas que estaban pendientes de urbanizar, buscando otro modelo más sostenible y acogedor para los **nuevos barrios** que se empezaban a construir en ese momento. También se actuó sobre **zonas interiores** de la ciudad en las que las industrias se habían ido quedando enclavadas y tenían dificultades para su expansión o su accesibilidad.

Aprovechando los cambios del régimen de fronteras intraeuropeas se buscaron nuevos emplazamientos más adecuados para la **actividad de transportes** vinculada a la privilegiada situación de Irun, y a la vez se reforzó y diversificó la **actividad comercial** y las posibilidades de otro tipo de usos terciarios.

Todo ello fue objeto del contenido del Plan General aprobado en 1999, que **incorporó** las modificaciones tramitadas durante su redacción, muchas de cuyas previsiones allí previstas se han **terminado de completar** en los años posteriores a dicha aprobación incluso antes de que transcurrieran los primeros diez años de su aplicación.

En este sentido hay que señalar que este Plan General de 1999 que precede a la actual revisión, ha sido un ejemplo de la eficacia de este tipo de instrumentos de planeamiento al confirmar que algunas de las operaciones que parecían más difíciles cuando se redactó y que han **enriquecido y fortalecido la estructura urbana**, están ya casi concluidas gracias no sólo a la intervención del propio Ayuntamiento sino a la de otras administraciones y lógicamente a la contribución de la iniciativa privada.

Son **ejemplos patentes** de esta reestructuración la recuperación de la marisma de Plaiaundi, uno de los humedales más valiosos de Gipuzkoa y del País Vasco, la revitalización y saneamiento de los canales de Dunboa y Artia o la apertura de las nuevas avenidas de Letxunborro y Euskal Herria.

En el mismo nivel habría que destacar **actuaciones de gran calado**, como la construcción de las tres fases de los centros de ZAISA, la sustitución de la explanada de camiones de Kostorbe por el recinto ferial de FICOBA, la total transformación de zonas como Palmera-Montero o la de la Fosforera, la construcción del Parque Comercial de Mendibil en el antiguo mercado y la zona comercial de Araso, la incorporación a la ciudad de parques, como los de Alai-Txoko, el de Gain-Gainean o el de Barón de Oña, o bien de dotaciones, como las nuevas piscinas de Azken Portu así como toda una serie de equipamientos locales.

En este empeño ha jugado un papel muy importante el nuevo valor que se le ha tratado de dar a todo el **eje del Bidasoa**, la **nueva fachada fluvial** de Irun, en la que se van disponiendo intervenciones de tipo medioambiental, de recreo, dotacionales, que van transformando de forma decisiva la imagen de esta ribera. El Plan General previó una serie de ámbitos de actuación enfocados a la apertura del centro de Irun hacia Hendaia e Iparralde, con la remodelación de la Avenida de Iparralde, antigua vía de entrada a la ciudad, que tendrá una importante componente de paseo peatonal.

Estas realizaciones ponen de relieve que, en el momento de llevarse a cabo su revisión, muchos de los **principales objetivos** que se propuso el Plan General de 1999 están en gran parte cumplidos, que algunos aún pendientes están en vías de realización o encauzados, y que con todo ello se ha logrado **reconducir positivamente el modelo de estructura** de una ciudad regenerada.

### 5.1.3 Los objetivos y propuestas principales de la Revisión del Plan General

Hay que señalar que, dado el lapso de tiempo transcurrido relativamente breve, algunos **objetivos del Plan de 1999** no se pudieron terminar de materializar durante ese período, como la completa renovación de la **Plaza de San Juan**, la puesta en el mercado de suficientes **viviendas de protección**, las actuaciones en **San Miguel-Anaka**, el entorno de la **Av. de Iparralde**, o culminar la remodelación de toda la **fachada fluvial** de la que no obstante ya se han realizado muchas actuaciones, etc.

Sin embargo hay que reconocer que en todos estos casos se trataba de **operaciones complejas**, algunas por sus propios condicionantes específicos, como la actuación sobre la Plaza de San Juan, y otras por estar formadas por múltiples intervenciones, como la renovación de la fachada fluvial del Bidasoa, y que en todo caso necesitaban de un **mayor plazo de tiempo** para su ejecución. De hecho en la actualidad están casi todas ellas en vías de tramitación o ejecución y lógicamente se incorporan en el nuevo Plan, **confirmando** así el **modelo estructural** inicialmente previsto.

Hay otros aspectos cuyo tratamiento se empezó a desarrollar en el planeamiento que ahora se revisa y que por su envergadura siguen significando retos para el nuevo Plan habiéndose convertido en sus **objetivos principales**. Estos ejes principales en los que se fundamenta el conjunto de medidas que adopta el Plan General tienen que ver en gran parte con el **reforzamiento de la estructura básica** de la ciudad.

Así y aunque se ha ido resolviendo en gran medida la integración de las zonas urbanas de la ciudad a nivel social y dotacional, con un estándar de equipamiento muy apreciable, desde el punto de vista urbanístico y territorial aún subsisten una serie de problemas de carácter sobre todo estructural. Es precisamente por ello que para **lograr los objetivos** que ahora se pretenden alcanzar es indispensable seguir **interviniendo sobre la estructura** de la ciudad.

#### 5.1.4 1<sup>er</sup> Objetivo: Reordenación del espacio viario para favorecer la movilidad urbana

El **primer objetivo fundamental** lo constituye el principal problema pendiente de resolver, que es el de la **articulación viaria**, que implica en lo que a la red interior se refiere, completar algunos tramos de ejes viarios, diferenciando claramente la red de viarios distribuidores de los locales para permitir una adecuada jerarquización de tráfico, poniendo a punto un **modelo** de estructura de ciudad y del sistema de comunicaciones en el que las comunicaciones se hagan más fluidas y racionales.

Este objetivo está basado en las propuestas concretas del **Plan de Movilidad Urbana Sostenible** que integra las políticas de transporte, medioambiente urbano y tráfico, con objeto de favorecer desde el Plan General la recuperación de espacios urbanos para peatón y bicicleta y el uso del transporte colectivo.

Este primer objetivo centrado en mejorar las comunicaciones requiere un **rediseño** de diversos **elementos de la actual red viaria** con la finalidad de lograr su adecuada articulación y mallado, estableciendo la reserva para los nuevos viales de carácter general y distribuidor.

Entre estos elementos era necesario contemplar el adecuado tratamiento de la hasta ahora denominada **variante Norte** de la N-1, habiéndose propuesto un cambio sustancial de consideración de esta arteria, que independientemente de su nueva denominación, pasará a cumplir claramente un papel más vinculado a la estructura comarcal y local de la red viaria.

Pero también el cierre de un anillo distribuidor por el Sur era necesario, y por ello se plantea en el documento de Revisión la que se ha llamado **Ronda Sur**, que será una solución urbana de **circunvalación interna** en la que puedan canalizarse los movimientos de tráfico que hoy atraviesan el Paseo de Colón y todo el centro.

Además de esta Ronda, y tras el debate sobre las diferentes alternativas que se proponían en el Avance de planeamiento, la Revisión propone finalmente una forma sencilla de resolver la **Variante Sur de la N-1** mediante un ensanchamiento de la actual A-8, viario que deberá conectar con la actual GI-636, anteriormente N-1, en la zona del nudo de Ventas y en Behobia con la carretera de Navarra.

Considerando el conjunto urbano edificado y las previsiones de crecimiento, así como el progresivo incremento del tráfico interurbano y de paso, la propuesta que se realiza en la Revisión del Plan General pretende **absorber los tráfico perimetrales** y de

**relación entre barrios** a través de la Ronda de circunvalación que completa un anillo interior.

Por su parte, la solución de Variante Sur descargará el **tráfico exterior a la ciudad** y este planteamiento se completa en todo caso con la propuesta de un **nuevo acceso a Irun desde la A-8**, más centrado respecto a la ciudad y cuya reserva de suelo también se ha previsto. También se aportan soluciones para **articular** los barrios de la zona Sur, estableciendo una distribución equilibrada de ese nuevo acceso desde la autopista apoyándose en desarrollos urbanos y creando una nueva comunicación con la zona de Behobia que permitirá distribuir mejor el tráfico interior en dirección al Este de la ciudad.

#### **5.1.5 2º Objetivo: Remodelación y reordenación del espacio Ferroviario.**

El **segundo gran objetivo** del nuevo Plan, vinculado con la mejora global de la red viaria, es **resolver la ruptura** que representa la brecha ferroviaria, creando un nuevo centro de ciudad en la zona de la Estación, objeto de completa remodelación y respondiendo a la necesidad de reducir o minimizar la huella de las vías proponiendo la creación de **nuevos pasos** a través de las mismas, convirtiéndolas en calles de nuevo trazado que permitirán una mayor integración del Oeste de la ciudad con el centro y reducirán el efecto de barrera que existe hasta ahora, y el cuello de botella que representa el paso de tráfico por el eje Pº Colón – c/ Hondarribia.

También para la **red ferroviaria** propiamente dicha se presentan actuaciones de racionalización de la misma, medidas que no se habían podido considerar en el planeamiento anterior, hasta que el ADIF, gestor de la mayor parte de los terrenos, no empezó a clarificar las posibilidades de remodelación e intervención en toda esta zona. Se plantea la construcción de una **nueva Estación** ferroviaria, dejando un gran espacio urbano libre hasta el puente del paseo de Colón y dotando a la ciudad de un nuevo Centro de servicios, actividades económicas, terciario, dotacional y usos residenciales.

Igualmente se plantea una modificación del trazado ferroviario del **Euskotren**, siguiendo en parte lo ya planteado en el Plan de 1999, y haciéndolo discurrir junto al haz de vías de Renfe e integrarlo en la nueva Estación. La renovación de la zona del **Ensanche de Pío XII**, a pesar de su alto potencial de centralidad, estaba pendiente de la eliminación del actual paso de la infraestructura del “topo”, por su paso tan forzado a través de la trama urbana de Irun.

### 5.1.6 3º Objetivo: Oferta de nuevas alternativas de suelo para actividades económicas.

El **tercer objetivo básico** se refiere a otro importante aspecto pendiente, como es el de la disponibilidad de **nuevos terrenos** para **actividades económicas**, una vez que ya se han gestionado los que planteaba el Plan de 1999, de forma que se pueda dar respuesta y continuidad a la progresiva demanda de suelo industrial en este sentido. La solución a este objetivo estaba muy condicionada por la **escasez de suelos** apropiados, por la extensión que suelen ocupar este tipo de usos y por la necesidad de garantizar unos accesos adecuados desde las vías principales a la vez de hacerlos compatibles con los requerimientos de sostenibilidad medioambiental.

Las propuestas del nuevo Plan se centran en **completar la ocupación** de los terrenos situados al Oeste del término municipal contemplando además todas las alternativas de suelos disponibles para los usos de actividades económicas al Norte de la A-8, y sobre todo en proponer **usos productivos de mayor rentabilidad**, del tipo parque tecnológico o parque empresarial en otras zonas aún disponibles situadas en ladera.

Entre todas las propuestas planteadas se alcanza no obstante una cantidad en superficie edificable inferior a la que planteó el anterior Plan General de 1999, pues en aquel momento la disponibilidad de suelos aún sin ocupar al Norte de la Autopista era claramente mayor que en la actualidad. Por ello parte de este objetivo ha sido **aprovechar mejor los nuevos suelos** que se incorporan como urbanizables, asignando una alta densidad de uso a los nuevos ámbitos de suelo para actividades económicas, propiciando que los nuevos usos de actividades económicas que se implanten lo hagan con un alto aprovechamiento de empleos por m<sup>2</sup> y promoviendo los usos mixtos de parque empresarial y tecnológico para algunos de los nuevos ámbitos de suelos para actividades económicas.

### 5.1.7 4º Objetivo: Definición de nuevo suelo para viviendas.

Un **cuarto objetivo igualmente fundamental** es crear nuevas oportunidades de suelo para uso residencial en zonas idóneas habilitando más suelos calificados para **viviendas de protección**, para satisfacer una exigencia muy justificada y cumplir en todo caso con los mínimos que exige la nueva Ley.

A pesar de las evidentes dificultades de disponibilidad de suelos libres adecuados para el uso residencial y a la vez aptos para su urbanización, accesibilidad, etc., se han propuesto **nuevos emplazamientos** que deberán responder a las demandas de los diversos tipos de viviendas de protección en el período de desarrollo del nuevo Plan.

En este sentido se ha propuesto la nueva urbanización de terrenos hasta ahora **no urbanizables** situados al Norte de la A-8 y en continuidad a la ciudad existente, en los que el destino prioritario está enfocado a las viviendas protegidas, así como proponer también para el uso residencial parte de los terrenos resultantes de la remodelación del área central junto a la Estación.

#### **5.1.8 5º Objetivo: Ampliar y completar los espacios libres y equipamientos.**

De importancia equivalente y a la vez complementaria es el **quinto objetivo del nuevo Plan General** consistente en la necesidad de **completar las dotaciones** dimensionándolas para el conjunto de habitantes de la ciudad, proponiendo una red completa de equipamientos públicos, y **ampliar** las reservas de **espacios libres** creando nuevos parques periurbanos, ampliando algunos de los existentes y ofreciendo una diversidad de espacios y tipologías de espacios libres de edificación para el uso y disfrute de los barrios y diversas zonas de Irún, creando nuevos parques periurbanos y ampliando algunos de los parques existentes.

#### **5.1.9 6º Objetivo: Armonizar y adecuar los criterios de protección y regulación ambiental.**

El **sexto objetivo** es la decidida voluntad de armonizar la **ordenación medioambiental** para encajar adecuadamente la ciudad en su territorio, materializando en el Plan General los criterios de Sostenibilidad fijados en la Agenda 21 en los aspectos que son competencia del mismo y cumplimentando adecuadamente las disposiciones de carácter ambiental. Igualmente se ha tratado de cumplimentar y justificar razonadamente las opciones y medidas adoptadas por el Plan General en relación a los aspectos señalados en el Informe Previo del organismo competente en materia medioambiental.

Para lograr este objetivo se han **integrado en una estructura continua** los espacios protegidos y los protegibles y regulables mediante específicos Planes Especiales, así como el resto del territorio rural de laderas hasta Aiako Harria y los espacios fluviales de las riberas del Bidasoa y regatas afluentes.

En su conjunto se trata con estos objetivos de resolver los **problemas de deficiencia de la estructura urbana** municipal que no pudieron ser resueltos por el Plan General de 1999 ni tampoco en el proceso de desarrollo y ejecución que se siguió posteriormente. Ahora en el nuevo proceso de revisión se ha podido partir de la serie de **debates y reflexiones** que se han venido produciendo con anterioridad y que

abordan las distintas problemáticas desde ópticas técnicas y de gestión que incorporan una importante diversidad de criterios.

La gran oportunidad es que se ha podido **avanzar sobre trabajos ya realizados**, unificando criterios y decisiones para tratar de cuadrar lo mejor posible y encajar conjuntamente los proyectos que estaban en marcha y que aun concebidos desde cada perspectiva individual, tenían el común objetivo de contribuir a la mejora de la ciudad

El nuevo Plan General revisado trata así de poner las bases para dar una **respuesta adecuada** y canalizar las **soluciones prácticas** a estos **distintos objetivos**, agrupados en seis grandes paquetes que persiguen cada uno de una forma distinta, completar y articular mejor la estructura del conjunto urbano y medioambiental del municipio de Irun. Con ello se habrá logrado cumplir con el cometido principal de un documento de planeamiento municipal como este.

#### 5.1.4 Cuantificación general de la propuesta del Plan

En este apartado se ofrece una rápida síntesis de las **grandes cifras del Plan**, en cuanto a ocupación de suelos y asignación de los mismos a las distintas clases. Para ello se aporta un cuadro esquemático comparativo con la **situación del Plan General de 1999**, pero actualizando lo inicialmente previsto en este documento, con las Modificaciones de Plan aprobadas hasta la fecha, por entender que esa era la **situación real** a partir de la cual debían adoptarse las decisiones de la Revisión.

También, y en la página siguiente, se aporta un cuadro comparativo con el **Plan General de 1999** tal y como fue **definitivamente aprobado** con referencia a todas las cantidades que se señalaban en el capítulo 12 de la Memoria de aquel documento.

Según se desprende de los datos, la propuesta del Plan General **incrementa el suelo urbanizable** en una cantidad aproximada de casi 90 Ha., en relación con la situación del Plan General anterior **incluidas las modificaciones** hasta la fecha. Este incremento se debe fundamentalmente **al aumento del suelo urbanizable** para actividades económicas y a los dos ámbitos urbanizables de suelo residencial.

Por otra parte la **variación del suelo urbano**, es de apenas un 3% respecto de la situación anterior del suelo urbano, pero ello es lógico pues la clasificación de este tipo de suelo es un acto reglado que debe de cumplir determinados requisitos. Así por ejemplo, se ha incorporado como suelo urbano el ámbito de Araso Norte, así como los terrenos del cementerio y los espacios libres entre Lope de Irigoyen y Zubimusu.

Con ello, el aumento total de suelos que ahora se destinan a usos urbanos y urbanizables significa un **incremento porcentual** del 13% sobre el suelo que ya tenía asignada según el anterior Plan General clasificación de urbano o de urbanizable.

No obstante este incremento porcentual en relación al suelo urbano y urbanizable anterior debido al nuevo suelo que se clasifica para destinarse a la urbanización, su repercusión representa solamente la **reducción de un 3,4%** del **suelo no urbanizable anterior**, realmente una proporción ínfima en comparación con cualquier revisión de planeamiento con una proyección a largo plazo de al menos 12 años. Pero sobre todo, hay que tener en cuenta que este nuevo suelo a urbanizar está exclusivamente localizado al Norte de la autopista.

Estas cifras son coherentes con el esfuerzo de conciliar el nuevo Plan con una estrategia de **urbanismo sostenible**, combinando por un lado el esfuerzo por clasificar para fines urbanos todo aquel suelo que **aún quedaba disponible** al Norte de la autopista y a la vez respetar en su totalidad el **medio rural** situado al Sur.

Si realizamos una comparación con el Plan General tal como fue aprobado en 1999 y de las cifras del nuevo Plan, se aprecia un importante **incremento del Suelo urbano**, en más de un millón y medio de m<sup>2</sup>, que representa en números redondos un 24% de incremento de aquel suelo urbano. Ello se explica por la importante cantidad de suelos que en 1999 todavía se consideraban como urbanizables y que se han ido ejecutando completamente en estos más de diez años de desarrollo del Plan General anterior.

Es importante señalar que a efectos de la **consideración urbanística** de los terrenos, en el **suelo urbano consolidado** se ha incluido en primer lugar el suelo urbano actualmente regulado por **licencia directa** y cuya ordenación no se somete a ninguna propuesta de remodelación, pero también se ha incluido como consolidados los **ámbitos de planeamiento** de desarrollo de suelo urbano o urbanizable del vigente Plan General de 1999 que están aprobados definitivamente y con la urbanización recepcionada antes de la presentación del Plan General para su aprobación inicial.

Hay que reseñar la evolución del **Suelo Urbano Consolidado**, que lógicamente se ha incrementado al considerar como ejecutados muchos ámbitos de planeamiento especial que habían sido propuestos por el el Plan General en 1999. En cambio, la **diferencia del suelo urbano consolidado** en la situación actual del Plan General 1999 y modificaciones, con la menor cantidad de este tipo de suelo en la propuesta del nuevo Plan, se explica por la consideración ahora de varias zonas de suelo urbano en las que se propone su remodelación (zona Estación, Kostorbe, Gazteluberri, Residencial Jaizkibel, Oña, Alei, actuaciones de viario, etc., etc.)

Por su parte, si se analiza el **incremento de suelo urbanizable** comparándolo con los suelos que se propusieron como urbanizables según el planeamiento aprobado en 1999, el ahora propuesto es del mismo orden de magnitud que el que aquel, incluso ligeremante inferior. Y ello teniendo en cuenta no obstante, que el Plan de 1999 planteó inicialmente una importante cantidad de suelos urbanizables que ahora ya se han ejecutado y son suelos urbanos.

Finalmente hay que señalar que a los sólo efectos comparativos de estos cuadros, se ha revisado la **superficie total del municipio**, midiéndola con exactitud sobre la base cartográfica de la Diputación Foral, habiendo adoptado como medida la resultante de esta última pues es la que resulta coherente con el resto de mediciones que se refieren, realizadas también a través del sistema de información geográfica aplicado a la base cartográfica. La diferencia entre ambas cifras es de un incremento de 37,5 Ha., inferior al 1% de la superficie considerada en anteriores documentos.

**CLASIFICACIÓN DEL SUELO EN m<sup>2</sup> DE SUELO  
SEGÚN PGOU 1999 ACTUALIZADO CON MODIFICACIONES POSTERIORES**

<b>SUELO URBANO</b>		<b>%</b>
<b>SUELO URBANO NO CONSOLIDADO</b>		
- ÁMBITOS PENDIENTES DE DESARROLLO PGOU 1999 + MODIFICACIONES	932.334	
<b>- SUBTOTAL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO</b>	<b>932.334</b>	
<b>SUELO URBANO CONSOLIDADO</b>		
- ÁMBITOS DESARROLLADOS PGOU 1999 + MODIFICACIONES	2.512.961	
- SUELO DE LICENCIA DIRECTA PGOU 1999 + MODIFICACIONES	4.545.086	
<b>- SUBTOTAL SUELO URBANO CONSOLIDADO</b>	<b>7.058.047</b>	
<b>TOTAL SUELO URBANO</b>	<b>7.990.381</b>	<b>19,05%</b>
<b>SUELO URBANIZABLE</b>		
- ÁMBITOS PENDIENTES DE DESARROLLO PGOU 1999 + MODIFICACIONES	379.150	
- SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO PGOU 1999 + MODIFICACIONES	167.429	
<b>TOTAL SUELO URBANIZABLE</b>	<b>546.579</b>	<b>1,30%</b>
<b>SUELO NO URBANIZABLE</b>		
SUELO NO URBANIZABLE PGOU 1999 + MODIFICACIONES	33.410.828	
<b>TOTAL SUELO NO URBANIZABLE</b>	<b>33.410.828</b>	<b>79,65%</b>
<b>TOTAL SUELO URBANO Y URBANIZABLE PGOU 1999 CON MODIFICACIONES</b>	<b>8.536.960</b>	<b>20,35%</b>
<b>TOTAL SUELO TERMINO MUNICIPAL</b>	<b>41.947.788</b>	<b>100,00%</b>

**SUPERFICIES PROPUESTAS POR LA REVISIÓN PGOU**

<b>SUELO URBANO</b>		<b>%</b>
<b>SUELO URBANO NO CONSOLIDADO</b>		
- ÁMBITOS INCORPORADOS PENDIENTES DE DESARROLLO PGOU 1999	824.329	
- NUEVOS ÁMBITOS PROPUESTOS POR LA REVISIÓN	1.178.870	
<b>- SUBTOTAL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO</b>	<b>2.003.199</b>	
<b>SUELO URBANO CONSOLIDADO</b>		
- ÁMBITOS DESARROLLADOS PGOU 1999	2.512.961	
- SUELO DE LICENCIA DIRECTA	3.724.425	
<b>- SUBTOTAL SUELO URBANO CONSOLIDADO</b>	<b>6.237.386</b>	
<b>TOTAL SUELO URBANO</b>	<b>8.240.585</b>	<b>19,64%</b>
<b>SUELO URBANIZABLE</b>		
- ÁMBITOS SUELO URBANIZABLE PENDIENTES DE DESARROLLO PGOU 1999	379.150	
- ÁMBITOS SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO PROPUESTOS POR LA REVISIÓN	936.424	
- ÁMBITOS SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO PROPUESTOS POR LA REVISIÓN	111.406	
<b>TOTAL SUELO URBANIZABLE</b>	<b>1.426.980</b>	<b>3,40%</b>
<b>SUELO NO URBANIZABLE</b>		
- SUELO NO URBANIZABLE	32.280.223	
<b>TOTAL SUELO NO URBANIZABLE</b>	<b>32.280.223</b>	<b>76,95%</b>
<b>TOTAL SUELO URBANO Y URBANIZABLE</b>	<b>9.667.565</b>	<b>23,05%</b>
<b>TOTAL SUELO TERMINO MUNICIPAL</b>	<b>41.947.788</b>	<b>100,00%</b>

**DIFERENCIAS REVISIÓN PGOU RESPECTO PGOU 1999 Y MODIFICACIONES**

<b>INCREMENTO DE SUELO URBANO RESPECTO PGOU 1999</b>	<b>250.204</b>	<b>3,13%</b>
<b>INCREMENTO DE SUELO URBANIZABLE RESPECTO PGOU 1999</b>	<b>880.401</b>	<b>161,07%</b>
<b>INCREMENTO DE SUELO URBANO MÁS URBANIZABLE S/ PGOU 1999</b>	<b>1.130.605</b>	<b>13,24%</b>
<b>REDUCCIÓN DE SUELO NO URBANIZABLE RESPECTO PGOU 1999</b>	<b>-1.130.605</b>	<b>-3,38%</b>

**CLASIFICACIÓN DEL SUELO EN m<sup>2</sup> DE SUELO  
SEGÚN PGOU 1999 TAL COMO FUE APROBADO EN 1999**

<b>SUELO URBANO</b>		<b>%</b>
<b>SUELO URBANO NO CONSOLIDADO</b>		
- ÁMBITOS PENDIENTES DE DESARROLLO PGOU 1999	2.341.635	
<b>SUELO URBANO CONSOLIDADO</b>		
- SUELO DE LICENCIA DIRECTA	4.315.705	
<b>TOTAL SUELO URBANO</b>	<b>6.657.340</b>	<b>15,89%</b>
<b>SUELO URBANIZABLE</b>		
- INCLUIDO EN AMBITOS PENDIENTES DE DESARROLLO PGOU 1999	825.222	
- SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO	779.095	
<b>TOTAL SUELO URBANIZABLE</b>	<b>1.604.317</b>	<b>3,83%</b>
<b>SUELO NO URBANIZABLE</b>		
- SUELO NO URBANIZABLE	33.623.087	
<b>TOTAL SUELO NO URBANIZABLE</b>	<b>33.623.087</b>	<b>80,28%</b>
<b>TOTAL SUELO URBANO Y URBANIZABLE PGOU 1999</b>	<b>8.261.657</b>	<b>19,72%</b>
<b>TOTAL SUELO TERMINO MUNICIPAL</b>	<b>41.884.744</b>	<b>100,00%</b>

**DIFERENCIAS REVISIÓN PGOU RESPECTO PGOU COMO FUE APROBADO EN 1999**

<b>INCREMENTO DE SUELO URBANO RESPECTO PGOU 1999</b>	<b>1.583.245</b>	<b>23,78%</b>
<b>INCREMENTO DE SUELO URBANIZABLE RESPECTO PGOU 1999</b>	<b>-175.399</b>	<b>-10,93%</b>
<b>INCREMENTO DE SUELO URBANO MAS URBANIZABLE S/ PGOU 1999</b>	<b>1.407.846</b>	<b>17,04%</b>
<b>REDUCCION DE SUELO NO URBANIZABLE RESPECTO PGOU 1999</b>	<b>-1.407.846</b>	<b>-4,19%</b>

## 5.2.- LA GESTIÓN DEL SUELO SEGÚN EL MARCO LEGAL VIGENTE

### 5.2.1 Bases de partida para la gestión del suelo; el marco legal.

La presente Revisión del Plan General recoge la nueva terminología y los conceptos, principios e instituciones de la **Ley 2/2006**, de 30 junio, de Suelo y Urbanismo del País Vasco ha regulado, complementada con el **Decreto de Medidas Urgentes 105/2008**, siendo éste el marco legal vigente en el momento de la aprobación inicial del Plan y sin perjuicio de las modificaciones legales que se pudieran aprobar posteriormente.

Uno de los aspectos más novedosos de este marco legislativo consiste en la distinción entre **determinaciones de ordenación estructural y pormenorizada**, lo que incide en la aplicación de los principios generales del urbanismo, los criterios para la clasificación del suelo, el concepto de la red de dotaciones de sistemas generales y locales, así como los estándares de dotaciones, viviendas de protección y alojamientos.

En lo que se refiere a la **Ordenación Estructural** y según el artículo 61.a) de la mencionada Ley, el Plan General debe establecer con carácter mínimo la ordenación estructural del municipio completo, que según regula el artículo 53) se estructura en **tres niveles**: el suelo urbano y urbanizable sectorizado, el suelo urbanizable no sectorizado y el suelo no urbanizable.

A nivel de **todo el término municipal**, el Plan General debe definir los siguientes ocho parámetros básicos:

- 1.- La estrategia de la evolución urbana y de la ocupación del suelo.
- 2.- La clasificación del suelo (distinguiendo en el suelo urbanizable el suelo sectorizado del no sectorizado).
- 3.- La calificación global por zonas (distinguiendo las zonas de uso público y privado).
- 4.- Los plazos para el planeamiento de desarrollo y la programación del suelo.
- 5.- Las directrices de protección del medio ambiente, conservación de la naturaleza, defensa del paisaje y de los elementos naturales y del patrimonio cultural.
- 6.- La red de sistemas generales y su adscripción o inclusión en ámbitos de ejecución -a los efectos de su obtención- y, cuando sean “funcionalmente necesarios” para el desarrollo de uno o varios ámbitos de ordenación concretos, a los efectos también de su ejecución y asunción del coste.
- 7.- Las determinaciones que garanticen el cumplimiento de estándares y cuantías de viviendas de protección pública y de alojamientos dotacionales.

- 8.- Los criterios que permitan reconsiderar la delimitación de las áreas y de los sectores, sin que ello suponga modificación de la ordenación estructural, fijando parámetros de respeto de los objetivos del Plan General.

Par el **suelo urbano** y el **suelo urbanizable sectorizado**, el Plan General debe determinar con naturaleza de ordenación estructural:

- 1.- Delimitar el perímetro de las áreas y sectores.
- 2.- Determinar las áreas y sectores cuya ordenación se remita a Plan Especial o Parcial.
- 3.- Fijar la edificabilidad urbanística del uso característico y de los usos compatibles (respecto a estos hay que indicar el porcentaje máximo de edificabilidad urbanística).
- 4.- Definir las características básicas de los sistemas locales y las condiciones mínimas de la urbanización. Y en el suelo urbanizable, la conexión y el refuerzo de infraestructuras existentes.

Para el **suelo urbanizable no sectorizado**, el Plan General, debe determinar, con naturaleza de ordenación estructural:

- 1.- Los criterios mínimos para delimitar sectores.
- 2.- Las conexiones con la red de sistemas generales existente o prevista.
- 3.- Los usos incompatibles o prohibidos y autorizables.
- 4.- La delimitación potestativa de reservas de suelo para el patrimonio público de suelo.

Finalmente, para el **suelo no urbanizable**, el Plan General debe fijar, con el rango jerárquico de ordenación estructural:

- 1.- La calificación del suelo, incorporando las categorías de los instrumentos de ordenación territorial y añadiendo otras subcategorías de ordenación
- 2.- Usos y construcciones admitidas y prohibidas en cada categoría
- 3.- La delimitación de los núcleos rurales, estableciendo los criterios de su ordenación a través del planeamiento especial.
- 4.- Las dotaciones e infraestructuras públicas de necesaria implantación, con sus parámetros básicos.
- 5.- La delimitación potestativa de reservas de suelo para patrimonio público de suelo.

Además, el Plan General, conforme al artículo 103.2, debe distinguir expresamente entre **determinaciones propias** del Plan y determinaciones que aun formando parte

de él no son propias de su función legal, sino de la **ordenación pormenorizada**. Esta distinción que ahora se plantea de forma muy clara, es importante en relación a los eventuales **modificaciones** posteriores del Plan General, ya que las determinaciones propias requerirán la tramitación del expediente de modificación y las determinaciones que no lo son, serán susceptibles de variación mediante un Plan Especial de ordenación urbana si se está en suelo urbano – artículo 70- o un Plan Parcial si se está en suelo urbanizable – artículo 104.a) -.

Hay no obstante una salvedad a la regla anterior en cuanto a la necesidad de tramitar un expediente de modificación del Plan General cuando se trate de determinaciones “propias” de su rango legal, del tipo de las determinaciones de ordenación estructural, pues en determinadas circunstancias permite que puedan modificarse determinaciones estructurales mediante un Plan de compatibilización y un Plan de sectorización - artículo 104.d)-.

### 5.2.2 Los principios generales del urbanismo.

La ley 2/2006 establece **siete principios generales** (artículos 3 a 9), que se deben apreciar como elementos de juicio a la hora de redactar el Plan General. De todos ellos, hay que destacar que a efectos de la estrategia de la ocupación del suelo, y en virtud del principio de desarrollo sostenible, mencionado en el artículo 3 de la ley, se ha de poner especial atención en la **rehabilitación y reutilización** del suelo como **opción preferente**, evitando la segregación y dispersión urbana, para lo cual se efectuará una correcta integración y cohesión espacial de los diversos usos con el fin de reducir la generación de movilidad.

Ello va ligado al concepto de **construcción sostenible**, que supone dar prioridad a la regeneración del patrimonio construido y urbanizado y a la utilización de viviendas vacías. En concreto y en sintonía con este principio de desarrollo sostenible, la ordenación estructural, según el artículo 55.1.b) debe delimitar los núcleos históricos existentes a efectos de su conservación y los ámbitos degradados a efectos de su regeneración.

Del resto de los principios, el **principio de la coherencia** de la ordenación urbanística obliga a interpretar las contradicciones entre determinaciones prescriptivas escritas de manera coherente con los “objetivos explícitos de la ordenación” y siempre a favor de la solución que tenga como resultado mayores dotaciones públicas, mejora ambiental o mayor interés público. Con ello, el Plan General debe explicitar nítidamente los objetivos de la ordenación para servir de guía en estos supuestos.

Por otro lado, la **participación ciudadana** se erige en el principio que debe inspirar toda la ordenación urbanística, estableciendo para ello los llamados “Programas de participación” así como el Consejo Asesor de Urbanismo. Asimismo, muy ligado a la participación se encuentra el principio de **información pública** que obliga a las Administraciones Públicas a disponer de “instrumentos de información indicativos y comparativos” entre el estado actual y la imagen futura. Así también se establece en el artículo 108.c) como mecanismo de participación específico la preparación de **material divulgativo** junto con los documentos legalmente exigibles, para facilitar la comprensión y difusión del Plan.

### 5.2.3 La regulación del suelo urbano.

La clasificación del suelo de todo el municipio es otra de las determinaciones de ordenación estructural que se desarrolla en los artículos 10 a 14 de la Ley, que se resumen esquemáticamente a continuación, existiendo dos categorías.

El **Suelo urbano consolidado** es una de las categorías que la Ley considera en el suelo urbano y está constituido por los terrenos que tienen las siguientes características:

- Los actualmente transformados
- Los integrados o integrables en la trama urbana existente

Ese tipo de suelos urbanos son los que cuentan con los 4 servicios siguientes que sirvan para las edificaciones existentes y para las previstas en el planeamiento :

- 1) Con acceso rodado por vías pavimentadas y de uso público efectivo.
- 2) Con suministro de agua.
- 3) Con evacuación de aguas residuales – pluviales y fecales –
- 4) Con suministro de energía eléctrica de baja tensión.

Si los suelos carecen de algún servicio pero la edificación ocupa dos terceras partes de los espacios aptos para ello y si están urbanizados según las exigencias de la ordenación urbanística entrarán en la misma categoría de **suelo urbano consolidado**.

Son **directamente edificables** (susceptible de edificación) y se pueden considerar como **solar** (artículo 12 de la Ley), los suelos urbanos cuentan además con:

- ordenación pormenorizada
- alineaciones y rasantes conformes con el planeamiento
- Y además con la siguiente urbanización mínima:

- 1) Da frente a vías municipales urbanas o vías públicas que discurren por suelo urbano
- 2) Acceso peatonal, encintado de aceras y alumbrado público, en todas las vías a que de frente.
- 3) Suministro de agua y energía eléctrica con caudal y potencia suficiente para el uso existente y el resultante del planeamiento
- 4) Evacuación de aguas residuales a la red de alcantarillado con capacidad suficiente para el uso existente y el resultante del planeamiento.

Se entiende que carecen de urbanización consolidada y entran en la categoría de **suelo urbano no consolidado** (artículo 11.3.b) , -1-), aquellos terrenos en los que:

- a.- La urbanización existente no tiene dotaciones, servicios e infraestructuras exigidos por el planeamiento o las tiene pero sin que su proporción, dimensión o características sean adecuadas para la edificación existente o construable.
- b.- La urbanización existente precisa de renovación, mejora o rehabilitación mediante su transformación urbanística (incluyendo dotaciones).
- c.- Atribuirle la ordenación una edificabilidad urbanística ponderada superior respecto a la previa existente..

La Ley también considera como no consolidados los terrenos a los que el Plan General atribuye una **edificabilidad urbanística ponderada superior** a la existente, pues se entiende que en estos casos hay incremento de edificabilidad.

Esta **categorización** del suelo urbano en consolidado y no consolidado debe ser establecida por el Plan General en el suelo urbano, siendo una determinación de ordenación pormenorizada en virtud de los artículos 61.a) y 56.1.c).

#### **5.2.4 La regulación del suelo urbanizable.**

Según el artículo 14) de la Ley, son terrenos que han de considerarse como **suelos urbanizables** aquellos que:

- no están integrados o no son integrables en la trama urbana
- son idóneos para ser soporte de usos urbanísticos
- no están clasificados como urbanos ni como no urbanizables
- cuya dimensión debe:

- a) ser proporcional a las previsiones del crecimiento poblacional en función de su capacidad de acogida.

b) permitir el cumplimiento de los programas de viviendas protegidas.

Si estos terrenos están ubicados en un mismo sector constituyen la categoría de **suelo urbanizable sectorizado** y si no se integran en ningún sector constituyen la categoría de **suelo urbanizable no sectorizado**. La ley no establece criterios para esta última categorización, que entra de lleno en el campo del Plan General, que es el que debe especificar los parámetros o condiciones para incluir los terrenos de suelo urbanizable en una u otra categoría o bien justificar las decisiones adoptadas al respecto.

### 5.2.5 La regulación del suelo no urbanizable.

Según el artículo 13) de la Ley, son terrenos que han de considerarse como no urbanizable aquellos cuya **transformación urbanística es improcedente** porque:

- a) son objeto de protección -por la ordenación territorial o la legislación sectorial o por la ordenación urbanística- por sus valores: agrícola, forestal, ganadero, de explotación de recursos naturales, paisajístico, histórico y cultural, de defensa de la fauna, flora o equilibrio ecológico.
- b) está prohibida su transformación urbanística por la legislación sectorial de protección del dominio público-
- c) su transformación urbanística provocaría riesgos naturales del tipo: erosión, desprendimientos, corrimientos, incendios, inundaciones o catástrofes.
- d) son necesarios para la protección de infraestructuras, servicios, dotaciones o equipamientos públicos.

También han de considerarse como suelo no urbanizable aquellos terrenos inadecuados para el desarrollo urbano porque:

- a) se debe mantener su carácter rural para garantizar la estrategia local de sostenibilidad
- b) se deben vincular al sector primario para su fomento económico por existir denominaciones de origen

En el suelo urbanizable no sectorizado y también en el suelo no urbanizable, se establece como una **determinación potestativa de ordenación estructural** del Plan General la delimitación de **reservas de suelo** con destino al **patrimonio público** de suelo. Esta figura de la reserva viene regulada en los artículos 119 a 122 de la Ley.

### 5.2.6 La red de dotaciones del sistema general.

Otra de las determinaciones de ordenación estructural que, como mínimo, debe definir el Plan General es la **red de sistemas generales**, según especifica la Ley en el artículo 54. También se debe justificar su adscripción o inclusión en ámbitos de ejecución, a los efectos de su obtención, ejecución y asunción del coste, cuando resulten **funcionalmente necesarios** para el desarrollo de uno o varios ámbitos de ordenación concretos.

La Ley se refiere como mínimo a las siguientes dotaciones:

- 1.- **Espacios libres** y zonas verdes de dominio y uso público (en proporción a 5 m<sup>2</sup>/habitante). La ley establece en su artículo 105.2 que si a raíz de una Modificación de Plan General se incrementa la edificabilidad urbanística residencial, se aumentarán en la proporción indicada de 5 m<sup>2</sup>/habitante los espacios libres y las zonas verdes.
- 2.- **Equipamientos colectivos de titularidad pública** (educativos, culturales, sanitarios, asistenciales, deportivos y administrativos)
- 3.- **Infraestructuras de servicios**. En todo caso, los definitorios de la urbanización (acceso rodado y peatonal, abastecimiento y suministro de agua y energía eléctrica, saneamiento, alumbrado, telecomunicaciones y aparcamiento de vehículos), así como, cualesquiera otros de los que en función de la evolución técnica, deban estar provistas las construcciones. También las previsiones generales de desarrollo de las mismas infraestructuras.
- 4.- **Vías públicas**, peatonales y de circulación rodada, que conecten y comuniquen entre sí todos los elementos de la red de dotaciones garantizando su funcionamiento como una única red.
- 5.- **Equipamientos colectivos privados** (centros comerciales, religioso, cultural, docente, deportivo, sanitario, asistencial, de servicios técnicos y de transporte y demás equipamientos privados de interés público o de interés social). Estos no sustituyen a las dotaciones públicas.
- 6.- En caso de establecerse así por la ordenación estructural, se podrá reservar con destino a **dotación residencial protegida** la propiedad superficiante, esto es, la propiedad de los terrenos calificados para viviendas sometidas a algún régimen de protección oficial.

Es también obligatorio que el Plan General determine cómo se van a **obtener** los terrenos necesarios para implantar las dotaciones mencionadas o bien cómo se va a financiar su ejecución, es decir, por expropiación o por adscripción o por inclusión en unidades de ejecución.

### 5.2.7 Los estándares de planeamiento.

La ley considera que otra determinación de ordenación estructural es la de establecer cómo se **garantizará el cumplimiento de estándares**, por un lado de las viviendas de protección pública y por otro lado de los alojamientos dotacionales. Estos estándares vienen regulados en los artículos 80 y 81 de la misma.

En cuanto al **estándar de las viviendas de protección pública** cabe diferenciar dos casos según se trate de cada área de suelo urbano no consolidado o de cada sector de suelo urbanizable. En relación con cada Área de suelo urbano no consolidado de uso global residencial a ejecutar por actuación integrada, el Plan General, o los Planes especiales – si se hace remisión a ellos -, deberán calificar terrenos con dicho destino a fin de materializar como mínimo el 40 % del incremento de la edificabilidad urbanística de uso residencial, respecto de la previamente materializada. Un 20 % será para viviendas de protección oficial y el restante para viviendas tasadas autonómicas o municipales.

Por cuanto se refiere a cada sector de suelo urbanizable de uso global residencial, el Plan General -o el Plan de Sectorización, o los Planes Parciales- deberán calificar con dicho destino los terrenos para materializar como mínimo el 75 % del incremento de la edificabilidad urbanística de uso residencial respecto de la previamente materializada: un 55 % para viviendas de protección oficial, y el 20% restante para viviendas tasadas autonómicas o municipales.

El cumplimiento de esos estándares de viviendas de protección pública se realizará **individualmente** por cada sector, área o unidad de ejecución, o **en conjunto**, siempre y cuando el Plan General establezca las determinaciones para cumplir de forma diferente los estándares, bien en el conjunto del suelo urbano no consolidado y urbanizable, o entre ambas clases de suelo, o entre distintos sectores, áreas o unidades de ejecución, previa autorización del Departamento de vivienda del Gobierno Vasco para garantizar una calificación equilibrada de las reservas evitando los riesgos de segregación socio espacial.

Sin embargo, cabe la **exención de reserva** para determinadas unidades de ejecución por razón del número de viviendas posibilitadas, en cuyo caso la condición es que las viviendas resultantes de dicha unidad de ejecución sean del tipo de las tasadas municipales. La ley prevé también un supuesto de cumplimiento global por **transferencias de viviendas**, para lo cual será requisito imprescindible garantizar la ejecución previa o simultánea de un número de viviendas de protección pública

proporcional a la diferencia de valores entre las viviendas libres de los ámbitos objeto de la transferencia.

Por lo que respecta a los estándares de **reservas para alojamientos dotacionales**, el Plan General deberá calificar en ámbitos de uso predominante residencial, con dicho destino, una superficie de suelo no inferior a 1,5 metros cuadrados por cada incremento de 100 metros cuadrados de techo de uso residencial o, en defecto de su determinación, por cada nueva vivienda prevista en el planeamiento, o, en su caso, un porcentaje que dé lugar, al menos, a dos parcelas independientes. No obstante, será la ordenación pormenorizada la que establezca su localización concreta.

Existen otros estándares que se refieren a las **dotaciones de sistema general y local**, regulados en los artículos 78 y 79 de la ley. De cara al Plan General solamente es obligatoria la fijación del estándar de 5 m<sup>2</sup> por habitante de espacios libres para zonas verdes y parques urbanos, incluyendo la superficie ya existente. Para ello se establece la correlación de un habitante por 25 m<sup>2</sup> de superficie construida destinada al uso de vivienda en suelo urbano y urbanizable. Por cuanto se refiere a las dotaciones de **sistema local** en sectores de suelo urbanizable con uso global residencial, el Plan General puede de forma potestativa y en todo caso obligatoriamente el instrumento de planeamiento pormenorizado, establecerán las siguientes reservas a fin de cumplir los estándares mínimos:

- a) Para dotaciones públicas de la red de sistemas locales: 10 metros cuadrados de suelo por cada 25 metros cuadrados de superficie de techo sobre rasante destinada a usos distintos de los de las dotaciones públicas. La superficie de la reserva destinada a zonas verdes y espacios libres no será, en ningún caso, inferior al 15 % de la superficie total del sector, sin computar en dicha superficie los sistemas generales incluidos en el sector.
- b) Para aparcamiento de vehículos: 0,35 plazas por cada 25 metros cuadrados de superficie de techo sobre rasante destinada a usos distintos de los de las dotaciones públicas en parcelas de titularidad privada, y 0,15 plazas por cada 25 metros cuadrados de superficie de techo, computado de igual modo, en terrenos destinados a dotaciones públicas.
- c) Para equipamientos privados de la red de sistemas locales: 1 metro cuadrado de superficie de techo por cada 25 metros cuadrados de superficie de techo sobre rasante destinado a usos distintos de los de las dotaciones públicas.
- d) Para vegetación: plantación o conservación de un árbol por cada nueva vivienda en suelo de uso residencial y por cada incremento de 100 metros cuadrados de

construcción en suelo industrial o terciario dentro del correspondiente ámbito objeto de incremento de edificabilidad urbanística. Este estándar para vegetación será aplicable igualmente al suelo urbano.

En sectores de suelo urbanizable de uso global industrial o terciario se deberá establecer una reserva en cuantía no inferior al 12 % de la superficie total del sector, deducidos los terrenos destinados a dotaciones públicas de sistemas generales, destinándose la mitad de dicha reserva a zonas verdes. En cuanto a estos estándares de dotaciones de sistemas locales en suelo urbanizable no cabe minorarlos o transferirlos a otro sector o ámbito de actuación.

### **5.2.8 La edificabilidad.**

En el suelo urbano y en suelo urbanizable sectorizado la ordenación estructural del Plan General debe **fixar las edificabilidades**, conforme al artículo 53.2.c). Para ello hay que tener en cuenta las nuevas edificabilidades definidas en la ley en el artículo 35 así como los límites establecidos en el artículo 77.

#### **A) Edificabilidad física o bruta**

La **edificabilidad física** es la totalidad de la superficie de techo construida o por construir, tanto sobre rasante como bajo rasante, establecida por la ordenación urbanística para un ámbito territorial determinado. Podrá expresarse bien en una cuantía total de metros cuadrados de techo o bien en metros cuadrados de techo por cada metro cuadrado de suelo, o bien si se trata de solares, parcelas o edificaciones existentes, mediante el señalamiento de perfiles, alturas u otros parámetros reguladores de la forma o volumen de la edificación, o finalmente remitiéndose a la consolidación de la edificación existente.

#### **B) Edificabilidad urbanística**

La **edificabilidad urbanística** es la física correspondiente a los usos y actividades de carácter lucrativo establecidos por la ordenación urbanística para un ámbito territorial determinado, quedando por tanto excluido del concepto de edificabilidad física la superficie construida de las dotaciones públicas existentes o previstas para dicho ámbito.

### C) Edificabilidad ponderada

La **edificabilidad ponderada** es la suma de los productos resultantes de multiplicar la edificabilidad urbanística de cada uso o grupo de usos de valor equivalente, por los coeficientes de ponderación u homogeneización que expresen la relación del valor de repercusión del suelo urbanizado para cada uso o grupo de usos, respecto al valor de repercusión correspondiente a aquel uso que se defina como característico del ámbito. La edificabilidad ponderada se expresa en metros cuadrados de techo de uso característico.

### D) Edificabilidad media

La **edificabilidad media** es el cociente resultante de dividir la totalidad de la edificabilidad ponderada del ámbito entre la superficie total de dicho ámbito. A estos efectos se incluirán en dicha superficie las superficies de los terrenos destinados a dotaciones públicas de los sistemas generales incluidos o adscritos al ámbito territorial correspondiente a efectos de su obtención, excluyéndose aquellas superficies correspondientes a los sistemas generales existentes que estén consolidados por la ordenación urbanística.

### Los límites de edificabilidad

En las Areas de **Suelo Urbano no Consolidado** cuya ejecución se realice mediante actuaciones integradas con **uso predominante residencial**, la edificabilidad física estará limitada por una cantidad **máxima** sobre rasante destinada a usos distintos de los de las dotaciones públicas no podrá superar la que resulte de la aplicación del índice de 2,3 metros cuadrados de techo por metro cuadrado de suelo a la superficie del área, sin computar al efecto el suelo destinado a sistemas generales. En operaciones de reforma y renovación urbana donde no sea ello posible se podrán autorizar excepcionalmente edificabilidades urbanísticas superiores.

En cada **Sector de Suelo Urbanizable** con **uso predominante residencial**, la edificabilidad física máxima sobre rasante destinada a usos distintos de los de las dotaciones públicas no podrá superar la que resulte de la aplicación del índice de 1,30 metros cuadrados de techo por metro cuadrado de suelo a la superficie del sector, sin computar el suelo destinado a sistemas generales. Con carácter excepcional, se podrá autorizar su incremento en una cuantía máxima del 10 %,

Por otra parte, en cada Area o Sector con uso predominante residencial, la **edificabilidad física mínima** sobre rasante destinada a usos distintos de los de las

dotaciones públicas no podrá ser inferior a la que resulte de la aplicación del índice de 0,4 metros cuadrados de techo por metro cuadrado de suelo a la superficie del área o del sector, sin computar el suelo destinado a sistemas generales. No obstante, en superficies de suelo con una pendiente media igual o superior al 15 %, este índice quedará fijado en 0,3 metros cuadrados de techo por metro cuadrado de suelo y se podrá autorizar su disminución en una cuantía máxima del 20 % solamente con carácter excepcional.

En Areas de Suelo Urbano no Consolidado y Sectores con uso predominante **industrial o terciario**, la edificación habrá de ocupar al menos un 30 % de la superficie total del área o sector.

En general estas edificabilidades urbanísticas mínimas y máximas así como las superficies de reserva de terrenos para dotaciones públicas de la red de sistemas locales se mantendrán en futuras modificaciones de planeamiento, aunque estén realizadas de forma independiente a la revisión.

### 5.2.9 La ordenación pormenorizada.

De acuerdo con el artículo 61.a) de la Ley el Plan General tiene la obligación de establecer la **ordenación pormenorizada** solamente en el suelo urbano consolidado. Asimismo y con carácter potestativo conforme al artículo 61.b), también puede establecer la ordenación pormenorizada del **suelo urbano no consolidado** y del **suelo urbanizable sectorizado**, aunque en este segundo supuesto también puede realizar simplemente una remisión a un plan de desarrollo.

Se consideran determinaciones de ordenación pormenorizada según el artículo 56.1 las siguientes:

- 1.- Definir los sistemas locales (respetando los estándares del artículo 79) y su conexión e integración en la red de sistemas generales del Plan General.
- 2.- Delimitar las Actuaciones Integradas que deban ser objeto de un único Programa de Actuación Urbanizadora ( PAU ) en áreas del suelo urbano no consolidado y sectores del suelo urbanizable.
- 3.- Categorizar el suelo en suelo urbano consolidado y no consolidado.
- 4.- Especificar, en suelo urbano, los solares y las parcelas edificables por Actuación Aislada.
- 5.- Fijar las edificabilidades físicas pormenorizadas y los usos compatibles con los porcentajes máximos y mínimos de cada uso permitido, a la luz de los artículos 35 y 77.

- 6.- Establecer los coeficientes de ponderación entre usos -tanto en suelo urbano como en suelo urbanizable sectorizado- (actualizables por los instrumentos de equidistribución).
- 7.- Definir los elementos básicos de las construcciones y edificaciones (alturas, número de plantas, vuelos, aparcamientos para vehículos).
- 8.- Fijar alineaciones y rasantes – que pueden rectificarse por un Estudio de Detalle, según el artículo 73.
- 9.- Identificar, individualmente, las construcciones y edificaciones en fuera de ordenación, de acuerdo con la regulación del artículo 101 (como consecuencia de prever su desaparición en un plazo concreto por inclusión en Actuación Aislada, Actuación Integrada o Actuación de Ejecución de sistema general y local).
- 10.- Los criterios para la redacción de Estudios de Detalle, teniendo en cuenta el artículo 73.
- 11.- La parcelación resultante de la ordenación del Plan y las condiciones y limitaciones aplicables a su posterior modificación, con indicación de la parcela mínima de cada ámbito definido.

En cuanto al **rango jerárquico** y según lo previsto en el artículo 58 de la Ley, las determinaciones de la ordenación pormenorizada no podrán contravenir las determinaciones de la ordenación estructural, salvo la previa o simultánea modificación o revisión del correspondiente Plan General. En caso de contradicción entre la ordenación estructural y la ordenación pormenorizada, prevalecerá siempre la ordenación estructural establecida en el Plan General.

La **distinción** entre determinaciones de ordenación estructural y pormenorizada es importante también de cara a la Modificación del Plan General, de acuerdo con el artículo 103.3., pues aquella se ajustará a las reglas propias de la figura de ordenación así como a las mejoras en la ordenación pormenorizada efectuables desde el Plan Parcial o el Plan Especial de Ordenación Urbana (artículo 104.a).

#### **5.2.10 La red de dotaciones del sistema local.**

En aquellas circunstancias en las que el Plan General tenga que definir la ordenación pormenorizada en el suelo urbano consolidado, u opte potestativamente por hacerlo en otros tipos de suelos, (artículo 56.1.a), la red de dotaciones que tienen la naturaleza de **sistema local** son según el art. 57 el conjunto de dotaciones cuya función se circunscribe al uso y servicio predominante de los residentes en un área o sector. Se trata en concreto de las siguientes dotaciones:

- 1.- Zonas verdes y espacios libres (parques urbanos, jardines y plazas), según el estándar de un árbol por cada nueva vivienda y para el Sector, 15 % de la superficie, establecido en artículo 79.
- 2.- Equipamientos colectivos de titularidad pública (educativos, culturales, sanitarios, asistenciales, deportivos y administrativos), en proporción al estándar de 10 m<sup>2</sup> suelo por cada 25 m<sup>2</sup>t sobre rasante, fijado en el art. 79.
- 3.- Infraestructuras de servicios definitivos de la urbanización (acceso rodado y peatonal, abastecimiento y suministro de agua y energía eléctrica, saneamiento, alumbrado, telecomunicaciones y aparcamiento de vehículos) y además, cualesquiera otros que en función de la evolución técnica, deban estar provistas las construcciones así como las previsiones generales de desarrollo de las mismas infraestructuras.
- 4.- Vías públicas - peatonales y de circulación rodada- que conecten y comuniquen entre sí todos los elementos de la red de dotaciones, garantizando su funcionamiento como una única red.
- 5.- Equipamientos privados (comerciales, culturales, educativos, deportivos, sanitarios, asistenciales, religiosos y de transportes) en proporción al estándar de un 1 m<sup>2</sup> / por cada 25 m<sup>2</sup>t , preceptuado en el artículo 79.

### 5.2.11 Los instrumentos de planeamiento.

Para concluir este repaso sintético al marco legal en el que debe desarrollarse la Revisión del Plan General de Irun, y sin pretender agotar la referencia a otros aspectos de la Ley que también son importantes pero que ya están comentados en el documento de Diagnóstico, como la cuestión de las construcciones disconformes, el contenido de la propiedad del suelo o la ejecución urbanística, merece la pena hacer un **resumen** de los diversos **instrumentos de planeamientos** aplicables en la actualidad.

La ley diferencia por una parte, los **Planes de ordenación estructural**, que son el Plan General, el Plan de Sectorización y el Plan de Compatibilización (artículo 63) y por otra parte, los **planes de ordenación pormenorizada**, que son entre otros, el Plan Parcial, el Plan Especial de Ordenación Urbana y de forma complementaria el Estudio de Detalle, y los **planes de compatibilización** entre varios municipios, cuando existan afecciones o aspectos para cuya resolución es necesaria la coordinación.

La **importancia** del Plan de Sectorización y el Plan de Compatibilización radica en que pueden completar y definir nuevas determinaciones de ordenación estructural del Plan General sin tener que recurrir a un expediente de modificación. En cuanto a su contenido, el **Plan de Sectorización** (artículos 64 a 66) establece la ordenación

estructural del **suelo urbanizable no sectorizado** y el **Plan de Compatibilización** ordena las zonas limítrofes de **varios términos municipales** a fin de coordinar la ordenación estructural de los Planes Generales. Los **Planes de compatibilización de ordenación pormenorizada** pueden regular, cuando proceda, las determinaciones de ese rango.

El **Plan Especial de Ordenación Urbana** se refiere al **suelo urbano** que el Plan General **no ha ordenado pormenorizadamente** (artículo 70). El **Plan Parcial**, que regulará el suelo urbanizable, actualmente tiene también la posibilidad de alterar determinaciones recogidas por el Plan General para un sector de suelo urbanizable concreto en cuanto tengan el rango jerárquico propio de la ordenación pormenorizada sin iniciar un expediente de modificación ( artículos 67 y 68).

El **Estudio de Detalle** (artículo 73) completa la ordenación pormenorizada para cualquier clase de suelo, rectificando alineaciones y rasantes, ordenando volúmenes, regulando las características estéticas y compositivas de las obras de urbanización, pero no puede incrementar edificabilidad urbanística, ni alterar el destino del suelo ni suprimir ni reducir viales aunque sí puede establecer nuevos viales o nuevas dotaciones públicas.

Finalmente, el **Plan de Compatibilización**, cuyo contenido y alcance se limitarán exclusivamente a las determinaciones propias de la ordenación estructural salvo que su propia finalidad y objetivos aconsejen extender los contenidos de la compatibilización también a las determinaciones propias de la ordenación pormenorizada, vienen definidos en los arts. 13 y 14 del Decreto de Medidas Urgentes 105/2008 en desarrollo de la Ley del Suelo y el Urbanismo.

## 5.3- CUMPLIMIENTO DE LOS ESTÁNDARES OBLIGATORIOS

### 5.3.1 Localización de las justificaciones y cumplimiento de los estándares

En lo referente al cumplimiento de los estándares de **Viviendas en régimen de protección**, el Plan General lo establece con toda precisión el **cap. 4.3** de la Memoria de Viabilidad Económica y Financiera. En el mismo capítulo se encuentran las precisiones referentes al cálculo y ubicación de los **Alojamientos Dotacionales**. Ambos extremos están particularizados para cada uno de los ámbitos, en las correspondientes **Fichas de Planeamiento**. En lo referente al cumplimiento del estándar mínimo de **Espacios Libres de Sistema General**, éste se encuentra cuantificado y justificado en el **cap. 9.1.4** de la Memoria de Ordenación.

## 5.4- LAS FICHAS DE AMBITOS

### 5.4.1 Objeto y contenido de las Fichas de Ambitos

Con el objeto de dar cuenta de todos los requerimientos expuestos en el precedente subcapítulo donde se describe el vigente marco legal del suelo, se ha tomado la opción de mantener el mismo criterio del Plan General de 1999, reflejando todas las **condiciones específicas de desarrollo posterior** de los ámbitos de ordenación mediante una **Ficha de determinaciones y parámetros** para cada uno de ellos.

En consecuencia, se adjuntan al documento del Plan las Fichas de Ambitos referentes a los **nuevos ámbitos propuestos** por el Plan, incluyendo aquellos que se recogen del anterior Plan pero que se han modificado, así como las Fichas de Ambitos que provenían del Plan General 1999 y que están aún **en tramitación o ejecutándose**.

Las determinaciones y parámetros de los ámbitos del anterior Plan General que se consideran completamente **tramitados y ejecutados**, no figuran ya en el documento de Fichas de Ambitos, por estimar que se trata de suelos urbanos consolidados que quedan regulados por la propia Normativa y Ordenanzas del presente Plan General.

La principal diferencia de las actuales Fichas respecto a las del Plan General de 1999 estriba en los **distintos conceptos** que es necesario contemplar ahora desde un Plan General, que son aquellos que son vinculantes, esto es, la diferenciación entre determinaciones de carácter estructural y determinaciones de carácter pormenorizado, según la específica definición de dichos conceptos que introdujo la vigente legislación.

Por estas razones, las Fichas se han organizado con una distinción muy clara de lo que es **ordenación urbanística estructurante**, que es lo que se considera estrictamente vinculante, y lo que resulta ser **ordenación pormenorizada**, y ello tanto a nivel de la **referencia gráfica** de los **usos globales** como de referencia de la Cuantificación de parámetros, (datos numéricos que comprenden el regimen general, los Usos Globales y las Condiciones de Uso y Edificabilidad urbanística), así como de las **condiciones** que expresan textualmente las determinaciones de cada tipo.

Se ha dado a las Fichas un **aspecto visual** fácilmente entendible e identificable, **sistematizado por campos**, procurando favorecer una consulta rápida y sencilla de la serie de condicionantes a tener en cuenta a la hora de prever el desarrollo de un ámbito concreto. Por ello se utiliza el **mismo formato o plantilla** para los ámbitos en suelo urbano sin consolidar que para los ámbitos de suelo urbanizable, y esto tanto si se trata de ámbitos de usos y actividades económicas como si son de uso residencial.

Es importante señalar que el conjunto de estas Fichas de Ámbitos constituye, por su carácter, parte del **documento normativo** del Plan General y por ello contienen todas las **determinaciones estructurantes** que se refieren particularmente a cada uno de los ámbitos de planeamiento de desarrollo tanto en suelo urbano no consolidado como en suelo urbanizable sectorizado.

El suelo urbanizable **no sectorizado** por un lado y los suelos sometidos a Planes Especiales de Protección en Suelo no Urbanizable, por otro, se definen mediante un tipo de Ficha diferente, acorde con las determinaciones que son características de estos dos tipos particulares de ámbitos.

#### **5.4.2 Estructura y organización de las Fichas de Ámbitos**

Las Fichas de Ámbitos de planeamiento propuesto por la revisión o que se mantienen se encuadernan en un volumen independiente se estructuran de este modo:

### **DETERMINACIONES URBANÍSTICAS**

#### **1.- DESCRIPCIÓN**

#### **2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACIÓN**

#### **3.- REGIMEN URBANÍSTICO ESTRUCTURAL**

- Clasificación Urbanística
- Calificación Global
- Regimen de Determinación de la Ordenación Pormenorizada
- Regimen General de Programación y Ejecución

#### **4.- REGIMEN URBANÍSTICO PORMENORIZADO**

#### **5.- REGIMEN ESPECÍFICO DE EJECUCIÓN**

#### **6.- CONDICIONANTES SUPERPUESTOS A LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA**

### **PLANO DE CALIFICACIÓN GLOBAL**

### **FICHA DE CUANTIFICACIÓN**

#### **5.4.3. Relación de los nuevos ámbitos de planeamiento**

En la página siguiente se ofrece el listado completo de ámbitos, incluyendo todos los que afectan a suelos urbanos no consolidados y suelos urbanizables, así como la referencia a los ámbitos de planeamiento especial de protección previstos en suelo no urbanizable.

**RELACIÓN COMPLETA DE AMBITOS INCLUYENDO LOS PROPUESTOS POR LA REVISIÓN  
Y LOS AMBITOS PENDIENTES DEL PGOU 1999 MODIFICADOS E INCORPORADOS**

**DATOS GENERALES: CLAVE Y SUPERFICIE BRUTA**

CLAVE	DENOMINACIÓN	USO GLOBAL PRINCIPAL	SUPERFICIE BRUTA m <sup>2</sup> suelo
0.2.01	ENTORNO ESTACION	FERROVIARIO-VARIOS	363.685,00
1.1.02	ARASO NORTE	ACTIVIDADES ECONÓMICAS	273.424,55
1.1.04	ZALDUNBORDA	ACTIVIDADES ECONÓMICAS	7.373,00
1.1.06	GABIRIA	ACTIVIDADES ECONÓMICAS	6.506,00
1.1.10	PROL. ARASO NORTE	ACTIVIDADES ECONÓMICAS	196.546,00
1.1.11	PROL. OIANTZABAleta	ACTIVIDADES ECONÓMICAS	70.407,25
1.1.12	ARASO-SASIKOBURUA	ACTIVIDADES ECONÓMICAS	43.563,25
1.1.13	ATALAIA	ACTIVIDADES ECONÓMICAS	19.428,10
1.1.14	SEMEZARRENGO MALDA	ACTIVIDADES ECONÓMICAS	7.196,40
1.2.01	TESA	ACTIVIDADES ECONÓMICAS	31.388,00
1.2.02	CALLE ARABA OESTE	RESIDENCIAL	9.144,00
1.2.03	ELATZETA	RESIDENCIAL	13.795,00
1.2.06	ANDREARRIAGA	RESIDENCIAL	17.908,00
1.2.08	UGALDE-VENTAS	ACTIVIDADES ECONÓMICAS	52.732,58
1.2.13	VENTAS CENTRO	RESIDENCIAL	29.582,03
1.2.14	CALLE ARABA ESTE	VIARIO	9.195,04
1.3.01	PORCELANAS BIDASOA	RESIDENCIAL	29.911,00
1.3.10	EDIFICIO BELASKO	ACTIVIDADES ECONÓMICAS-RESIDENCIAL	29.247,00
1.3.11	ARRETXEKO MALDA	RESIDENCIAL	1.840,00
2.1.05	URDANIBIA-ZUBIETA	PARQUE TECNOLÓGICO	138.070,60
2.1.07	RESIDENCIAL JAIZKIBEL	RESIDENCIAL	17.570,60
2.1.08	ZABAleta	ACTIVIDADES ECONÓMICAS	130.931,00
2.2.03	WAGON LITS	ACTIVIDADES ECONÓMICAS	33.120,00
2.2.05	MÚGICA	ACTIVIDADES ECONÓMICAS	34.154,00
2.2.06	DECOEXSA	ACTIVIDADES ECONÓMICAS	54.520,00
3.1.01	SAN MIGUEL-ANAKA	RESIDENCIAL	137.725,80
3.2.09	EQUIPAMIENTO SAN MIGUEL	EQUIPAMIENTO	4.195,00
4.2.03	IPARRALDE-GAL	RESIDENCIAL-EQUIPAMIENTOS	109.838,10
4.2.04	RECONDO-IPARRALDE	RESIDENCIAL-EQUIPAMIENTOS	5.997,25
4.2.05	SANTIAGO URTIZBEREA	VIARIO	85.951,90
4.2.07	KOSTORBE	EQUIPAMIENTO	21.132,00
5.1.01	LOPEZ DE BECERRA	RESIDENCIAL	17.027,00
5.2.04	MENDIBIL	ESPACIOS LIBRES	2.353,50
5.2.06	ALMIRANTE ARIZMENDI	RESIDENCIAL	9.765,80
5.2.08	CASINO	RESIDENCIAL	455,00
5.2.09	IKUST ALAI	RESIDENCIAL	3.260,30
5.2.10	ARTALEKU	RESIDENCIAL	16.673,95
5.2.14	PARCELA MIREN-NEKANE	RESIDENCIAL	2.383,20
5.2.15	FRANCISCO DE GAINZA	VIARIO-ESPACIOS LIBRES	1.736,00
5.2.16	ALDAPETA	RESIDENCIAL	4.171,00
5.3.03	BIDASOA	RESIDENCIAL	2.189,45
5.3.06	ISTILLAGA-DUNBOA	RESIDENCIAL	9.408,00
5.3.10	FERMIN CALBETÓN	RESIDENCIAL	1.998,00
5.3.11	SAN JUAN-ETXEANDIA	EQUIPAMIENTOS-TERCIARIO	26.570,10
5.3.13	KORROKOITZ	RESIDENCIAL	16.293,30
5.3.14	PAPINEA	RESIDENCIAL	5.201,90
5.3.19	PEDRO DE HIRIZAR	RESIDENCIAL	875,00
6.1.01	LARTZABAL	EQUIPAMIENTO	3.385,40
6.2.01	OÑAURRE	RESIDENCIAL	122.188,50
6.2.02	OÑA	VIARIO	13.586,30
6.2.06	TXENPERENEA	RESIDENCIAL	160.883,70
6.2.08	ALEI	RESIDENCIAL	12.300,00
6.2.09	RONDA SUR Y ENLACE	VIARIO	114.216,00
6.3.01	ALARDE	RESIDENCIAL	8.086,60
6.3.03	GAIN GAINAN	ESPACIOS LIBRES	59.039,00
6.3.08	EGUZKITZALDE	EQUIPAMIENTOS-ESPACIOS LIBRES	34.108,00
7.1.01	OSINBIRIBIL	ESPACIOS LIBRES	96.077,70
7.2.02	ALTZUKAITZ	RESIDENCIAL	24.940,20
7.2.04	ARBES	EQUIPAMIENTO-ESPACIOS LIBRES	33.117,20
7.2.05	ERMITA	RESIDENCIAL	2.323,28
7.2.08	MATXALAGAIN	RESIDENCIAL-VARIOS	174.859,00
8.1.02	AZKEN PORTU	ESPACIOS LIBRES	10.002,98
8.1.03	ARTIA	RESIDENCIAL	23.488,00
8.1.05	JOSÉ MARIA FRANCO	VARIOS	7.593,85
8.1.07	GAZTELUZAHAR	RESIDENCIAL-EQUIPAMIENTO	25.680,00
8.1.11	HARROBIETA	EQUIPAMIENTO	5.901,65
8.2.03	ERNAUTENEA	RESIDENCIAL	10.795,95
8.2.05	BLAIA	RESIDENCIAL-VARIOS	174.674,30
8.2.06	GAZTELUBERRI	RESIDENCIAL - EQUIPAMIENTO	25.299,50
8.2.07	GAZTELU	EQUIPAMIENTO	27.013,90
8.3.04	LASTAOLA POSTETXEA	RESIDENCIAL	17.431,70
8.3.05	MENDIPE	RESIDENCIAL	14.324,60
8.3.12	PAUSU	TERCIARIO-VARIOS	11.016,20
9.1.01	URUNE	A DEFINIR POR PLAN SECTORIZACIÓN	56.440,00
9.1.02	EPELE	A DEFINIR POR PLAN SECTORIZACIÓN	56.903,58
<b>SUPERFICIE TOTAL AMBITOS EN SUELO URBANO Y URBANIZABLE</b>			<b>3.432.117</b>
S.N.U.	PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN VALLE DE OLABERRIA		Sup. aprox. 600 Ha.
S.N.U.	PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN VALLE DE IBARROLA		Sup. aprox. 300 Ha.

## **capítulo 6**

# **REDES DE COMUNICACIÓN**

## 6.- REDES DE COMUNICACIÓN

### 6.1- INFRAESTRUCTURA VIARIA

#### 6.1.1 Análisis de la situación actual.

En relación con las infraestructuras viarias de comunicación, en la fase de Avance se realizó un amplio **análisis de la situación actual** tanto a partir de la red existente como de las actuaciones previstas en el anterior Plan General de 1999 que se habían venido ejecutando. Igualmente se tuvieron en cuenta los **estudios previos** realizados durante 2007 por consultores especializados en modelos de tráfico y transportes, así como el Plan de Movilidad Sostenible realizado en 2010, que han permitido cuantificar los principales problemas actuales así como detectar aquellos que se plantearían en un futuro a medio y largo plazo si no se adoptasen medidas de optimización y ampliación de la red viaria.

Hay que señalar que muchos de los aspectos de disfuncionalidad, insuficiencia o saturación de la red ya fueron mencionados en el **Diagnóstico informativo**, documento integrante del proceso de revisión del Plan General y algunos de ellos también fueron objeto de las conclusiones de la **Agenda 21** del municipio de Irun.

Por otra parte, durante la redacción del documento de Revisión del Plan General, se han venido celebrando **reuniones de trabajo** con las administraciones responsables de la red viaria interurbana, así como con el **ayuntamiento de Hondarribia**, con el objetivo de lograr el máximo consenso en cuanto a las soluciones que afectan directa o indirectamente a los dos territorios.

#### 6.1.2 Problemáticas de la red viaria principal de Irun

Uno de los principales objetivos de la revisión del Plan General es la **reordenación del espacio viario** a partir de la definición de un nuevo modelo del sistema de comunicaciones coherente con las propuestas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible que integra las políticas de transporte, medioambiente urbano y tráfico, y ello con el objeto de favorecer desde el Plan General la recuperación de espacios urbanos para peatón y bicicleta y el uso del transporte colectivo.

Asimismo, se plantea la **articulación y mallado de la red viaria**, estableciendo las determinaciones gráficas y condiciones necesarias que deben posibilitar la ejecución de los nuevos viales de carácter general y distribuidor. Se ha tenido presente por un lado que en la red viaria de Irun resultaba insuficiente para absorber los principales

tráficos de la ciudad, tanto algunos internos como sobre todo los de carácter perimetral e interurbano, así como el hecho de que la competencia y capacidad para abordar las soluciones de la red de Sistema General no depende en gran medida del Ayuntamiento.

En base a todo ello se han tratado de identificar los **principales problemas** y necesidades detectadas de la red de transporte viario tal como está concebida actualmente. Su relación, ordenada por niveles de la red es la siguiente:

#### RED INTERURBANA PRINCIPAL

- El desdoblamiento previsto y en parte ejecutado por Diputación de Gipuzkoa entre Gaintxurizketa y el nudo de Osinbiribil incrementará la capacidad de la carretera que había venido siendo variante de la N-1 para absorber los **tráficos generados por Hondarribia** y el **Aeropuerto** en el enlace con la N-638, resolviendo estos accesos, pero habría que evitar que estos ensanchamientos generen a la larga un problema de congestión en el nudo de Osinbiribil en la zona central de la ciudad.
- Reconocimiento de la insuficiencia de capacidad del anterior tramo de N-1 en el **tramo entre Osinbiribil y Behobia** para absorber el futuro incremento de tráfico de paso y comarcal.
- El nuevo diseño del nudo de **enlace** del vial de variante con la **Avenida de Iparralde** permite mejorar la vialidad en este sector urbano. También la relación de este vial con el núcleo de **Behobia**, su enlace con la N-121 a Navarra y con la N-10 de la red francesa a Bayonne, exigen un reajuste que permita mejorar el tráfico de vehículos compatibilizándolo con el uso urbano y peatonal del suelo circundante y prohibiendo el paso de vehículos pesados ajenos a la ciudad.
- Necesidad de contemplar un **nuevo enlace de la A-8** a la red urbana de Irún, de forma que estando situado entre el actual del nudo de Ventas y el de Behobia permita acceder de forma directa a la zona central de la ciudad.
- Conveniencia de que apoyados en este nuevo enlace de la A-8 con la ciudad, se canalicen también a través del mismo los **flujos con destino hacia la zona Este**. Este aspecto se ha reconocido con la reubicación de la N-1 en la traza de la A-8, contemplando un ensanchamiento de la misma.

#### RED ESTRUCTURANTE DISTRIBUIDORA

- Reconocimiento de la necesidad de articular un **viario perimetral interior** que enlace las distintas zonas y barrios situados al Sur así como los desarrollos urbanísticos pendientes de ejecutar en este borde de la ciudad y que permita a la vez cerrar un anillo que pueda absorber el tráfico de circunvalación y de enlace entre los distintos barrios de Irun.
- Este **viario de Ronda interior** sirve a la vez como distribuidor del nuevo enlace previsto con la autopista A-8.
- Necesidad de aprovechar la remodelación del espacio ferroviario para **trazar nuevas vías distribuidoras** a través del haz de vías que articulan y completan la trama urbana, mejorando sustancialmente el enlace del centro de la ciudad con toda la zona Oeste y reduciendo así la presión del tráfico sobre el Paseo de Colón y la calle Hondarribia.
- Necesidad de reorganizar la **jerarquía de la red interior** de la ciudad otorgando capacidad suficiente a las vías y cruces o rotondas que asumen la función de estructurantes, esto es con capacidad distribuidora, dejando el resto de las calles con carácter de viarios locales, es decir, con la función de accesibilidad pormenorizada a todas las manzanas y parcelas.
- En este sentido se puede desde el Plan General contribuir a la estrategia de moderar la circulación al interior de la ciudad contemplando la **descongestión** del tráfico de paso e interurbano por el eje del **Paseo de Colón** y sus prolongaciones de calle Hondarribia, Av. de Navarra, aun manteniendo para este eje la característica de vial distribuidor.

## RED LOCAL

- Dentro del esfuerzo jerarquizador del viario es necesario adoptar las medidas posibles desde el Plan General para que el conjunto de la red de carácter local logre una **continuidad de mallado** que permita las máximas facilidades de accesibilidad a este nivel.
- Es igualmente necesario contribuir desde las posibilidades de intervención del Plan General a que el diseño del viario local permita que la circulación interior de la ciudad se desarrolle con una **intensidad media de uso** moderada que al menos no sobrepase la alcanzada hasta el momento de la revisión.

- Con ello se podrán poner en práctica los planes **de peatonalización y/o coexistencia de tráfico**s de determinadas calles y espacios urbanos, en función de lo previsto en el **Plan de Movilidad Sostenible** basado en redes de circulación peatonal y ciclable, así como en la habilitación de redes de transporte colectivo alternativo al vehículo privado. Este Plan se tramita con independencia del Plan General aunque tiene lógicamente indicaciones que es conveniente recoger en el mismo.

### 6.1.3 Planteamiento general de las propuestas

Una vez identificados inicialmente los problemas principales de la red viaria que el nuevo Plan General trata de resolver, y tras el minucioso estudio de **posibles soluciones** a los problemas de comunicación viaria realizados para el Avance y el posterior **debate** sobre las **ventajas e inconvenientes** de cada una de las soluciones expuestas, se ha llegado a un planteamiento consensuado para ser recogido en el documento del Plan General.

En relación con la ordenación detallada de los tráfico y de la movilidad urbana, hay que tener en cuenta que aunque su establecimiento y determinación no es **cometido específico** de un Plan General de Ordenación Urbana, era necesario en cambio trabajar desde la perspectiva de **posibilitar soluciones de transporte** de manera que la red definida por el Plan fuese susceptible de dar respuesta a la demanda originada tanto en las zonas actualmente consolidadas como en las nuevas áreas cuya urbanización se propone.

En este sentido el Plan General debe facilitar la resolución de la articulación viaria de todos los sectores y barrios de la ciudad incorporando para ello las determinaciones que facilitan la implantación de los **modos de transporte alternativo**, y en particular las redes de transporte colectivo, las redes peatonales / ciclables – bidegorris así como la eventual ubicación de aparcamientos en los barrios de Ventas y Behobia.

Asimismo, el Plan debe de facilitar el **mallado completo del viario**, que pasa necesariamente por la creación de una Ronda interior de tipo urbano al Sur de la ciudad conectando los barrios nuevos y existentes en toda la zona Sur, articulando un viario perimetral que enlaza los barrios situados al Sur, cerrando un anillo de **Ronda Sur** que permita absorber el tráfico entre los distintos barrios de Irun. Igualmente el Plan plantea la **conexión** de esta Ronda Sur con la autopista A-8 con un semienlace situado en posición central entre los barrios de Oinaurre y Txemperenea, y finalmente se aprovecha la remodelación del espacio ferroviario para trazar nuevas calles distribuidoras y mejorar así el enlace del centro con la zona Oeste de la ciudad.

Se ha puesto un hincapié especial en definir el **tramo Sur** de la nueva **Vía de Ronda** concebida ésta como una circunvalación de **carácter urbano**. La ejecución del tramo Sur deberá obtenerse en una parte muy importante con cargo a los nuevos ámbitos de desarrollo previstos en la zona en la justa proporción de los servicios de acceso y distribución que da a cada uno.

En relación con la necesaria resolución de los problemas planteados por el paso de la **N-1** por el municipio de Irun, se han considerado éstos de forma independiente entendiendo que se trata de una **red de alta capacidad** cuya función principal es la de absorber y canalizar un importante porcentaje de la **demanda de desplazamientos intercomarcales** de Bidasoaldea, considerado fundamentalmente la naturaleza de los tráficos soportados y muy en particular los de carácter interurbano. En este sentido se cuenta con la reciente decisión de hacer discurrir estos tráficos por la A-8 así como el futuro ensanchamiento de su sección.

Se ha tenido en cuenta también que en la zona Norte y Este de la ciudad, la hasta ahora denominada variante Norte de la N-1, discurre atravesando literalmente el suelo urbano consolidado, y por ello está cumpliendo igualmente una **función de Vía de Ronda** que permite accesos a los diversos barrios que se van sucediendo a su paso. Parece claro que hay que contemplar la función que tiene esta vía de **servicio perimetral al tráfico urbano** y cómo se complementa con la prevista Ronda Sur.

#### 6.1.4 Contemplación de los criterios de Movilidad Sostenible

El diseño del espacio viario en el Plan General debe de permitir el desarrollo de las diversas propuestas sobre movilidad sostenible que se derivan del Plan de Movilidad Sostenible redactado en paralelo, incorporando las **determinaciones estructurales** que hagan viable la incorporación de los resultados de dicho estudio específico.

Para ello, y sin necesidad de entrar a la concreta definición en el documento del Plan General de los tipos de tráfico a desarrollarse, tipos de tratamiento del espacio viario, tipos de aparcamiento según viales, etc., aspectos que son propios de un Plan de Movilidad o de los concretos Planes de Urbanización, que además pueden reajustarse progresivamente, se ha comprobado que las propuestas incluidas en este Plan de Movilidad son efectivamente **realizables** en las reservas del espacio viario definidas por el Plan General según su distinta jerarquía: secciones, reservas para nudos, glorietas y enlaces, posibles trazados en espacios libres para viales tipo bidegorris, etc.

En cumplimiento de lo previsto legalmente y de acuerdo con las propuestas del Plan de Movilidad, el Plan General incluye en concreto los trazados que permiten garantizar la posterior ejecución de la **red de carriles bici**.

#### **6.1.5 Variante N-1 como GI-636: nueva consideración de este vial.**

La antigua **carretera nacional N-1** que discurría en Irun por las actuales Av. de Guipúzcoa, paseo de Colón, Av. de Navarra, hace más de tres décadas que sustituyó su paso a través del núcleo urbano para rodearlo mediante la construcción de una alternativa, la durante muchos años denominada **Variante de la N-1**.

Este importante eje viario ha venido soportando una gran parte del **tráfico de paso en Guipúzcoa**, incluido el del transporte de pesados, pero también ha ido adquiriendo progresivamente una función importante como vía de circunvalación al Norte de la ciudad y en consecuencia como elemento de conexión de muchos de los barrios, en particular a través de la utilización de los nudos de Loialde con Av. Letxunborro, Zubimusu, Av. Iparralde, Osinbiribil y Behobia, pero también a través de los enlaces de Urdanibia, Hospital, Plaiaundi – Lope de Irigoyen, Artia, y algún otro acceso adicional.

Actualmente y a cargo de Diputación, de la que este vial depende administrativamente, se ha llevado a cabo el **desdoblamiento** a dos carriles por sentido en el tramo situado entre el alto de Gaintxurizketa y el nudo con el ramal de acceso a la A-8 en Loialalde, así como el nuevo acceso a la Avenida de Iparralde.

Asímismo existe **proyecto propuesto** por la Diputación para el desdoblamiento desde el enlace de Ventas hasta el nudo de Mendelu que incluye el enlace con la N-638 a Hondarribia, desdoblamiento que en parte se llevaría a cabo en el término de Hondarribia, y que ha sido incorporado en la revisión del Plan General de Irun. Forman parte de este proyecto los nuevos accesos a la Avenida de Iparralde. Igualmente está previsto el **soterramiento** de la variante en Mendelu, lo que implica la supresión del enlace con la avenida de Letxunborro que debe de sustituirse mediante una solución a nivel que se ubica a la altura de Plaiaundi.

Finalmente, hay que señalar que todo el tramo que en el término municipal de Irun discurre desde el Alto de Gaintxurizketa hasta Behobia, ha dejado de ser considerado como perteneciente a la N-1 y ha pasado a formar parte de la **red provincial**, con la denominación **GI-636**, habiéndose establecido la prohibición de circulación de vehículos pesados en los tramos de Osinbiribil y Behobia. Ambas decisiones contribuyen a favorecer todos los planteamientos realizados desde el proceso de revisión del Plan General para dar una solución más adecuada a los problemas de

vialidad de la conocida como Variante. Por ello no es necesario plantearse un desdoblamiento ni en su primera parte, cuando discurre paralelo al Bidasoa ni en su paso a través del núcleo de Behobia.

Por estas razones, y ante los resultados del debate que se produjo con motivo de la presentación de varias alternativas durante el Avance de planeamiento, el Plan ha optado por mantener el carácter actual del viario en el **tramo Osinbiribil - Behobia**, con una sección de un carril por sentido, accesos locales y una reserva para este Sistema General que permitirá en el futuro desarrollar un **diseño distinto** para este tramo de vía, con una sección que permita acondicionar mejor la zona peatonal de la ribera, y favorezca su progresiva incorporación como vial de tipo urbano.

Por otro lado se ha planteado y acordado con la Diputación que el nuevo **nudo de acceso al Hospital Comarcal**, que deberá desarrollarse a distinto nivel en terrenos de Hondarribia, tenga un desarrollo lo más reducido posible, permitiendo así favorecer el carácter urbano de este viario en todo su recorrido así como la relación peatonal a ambos lados de la variante y la conexión con el viario interno previsto para el entorno de Zubieta y la Ikastola. Al estar situada esta actuación en gran parte en el término municipal de Hondarribia la propuesta se hace en coordinación con el proceso de revisión del planeamiento general en el municipio vecino.

En cuanto al paso de la hasta ahora variante **junto a las marismas de Plaiaundi** y las instalaciones del Instituto, y tras el debate habido sobre alternativas durante el Avance, se ha propuesto una solución de diseño que garantizando el objetivo fundamental de mantener y mejorar la incorporación de las instalaciones del Instituto a la trama urbana de la ciudad resuelve adecuadamente el paso e incorporación a la calle Lope de Irigoyen mediante una glorieta, el soterramiento bajo la zona ferroviaria, así como la adecuada conexión de la Variante con la Av. de Letxumorro.

Esta solución **no afecta a la zona protegida** de Plaiaundi y es la que mejor resuelve los diversos condicionantes que se plantean incluido su coste, debiendo de contemplarse no obstante la adopción de medidas para evitar los impactos visuales y sonoros y una mejora de la **conexión en el entorno de Plaiaundi** favoreciendo la conexión peatonal con la zona de marisma. Además se deberá contemplar en esta zona el paso de las vías de agua procedentes de San Miguel y calle Lope de Irigoyen y su canalización hacia el entorno de Plaiaundi.

Finalmente, en cuanto al paso de la variante por el **barrio de Behobia**, tras desestimarse las diversas alternativas que se habían presentado en el Avance para desarrollar la duplicación de carriles en esta zona, se opta por mantener el actual perfil de un solo carril por sentido, habiéndose mejorado no obstante el trazado y habiendo

previsto una reserva de suelo en la que se podrán contemplar diversas actuaciones como el ensanchamiento e inserción de aceras, una posible mediana central, el carril bici, aparcamientos, tratamiento de arbolado, etc., de forma que también en este sector se favorezca el carácter urbano de este viario y se reduzca la separación entre las zonas residenciales y comerciales a ambos lados del mismo.

#### **6.1.6 La Ronda Sur de circunvalación de la ciudad.**

En el Plan General se da respuesta a la necesidad de **completar un anillo viario** como parte de su **red estructural de distribución** de forma que permita enlazar los actuales y futuros barrios del Sur de la ciudad. Efectivamente, la estructura del viario principal de una ciudad apoyada en un sistema de **anillo perimetral** permite que el tráfico pueda optar por una referencia de mayor fluidez y rapidez de circulación, a pesar de los mayores recorridos a que obliga la estructura circular. Este efecto real descarga de tráfico las vías más centrales de una ciudad y permite en cualquier momento implantar planes que restringen el paso de vehículos por las zonas centrales o la peatonalización de esas zonas.

Una vez que se ha reconocido el papel que juega la antigua variante en toda la zona Norte y Noroeste como parte de ese tipo de estructura viaria perimetral, el planteamiento de completarla se justifica en la necesidad de articular este tipo de conexión en todo el **tramo central de la zona Sur de Irun**, y más concretamente entre Oñurre y Artia. Es a esta nueva red de carácter fundamentalmente urbano que desde el Plan General se ha denominado como viario de **Ronda** y a la cual se le incorpora la posibilidad de extenderlo hasta Antton Ttipi.

Una vez analizadas y debatidas las tres propuestas que se barajaban en el documento del Avance, se tomó la decisión de adoptar la alternativa que discurría toda ella **al Norte de la Autopista A-8**, con tres tramos claramente diferenciados, bordeando primero Txenperenea, más adelante el barrio de Ribera, y siguiendo por Matxalagain y por la actual calle de Alzukaitz para finalmente a través de Blaia, enlazar con la Avenida central de Antton Ttipi. Es importante señalar que en el estudio de los trazados se incluyó la posibilidad de asegurar su **conexión en Ventas y Behobia**, formalizando de esta forma una Ronda Sur completa.

La elección de este trazado se realizó considerando por un lado que al no presentar afecciones con la banda de reserva del tren de alta velocidad era más fácilmente ejecutable y que por otro esta solución consolida el **criterio de ocupación de suelos al Norte** de la autopista A-8, vinculándose directamente al tejido urbano actual y

además siendo previsiblemente la menos costosa de las tres alternativas que se plantearon durante el Avance.

Además de ello el trazado elegido desde el Plan General ofrece una buena funcionalidad viaria y de enlace con el resto de la red urbana así como de posibilidades de cierre de toda la circunvalación. También es importante el hecho de que puede ejecutarse como **parte de los ámbitos de desarrollo residencial propuestos**, tanto en lo que respecta a la cesión de los terrenos como en cuanto a la propia ejecución de los respectivos tramos de vial.

En la medida que se prevé una solución para el tráfico de paso interurbano, la **sección mínima** de este anillo de circunvalación puede diseñarse en una **primera fase con un carril por sentido**, si bien el Plan General define una amplitud de la **reserva del suelo** suficiente para poder incorporar más adelante un carril adicional por sentido de forma que esta Ronda acabe disponiendo de dos carriles por sentido en todo su recorrido.

#### **6.1.7 El nuevo acceso a Irun desde la Autopista A-8.**

Se ha considerado necesario plantear una distribución del tráfico general de acceso a Irun en un punto medio de la ciudad, coincidente aproximadamente con la zona de Txemperenea, por lo que el Plan General plantea abrir un **nuevo acceso desde la A-8** hasta la Ronda Sur, que cubra al menos los sentidos desde y hasta San Sebastián. Este punto de enlace tiene una situación intermedia entre los actuales accesos a los dos extremos de la ciudad, localizados en Ventas y en Behobia.

La zona elegida para la ubicación de este enlace, al sur del ámbito de Txemperenea, permite la ejecución del mismo sin modificar la actual zona de reserva del tren de alta velocidad y su ubicación ha sido inicialmente consensuada con la Diputación de Gipuzkoa viniendo plenamente **justificada** por la oportunidad que ofrece el nuevo anillo de Ronda Sur propuesto y su papel distribuidor.

El nuevo enlace permitirá incorporarse desde y hacia la autopista a la propia Ronda Sur **en ambos sentidos** y desde allí **distribuir o canalizar** el tráfico hacia las diversas glorietas de acceso a la Ronda para que el usuario pueda elegir el más conveniente según su origen o destino, (Oñurre, Txemperena, Ribera, Alzukaitz, Artia, Blaia, etc.).

Distribuyendo los tráfico de esta manera se evita hacer gravitar directamente el nuevo enlace con la A-8 sobre uno sólo de estos accesos, evitando así perjudicar su funcionalidad por acumulación de tráfico sobre un solo acceso o calle de la ciudad.

Además con esta estrategia se dota de un mayor **papel redistribuidor** al propio **Viario de Ronda**, disminuyendo las posibilidades de su saturación en un solo punto.

#### **6.1.8 Solución Variante Sur de N-1 con criterios de racionalidad y sostenibilidad.**

En el Avance de planeamiento se estudiaron diversas soluciones para ofrecer una alternativa de trazado por el Sur a la variante de la N-1 que discurría por el Norte. Con la intención de no hipotecar alternativas en el futuro y también por evidentes razones económicas y de complejidad constructiva, se consideró que la solución idónea era **aprovechar el trazado existente de la autopista A-8** para absorber el tráfico de paso que discurría por el tramo más urbano de la en ese momento variante Norte, y desviar de este modo ese tráfico hacia la A-8.

Esta solución, que evitaba la construcción de una nueva infraestructura independiente de Variante Sur de la N-1, debía contemplar la necesaria **ampliación de carriles** para canalizar todos los tráficos, coincidiendo en este sentido con las decisiones recientemente adoptadas por la Diputación de Gipuzkoa.

Esta propuesta desde el Plan General para solucionar el paso de la N-1 es lógicamente independiente de la posterior **gestión del peaje** de la A-8 en el tramo entre Ventas y Behobia a su paso por Irún, pues caben diversas soluciones, como eliminar completamente el peaje en dicho tramo o arbitrarse soluciones técnicas que hagan compatible la eliminación del peaje en este sector de la autopista para los vehículos con origen y destino en Irún, con su mantenimiento para el tráfico de paso. En todo caso es un tipo de decisión ajena a la competencia del Ayuntamiento.

Hay que señalar no obstante, que esta solución, que vincula directamente la variante de la N-1 con la A-8, es además, por la **reducida necesidad de ampliación** de su sección, compatible con la actual franja de reserva para el trazado del tren de alta velocidad. Además es probablemente la solución más económica y la más fácilmente ejecutable tanto por fases como considerada en su totalidad. No obstante, en el entorno del nudo de Ventas se debería considerar la mejora del actual enlace con la hasta ahora N-1 y la carretera a Hondarribia.

#### **6.1.9 Otras soluciones viarias en la red estructural distribuidora.**

En cuanto a la red estructural distribuidora las principales intervenciones que ha introducido el Plan General están fundamentalmente los tres **pasos sobre la zona ferroviaria**, dos de ellos de nueva apertura.

De los propuestos el más importante es la **nueva conexión** entre la calle de Anaka y el barrio de Pio XII a través de la calle Sebastian Errazu, a escasos 300 m. de la plaza de Txanaleta. El siguiente es el actual **punto de Eraustieta** que enlaza Soroxarreta con la zona de Belaskoenea y Arretxe, y el tercero es el situado más hacia el Oeste, de nueva creación, entre la glorieta de Eskortza en la avenida de Letxunborro y el barrio de Ventas, sustituyendo al actual **punto de la Av. de Elizatxo** que debe eliminarse por falta de gálibo suficiente para permitir el paso del ferrocarril de alta velocidad.

En la remodelación de la zona central se realizan dos viarios en sentido paralelo a las vías que tendrán un importante efecto distribuidor. También se propone un enlace desde la nueva glorieta en la **Avenida de Letxunborro** con la variante Norte de la N-1 en la zona de Zubieta en Hondarribia, así como el nuevo diseño del **acceso y enlace al Hospital Comarcal**. Igualmente tiene importancia a nivel distribuidor el enlace directo de **Lope de Irigoyen** con la N-1, así como su continuidad por la calle Cipriano Larrañaga.

Se recoge la mejora prevista del **enlace** de la Av. Letxunborro con la **calle de Anaka** mejorando la capacidad de esta intersección. También se plantea una nueva **glorieta en Gibeleta** de acceso al barrio de San Miguel y la reordenación de la **rotonda de Zubimusu** fundamentalmente al servicio de las zonas residenciales en Hondarribia considerando el nuevo funcionamiento de las calles Donostia y Hondarribia.

Igualmente es importante el nuevo **vial de acceso a Urdanibia** y al extremo Oeste de la Av. de Puiana a través de la glorieta de Eskortza en Letxunborro y de un ensanchamiento y remodelación de la actual calle de Pozuetakogaina, lo que permitirá compensar la posible eliminación del acceso directo a Urdanibia desde la GI-636.

#### **6.1.10 Especial consideración de los niveles sonoros en la A-8, N-638 y GI-636.**

Se consideran específicamente los Mapas Estratégicos de Ruido definidos en la Orden Foral 412-C/2008 sobre la A-8, N-1, N-638 y la aplicación del Real Decreto en cuanto a curvas isófonas. Para ello se incorpora la obligación de tener en cuenta las medidas correctoras pertinentes en las Fichas técnicas de los ámbitos a los que se afectan, teniendo en cuenta los estudios de amplitud de las curvas que se lleven a cabo a estos efectos.

## 6.2.- INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

### 6.2.1 Análisis de la situación.

En el momento de iniciar la Revisión del Plan General las instalaciones ferroviarias ocupan una **extensa franja de territorio**, configurando en la trama urbana de la ciudad un importante **corte espacial y funcional** que produce importantes impactos, entorpece su funcionamiento y limita su desarrollo urbanístico.

Estas instalaciones tienen adosadas las instalaciones de C.A.F. en su borde Norte así como el trazado del “Topo”, que discurre paralelo por el borde Sur en la práctica totalidad de su tramo urbano, incrementando en ambos casos los efectos de ruptura y segregación. El trazado del Euskotren se separa de la plataforma del ferrocarril de Renfe a su paso por el centro de la ciudad, lo que da lugar a una duplicación adicional del corte en la trama urbana.

En su conjunto, este efecto de ruptura se agrava además como consecuencia del escaso número de **elementos de unión transversal** existentes, con un solo paso intermedio de cierta capacidad entre los puentes de Belaskoenea y la hasta ahora variante norte de La N-1: el puente del Paseo de Colón. Además en un tramo de casi 2 km. de longitud del trazado ferroviario, no hay posibilidades de conexión entre las dos zonas urbanas que separa.

Esta **segregación del espacio urbano** sólo mitigada por el puente del Paseo Colón, impide la extensión y difusión del carácter de centralidad en torno a dicho paseo. Asimismo, la ausencia de elementos de relación entre ambos lados de las plataformas ferroviarias introduce importantes limitaciones y rigideces en la estructura viaria y en el transporte público del conjunto urbano.

Por otra parte, los dos sistemas ferroviarios, Renfe y Euskotren, están inmersos en un **proceso de actualización** y remodelación que pretenden mejorar el nivel de servicio de pasajeros y el de mercancías, lo que permite abordar en esta Revisión importantes operaciones de remodelación que se juzgan como muy beneficiosas para la ciudad.

En lo que respecta a la actual **Estación de pasajeros de Renfe** resulta necesaria la completa renovación, física, funcional y de imagen, de la Estación y sus servicios, en parte para albergar la futura llegada de las composiciones del tren de alta velocidad, y en parte porque necesita mejorar su integración urbana y la capacidad de intercambio con el sistema de transporte urbano y metropolitano tanto peatonal como del transporte público.

Por su parte, la infraestructura de **Euskotren** presenta una problemática particular en la que coincide la necesidad de renovación con la de mejorar la integración urbana de los servicios de la Estación con el objeto de ofrecer un adecuado marco para el incremento de las frecuencias de funcionamiento, lo que implicaría incluso prolongar la duplicación de la vía antes de llegar a Ventas.

Parece evidente que cualquier solución a las redes del transporte ferroviario, deben ser contempladas en el marco del **eje de comunicaciones Pasaia-Irun-Hendaia**, pues se trata de una problemática que implica un ámbito territorial mayor que el exclusivo de un territorio municipal.

Sin embargo, hay que reconocer que desde el punto de vista del municipio, el **espacio ferroviario de Irun** que se prolonga hacia Hendaya es el más crucial para la ciudad, por la enorme implantación territorial que este uso tiene en el territorio y por las expectativas que está abriendo el proceso de remodelación del conjunto de este espacio.

En este sentido es fundamental contribuir a la **unión y articulación de la trama urbana** sobre el espacio ferroviario, de forma que se aproveche esta ocasión única para lograr una mejora sustancial de la interrelación de los distintos barrios a ambos lados del trazado ferroviario y para ampliar el espacio central de la ciudad.

Entre los diversos estudios y proyectos realizados o iniciados en los últimos años y referidos a la definición de las infraestructuras ligadas a la alta velocidad y al tráfico intermodal se tienen que considerar particularmente los aspectos normativos del **Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria** así como el **estudio de la reordenación del espacio ferroviario irunés** y su posterior conexión con Hendaia, encargado por el Ministerio de Fomento que pueden tener implicaciones directas en el futuro de la ordenación ferroviaria y en la posible liberación de suelos para otros usos.

En este sentido se han contemplado las previsiones avanzadas por el Ministerio en cuanto a los posibles **terrenos que quedarán disponibles** una vez se haya realizado la remodelación de la zona de la Estación y playas de vías anejas, en base a las cuales el Plan General plantea los nuevos usos a los que se van a destinar dichos terrenos así como las conexiones viarias que resuelven los problemas de aislamiento de la zona de Anaka pendientes de resolución desde hace décadas.

También es importante a este respecto la realización en paralelo al proceso de Revisión, de un estudio de Ordenación del Espacio Ferroviario con el objetivo de estudiar las posibilidades de formalización y definición de los usos resultantes en la

zona ferroviaria una vez deducidos los de instalaciones que no sería necesario mantener.

En el **eje Pasaia-Irun** se vienen esbozando diversas actuaciones que surgen de foros institucionales como la Comisión Interinstitucional de Pasaialde, Jaizkibia S.A., manejándose diferentes planes sectoriales como el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria, el Avance del Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística del Transporte y de carácter zonal como los documentos de tramitación del Plan Territorial Parcial de Donostialdea-Bajo Bidasoa.

Para el denominado **Corredor Intermodal de Jaizkibel**, resultan como piezas clave de las mencionadas actuaciones las infraestructuras ferroviarias, la ampliación exterior del Puerto de Pasajes, las plataformas logísticas y el refuerzo en las infraestructuras viarias.

En lo que respecta a la red ferroviaria, las previsiones contempladas están relacionadas fundamentalmente con la **Y vasca de alta velocidad**, destinada tanto para mercancías como para viajeros, existiendo en concreto una propuesta de estación intermodal en posición central situada en el trazado ferroviario de Ventas a Hendaia y otra en Lezo, en la zona de Larramón.

En relación con las infraestructuras ferroviarias, una **afección** que sobre todo condiciona algunas de las soluciones viarias propuestas al Sur es la reserva realizada por el Ministerio de Fomento – Gobierno Vasco para el futuro tren de **alta velocidad**, que discurre sensiblemente paralela a la A-8 por su borde Sur, e incluso en algunos tramos se superpone con el actual trazado de la autopista. Se trata de una **banda de reserva** cuyo diseño definitivo está pendiente de posteriores decisiones que escapan completamente a la competencia municipal.

### 6.2.2 Propuestas para la red ferroviaria.

Admitiendo que la mayoría de las decisiones en materia de infraestructura ferroviaria a desarrollar sobre el término municipal de Irun son en última instancia **competencia de otras administraciones**, fundamentalmente del ámbito estatal y que algunas de esas decisiones están aún pendientes de adoptarse de forma definitiva o de plasmarse en planes o programas que deberían ser aprobados, se realiza una **recopilación** de las propuestas al respecto, para hacer coherente el resto de determinaciones del Plan a las mismas.

Para la descripción de las principales propuestas se ha subdividido el **espacio ferroviario** de Irun en tres sectores: Sur, Central y Norte.

### 6.2.3 Propuestas en el sector Sur de la zona ferroviaria.

En el **sector Sur**, es decir, el que discurre desde Gaintxurizketa hasta el actual puente de Auzolan, se contempla la comunicación del nuevo trazado del tren de alta velocidad con la red internacional a través de un by-pass que entraría en la estación de Irun, lo que implica la remodelación de los puentes de Ventas y Auzolan.

Se prevé asimismo la **prolongación de la vía mixta** hasta el puerto de Pasajes y el desdoblamiento de las vías de “Euskotren” desde Araso, ya que entre este punto y Ventas están desdobladas.

Como **propuesta municipal** se propone ubicar un **nuevo apeadero de Euskotren** en la zona del Polígono comercial de Araso / futura Ampliación de Araso, pues en este área se van a concentrar nuevos usos industriales y terciarios lo que incrementará la demanda, pudiendo contribuir así a la disminución del tráfico de vehículos en el interior de la ciudad. El ligero incremento del tiempo de recorrido desde Donostia debido a la eventual inserción de esta parada podría verse compensado por la fusión en una sola estación junto a Renfe de los dos apeaderos actuales de Belaskoenea y Paseo Colón.

Asimismo se propone mejorar el **apeadero de Ventas**, dándole accesibilidad a esta estación a ambos lados del haz de vías mediante una pasarela sobre las mismas, extendiendo así el servicio de esta red hasta la zona de Letxunborro.

### 6.2.4 Propuestas en el sector Central de la zona ferroviaria.

En el **sector Central**, el que discurre entre el puente de Auzolan y el del Paseo de Colón se propone la separación del tráfico de mercancías del de viajeros, **reubicando la estación de viajeros** algo más al sur de su emplazamiento actual y liberándose el espacio ferroviario situado junto a la antigua Aduana. Se propicia desde el Plan la futura articulación de las medidas oportunas para adecuar y transformar la actual estación de Irun en estación de Alta Velocidad, consolidando su papel protagonista en el conjunto de la red ferroviaria.

Unido a esta operación de remodelación de las instalaciones ferroviarias, que en todo caso es competencia de la administración correspondiente, se propone realizar el **cubrimiento** de una parte de las vías y más en concreto de la Estación, generando

con ello nuevos espacios para incorporarlos a la trama urbana de la ciudad. Asimismo se vincula esta operación a la ubicación en una zona inmediata, de la nueva Estación de Autobuses.

Como parte de los objetivos, resulta asimismo fundamental la propuesta de **modificación del trazado del Euskotren** integrándolo en la plataforma de vías de ADIF, llevándolo en paralelo y adosado a las vías, así como de la nueva estación a proyectar, liberando el espacio ferroviario resultante, eliminando el corte adicional que supone el mismo en el centro urbano y mejorando la intermodalidad y la versatilidad de servicio de ambos sistemas ferroviarios mediante la construcción de una estación conjunta.

La construcción de una nueva Estación constituye una oportunidad que permite plantear una importante operación para **completar el crecimiento interno** de Irun y **revitalizar la zona central** de la ciudad.

Esta operación tiene **cuatro objetivos principales**:

- Objetivo de integración urbana, con el cubrimiento de las zonas de vías situadas en pleno centro de la ciudad, creando de esta manera nuevos espacios y viales transversales, contribuyendo así tanto al mallado de la ciudad como a la mejora de la comunicación entre los barrios situados a ambos lados del trazado ferroviario.
- Objetivo de contribuir a la oferta residencial con una actuación que será la más importante de las planteadas en Irun en las últimas décadas.
- Objetivo de aportar una importante oferta de actividades económicas, tanto terciarias como de posible carácter empresarial.
- Objetivo de ampliar la oferta de equipamientos planteando otro tipo de usos de carácter dotacional y de servicios de forma que la convivencia de usos permita crear un nuevo espacio de centralidad, con capacidad de ofrecer una respuesta global a las demandas y necesidades de la ciudad.

### 6.2.5 Propuestas en el sector Norte de la zona ferroviaria.

En el **sector Norte**, en la actual playa de vías de Plaiaundi situada entre el puente del Paseo de Colón y el Bidasoa, se contempla la ubicación de un **espacio intermodal de**

**mercancías** con la instalación de vías bajo pórtico de gran longitud adaptadas al intercambio de mercancías con conexión a la red de carreteras. Para posibilitar composiciones de grandes dimensiones se propone el soterramiento bajo el ferrocarril del trazado de la anterior Variante Norte de la N-1, facilitando la creación de una explanada y acceso directo de conexión con este vial diseñado específicamente para el tráfico de pesados.

Se contempla igualmente la localización de un **nuevo apeadero de cercanías** de Euskotren junto al recinto ferial de FICOBA así como la ampliación de los puentes sobre el Bidasoa con el objeto de mejorar la conexión con la estación de Hendaia.

Es oportuno tener en cuenta la posibilidad de ubicar zonas de **aparcamientos de disuasión**, en las reservas de viario próximas tanto a la estación ferroviaria de Ventas como junto a la estación del puente internacional de Santiago. Este tipo de equipamientos situados en zonas no centrales favorecen enormemente el uso racional del transporte y contribuyen a reducir los tráficos urbanos y la demanda de aparcamiento en otras zonas de la ciudad.

#### **6.2.6 Compatibilidad de propuestas ferroviarias con lo previsto por los Organismos competentes.**

No obstante, las propuestas que realiza el Plan General en cuanto a la red ferroviaria se deberán enmarcar en las previsiones de los **Organismos competentes** de ambas redes, la Dirección de Patrimonio y Urbanismo del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias – ADIF-, por un lado y el Ente Publico Red Ferroviaria Vasca - Euskal Trenbide Sarea por el otro, teniéndose en cuenta al respecto lo señalado en los **Informes Previos** emitidos al Avance de Planeamiento, en cuanto a las propuestas de remodelación de la Estación ferroviaria central de Irun por un lado y las de modificación del trazado del Euskotren y nuevas estaciones por el otro.

Igualmente se ha tenido en cuenta lo señalado en el segundo Informe del ADIF en cuanto a la referencia concreta a realizar en los ámbitos de los entornos de la Estación, Ventas Centro y Edificio Belasko en cuanto a la aplicación de la **Ley 39/2003 del Sector Ferroviario**.

## 6.3.- INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA

### 6.3.1 Antecedentes

En relación a la infraestructura aeroportuaria correspondiente al **Aeropuerto de San Sebastián** ubicado en el término municipal de Hondarribia pero en suelos colindantes con los del término municipal de Irun, particularmente los barrios de Amute, San Miguel y zona baja de la Av. de Letxumorro, no existen afecciones directas a nivel de la superficie de los terrenos pero sí en cambio las importantes afecciones a **nivel del vuelo de los edificios** derivadas de las Servidumbres Aeronáuticas así como las Afecciones Acústicas igualmente para la habitabilidad de los edificios.

Es por ello que en el **Avance** del Plan General de Irun se realizó un estudio de la incidencia de ambos tipos de servidumbres, acompañando la documentación con una serie de planos explicativos. Este estudio formaba parte de la documentación que fue entregada al organismo responsable de la navegación aérea y de la gestión de los aeropuertos.

### 6.3.2 Informe de la Dirección General de Aviación Civil al Avance

La Dirección General de Aviación Civil de la Secretaria de Transportes, en relación con el documento de Avance emitió primeramente un Informe borrador el 26/06/2009, y un segundo **Informe** completo, con fecha de 27/09/2009, el cual tuvo entrada en el Ayuntamiento de Irun el 6/10/2009, haciendo referencia a una serie de cuestiones sobre la eventual conformidad de la documentación aportada con las disposiciones del Plan Director vigente del Aeropuerto de San Sebastián.

Se refiere este Informe en particular a las **afecciones acústicas** y **servidumbres aeronáuticas**, y en él se señala que el Plan General deberá recoger dichas disposiciones y adaptarse a las mismas bien mediante acreditaciones del cumplimiento o bien mediante el correspondiente Estudio Aeronáutico en el sentido de que la seguridad del tráfico y operaciones de las aeronaves no se vea comprometido en aquellos puntos donde se vulneren las servidumbres aeronáuticas.

En el Informe se señala la **Normativa Sectorial** y legislación aplicable detallándola tanto para las Afecciones Acústicas como para las Servidumbres Aeronáuticas y señalando las afecciones sobre el territorio en cada caso. A continuación se recogen una serie de observaciones sobre los distintos ámbitos y zonas urbanas y urbanizables del municipio y sobre la posibilidad o estimación de que se pudieran producir vulneraciones al respecto.

El Informe concluye con una serie de advertencias de carácter general así como con un recordatorio de los trámites precisos para las autorizaciones de obras en las zonas que estén sometidas a las afecciones. En relación con ello, el documento completo para tramitación del Plan General ha recogido todas las determinaciones expresadas en el Informe de forma que las futuras ordenaciones urbanísticas se puedan realizar en total respeto de la normativa y directrices señaladas.

### 6.3.3 Medidas adoptadas por el Plan General en relación al Informe

En relación con lo expresado en el Informe, se ha optado por recoger desde el Plan General la **hipótesis más restrictiva** de las posibles en cuanto a las correspondientes medidas de cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas. Para ello se ha considerado las afecciones derivadas del Plan Director así como de la Ampliación de las pistas propuesta, aun sin tener en cuenta su efectiva entrada en vigor.

Se han reflejado las servidumbres aeronáuticas de operación de las aeronaves para el conjunto de Irún en tres **planos específicos** a escala 1:10.000: el numerado como **A2**, que refleja las servidumbres aéreas según el Decreto de 1976, el **A3**, que refleja las servidumbres aéreas según el Plan Director, y el **A4**, que refleja las servidumbres aéreas según la **Proposición no de Ley** de ampliación de la pista. A éstos se añade un último plano general, el **A5**, que refleja la proposición no de Ley superpuesta sobre la delimitación de los nuevos ámbitos de planeamiento propuestos por el Plan General.

Además y para facilitar más la verificación del cumplimiento de las servidumbres aéreas en los nuevos ámbitos de planeamiento, se aportan una serie de **planos de detalle** de **Afecciones Aereas por Zonas**, planos **A6 al A12**, a escalas de 1:4.000 y 1:2.500, en los que se señalan con toda precisión las cotas del terreno existente y las del terreno propuesto así como las cotas de las edificaciones existentes en cada caso.

Pero particularmente se refleja en esta serie de planos las superficies de aproximación, de Subida de Despegue y Superficie de Transición así como los planos inclinados que configuran el conjunto de las **servidumbres aeronáuticas**, con el objetivo de facilitar la verificación en todo momento del estricto ajuste a las servidumbres tanto de los proyectos de planeamiento de desarrollo como de los de edificación y ejecución de la misma.

Estos planos de detalle contemplan todas las **zonas de la ciudad** ubicadas bajo la proyección vertical de las áreas de aproximación. Se han recogido lógicamente todas las zonas que se mencionaban en el Informe Previo de la Dirección General de Aviación Civil de la Secretaría de Transportes.

Además, en las **Fichas** correspondientes a los **nuevos ámbitos** de planeamiento, en el apartado correspondiente a Condicionantes superpuestos a la ordenación urbanística, se ha señalado la circunstancia de estar bajo la servidumbre aeronáutica o la servidumbre acústica en aquellos que pudieran estar afectados por las mismas, remitiendo siempre la aplicación de las correspondientes determinaciones al desarrollo completo de los respectivos instrumentos de planeamiento: Planes Parciales o Especiales y haciendo referencia directa a los planos de afecciones aéreas por zonas.

Finalmente, y en lo que se refiere a las referencias que la **Normativa del Plan General** hace en el **capítulo 0.2** sobre **Condicionantes superpuestos a la Ordenación Urbanística**, señalar que en el art. 0.2.11 sobre Regimen General de regulación de las Areas acústicas y en el art. 0.2.14 sobre Regimen General de protección de las Servidumbres Aeronáuticas, se han insertado todas las referencias normativas que se indicaban en el Informe Previo de la Dirección General de Aviación Civil de la Secretaria de Transportes.

## 6.4.- MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

### 6.4.1 Antecedentes: el Plan General y el PMUS.

El Ayuntamiento encargó, en paralelo a la redacción del Plan General de Ordenación Urbana, una serie de **estudios técnicos específicos** para establecer un diagnóstico de la situación de la movilidad en el municipio, en los diversos modos de transporte. Como resultado final de estos trabajos se ha elaborado y presentado en 2010, un Plan de Movilidad Urbana Sostenible - PMUS - para la ciudad de Irun que es a su vez objeto de aprobación por la Corporación.

A su vez, desde el inicio de la redacción del Plan General siempre se mantuvo la estrategia de que los trabajos de revisión del planeamiento debían de contar con el **apoyo de un trabajo en profundidad** y realizado por profesionales especializados utilizando metodologías propias, distintas a las del planeamiento urbanístico, que pudiera establecer con suficientes garantías las condiciones más adecuadas para el desarrollo de todo lo concerniente a los modos de transporte en el municipio.

Siendo conscientes de que un Plan General, por sus objetivos y por su contenido definido legalmente, no era el documento adecuado para definir y entrar con el suficiente detalle en todos los aspectos que era necesario tratar para asegurar una gestión futura adecuada y a la vez sostenible de la movilidad, se optó por dejar abiertas las **determinaciones técnicas** en todo lo concerniente a las redes de transporte, de manera a integrarlas lo mejor posible con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el momento en el que estuviera realizado.

Afortunadamente, y antes de presentar el Plan General ya en su forma completa lista para la tramitación, ha sido posible contar con el PMUS completamente terminado desde el punto de vista técnico, lo que permite **incorporar** aquellas determinaciones que es posible llevar o traducir a las determinaciones propias de un documento de planeamiento general.

Hay que señalar que obviamente **no todas las medidas** que se derivan y propone el Plan de Movilidad Sostenible pueden ser reflejadas en el Plan General. Primero porque muchas de estas medidas se refieren a la futura gestión de los modos de transporte o de los espacios públicos de comunicación, o incluso de las campañas de divulgación o concienciación, y esto no entra en los cometidos de un Plan General. Pero además, porque otro tipo de medidas deben de tener la suficiente flexibilidad para que puedan ser aplicadas, revisadas, modificadas, gestionadas en una palabra, sin que para su ajuste se precise acudir a modificaciones del Plan General.

Sobre todo hay que tener en cuenta que el campo de **regulación** propio de un Plan General está por un lado en la determinación de los usos admisibles en cada punto del territorio, es decir en determinaciones de tipo espacial, pero que dado el nivel “general” de este documento, no se debe encorsetar ni predefinir en exceso, para poder permitir una mínima flexibilidad en la posterior aplicación y desarrollo de las actuaciones. Es el caso concreto por ejemplo del destino de un espacio viario, que comprenderá la canalización de diversos usos como acoger el tráfico rodado motorizado, otros tipos de tráfico rodado como el ciclista, el tráfico peatonal, las zonas estanciales, etc., etc.

No tiene sentido en principio que desde el Plan General se condicionen por ejemplo los tamaños concretos de las calzadas, aceras, carriles especiales, cuando ello es algo que depende fundamentalmente de la **función que en cada momento** se asigna a una calle o vial y que las sucesivas decisiones o modificaciones respecto al papel que ha de jugar no pueden ni deben estar condicionadas o excesivamente determinadas por un Plan General. Por ello lo importante es la **delimitación** exacta del espacio viario público, entre alineaciones de otros usos no viarios, y eso sí, la caracterización general de cada vía o calle y aquí es donde deben confluir ambos documentos.

Hay otro campo específico del Plan General que es el **normativo**, y es el que regula los parámetros y condiciones de implantación de cada uno de los usos admisibles en cada zona y punto de la ciudad. En éste se presenta también una cuestión de niveles, pues en lo concerniente al uso de las vías públicas, el espacio en el que se desarrolla la movilidad de todos los modos de transporte posibles, la normativa del Plan General define su titularidad pública y los grandes tipos de jerarquía viaria pero no entra a regular el diseño concreto de las mismas. Por ello la Normativa del Plan no contempla una normativa específica de urbanización, que debe desarrollarse como una Ordenanza independiente, y en ese sentido sólo algunas determinaciones del PMUS deben traspasarse a la normativa general.

#### **6.4.2 El documento del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.**

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible o PMUS, es un plan de **tipo sectorial** y tiene el **objetivo fundamental** de dotar a la Corporación Municipal de una herramienta de planificación que permita el desarrollo de medidas por y hacia una movilidad más sostenible, respetuosa con el medio ambiente y energéticamente eficiente. El contenido, extraído directamente de la propia Memoria de Propuestas de Actuación del PMUS, consiste en los aspectos que se exponen a continuación.

Este Plan se encuentra **articulado** de forma escalonada en **distintos niveles** que incluyen Metas y objetivos a largo plazo, Políticas Básicas y una serie de Areas de Intervención. Las metas y objetivos a largo plazo están ligadas a los grandes

problemas socioeconómicos, ambientales, energéticos, de crecimiento sostenible y de eficiencia de transporte.

Entre las **metas principales** que recorren todas las actuaciones propuestas en el Plan de Movilidad Sostenible, están las de **mejorar la calidad de vida** de los ciudadanos de Irún a través de la reducción de los tiempos de viaje en la movilidad urbana, la reducción generalizada de los impactos directos sobre el ciudadano como el ruido, la contaminación del aire y la congestión, la recuperación de espacio público urbano para el transporte no motorizado, fomentar una movilidad individual más responsable y sostenible, favorecer el trasvase de viajes desde el vehículo privado hacia los desplazamientos andando, en bicicleta y en transporte público, perseguir la igualdad de accesibilidad a servicios, usos urbanos y equipamientos para todos los colectivos usuarios del transporte y aumentar la seguridad vial y reducir el número de accidentes.

Como segunda meta se considera la de reducir el **impacto ambiental derivado del transporte**, especialmente el ruido y la emisión de gases producidos por los vehículos privados, con medidas como coordinar las acciones del PMUS con otras iniciativas incluidas en la estrategia de lucha contra el cambio climático, alcanzar una reducción en la emisión de CO<sub>2</sub> por el sistema de movilidad, disminuir la emisión de gases contaminantes derivados de la movilidad urbana, reducir el nivel de ruido en el viario urbano, limitando la circulación de vehículos en las zonas residenciales y acometiendo medidas paliativas para los colectivos que sufren niveles por encima de los admisibles, redistribuir el espacio público de manera que se favorezca al transporte público, al peatón y al ciclista, reduciendo el espacio viario actualmente dedicado al automóvil, promover la eliminación de barreras infraestructurales de tipo físico, viario, ferroviario, haciendo viable el tránsito peatonal y ciclista a través de las mismas y mejorar la movilidad y accesibilidad a los servicios de los colectivos con movilidad reducida.

La tercera meta del PMUS se centra en conseguir un **mayor ahorro energético** mediante la reducción del consumo energético basado en combustibles fósiles, así como a través de la incidencia en una conducta eficiente de la movilidad, consiguiendo que una parte de la población cambie sus hábitos de movilidad en el horizonte del Plan.

La cuarta meta, que incide directamente en el Plan General es la de **promover un planeamiento urbanístico sostenible**, entendiendo que la importancia de una adecuada planificación en la movilidad de los nuevos desarrollos urbanos, tanto de tipo residencial como de actividades económicas tiene un peso decisivo en el balance energético y ambiental de una ciudad. El argumento principal es que el diseño urbano o los servicios previstos de transporte colectivo son claves para que los nuevos

habitantes o trabajadores de estas áreas puedan verse favorecidos por una movilidad sostenible.

Finalmente, la quinta meta es la de conseguir una **mayor funcionalidad y eficiencia económica**, obtenible a través la mejora de la competitividad económica, reduciendo los costes de transporte, principalmente en lo que se refiere a congestión y coste energético y a través también del establecimiento de un marco positivo de coste / eficacia para las actuaciones que desarrolle el PMUS.

Para alcanzar todas estas metas, el PMUS plantea las **políticas básicas** de Fomento de los modos no motorizados; potenciación de un reparto modal favorable al transporte público; favorecimiento de un uso más racional y ambientalmente óptimo del espacio público; incidencia sobre los colectivos ciudadanos; mejora de la calidad ambiental y el ahorro energético, y finalmente la planificación sostenible del desarrollo urbano.

Las políticas a su vez dan lugar en el PMUS, a una serie de **áreas de Intervención** con objetivos específicos dan lugar a un paquete de **programas y medidas de actuación**. El Plan de Movilidad sostenible **se estructura** así en áreas de intervención que luego se desarrollan a través de uno o varios programas cada área, en total más de 50 programas de intervención.

Las áreas de intervención, y por tanto los **programas de actuación** correspondientes, versan sobre movilidad peatonal, movilidad ciclista, transporte público, ordenación de la circulación y estructura de la red viaria, circulación y distribución de mercancías, seguridad vial, intervenciones sobre el espacio público / espacio ciudadano, aparcamiento, gestión de la movilidad para colectivos específicos, formación y educación en la movilidad sostenible, organización municipal de apoyo a la movilidad sostenible, mejora de la calidad ambiental y ahorro energético y finalmente políticas urbanísticas y movilidad.

El PMUS plantea dos posibles **escenarios**. El **primer escenario** es de **tipo tendencial**, y se basa en el supuesto de que no se interviniera específicamente con criterios de sostenibilidad manteniendo las tendencias actuales de movilidad de Irún, lo que llevaría indefectiblemente a un incremento de los viajes motorizados, especialmente los que se realizan en vehículo privado, y una disminución de los viajes a, tanto los recurrentes, como aquellos que tienen como destino actividades comerciales, deportivas o de ocio.

El **segundo escenario** contempla en cambio la adopción de medidas para **modificar las tendencias actuales** hacia una **movilidad urbana sostenible** de la población de Irún, en pos de un nuevo equilibrio entre los modos de transporte a favor de aquellos

con menor gasto energético, la progresiva consecución de una estructura de ciudad más compacta y un sistema de transporte público que permita y facilite el acceso desde las nuevas zonas residenciales o de trabajo hasta el centro de la ciudad, los centros de barrio o los puntos de intercambio de transporte.

Para ello este segundo escenario, cuya puesta en marcha es el **objeto específico** del PMUS, contempla **actuaciones** sobre las infraestructuras peatonales, ciclistas, viarias y sobre los estacionamientos; también medidas centradas en la planificación y gestión de los sistemas de transporte que incluirán actuaciones destinadas a potenciar y mejorar el transporte público o se dirigirán a colectivos específicos de usuarios del transporte como escolares, laborales, personas con movilidad reducida, etc.; y finalmente medidas centradas en los nuevos desarrollos y en la coordinación con las políticas urbanísticas, lo que incide específicamente en el Plan General.

#### **6.4.3 Los aspectos del PMUS que inciden directamente en el Plan General.**

De entre las distintas áreas de intervención y programas de actuación definidos por el PMUS, las que deben tener un reflejo directo en el Plan General, son particularmente un primer paquete relacionado con la definición y reflejo de **itinerarios y zonas peatonales** consistente en los programas específicos de la Red de Itinerarios Peonales, tanto principales entre barrios como secundarios; la red de itinerarios en la naturaleza; los Proyectos de mejora Peatonal en el Centro y en los Barrios con los ejes secundarios y las áreas de Prioridad Residencial Zonas S28 y Zonas S30.

En relación con la definición y reflejo de los **itinerarios ciclistas** se encuentra la propuesta de Red de itinerarios ciclistas urbanos, y la incorporación de la red de vías ciclistas de Guipuzcoa y recorridos de la naturaleza.

En cuanto a las medidas tendentes a **reorientar los tráficos viarios**, destaca la de canalización del tráfico de paso con la adaptación de un viario que sirva como distribuidor sur y la prohibición o restricción del paso de vehículos pesados por la GI-636 y la mejora del diseño de la llamada variante.

En relación con la **normativa aplicable**, destaca el programa de adaptación de la normativa del Plan y de otras normas municipales a los objetivos de movilidad urbana sostenible que afecta tanto a las infraestructuras ciclistas y acondicionamiento de zonas de aparcamiento de bicicletas en la edificación, como a las zonas e itinerarios peatonales. Igualmente en este sentido hay que tener en cuenta el programa de reducción de ruido.

Finalmente el último de los programas del PMUS se refiere a los **parámetros de movilidad en las políticas urbanísticas** e incide directamente en la particular concepción del Plan General. En este programa se citan cinco **criterios generales** que consisten en que el planeamiento esté conformado en una **estructura policéntrica** donde se acceda fácilmente a las necesidades básicas y en la que la accesibilidad a centros de mayor magnitud pueda estar bien cubierta mediante el transporte público, la bicicleta o los desplazamientos a pie. Un segundo objetivo se centra en la definición en el planeamiento de **densidades urbanas medias y altas** con una combinación de usos frente a usos y actividades separados en espacio.

Un tercer objetivo de este último programa pretende que los desarrollos que generan o atraen muchos viajes deban ser **concentrados** en nodos o a lo largo de **corredores** de transporte público existentes, de manera que estas áreas estén identificadas en el PGOU y puedan ser clasificadas según niveles de accesibilidad de transporte sostenible donde ciertas actividades no son permitidas en áreas con un bajo índice de accesibilidad. El cuarto objetivo es la **reutilización de suelo** industrial o terciario frente a la construcción en zonas sin explotar y el quinto objetivo se centra en que la **ubicación de los nuevos desarrollos** tengan en cuenta las **necesidades de transporte**.

El **resto de programas** del PMUS, cuyas Areas de Intervención se han listado en el apartado 6.4.2, se entiende que no pueden ni deben de tener un reflejo específico en el documento del Plan General, por no corresponder con los cometidos que la legislación establece para este tipo de documento.

#### **6.4.4 Modo en que se recogen las recomendaciones y determinaciones del PMUS.**

Aparte de las reflexiones expuestas en el primer apartado de este capítulo, en el documento de **Criterios y Objetivos** para la redacción del Plan General se recogía específicamente, el Criterio C-02 sobre Contemplación de los criterios de Movilidad Sostenible. En dicho documento que ha servido para la elaboración del Plan General, se precisa que el **diseño del espacio viario** en el Plan General deberá de permitir el desarrollo de las diversas propuestas sobre movilidad sostenible que puedan derivar del Plan de Movilidad que se redacta en paralelo.

También se añadía que si bien la pormenorización de estas propuestas no deberá formar parte de las determinaciones de Plan General en cambio éste deberá centrarse en definir las **determinaciones estructurales** que hagan viable la incorporación de los resultados de dicho estudio específico.

Continúa el documento de Criterios y Objetivos estableciendo que para llevar a cabo lo anterior, y sin necesidad de entrar a la concreta definición en el documento del Plan General de los tipos de tráfico a desarrollarse, tipos de tratamiento del espacio viario, tipos de aparcamiento según viales, etc., aspectos más propios de un Plan de Movilidad que además podrían readecuarse progresivamente, se realizará una **comprobación** de que las propuestas incluidas en este Plan sean **efectivamente realizables** en las **reservas del espacio viario** definidas por el Plan General según su jerarquía: secciones, reservas para nudos, glorietas y enlaces, reservas en espacios libres para viales peatonales o bidegorris, etc.

Pues bien, una vez descritas las Areas de Intervención en las que el PMUS establece criterios o determinaciones que se entiende deben integrarse en el Plan General, se pasa a relacionar la forma concreta en que esto ha sido **llevado a cabo** en el presente documento.

En relación con la **Red de Itinerarios Peatonales**, el Plan General los recoge físicamente en un **plano específico** denominado **Plano T10 de Movilidad Sostenible**. En el mismo se ha reflejado el conjunto de la Red peatonal como una **malla continua**, que se ha de entender como **esquema vinculante** del Plan General, de manera que se prevé la existencia de una vía peatonal en un determinado sector o tramo del espacio público viario, pero sin fijar aspectos concretos de secciones, tratamiento, señalización, etc.

Se han recogido en la **Normativa del Plan General**, las recomendaciones que a este respecto se hacen en el PMUS sobre la redacción de una Ordenanza específica que establezca este tipo de pormenores, en particular en los arts. 2.5.5 a 2.5.7 y en el art. 3.2.1.5).

En relación con la **Red de Itinerarios ciclistas**, el Plan General los recoge físicamente en el mismo plano específico de **Movilidad Sostenible**, reflejando el conjunto de la Red de itinerarios ciclistas también como una **malla continua** sin entrar al detalle de itinerarios por su denominación o descripción, por entender igualmente que para el Plan General la determinación que tiene **carácter vinculante** es el **esquema** de vías ciclistas a desarrollar sobre determinados viales o caminos del espacio público viario, pero sin fijar aspectos concretos de los diversos tipos y diseño de estas vías ni tampoco las secciones, el tratamiento, la señalización, etc.

El objetivo ha sido además, el cumplimiento de lo **previsto legalmente** en el sentido de la obligación de delimitar concretamente en el Plan General y de acuerdo con las

propuestas del Plan de Movilidad, los esquemas de trazado que permitan garantizar la posterior ejecución de las redes de carriles bici.

La posterior **configuración final**, tanto de la red de itinerarios peatonales como la de itinerarios ciclistas, será objeto de la ordenación pormenorizada, entendiéndose que ésta deberá seguir los criterios de los esquemas incluidos en este Plan General, siendo necesaria la adecuada justificación en el caso de que se adoptaran otras alternativas distintas a la de dichos esquemas.

También se han recogido en la **Normativa del Plan General**, las recomendaciones que a este respecto se hacen en el PMUS sobre la redacción de una Ordenanza específica que establezca este tipo de pormenores así como las reglas aplicables para hacer compatible la circulación de los distintos medios de transporte. En el caso concreto de la obligación de destinar **zonas de aparcamiento de bicicletas** en las nuevas edificaciones, se ha recogido en la normativa como una **norma vinculante**, expresando los parámetros propuestos por el PMUS.

En cuanto a las medidas tendentes a **reorientar los tráfico viarios**, en la que se propone la canalización del tráfico de paso con la creación de un viario que sirva como distribuidor sur y la prohibición o restricción del paso de vehículos pesados por la N-I así como la mejora del diseño de la llamada variante, todos estos objetivos están materializados en las propuestas del Plan General, tal como se expone en el Capítulo destinado a la Infraestructura viaria y se puede apreciar en los planos de ordenación correspondientes.

En lo relativo a los **parámetros de movilidad en las políticas urbanísticas** y su particular incidencia en la concepción urbanística del Plan General, se entiende que los cinco **criterios generales** planteados por el PMUS para alcanzar esta finalidad están reflejados de manera muy concreta y coherente en todo el documento.

En particular la propuesta de ordenación del nuevo Plan General de Irun, ha buscado un desarrollo basado en una **estructura policéntrica** lo que permite el fácil acceso a las necesidades básicas en cada zona o barrio. Igualmente, la ubicación de los nuevos centros de mayor importancia, como la renovación del tejido urbano sobre la estación ferroviaria, se basa en la total proximidad a las redes de accesibilidad de los distintos medios de transporte, favoreciendo especialmente el transporte público, la bicicleta y los desplazamientos a pie.

En cuanto a la definición del planeamiento basándose en **densidades urbanas medias y altas** con una combinación de usos frente a usos y actividades separados en espacio, este ha sido el criterio aplicado no sólo en los nuevos desarrollos sobre

suelo que antes era no urbanizable sino que también se aplica a los suelos ya consolidados, permitiendo un moderado incremento de los aprovechamientos y reforzando la mezcla de usos, en particular residenciales, dotacionales, terciarios y de espacios libres de los distintos tipos y escalas.

En lo referente la ubicación de los desarrollos urbanísticos que se espere van a generar o atraer una cantidad importante de viajes, éstos se han localizado **concentrados** en zonas muy concretas bien comunicadas mediante viarios distribuidores que servirán para la función de alojar **corredores de transporte público** y relacionarse con los ya existentes.

Es el caso de la ampliación de las **nuevas zonas** destinadas a las **actividades económicas** completando los asentamientos ya existentes en la zona Oeste del municipio aprovechando ejes viarios que permitirán jerarquizar los accesos y la distribución de los modos de transporte. También la **zona de Zubieta** cumple estas condiciones, encontrándose entre la GI-636 y la Av. del Hospital, y no menos coincidente con esta estrategia es la ubicación de las dos nuevas principales **actuaciones residenciales** de Matxalagain y Blaia, vinculadas a la nueva Ronda Sur, a cuya ejecución contribuirán con su aportación correspondiente.

El programa y objetivo de **reutilización de suelo** industrial o terciario en lugar de recurrir a la construcción en zonas sin explotar ha sido ampliamente justificado y explicado en el capítulo 8 de la Memoria específico destinado al Suelo de Actividades Económicas y por ello se han reajustado las condiciones normativas y de aprovechamiento de este tipo de zonas, incluidas lógicamente las ya existentes.

Finalmente, el último de los programas que entendemos debe tener un reflejo directo en el Plan General, el que propone la **ubicación de los nuevos desarrollos** en función de las **necesidades de transporte**, se puede repetir la misma argumentación anterior, en el sentido de que los nuevos desarrollos siempre están jerarquizados desde el punto de vista de la red viaria, con la dotación de un eje distribuidor, que en algunas zonas puede ser el viario principal, colector de los tráficos, y en otros directamente un viario de la categoría de una Ronda de circunvalación interna. Importa señalar adicionalmente que todas las nuevas ubicaciones disponen de al menos un segundo acceso para evitar el bloqueo de las actuaciones en casos de emergencia.

Todas estas precisiones han sido llevadas igualmente a las concretas determinaciones gráficas reflejadas en los **planos de ordenación** así como a las **Fichas** de los **ámbitos de planeamiento** en los casos en los que correspondiera.

Con estas precisiones se entiende que además se ha dado **cumplimiento** a lo previsto en el **documento de Criterios y Objetivos**, en el que se señalaba que uno de los principales objetivos de la revisión del Plan General era la reordenación del espacio viario a partir de la definición de un nuevo modelo del sistema de comunicaciones basado precisamente en las propuestas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible que es el documento que integra las políticas de transporte, medioambiente urbano y tráfico, y ello con el objeto de favorecer desde el Plan General la recuperación de espacios urbanos para peatón y bicicleta y el uso del transporte colectivo.

Igualmente se ha tratado de dar cumplimiento a la propuesta del documento de Criterios y Objetivos, para lograr la **articulación y mallado** de la red viaria, estableciendo las determinaciones y condiciones necesarias que posibilitan la ejecución de los nuevos viales de carácter general y distribuidor, y ello teniendo en cuenta por un lado que en la actualidad la red viaria de Irun resultaba insuficiente para absorber los principales tráfico de la ciudad, tanto algunos internos como sobre todo los de carácter perimetral e interurbano, así como el hecho de que la competencia y capacidad para abordar las soluciones de la red de Sistema General no depende en gran medida del Ayuntamiento, pero que precisamente son objeto de discusión y negociación con las instancias correspondientes.

Asimismo, en la **Memoria de Viabilidad Económica** del Plan General se han contemplado una parte significativa de las actuaciones previstas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, en particular las que tenían una relación o incidencia espacial con éste último, siempre que sus costes hubieran sido evaluados en el PMUS o que fuese posible calcularlos en base a precios unitarios aplicables. Se trata sobre todo de las actuaciones de construcción o mejora de bidegorris, senderos peatonales / carriles bici así como el coste de la reordenación de las líneas de transporte público, aunque éste último programa apenas tenga incidencia espacial en la ordenación urbanística del Plan General.

En esta Memoria de Viabilidad Económica también se han considerado como actuaciones que permitirán potenciar la puesta en marcha de la estrategia de movilidad sostenible, la inversión en **peatonalizaciones** de determinados sectores de la ciudad, así como aspectos, como la construcción de una **Estación Urbana Intermodal de Transportes**, que aun no contemplados directamente en el PMUS el Plan General las considera como acciones que facilitan la movilidad sostenible por entender que un mejor servicio en este sentido facilitará la movilidad en medios de transporte públicos.

También se ha considerado dentro de este epígrafe la posibilidad de ejecutar **aparcamientos**, tanto el central en la Plaza de San Juan, como los aparcamientos de barrio, pues con esta dotación se podrá disponer mejor de los espacios viarios al diseñar las peatonalizaciones, disponiendo de más espacio mediante la eliminación de plazas de aparcamiento en superficie.

Finalmente, señalar que con la integración de las anteriores medidas, programas y actuaciones, los problemas de **completar la red del sistema general viario** que estaban pendiente de solucionar, podrán comenzarse a resolver, de acuerdo con las **conclusiones** y **propuestas** derivadas del **Plan de Movilidad Urbana Sostenible**, teniendo en cuenta simultáneamente que el desarrollo de las nuevas infraestructuras **no incremente el transporte motorizado** en el centro y las zonas residenciales, que se **mejore la accesibilidad** de las actuales zonas residenciales, industriales y terciarias y que la mejora de la accesibilidad se base en posibilitar el **aumento de la movilidad** en **otros medios de transporte alternativos** al uso del vehículo privado.

## **capítulo 7**

# **USOS RESIDENCIALES Y VIVIENDA**

## 7.- USOS RESIDENCIALES Y VIVIENDA

### 7.1 Análisis de la situación

En relación con la vivienda y según se expuso en anteriores fases, hay que tener en cuenta que en el momento en el que se inicia la revisión del planeamiento general de Irun se parte de una situación en la que aún quedaban por construirse **más de un 50%** de las **viviendas previstas por el Plan vigente**, incluyendo en ello las que se contemplaban en las modificaciones de planeamiento aprobadas desde 1999.

Si se contabilizan tanto las viviendas que estaban previstas en ámbitos de suelo urbano no consolidado como en ámbitos de suelo urbanizable, incluyendo las pendientes de construir en aquellos que se han tramitado o están en ejecución (casi 3.000 viviendas), así como las previstas en ámbitos que no han empezado a tramitarse, (del orden de 1.000 viviendas), el total de **nuevas viviendas posibles** según el planeamiento de desarrollo actual alcanzaba una cifra de casi **4.000 viviendas**, en el momento de presentar el Avance de la revisión.

Por otro lado hay que tener en cuenta el **ritmo medio de construcción** de nuevas viviendas anuales en Irun, que ha venido oscilando entre las 400 unidades que se construían a principio de los años 2000 hasta las 250 en los últimos años inmediatamente anteriores a la excepcional crisis inmobiliaria del final de la primera década del presente siglo.

Por tanto y en el supuesto de recuperarse una actividad media similar en el futuro, esto significaría que el suelo clasificado y/o calificado para usos residenciales en el anterior Plan General, aún tendría **capacidad** para dar respuesta de forma global a la demanda de construcción de viviendas de los próximos doce años, aunque la capacidad remanente del suelo urbano consolidado tardaría más tiempo en irse materializando.

Sin embargo los dos **Objetivos Prioritarios de la política de vivienda municipal**, de acuerdo a lo debatido durante las sesiones de evaluación del documento de Avance de Planeamiento, son: **ofertar nuevos suelos residenciales** para evitar el agotamiento o la ralentización de la oferta no sólo en los próximos años sino hasta cumplir los plazos que se han contemplado en las proyecciones de población y **ofertar vivienda de los distintos tipos de régimen de protección**, en cuantía suficiente, respondiendo la demanda social existente y cumpliendo los estándares fijados por la Ley.

Para cumplir con ambos objetivos prioritarios, el nuevo Plan General está obviamente obligado a **incrementar la oferta de suelo residencial** para cubrir un plazo de tiempo mayor y evitar así en los próximos años el agotamiento del suelo clasificado y el bloqueo del proceso edificatorio, aplicando para ello los criterios del cálculo de la potencialidad de viviendas establecidos por las Directrices de Ordenación del Territorio. En base a ambas estimaciones hay que reconocer que en cuanto al suelo residencial, considerando el número de viviendas en su conjunto y los suelos pendientes de ejecución, la **situación actual en Irun** permite abordar con cierta holgura el necesario incremento del suelo para uso residencial.

Por ello, uno de los principales retos del nuevo Plan era el de prever, en la medida de las disponibilidades físicas del territorio, las suficientes **actuaciones residenciales de diverso tipo** para cubrir las necesidades de vivienda en un plazo más amplio y sin sobrepasar de los límites que imponen los estándares de crecimiento previstos legalmente.

De esta manera, la Revisión del Plan General, además de que lógicamente califica **nuevos suelos** tanto de remodelación urbana interior como de tipo urbanizable **destinados a usos residenciales**, incorpora como parte de la oferta futura de suelos para viviendas, los que **ya estaban** destinados a este uso en el Plan General vigente, teniendo en cuenta tanto los que están en tramitación pero cuyas viviendas se construirán en los próximos años, como aquellos que no empezaron a tramitarse y que en el futuro podrán incrementar la oferta de viviendas. Todas estas actuaciones están contribuyendo de paso a solucionar las diversas problemáticas urbanísticas locales.

Ahora bien, el **nuevo marco legislativo** de la Ley 2/2006 del Suelo y Urbanismo del País Vasco, modificó los **estándares mínimos** aplicables a los Ayuntamientos de más de 3.000 habitantes según unas **cuantías mínimas para las viviendas protegidas** que vienen definidas en el **artículo 80** de dicha Ley.

Según lo allí previsto, en aquellas **áreas de suelo urbano no consolidado** cuya ejecución se prevea mediante **actuaciones integradas de uso predominantemente residencial**, el propio Plan General o los Planes Especiales en su caso, deberán disponer los terrenos precisos para materializar **como mínimo** el **40%** del incremento de la edificabilidad urbanística de uso residencial destinados a viviendas sometidas a algún régimen de protección pública.

Este porcentaje del 40% en suelo urbano no consolidado, se divide en dos partes: un **mínimo del 20%**, o sea al menos la mitad de ese porcentaje, deberá aplicarse a la

construcción de viviendas de **protección oficial de régimen general y especial**, y el restante porcentaje hasta alcanzar el 40% podrá aplicarse a viviendas de **protección oficial de tipo tasado**.

Igualmente, en cada **sector de suelo urbanizable de uso preferente residencial**, el Plan General y luego los Planes Parciales, deberán disponer los terrenos precisos para calificar **como mínimo el 75%** del incremento de la edificabilidad urbanística de uso residencial para viviendas sometidas a algún régimen de protección pública. En el suelo urbanizable ese porcentaje del 75% también se divide en dos partes: a las viviendas de **protección oficial de régimen general y especial** corresponderá como **mínimo el 55%** y el restante porcentaje hasta alcanzar el 75% podrá aplicarse a viviendas de **protección oficial de tipo tasado**.

Teniendo en cuenta la disponibilidad de suelos ya calificados en **ámbitos de planeamiento** por el vigente Plan General de Irun para **vivienda sometida a algún régimen de protección pública** incluidas las de precio tasado, habría una capacidad aproximada para construir unas 1.800 viviendas de alguno de estos tipos, lo que significa un 45% del total de las 4.000 viviendas que podrían construirse en ámbitos de planeamiento de suelo urbano no consolidado y suelo urbanizable ya definidos.

La nueva Ley del Suelo prevé que los porcentajes de viviendas protegidas, de al menos el 40% en ámbitos de suelo urbano y el 75% en suelo urbanizable, se apliquen **sobre el incremento de edificabilidad** respecto de la previamente materializada en cada área, lo que significa que para ese cálculo habría que deducir el aprovechamiento de las edificaciones residenciales que estuvieran construidas actualmente en esas áreas, como se refleja en las correspondientes Fichas y en las tablas resumen incluidas en la Memoria.

Además, estos porcentajes deben de aplicarse sobre la **cuantía del aprovechamiento** en metros cuadrados construibles y no sobre el **número de viviendas**, que en cambio ahora no es preciso determinar de forma vinculante desde el Plan General, aunque sea un parámetro que se sigue manteniendo de forma **orientativa** porque es más fácil de entender para valorar la oferta del nuevo Plan en materia de vivienda.

Como consecuencia del incremento de los **estándares mínimos** por la nueva Ley y a pesar de que cuando se aprobó el anterior Plan General se superaban los porcentajes de vivienda protegida exigibles en suelo urbano y urbanizable por la ley entonces vigente, la **aplicación de los nuevos estándares** ha obligado a **augmentar** el porcentaje de la **superficie construible residencial** que es necesario destinar a los

distintos tipos de viviendas protegidas en el conjunto de los ámbitos residenciales aún no tramitados y que se mantienen en el nuevo Plan.

A ello se añade la aplicación de los estándares mínimos sobre los **nuevos ámbitos residenciales** propuestos por la Revisión del Plan General, dando una cantidad total de los distintos tipos de viviendas protegidas superior a lo previsto anteriormente.

En principio la Ley prevé que el **cumplimiento de los estándares mínimos** de edificabilidad destinados a viviendas sometidas a algún régimen de protección pública se aplique individualmente por cada sector, área o unidad de ejecución, aunque también permite que al revisar el Plan General se establezca una **forma diferente** de cumplir con los estándares legales, bien en el conjunto del suelo urbano no consolidado y urbanizable o bien entre ambas clases de suelo, o incluso entre distintos sectores, áreas o unidades de ejecución.

No obstante, en este último supuesto será necesaria la **autorización** de la administración competente en materia de vivienda, para así garantizar que el planeamiento adopte una calificación equilibrada de las reservas que evite los riesgos de la segregación socioespacial entre unos y otros tipos de viviendas.

En todo caso está claro que el nuevo Plan General tiene que garantizar el **cumplimiento** de estos estándares aplicándolos tanto a los nuevos suelos residenciales propuestos como a los que se incorporan desde el documento anterior. Por ello se ha realizado una **distribución** de edificabilidades para unos y otros tipos de viviendas aplicando las cuantías reglamentarias a cada uno de los ámbitos urbanizables y de los ámbitos de suelo urbano no consolidado de uso predominantemente residencial.

Así, se ha optado por aplicar el cumplimiento de los estándares de forma independiente **a cada uno de los ámbitos** según su clase de suelo, con lo que además se logra que la distribución de las viviendas protegidas se haga equilibradamente sobre el territorio no generando segregación socioespacial.

A ello hay que añadir el cumplimiento de lo previsto en el **artículo 81** de la Ley en cuanto a los nuevos estándares y cuantías mínimas de reservas que es necesario realizar para **alojamientos dotacionales** y que son aplicables en municipios con población de más de 20.000 habitantes como Irun.

Esta disposición legal obliga, en ámbitos de **uso predominantemente residencial**, a calificar con destino a alojamientos dotacionales una superficie de suelo no inferior a

**1,5 m<sup>2</sup>** por cada incremento de 100 m<sup>2</sup> de techo de uso residencial o por cada nueva vivienda prevista en el planeamiento, quedando su localización concreta definida mediante las determinaciones establecidas por la ordenación pormenorizada. Por lo tanto, el planeamiento de desarrollo deberá acreditar el cumplimiento de este estándar y precisar la ubicación concreta de la parcela o parcelas que correspondan.

Las precisiones correspondientes al cumplimiento del estándar de **alojamientos dotacionales** están reflejadas en cada una de las Fichas de los Ambitos de Planeamiento, señalando la cuantía y la obligación bien de ubicarlos en el propio ámbito, que es el caso de la mayoría de los ámbitos, bien de ubicar esta reserva de suelo para alojamientos dotacionales en el ámbito 6.1.01 Larzabal, para los ámbitos de menor extensión superficial en los que por su escaso aprovechamiento total no se llegaba a alcanzar una materialización de este estándar que fuese físicamente viable.

## 7.2 Criterios básicos de ubicación de las nuevas propuestas de uso residencial

En lo que se refiere a los **criterios de ubicación de suelo residencial**, y de forma independiente a los cumplimientos legales en materia de vivienda, el **primer criterio** es completar la estrategia ya iniciada por el Plan General de 1999 de **reforzar el carácter urbano del centro de la ciudad**, aprovechando las pocas parcelas aún sin edificar, ampliando los usos residenciales propios de la zona central a alguna zona degradada que aun está pendiente de regenerar y sustituyendo usos obsoletos o problemáticos, ofreciendo en su caso otras localizaciones alternativas preferentemente en la zona Oeste ya destinada a actividades productivas.

Hay que tener en cuenta la compatibilidad entre esta estrategia y lo previsto en el Plan Territorial Sectorial de Actividades Económicas, que dentro de cada municipio obliga a **mantener o compensar los usos industriales** ubicados en terrenos actualmente dedicados a ellos donde el planeamiento cambia su destino a otros usos, fundamentalmente residenciales, por resultar atractivos para la ubicación de los mismos. No obstante hay que precisar a este respecto que en la Revisión del Plan General se proponen nuevos suelos para actividades económicas en cuantía de metros construibles muy superior al suelo industrial que se plantea reclasificar para usos residenciales.

En todo caso, la estrategia manejada es la de **ofrecer alternativas concretas de nueva ubicación** para los usos de actividades productivas que **aún están en actividad**, en lo que sería una aplicación flexible de lo previsto en el mencionado Plan Territorial Sectorial.

El **segundo criterio** fundamental de ubicación de usos residenciales es el de partir del análisis detallado de las **posibilidades de los vacíos aún existentes**, en particular de aquellos terrenos que aún permanecen como suelo no urbanizable y a la vez se encuentran en la zona del territorio municipal mayoritariamente ocupado por la ciudad, siempre dentro de la **franja situada al Norte de la autopista A-8**.

En este tipo de **situaciones exteriores al suelo urbano** aunque ya próximos a la ciudad, se han propuesto posibles crecimientos residenciales que por una parte ofrecen alternativas de localización de viviendas en la **parte del territorio adecuada** ambiental y topográficamente, y por otra se apoyan en **nuevos accesos** que permiten incorporar correctamente esas nuevas actuaciones a la trama de la ciudad y a la vez sirven como intervenciones de mejora de la estructura urbana general.

El **tercer criterio** se materializa en una serie de propuestas que sin crear nuevos ámbitos, **modifican** las condiciones o la delimitación de **ámbitos de remodelación** de suelo urbano no consolidado que ya habían sido definidos en el anterior Plan General pero que no estaban aún completamente tramitados o ejecutados.

El objetivo fundamental en este sentido ha sido el de **adecuar las determinaciones** de dichos ámbitos a las nuevas exigencias legales o a los nuevos requerimientos desde el punto de vista de la ordenación o de las tipologías residenciales o bien el de adaptarlos a actuaciones sobre la red general que modificaban los supuestos hasta ahora previstos.

Como **cuarto criterio** y como parte del objetivo general de ofertar nuevas posibilidades para la construcción de viviendas, se pretende favorecer la rehabilitación de viviendas vía normativa urbanística contando para ello con la opción de un **mejor aprovechamiento tipológico** de la **zona residencial ya consolidada** a través de ligeros cambios en la regulación por **Ordenanzas** que se aplican a tipologías de edificación colectiva lo que en algunos casos podría propiciar operaciones de sustitución aprovechando mejor los fondos, las alturas y las posibles distribuciones interiores y/o permitiendo un mayor número de viviendas sin alterar el perfil general de las zonas edificadas.

Se trata de una estrategia que podría facilitar en algún caso puntual la **rehabilitación o reforma de inmuebles existentes**, contribuyendo así a incrementar la oferta de viviendas en zonas centrales de carácter muy urbano, dando un cauce adecuado al hecho que se ha venido produciendo en los últimos años con la aparición de un porcentaje de licencias próximo al 10% que corresponden a actuaciones de rehabilitación o de cambio de uso.

No obstante, desde los cálculos del Plan General no se ha querido contemplar este **posible incremento** en la contabilidad de nuevas viviendas porque se trata de un tipo de operaciones que no tiene sentido programar y que en realidad pueden irse desarrollando a lo largo de bastante tiempo. En todo caso, habrá que tener en cuenta que en estos supuestos se deberán cumplir las condiciones aplicables por la legislación vigente al incremento del suelo residencial en suelo urbano.

Con estos cuatro tipos de criterios, incluyendo entre ellos la posibilidad que se ofrecerá de rehabilitar algunas edificaciones existentes, se pretende asegurar la **futura oferta residencial** tanto en cuantía como en cuanto a **variedad tipológica y de ubicación**, lo que se entiende como una estrategia clave para dar respuesta a los retos que tiene planteados la revisión en materia de vivienda.

### 7.3 Principales propuestas de nuevo suelo de uso residencial en la zona central

Entre las distintas propuestas de nuevo suelo calificado para uso residencial, es decir de aquellas donde el uso residencial es uso global, o sea mayoritario, cabe diferenciar entre las que se desarrollan en el **centro de la ciudad** y las que se plantean en **determinados barrios**.

Todas las actuaciones tienen la finalidad de ir **completando la nueva oferta de uso residencial** repartiéndola equitativamente por las distintas zonas y barrios, de forma que un núcleo como Irun, cuya estructura longitudinal es muy marcada, pueda ofrecer **nuevas alternativas** de residencia en todas y cada una de las partes más significativas de esta ciudad.

La más **importante en superficie** y por su previsible repercusión en la estructura y funcionalidad de Irun es la que se plantea en el conjunto de suelos del **entorno de la Estación**, importantísima operación de remodelación a la que se sumará en su momento la ya prevista intervención residencial de San Miguel, completando la total transformación de todo esta área central.

Tal como se ha planteado en el Avance, este ámbito está compuesto a su vez de una serie de **ámbitos más específicos**: Estación de Renfe propiamente dicha, área del edificio de la antigua Aduana, zona de Vías nuevas, zona residencial de Belaskoenea, zona talleres de la CAF. Todas ellas pueden desarrollarse de forma independiente pero no obstante **coordinadas** en un **proyecto común**.

En la medida que las decisiones definitivas en cuanto a la **liberación del suelo ocupado** por la zona ferroviaria dependen de los respectivos acuerdos entre las administraciones competentes y a que no se define por el momento sobre el **eventual traslado de las actuales instalaciones industriales** que se encuentran dentro de la zona a remodelar a otra ubicación también conectada con la red ferroviaria pero dentro del municipio, la aportación final de la operación de la Estación podría variar en una mayor o menor cantidad de suelo destinable a usos residenciales.

En todo caso, para la operación de remodelación de la zona ferroviaria se ha adoptado una alternativa que contempla la definición de las **sucesivas fases de ejecución** a precisar en el planeamiento de desarrollo correspondiente. En este sentido, para poder disponer de los suelos actualmente ocupados por los talleres situados en la zona, será necesario el acuerdo previo con la propiedad y por otra parte que se cumpla la condición de que las actividades se trasladen a otra zona industrial dentro del municipio.

Se plantea por lo tanto una propuesta de remodelación teniendo en cuenta todos los terrenos que en principio se han propuesto desde el organismo gestor de infraestructuras ferroviarias como **disponibles en el futuro**, por el posible desmantelamiento de vías o instalaciones al no estimarse ya necesarias.

Con esta amplia intervención se trata de **completar el crecimiento interno** de la ciudad de Irun aprovechando la gran oportunidad que se plantea ahora, tras tantos años de existencia de la brecha ferroviaria, de una **menor necesidad de ocupación** de los espacios ferroviarios reduciendo de forma importante la **barrera** para la ciudad que han supuesto las vías de ferrocarril, estructurando a su vez una malla que complete la trama urbana actual y dando una solución a la comunicación viaria y funcional a los barrios de ambos lados de las vías.

También hay que señalar que no sólo se ha tratado de ubicar viviendas en todo este terreno sino que para lograr el objetivo fundamental de **revitalizar la zona central**, había que plantear igualmente **otros usos** de tipo terciario, dotacional y de servicio aportando a la ciudad un espacio de centralidad con la mezcla de usos necesaria para asegurar su función. En todo caso la **oferta residencial** que podrá finalmente garantizarse con esta operación, será con diferencia **la más importante** de las planteadas en Irun, no sólo en esta revisión del planeamiento sino desde hace muchas décadas.

Esta operación tiene la ventaja añadida de nacer en **pleno centro** de la ciudad, en un área que ha permanecido cercada y dividida, pero con un enorme **potencial de**

**integración** y conformación de tejido urbano y un **atractivo** muy importante para ser elegida como zona de ocupación residencial preferente.

También se propone una intervención independiente en terrenos colindantes a la zona de la Estación, en la calle **López de Becerra**, cuya ejecución no se ha querido vincular a la del resto del espacio ferroviario e interviniendo fundamentalmente en el frente Oeste de esta calle.

Asimismo se ha previsto una importante operación de remodelación en la zona de **Ikust Alaia – Aldapeta**, vinculando en la misma suelos que podían ofrecer un mejor aprovechamiento de usos residenciales con usos obsoletos que era conveniente sustituir al estar ubicados en un área muy central.

#### **7.4 Principales propuestas de nuevo suelo de uso residencial en las zonas Oeste y Suroeste.**

Además de este importante conjunto de operaciones de remodelación en la zona central, se plantean asimismo otras con capacidad igualmente transformadora si bien a un **nivel y escala más locales**. Entre ellas destacan las dos intervenciones propuestas por el Plan en el **barrio de Ventas**: Calle Araba y Ventas Centro.

En la actuación de la **calle Araba** se trata de posibilitar la **regularización** de esta calle, completando su apertura y mejorando su trazado y urbanizándola, permitiendo crear un anillo interior de circulación del barrio de Ventas si bien con un solo sentido de circulación en el tramo de la actuación, posibilitando de esta forma la consolidación de las edificaciones aisladas existentes en esta calle y ofertar a la vez una pequeña **construcción residencial** que permita además financiar la apertura del tramo inconcluso de esta calle.

En la actuación de **Ventas Centro** situada en la zona Nordeste del núcleo de Ventas y al Sur de las vías del ferrocarril se trata de posibilitar para este barrio la creación de un **espacio singular central** de calidad y de carácter público, creando una oferta de viviendas en edificios residenciales de altura moderada y considerando la consolidación de la antigua Venta y la Ferrería y su adaptación a la nueva ordenación propuesta. Además con esta actuación se trata de adecuar mejor la **relación de todo el núcleo** con la **zona ferroviaria**, construyendo una nueva estación conjunta Euskotren–Renfe con paso superior para peatones que permita relacionar Ventas con las zonas urbanas al Norte de las vías.

Al Sur de la Estación se plantea una posible intervención sobre el **edificio industrial de Belasko**, proponiendo una **sustitución progresiva** y en todo caso parcial de las actuales instalaciones industriales situadas en el frente Norte, posibilitando el traslado al edificio Sur o a otras zonas de sólo aquellas actividades que fueran más difícilmente compatibles con el entorno residencial existente y con la **nueva oferta residencial** a situar en dos plantas a construir sobre el edificio Norte y con accesos independizados de la zona de actividades.

Con esta actuación se trataría de favorecer un proceso de **regeneración de la edificación industrial** sin necesitar grandes operaciones de traslado, definiendo un gran **espacio público** en el frente de calle más cercano al entorno de la Estación que además tenga continuidad con los parques de Barón de Oña y de Alai-txoko a través de la nueva solución de cubrición de la avenida Elizatxo.

La regularización de la rasante de este nuevo espacio público conllevaría la reducción de la altura de los locales ubicados en la planta baja del edificio Norte permitiendo la ubicación de **usos terciarios compatibles** con el entorno residencial, de manera que toda la fachada Norte quede **completamente renovada**.

En la zona **Suroeste** de la ciudad se plantean algunas actuaciones de consolidación que permiten terminar de **formalizar la avenida de Elizatxo** regularizando su frente y aprovechando intersticios urbanos ocupados por usos que podrían dejar paso a pequeñas actuaciones residenciales.

Se trata de ámbitos de pequeña extensión como **Arretxeko Malda**, entre las calles Auzolan y la avenida de Elizatxo situado en la zona actualmente ocupada por un concesionario y taller de automóviles que dejaría lugar a una promoción residencial. También y junto al  **soterramiento** previsto para la **avenida de Elizatxo** frente al parque de Alai-Txoko, el nuevo ámbito denominado **Alei**, al este de la actuación residencial de Oñaurre, en una zona actualmente ocupada por pequeñas huertas localizadas en una posición central del municipio que también dejarían paso a una pequeña actuación residencial.

## **7.5 Principales propuestas de nuevo suelo de uso residencial en las zonas Este y Sureste.**

En el **barrio de Behobia**, y en relación con la necesaria intervención derivada del futuro desdoblamiento de la carretera nacional, se plantea un ámbito de remodelación coincidente con el denominado **Lastaola Postetxea** en la zona situada a lo largo de la calle del mismo nombre. Se prevé un **trazado viario** que mejora en parte el previsto

por el planeamiento de desarrollo ya en tramitación, **reordenando y ajustando la edificabilidad** del ámbito y ayudando a generar una nueva zona residencial **mejor conectada** con el núcleo de Behobia y con el entorno de Gazteluberri localizado al Sur de la actuación.

En parte relacionada con esta actuación está también la del nuevo ámbito propuesto de **Pausu**, que prevé la remodelación de la **zona comercial de Behobia**, cuyos accesos y ordenación podían modificarse y adaptarse a un trazado rectificado de la calzada, abarcando al antiguo edificio del control aduanero que se define como fuera de ordenación. Con esta intervención se mejorará la funcionalidad de la dotación comercial así como la relación con el espacio en torno a la Iglesia y al borde del Bidasoa.

En la zona alta se plantea las actuaciones de **Jose Maria Franco** y **Gaztelu**, que por un lado mejora la distribución de aprovechamientos y por otro retoma el ámbito de Gaztelu Norte definido por el Plan Parcial del ámbito de Antton Ttipi cuyo principal objetivo es una importante parcela de equipamiento que puede destinarse a la ubicación de un **equipamiento escolar** que satisfaga las necesidades de toda la zona de Behobia y barrio de Artia.

En la **zona Sur de Irun** se plantean dos importantes actuaciones residenciales sobre suelo clasificado en el anterior Plan General como **no urbanizable**. Se trata de aprovechar la actual situación de dos colinas que no pueden admitir edificaciones debido a las servidumbres del área de aproximación al aeropuerto para desarrollar en sus zonas más bajas una oferta residencial de cierta importancia.

Por estas razones, las **condiciones de desarrollo** de estos dos ámbitos están **necesariamente vinculadas a las cesiones** para la ciudad, de los **espacios libres** no edificables, la parte más relevante de ambas colinas, así como los necesarios tramos de **vías de acceso**. En ambos casos, solamente a través de una **gestión conjunta** se podía admitir el cambio de clasificación de suelo que ahora se propone desde la revisión, reclasificando el suelo no urbanizable como suelo urbanizable.

El nuevo ámbito de **Matxalagain**, situado en torno a las laderas de la colina del mismo nombre, se extiende hasta el actual límite del suelo urbano formado por las calles Ermita y Arbesko Errota, proponiéndose una **ordenación residencial** en la parte más baja del borde oriental de la ladera, a través de una edificación que esté en correspondencia con los valores topográficos del entorno y que permita la regularización de la estructura viaria.

El resto del terreno del nuevo ámbito está calificado como **Sistema General de Espacios Libres** preservando los valores medioambientales de la zona alta de la colina de Matxalagain inedificable por razones de topografía, visibilidad y protección del paisaje, convirtiéndola en un **parque de tipo periurbano** con excelentes vistas sobre la ciudad y la bahía. Una pequeña parte del ámbito se reserva al acceso desde la zona de Ribera como Sistema General viario.

El nuevo ámbito de **Blaia** está situado en torno a las laderas de la colina de Buenavista, incluido su borde Norte que linda con la calle César Figerido, llegando hacia el Sur hasta la zona de Lekuenea y el amplio espacio existente entre el trazado de la autopista y las edificaciones de la carretera de Blaia. Se trata de terrenos que no eran urbanizables, siendo inedificables los que corresponden a la colina Buenavista, por las fuertes pendientes, la visibilidad y la protección del paisaje.

En este ámbito de importante extensión, se ha planteado una **ordenación residencial** situada en la zona de menor pendiente al sur de la carretera de Blaia basada en bloques de vivienda en altura, oferta de usos residenciales que complementa el conjunto de nuevas propuestas con aprovechamiento residencial planteadas en Irun.

El resto del terreno de este nuevo ámbito queda calificado como **Sistema General de Espacios Libres** así como una zona verde al Sur y Oeste de las instalaciones dotacionales municipales de Blaia preservando de esta manera los actuales valores medioambientales de la colina de Buenavista aprovechando su situación para dotar a la ciudad de otro parque periurbano complementario que dispone de muy buena panorámica sobre el Bidasoa y la bahía. Una parte de este ámbito se califica como Sistema General, destinado a la ejecución del **viario acceso** desde el paseo de Artia por donde se conectaría con el centro de la ciudad y que serviría igualmente para completar el nuevo vial de ronda por el Sur.

Un **objetivo fundamental** de estas dos últimas actuaciones es que el resto de los terrenos que no pueden emplearse para ubicar el aprovechamiento residencial, es decir, las colinas de Matxalagain y Buenavista y sus entornos, se califiquen como **Espacios Libres de Sistema General**, preservándose así sus valores ambientales. El otro objetivo fundamental de ambas actuaciones es que de las mismas se obtengan los suelos necesarios para la realización de una parte de la nueva Ronda Sur, e incluso de una parte de su ejecución en aquellos tramos que además sirven de acceso y servicio a las nuevas zonas residenciales.

## 7.6 Cuantificación de la propuesta residencial

La propuesta residencial ha sido evaluada en **superficie edificable** y **número estimado de viviendas**, con el objeto de valorar el alcance y posible vigencia de la nueva revisión en cuanto a la satisfacción de la futura demanda de viviendas, tanto en número total como desglosadas en los tipos de vivienda con algún régimen de protección pública y vivienda libre.

Conforme a la legislación actual del suelo **el número de viviendas no es vinculante**, no obstante lo cual, y para dar una idea más entendible del alcance de la propuesta, se propone una cuantificación que en todo caso se deberá considerar siempre como una estimación, y que supone un incremento de aproximadamente **3.000 nuevas viviendas construibles** a ubicar tanto en actuaciones de remodelación de suelo urbano como en nuevos sectores de suelo urbanizable residencial. Esta cantidad es el resultado de considerar las viviendas de nueva construcción en un sentido estricto no contemplando aquellas que aunque son igualmente de nueva construcción, compensan viviendas existentes en los ámbitos residenciales que van a ser sustituidas por las nuevas.

Para estas estimaciones, y conforme se había acordado tras el debate del documento de Avance, se ha aplicado a algunos de los ámbitos un **reajuste del aprovechamiento**, la altura o la densidad donde ello era factible técnica y medioambientalmente, teniendo en cuenta en todo caso las reducciones de la capacidad de los ámbitos propuestos debidas a las servidumbres aeronáuticas, al cumplimiento de los objetivos de calidad acústica, y a las diversas servidumbres.

De este total de posibles nuevas viviendas casi **la mitad** son de **regimen protegido** o de **vivienda tasada**. Para ello se ha aplicado el criterio de que las determinaciones específicas del Plan General se ajusten a las condiciones de los correspondientes regímenes de protección que estén en vigor en el momento de la ejecución de cada ámbito, manteniendo los porcentajes en idénticos términos porcentuales a los establecidos por Ley para los suelos urbanos y urbanizable.

A esta **capacidad total de nuevas viviendas**, hay que añadirle por un lado la capacidad de más de 4.800 viviendas situadas en **ámbitos y zonas ya clasificadas** por el planeamiento anterior que aún no están ejecutadas materialmente o que todavía no iniciaron su tramitación. También sería necesario considerar el posible incremento que supondría en cuanto al número de viviendas la posibilidad de construcción de **nuevas viviendas en solares de la ciudad consolidada**, en cuantía superior a las existentes que se sustituirían, mediante los ajustes de la Ordenanza que se han llevado a cabo en algunas zonas, en particular la reducción de la superficie mínima

construida por vivienda en Casco Antiguo, en Residencial Colectiva en Parcela y en Residencial Unifamiliar.

Al tratarse de una cifra que **no es posible cuantificar** ni tampoco prever su materialización a lo largo de los años de ejecución del Plan, se ha preferido no realizar ninguna estimación, ni incluirla en los cálculos globales de nuevas viviendas. No obstante se puede avanzar que aunque los **cambios normativos de la Ordenanza** favorecerán sobre todo una renovación del antiguo parque residencial en algunas zonas, el incremento de nuevas viviendas debido a estos procesos **no podrá resultar demasiado significativo** en términos relativos comparado con el incremento total de viviendas derivado de los ámbitos de planeamiento en suelo urbano no consolidado o en el nuevo suelo urbanizable.

Con este conjunto de consideraciones, el **incremento total de nuevas viviendas**, estimado en una cuantía total próxima a las **7.900 nuevas viviendas**, supondrá una previsión total de viviendas que resulta **inferior y no la supera**, a la **cuantificación global** de un **máximo de aproximadamente 8.500 viviendas** a añadir a las existentes, prevista por las Directrices de Ordenación del Territorio y cuyo cálculo se justifica detalladamente en el último apartado de este capítulo.

Este cálculo de las **Directrices de Ordenación del Territorio** considera no sólo el incremento de población sino también el descenso del ratio de habitantes por vivienda, las viviendas turísticas y un índice corrector para mantener la flexibilidad del mercado que prácticamente multiplica por dos las cantidades calculadas. La estrategia de **garantizar desde el Plan General una cantidad próxima al máximo admitido** por las Directrices ya ha sido ratificada en las fases previas de tramitación del Plan General.

Por otra parte y según fue acordado en los debates posteriores a la presentación del Avance de planeamiento, respecto a la cantidad de **viviendas vacías** que pueda haber en un momento dado, el Plan General no puede basar su propuesta residencial en la utilización de ese patrimonio residencial que por muy diversas razones no está sirviendo para vivienda principal de una unidad familiar o no está poniéndose en el mercado de alquiler. Lo que parece claro es que en todo caso el Plan General tiene que garantizar sus cálculos en una oferta clara y cierta en nuevos suelos que tengan asignado un uso residencial, o en zonas en los que se propusiera una remodelación integral, opción que no ha sido empleada en esta Revisión del Plan General.

En este sentido es importante señalar que según la encuesta bianual del Gobierno Vasco, **por ejemplo**, el número de viviendas vacías en Irun en 2005 fué de 1.454, un

5,8% del total de viviendas existentes, valor inferior al de Eustat de 2001, que era de 2.565 viviendas vacías, un 10% del total de ese año. Ello demostraría que por su cuantía proporcional, Irun mantiene el porcentaje de viviendas vacías en valores totalmente normales para ciudades de tipo medio que pueden llegar incluso hasta el 15%. También podría recordarse por ejemplo a este respecto que la cuantía de viviendas vacías que se han logrado poner en alquiler después del esfuerzo realizado por el programa Bizigune puesto en marcha en 2003 por el Gobierno Vasco en Irun logró poner en alquiler 67 viviendas, lo que representó un 4,6% de las viviendas estimadas como vacías, apenas una quinta parte de las viviendas anuales que se habían venido construyendo de media.

Por tanto el **Criterio** adoptado respecto a la **consideración de las viviendas vacías como parte de la oferta futura** es que para cubrir las necesidades de alojamiento no se deberán tener en cuenta las viviendas que pudieran estar vacías en un determinado momento, si bien se considera conveniente que el Ayuntamiento, en base a los estudios que pueda realizar para el seguimiento anual de la evolución de esta situación, establezca en colaboración con otras administraciones, programas específicos actualizables cuyo objetivo esté dirigido a favorecer y gestionar el alquiler de la mayor cantidad posible de viviendas vacías existente en el municipio.

Como **síntesis** de todas estas reflexiones, se puede garantizar que a un ritmo de edificación anual de tipo medio a largo plazo, del orden de **350 viviendas al año**, caso más optimista de mantener constante el **ritmo anual medio** del último decenio, esta capacidad de construcción de nuevas viviendas serviría para dar total satisfacción a la **demanda** tanto hasta **2020**, (4.200 nuevas viviendas necesarias) **año horizonte del Plan Estratégico**, como hasta **2024**, (5.600 nuevas viviendas necesarias) año hasta el que se han hecho **proyecciones de población** según cálculos expuestos en el cap. 2.

En realidad, estas proyecciones, que no cuentan con las viviendas adicionales que se podrían construir como estricta sustitución o remodelación de edificios en suelo urbano que no supusieran incremento del número de viviendas, garantizan que el nuevo Plan General está ampliando la capacidad de **dar respuesta a todas las demandas residenciales** hasta más allá de los períodos analizados y considerados como horizonte temporal a largo plazo de la ejecución del Plan.

De hecho estas cifras permiten disponer, incluso en el supuesto de mantener el ritmo de 350 nuevas viviendas anuales, de un **margen mínimo del 35%** del total de las nuevas viviendas previstas, que podría considerarse como colchón adicional para permitir un normal desenvolvimiento de la actividad constructiva de productos residenciales.

Además hay que tener en cuenta el claro **reforzamiento** de la **cuantía de viviendas con algún régimen de protección**, que lleva a alcanzar la cantidad de que el **47% de las nuevas viviendas** previstas por el Plan General pueda acogerse a alguno de esos **regímenes de protección oficial**. Esta cuantía se deriva de la aplicación de la vigente Ley del Suelo del País Vasco y del mantenimiento de determinadas cuantías de viviendas de protección en los ámbitos provenientes del planeamiento anterior.

A esta cantidad habría que añadir un porcentaje de al menos un 1% de **alojamientos dotacionales**, resultante de aplicar el porcentaje legal correspondiente del 1,5% en los nuevos ámbitos propuestos por el Plan General y en aquellos otros propuestos que aún no habían comenzado su tramitación. En total, se puede decir que como mínimo casi el **50% del total de nuevas viviendas propuestas** por el Plan tendrán una **finalidad social** o facilitarán enormemente el acceso de toda la población a una vivienda acorde con sus capacidades económicas, cumpliendo con ello uno de los **objetivos básicos** del nuevo Plan General.

Los **datos** de las **zonas residenciales** que forman parte de la propuesta de revisión del Plan General son los siguientes:

**ÁMBITOS RESIDENCIALES PROVENIENTES DEL PG 99 SUPERFICIES DE SUELO Y SUPERFICIES CONSTRUIBLES**

NOMBRE ÁMBITO	CODIGO DEL ÁMBITO	SUPERFICIE BRUTA DEL ÁMBITO	TOTAL EDIFICABILIDAD RESIDENCIAL m <sup>2</sup>	TOTAL EDIFICABILIDAD QUE ES INCREMENTO DEL TECHO RESIDENCIAL m <sup>2</sup>	% PORCENTAJE DE VPO RESPECTO INCREMENTO DE TECHO RESIDENCIAL	% PORCENTAJE DE VTME-1,7 RESPECTO INCREMENTO DE TECHO RESIDENCIAL	% PORCENTAJE DE VL RESPECTO INCREMENTO DE TECHO RESIDENCIAL
ANDREARRIAGA	1.2.06	17.908	14.500	12.423	16,92%	0,00%	83,08%
PORCELANAS BIDASOA	1.3.01	29.911	40.000	40.000	20,00%	0,00%	80,00%
SAN MIGUEL-ANAKA	3.1.01	137.726	95.981	93.469	75,00%	0,00%	25,00%
IPARRALDE-GAL	4.2.03	109.838	49.530	49.530	20,00%	20,00%	60,00%
RECONDO-IPARRALDE	4.2.04	5.997	7.424	5.598	3,26%	0,00%	96,74%
ARTALEKU	5.2.10	16.674	2.100	2.100	0,00%	0,00%	100,00%
BIDASOA	5.3.03	2.189	4.130	2.850	0,00%	0,00%	100,00%
ISTILLAGA-DUNBOA	5.3.06	9.408	7.320	7.320	0,00%	0,00%	100,00%
KORROKOITZ	5.3.13	16.293	24.400	24.400	20,00%	0,00%	80,00%
PAPINEA	5.3.14	5.202	7.540	7.540	0,00%	0,00%	100,00%
OÑAURRE	6.2.01	122.189	57.250	55.744	66,85%	3,77%	29,38%
TXENPEREÑA	6.2.06	160.884	65.060	63.012	55,00%	20,00%	25,00%
ALARDE	6.3.01	8.087	9.466	9.466	4,62%	18,53%	76,85%
ALTZUKAITZ	7.2.02	24.940	35.290	35.290	20,00%	0,00%	80,00%
ARTIA	8.1.03	23.488	12.952	12.952	20,00%	0,00%	80,00%
GAZTELUAHAR	8.1.07	25.680	13.147	6.893	0,00%	0,00%	100,00%
MENDIPE	8.3.05	14.325	9.507	8.870	34,04%	0,00%	65,96%
PARCELA MIREN - NEKANE	5.2.14	2.383	1.907	1.320	0,00%	0,00%	100,00%
<b>TOTALES</b>		<b>733.122</b>	<b>457.503</b>	<b>438.777</b>			

**NUEVOS ÁMBITOS DE SUELO RESIDENCIALES PROPUESTOS  
SUPERFICIES DE SUELO Y SUPERFICIES CONSTRUIBLES**

NOMBRE ÁMBITO	CODIGO DEL AMBITO	SUPERFICIE BRUTA DEL ÁMBITO	TOTAL EDIFICABILIDAD RESIDENCIAL m²t	TOTAL EDIFICABILIDAD QUE ES INCREMENTO DEL TECHO RESIDENCIAL m²t	% PORCENTAJE DE VPO RESPECTO INCREMENTO DE TECHO RESIDENCIAL	% PORCENTAJE DE VTME-1,7 RESPECTO INCREMENTO DE TECHO RESIDENCIAL	% PORCENTAJE DE VL RESPECTO INCREMENTO DE TECHO RESIDENCIAL
ENTORNO ESTACIÓN	0.2.01	363.685	110.075	105.022	20,00%	20,00%	60,00%
ATALAIA	1.1.13	19.498	738	160	0,00%	0,00%	100,00%
SEMEZARRENGO MALDA	1.1.14	7.196	750	750	0,00%	0,00%	100,00%
CALLE ARABA OESTE	1.2.02	9.144	4.294	3.600	20,00%	20,00%	60,00%
VENTAS CENTRO	1.2.13	29.582	9.930	8.475	20,00%	20,00%	60,00%
EDIFICIO BELASKO	1.3.10	29.247	15.030	15.030	20,00%	20,00%	60,00%
ARRETXEKO MALDA	1.3.11	1.840	2.000	1.347	20,00%	20,00%	60,00%
RESIDENCIAL JAIZKIBEL	2.1.07	17.571	1.200	1.200	0,00%	0,00%	100,00%
LÓPEZ DE BECERRA	5.1.01	17.027	22.726	20.074	20,00%	20,00%	60,00%
ALMIRANTE ARIZMENDI	5.2.06	9.766	7.813	4.623	0,00%	0,00%	100,00%
CASINO	5.2.08	455	1.664	1.664	0,00%	0,00%	100,00%
IKUST ALAI	5.2.09	3.260	3.584	2.884	0,00%	0,00%	100,00%
ALDAPETA	5.2.16	4.171	5.256	5.256	20,00%	20,00%	60,00%
FERMIN CALBETON	5.3.10	1.998	1.482	747	0,00%	0,00%	100,00%
PEDRO DE HIRIZAR	5.3.19	875	2.001	1.673	20,00%	20,00%	60,00%
ALEI	6.2.08	12.300	2.700	2.182	20,00%	20,00%	60,00%
ERMITA	7.2.05	2.323	1.800	583	20,00%	20,00%	60,00%
MATXALAGAIN	7.2.08	177.882	31.433	30.260	55,00%	20,00%	25,00%
ERNAUTENEA	8.2.03	10.796	2.000	1.340	0,00%	0,00%	100,00%
BLAIA	8.2.05	174.674	32.623	30.622	55,00%	20,00%	25,00%
GAZTELUBERRI	8.2.06	17.534	3.375	3.003	20,00%	20,00%	60,00%
LASTAOLA POSTETXEA	8.3.04	17.432	13.292	10.330	22,00%	22,00%	56,00%
PAUSU	8.3.12	11.016	5.957	4.744	20,00%	20,00%	60,00%
<b>TOTALES</b>		<b>939.273</b>	<b>281.722</b>	<b>255.569</b>			
TOTAL ALOJAMIENTOS DOTACIONALES							
TOTAL TODOS LOS AMBITOS		1.672.394	739.225	694.345			

## 7.7 Cálculo de las necesidades de viviendas en base a las Directrices

Según establecen las **Directrices de Ordenación Territorial del País Vasco**, es necesario calcular la cantidad de viviendas que como mínimo debe habilitar el nuevo Plan General según los criterios de aplicación de una fórmula integrada por cinco factores o componentes que figura en las D.O.T. Es necesario aclarar que lo que este documento establece con carácter de **determinaciones de orden vinculante**, es la cuantificación adecuada del suelo, para que según los Instrumentos de Planeamiento general se pueda responder a la demanda que realmente se producirá en cuanto a la vivienda en un cantidad de 8 años, que es la referencia que han manejado las D.O.T.

Se trata pues de dos conceptos diferentes, donde el primero define **la cantidad de suelo que el Plan tiene que calificar como residencial**, capaz para un número de viviendas tal que al menos haya garantía de que un porcentaje del mismo vaya a construirse realmente en un determinado período de ejecución del Plan, coincidiendo ésta cantidad de suelo con el segundo concepto de las **viviendas que realmente serán necesarias** en el año horizonte del Plan.

La primera cantidad, convertida en viviendas construibles, debe ser lógicamente superior a la segunda, y en ello influye decisivamente el llamado **factor de corrección de rigidez de la oferta**, ya que evidentemente habrá toda una serie de viviendas planificadas que por diversas razones no van a poderse materializar en ese período sino más adelante, pues los Planes no se terminan bruscamente, y además para un adecuado funcionamiento de la oferta y la demanda es conveniente que exista siempre más suelo calificado para residencial que el estrictamente necesario para un determinado período y **evitar así el bloqueo** de los procesos edificatorios.

Hechas estas aclaraciones se realizan paso a paso las operaciones para cumplimentar el procedimiento de **CUANTIFICACION DE LA OFERTA RESIDENCIAL** establecido por las Directrices y que debe calcularse con un horizonte temporal de 8 años.

La **Fórmula** se obtiene de la suma de los 5 componentes descritos en las D.O.T.:

$$C1 + C2 + C3 + C4 + C5$$

### **- C1 Componente de Implicaciones del Modelo Territorial**

Al no estar incluido Irun según el Documento de las Directrices entre los municipios a los que se les adjudica los criterios del Crecimiento Selectivo ni entre los considerados como Habitats de Descongestión, esta componente resulta cero.

Por tanto:

$$C1 = 0 \text{ viviendas}$$

### **- C2 Componente de Crecimiento Demográfico**

Para realizar los cálculos del crecimiento demográfico se han tomado como datos los de los **Censos de Población de 1996 y 2006**, por considerarlos como una información estadísticamente fiable y comparable en términos estadísticos a otros datos, así como por ser los **más recientes disponibles** y por ello los que mejor reflejan la situación actual. Por su parte, el número de viviendas ocupadas proviene de los datos municipales.

No obstante y dado el momento en el que se redacta la Revisión del Plan General, el **año Base** para los cálculos de proyecciones debe situarse en **2008**.

<b>PB<sub>1996</sub></b> (Población del año censal 1996) :	55.215 hab.
<b>PB<sub>2006</sub></b> (Población del año censal 2006) :	60.648 hab.
<b>PB<sub>2008</sub></b> (Población estimada año Base 2008) :	61.300 hab.

<b>VOB<sub>1996</sub></b> (Viviendas ocupadas año censal 1996) :	18.100 viv.
<b>VOB<sub>2006</sub></b> (Viviendas ocupadas año Base 2006) :	22.690 viv.

**TAC** (Tasa Anual de Crecimiento de la población 2008-1996):

El crecimiento anual medio es:  $= (61.300 - 55.215) / 12 = 507 \text{ hab/año}$   
y la Tasa anual de Crecimiento:  $TAC = 507 / 55.215 = \mathbf{0,00918}$

**TMF** Es la Tasa Media Familiar de población de hecho por vivienda ocupada:

**TMF<sub>1996</sub>** (Tasa Media Familiar de habitantes por vivienda ocupada 1996):

La tasa media en 1996 era:  $PB_{1996}/Viv. \text{ ocup.} = 55.215 \text{ hab}/18.100 \text{ viv} = \mathbf{3,0505}$

**TMF<sub>2006</sub>** (Tasa Media Familiar de habitantes por vivienda ocupada 2006):

La tasa media en 2006 es:  $PB_{2006}/Viv. \text{ ocup.} = 60.648 \text{ hab}/22.690 \text{ viv} = \mathbf{2,6729}$

La **reducción media anual del TMF** se calcula por la siguiente fórmula:

$$= (TMF_{2006} - TMF_{1996}) / 10 / TMF_{1996} =$$

$$= (3,0505 - 2,6729) / 10 / 3,0505 = 0,3776 / 10 / 3,0505 = - 0,01238$$

De esta forma, la **variación media Vm** se fija como el coeficiente:

$$1 - 0,01238 = 0,98762$$

Con ello tenemos que para los siguientes ocho años ( $n = 8$ ) que se tienen que contemplar para la aplicación de la fórmula, la Tasa Media Familiar en 2016 será:

**TMF<sub>2016</sub>** (Tasa Media Familiar 2016):

$$= TMF_{2006} \times (Vm)^8 = 2,6729 \times (0,98762)^8 = 2,6729 \times 0,9051 = \mathbf{2,41936}$$

**PH<sub>16</sub>** (Población Horizonte 2016 tomando como base de partida Población 2008)

$$= PB_{2008} (1+TAC)^8 = 61.300 \times (1,00918)^8 = 61.300 \times (1,07584) = \mathbf{65.951 \text{ hab.}}$$

luego:

**CD<sub>2016</sub>** (Crecimiento Demográfico)

$$= PH_{2016} - PB_{2008} = 65.951 - 61.300 = \mathbf{4.651 \text{ hab.}}$$

y por tanto:

**ND<sub>2016</sub>** (Necesidad de Viviendas para los nuevos habitantes)

$$= CD_{2016} / TMF_{2016} = 4.651 / 2,41936 = \mathbf{1.922 \text{ viv.}}$$

que serían las viviendas efectivamente necesarias para los nuevos habitantes que tendría Irun en los 8 años siguientes a partir de cuando se ha realizado este cálculo.

**C2 = 1.922 viviendas**

### **- C3 Componente de Variación de la Estructura Familiar**

Con este factor se calculan las nuevas viviendas que serán necesarias para el esponjamiento de las unidades familiares actuales al disminuir progresivamente el tamaño de los miembros de cada familia. Se parte del dato de Viviendas Ocupadas en el año base 2006, que es del último del que se dispone de datos censales (VOB<sub>2006</sub>).

**Necesidad nuevas viviendas para actuales habitantes**

$$= PB_{2006} / TMF_{2016} - VOB_{2006} = 60.648 / 2,41936 - 22.690 = \mathbf{2.738 \text{ viv.}}$$

Es decir, que para los habitantes actuales de Irun que formarán nuevos hogares serán necesarias además de las existentes, otras

**C3 = 2.738 viviendas**



En Irun se estima que podría haber en la actualidad un 3% de viviendas secundarias incluyendo las que se declaran como tales en el último censo de viviendas y las que estando desocupadas tendrían esa misma función de carácter secundario o turístico. De cara a la **plena integración de Irun** en la comarca del Txingudi, comarca que tiene una **fuerte componente turística**, se considera que es necesario suponer al menos el mantenimiento del 3% de viviendas turísticas

Por tanto los coeficientes a aplicar por esta última componente serían como sigue:

**CSR<sub>2006</sub>** (Coeficiente estimado Segunda Residencia año base 2006) = **1,03**

**CSR<sub>2016</sub>** propuesto para el año 2016 = **1,03**

Por tanto, aplicando la fórmula correspondiente:

$$= (C2 + C3 + C4) \times (CSR - 1) \times 0,5 = (1.922 + 2.378 + 4.049) \times (1,03-1) \times 0,5 =$$

$$= 8.349 \times 0,03 \times 0,5 = \quad \mathbf{125 \text{ viviendas}}$$

Es decir, que se debe prever una cantidad de 120 nuevas viviendas que estarán exclusivamente destinadas a tener una función de segunda residencia turística.

**C5 = 125 viviendas**

### **CUANTIFICACIÓN TOTAL**

Los anteriores cálculos nos llevan a la siguiente cuantificación Total:

$$\mathbf{C1 + C2 + C3 + C4 + C5 = 0 + 1.922 + 2.378 + 4.049 + 125 = 8.474 \text{ viviendas.}}$$

Con lo calculado anteriormente, la disponibilidad del nuevo suelo residencial clasificado por el Plan General deberá tener capacidad final para:

**8.474 nuevas viviendas**

cifra que sigue resultando **superior** a las nuevas viviendas calculadas en base a la previsión del Plan General para los ámbitos de suelo urbano no consolidado y suelo urbanizable así como la capacidad de remodelación y completación del suelo urbano consolidado a través de un incremento de viviendas respecto a las existentes.

## **capítulo 8**

# **ACTIVIDADES ECONOMICAS Y USOS TERCIARIOS**

## 8.- ACTIVIDADES ECONOMICAS Y USOS TERCIARIOS

### 8.1 Análisis de la situación.

En el análisis de los usos de actividades productivas destaca el alto grado de consolidación alcanzado en las propuestas del anterior Plan General, con una fuerte presencia de este tipo de usos en la **zona Oeste del municipio** habiéndose ampliado la implantación de zonas industriales al Oeste y Sur de Ventas y habiendo adquirido la avenida de Letxunborro el papel de eje vertebrador de las comunicaciones viarias enfocadas fundamentalmente al tráfico generado por estos usos.

Ahora bien, hay que tener en cuenta que en el momento en el que se inicia la revisión del planeamiento general de Irun ya se habían **desarrollado prácticamente la totalidad** de los ámbitos de suelo destinado a actividades productivas que se contemplaban en el Plan General de 1999, habiéndose ocupado casi todo el suelo previsto, que se ha urbanizado y preparado según establecía dicho Plan.

Este fenómeno se explica por la importante **demanda de suelo** que se ha venido produciendo durante los últimos veinte años para este tipo de usos, alguna de las cuales ha tenido incluso que localizarse en otros términos municipales colindantes. Gran parte esta demanda se ha seguido manteniendo, tanto en la modalidad de industria en parcela como de pabellones industriales y casi dos terceras partes de la misma ha correspondido a solicitudes de empresas radicadas en el municipio. Es importante señalar al respecto que las actividades que por razones de mercado o estratégicas, requieran instalarse en la zona en el futuro, lo harán de todas maneras aunque no encuentren oferta de suelos en el municipio inicialmente preferido, buscando en todo caso otras ubicaciones viables en los municipios del entorno.

Aunque en estos momentos concretos la situación de demanda de suelos para actividades productivas se ha ralentizado por efecto de la crisis económica del final de la primera década del siglo, esta situación debe de entenderse como coyuntural desde las previsiones de un Plan General. Por ello se ratifica el Objetivo principal de que sigue siendo necesario que la Revisión del Plan oferte **nuevas localizaciones** para permitir con cierta holgura garantizar la ubicación de asentamientos de actividades económicas, productivas y terciarias.

De esta forma se pretende **garantizar** que durante el periodo de vigencia del nuevo Plan General se pueda continuar el **normal desarrollo de la actividad económica** y en consecuencia la oferta de empleo en el término municipal, siempre dentro de la compatibilidad con la preservación de los valores medioambientales.

En este sentido parecía imprescindible retomar y continuar la experiencia reciente de la conversión de Irun en una de las **ciudades más dinámicas** del País Vasco gracias en gran parte a la programación de suelo para actividades económicas desarrollada en el último periodo y al mejor posicionamiento de la ciudad logrado por el desarrollo de un tejido económico diversificado de carácter industrial, comercial y de servicios.

En estos momentos la sociedad se enfrenta en general a un **cambio de modelo económico**, lo que obviamente exigirá un importante esfuerzo de transformación si Irun quiere seguir siendo una economía pujante en el futuro. Por ello es indispensable que estos aspectos sean tenidos en cuenta en esta Revisión, que las determinaciones del nuevo Plan General **no sean un obstáculo** para el futuro desarrollo y que se facilite que la nueva situación económica se pueda desarrollar en nuestra ciudad de forma que los empleos de calidad y futuro tengan cabida no sólo para los actuales habitantes sino también para la nueva población esperada.

Ahora bien, en el momento de tramitarse el nuevo Plan General, y salvo pequeñas actuaciones pendientes de completación de los polígonos y parcelas industriales existentes, el único sector significativo de suelo industrial disponible en el municipio en un futuro bastante inmediato es el del ámbito de **Araso Norte**, en proceso de ejecución.

Pero también hay que considerar que unas pocas instalaciones industriales situadas aún en **zonas muy centrales** enclavadas dentro del suelo destinado mayoritariamente a uso residencial, deben dejar paso un aprovechamiento residencial o dotacional, que es más adecuado al entorno donde se ubican esas instalaciones actualmente.

Por tanto se ha considerado la conveniencia de completar la **regeneración y homogeneización de la trama urbana** en ciertas zonas centrales, relocalizando asentamientos industriales existentes en ubicación inadecuada y dando **alternativas** dentro del municipio que sean ventajosas entre otras cosas por la mayor facilidad de accesos a las redes principales y por evitar los condicionantes de coexistencia con los usos residenciales.

La principal base de partida para las propuestas de la Revisión tiene que girar por tanto en torno a la **creación de nuevos asentamientos productivos** que permitan atender a la futura demanda de instalación de actividades económicas cuando éstas tengan interés para el municipio y ofrezcan una rentabilidad de empleo por superficie ocupada que sea considerada como suficiente, mejorando en este sentido algunas instalaciones recientes que se han realizado con un bajo rendimiento del suelo en función de su repercusión económica a nivel de la población activa.

Ahora bien, el problema que ya se detectaba desde la fase de Diagnóstico del presente proceso de Revisión del planeamiento es que para usos propiamente de carácter industrial y salvo los suelos pendientes de desarrollo o de ejecución, al **Norte de la autopista A-8** sólo se podía contar en principio con la zona de la prolongación de los polígonos de Araso Norte y de Oiantzabaleta, y aún en estos casos con determinadas limitaciones físicas y medioambientales que reducen las posibilidades de extensión de nuevos ámbitos de suelos urbanizables para este tipo de usos.

Por ello ha habido que buscar otros suelos susceptibles de emplearse para la ubicación de usos de actividades económicas, también al Norte de la A-8, habiéndose seleccionado las zonas de la ladera de **Zubieta**, terrenos que ya eran objeto del Protocolo de compatibilización establecido con Hondarribia, y una parte de la zona de **Zabaleta**, también situada a caballo entre terrenos iruneses y de Hondarribia. Ahora bien, ambas zonas tienen otro tipo de limitación por tamaño, topografía y por su visibilidad desde las principales redes de comunicación.

En los terrenos del municipio al Sur de la autopista A-8, y descartando las terrazas fluviales de Alunda y Lastaola por la manifiesta incompatibilidad con sus especiales características medioambientales, las alternativas barajadas en la fase de Avance de propuestas estaban en el **valle de Olaberria – Ventas**, en cuya zona existían además dos ámbitos de suelo urbanizable de moderada extensión que no se habían desarrollado así como una serie de instalaciones semi industriales y de almacenaje que habían quedado obsoletas.

Ahora bien, en el posterior proceso de discusión del Avance y debates consiguientes **se eliminó** toda propuesta que implicase ampliar la clasificación de suelos urbanizables a otros terrenos situados en este valle. Contaron para esta toma de decisión las dificultades de acceso, de implantación de las redes de servicios, así como los valores ambientales del valle con los que era prioritaria la compatibilización. Se optó por tanto por mantener los **suelos urbanizables de Urune y Epele**, dentro de la categoría de no sectorizados, con una serie de condiciones de desarrollo en función del correspondiente Plan Especial de Protección del valle de Olaberria a tramitar.

En cuanto a los suelos destinados a **actividades del transporte**, el Plan General anterior ya incorporó tres actuaciones (ZAISA I y II y III o Antton Ttipi), que se desarrollaron en fases sucesivas y que han estado dedicadas preferentemente a las actividades relacionadas con el transporte, como forma de mantener un tipo de actividad vinculada con la que había sido muy importante para Irún en el pasado, pero en una versión adaptada a la situación posterior a la eliminación de las aduanas.

De esta manera se pudo conformar un importante **Centro de Transportes**, inscrito a su vez en un marco asociativo nacional y regional, que sigue funcionando normalmente y que por el momento no parece plantear necesidades urgentes que requieran ampliar la ocupación de las plataformas de suelo, máxime teniendo en cuenta las escasas posibilidades de disponer en todo el término municipal de terrenos amplios y llanos que serían los únicos aptos para este tipo de uso.

En lo que se refiere a las **actividades terciarias** de carácter **comercial** hay que señalar que el anterior Plan General recogió las previsiones comerciales definidas en el Plan Estratégico definido en 1992 para la comarca del Bidasoa y en el Plan de Urbanismo Comercial cuyo objetivo fue revitalizar el comercio tradicional de Irun y mejorar su posición competitiva en el territorio.

Como **concrección** de estos **planes de tipo estratégico** se llegaron a materializar dos importantes actuaciones, una muy céntrica, la del Centro Comercial Mendibil, sustituyendo al antiguo mercado, y otra exterior, la del Parque Comercial Txingudi en la zona de Araso.

Independientemente de que la **eventual instalación** de grandes equipamientos comerciales en el territorio sea una cuestión cuya planificación, seguimiento y control corresponden al Departamento de Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco, en el proceso de la Revisión se ha planteado que desde una visión de sostenibilidad, el modelo de funcionamiento de los **equipamientos comerciales exteriores** a una ciudad puede tener determinadas consecuencias por la gran extensión ocupada, el aumento de las necesidades de transporte generadas y el posible efecto de abandono del centro urbano que podría generar.

Por ello en principio **no se ha planteado** la ubicación de otra gran superficie comercial, si bien se estima conveniente aprovechar las infraestructuras de acceso a la zona de Araso para destinar uno de los nuevos ámbitos previstos, el denominado Araso – Sasikoburua, a alguna **instalación comercial de tamaño medio** y preferentemente de tipo temático, siempre que se pueda hacer compatible con las restricciones previstas por el Gobierno Vasco en el Plan Territorial Sectorial Comercial.

En todo caso la revisión del Plan General tiene en cuenta el **PERCO**, Plan Especial de Revitalización Comercial elaborado por el Ayuntamiento de Irun con el apoyo del departamento de Industria, Comercio y Turismo y la participación de la Asociación de Comerciantes Mugan, que ha pretendido promover la modernización del sector y contribuir a su desarrollo a través de distintas actuaciones urbanísticas y de estructura comercial.

## 8.2 Criterios para la ubicación de las nuevas propuestas de para actividades económicas.

De acuerdo con el análisis expuesto y al diagnóstico que se realizó en la primera fase de los trabajos de revisión del Plan General, parece claro que en el término municipal de Irun los terrenos mejor adaptados por topografía, centralidad y viabilidad de los accesos a las principales redes de comunicación, **ya están ocupados** por usos urbanos o fueron incluidos entre los ámbitos cuyo desarrollo se preveía desde el anterior Plan General.

Por otro lado, los usos de actividades productivas precisan habitualmente de una serie de **características específicas**: terrenos susceptibles de organizarse en plataformas planas, que permitan diseñar grandes parcelas, en los que se puedan habilitar accesos fáciles para vehículos de transporte y situados en entornos que sean compatibles con los habituales condicionantes de cualquier actividad de este tipo en la medida que puede generar aumento de tráfico, ruidos, etc.

También es necesario reconocer que el territorio irunés ha quedado muy marcado por la Autopista A-8, que no por casualidad fue trazada **coincidiendo con la línea** que delimita los suelos más llanos al Norte y los más pendientes e irregulares situados al Sur de la misma. Es precisamente al Sur donde las pendientes del terreno empiezan a remontar hacia el macizo rocoso de Aiako Harria a través de valles y colinas de difícil adecuación a la implantación de usos e infraestructuras urbanas, que por ello resultarían más costosas que en terrenos topográficamente más sencillos.

A este hecho hay que añadir la **consideración medioambiental**, muy importante, que coincidiendo en gran parte con los terrenos situados al Sur de la A-8, exigiría a cualquier nueva intervención transformadora del territorio garantizar una serie de parámetros y condiciones de compatibilidad que por un lado limitarían los aprovechamientos y por otro encarecerían las intervenciones.

Por ello, y siguiendo las pautas de los condicionantes físicos, el conjunto del desarrollo urbano de la ciudad se ha ido centrando exclusivamente **al Norte** de la importante infraestructura viaria de la Autopista, donde los trabajos de adaptación de los terrenos a las funciones del desarrollo urbanístico eran menos costosos y problemáticos. Es por ello que como resultado se han ido **saturando paulatinamente** los suelos disponibles entre el Bidasoa, el límite con Hondarribia y la A-8.

Ahora bien, por similares razones a las que guiaron el anterior Plan General de 1999 la **mayoritaria ubicación** de los desarrollos urbanísticos **al Norte de la A-8**, se vuelve a plantear ahora en su Revisión, el criterio de no traspasar hacia el Sur el límite de la autopista para ubicar los nuevos ámbitos de planeamiento. Se busca con ello que el presente Plan garantice una **viabilidad** técnica, medioambiental y económica para los futuros desarrollos que se proponen, lo que es especialmente necesario en los planteamientos de nuevas zonas de actividades productivas.

Por ello se ha extremado al máximo la **selección de terrenos** que pudieran ser destinados a este tipo de usos urbanísticos en el espacio situado al Norte de la autopista, reconociendo, como ya se hizo en el Diagnóstico, que las posibilidades son escasas y que se ubican sobre todo en prolongación a las zonas industriales y terciarias del Oeste de Ventas y Araso por un lado y en las localizaciones en cierto modo singulares de Zubieta y Zabaleta por otro. Como ya se ha explicado más arriba, se han desestimado las posibilidades de desarrollo al Sur de la Autopista planteadas tentativamente en el Avance.

La opción más específica en relación a la ubicación de futuros usos terciarios, tanto de carácter comercial como de oficinas u otros, ha sido la de destinar a estos usos una parte importante de la **remodelación de la Estación Ferroviaria**. La excepcional ubicación de este nuevo ámbito, en pleno centro de la ciudad y a modo de bisagra entre la ciudad tradicional y la zona Noroeste, permite albergar una atractividad suficiente para su desarrollo y una interesante gama de tipos de actividades a localizarse en esta zona.

### 8.3 Estrategias de la oferta tipológica de usos de actividades económicas

En coherencia con la **escasa disponibilidad de suelos** para actividades económicas, se plantea dedicar los únicos suelos posibles a una cierta variedad tipológica de implantaciones de tipo económico o productivo, contemplando entre las mismas aquellas que pudieran servir también para **relocalizar** algún uso industrial situado en zonas centrales o inadecuadas.

Se persigue también **actualizar** este enfoque diversificador a determinadas pautas de las demandas que se vienen produciendo, tratando de proponer un índice de edificabilidad adecuado para **aprovechar mejor** las parcelas disponibles y evitar en lo posible la infrautilización que supondría la disposición de polígonos de grandes parcelas con una ocupación parcial de las mismas o el destino de los suelos para actividades de almacenaje, que apenas generan empleo, en polígonos y desarrollos que podrían tener una **mayor densidad de actividad**.

Es en esta línea que por un lado se proponen polígonos con un aprovechamiento industrial de **tipo “nido”** que aprovecha la totalidad de una parcela, bien regularizada, en naves o edificios adosados por medianerías y regulados por una misma normativa, que pueden albergar actividades en dos niveles accesibles por calles opuestas, aprovechando precisamente las explanaciones de los terrenos disponibles que deberán dar lugar a plataformas situadas a cotas diferentes, de forma que se puedan incluso prever entradas independientes para cada una de las plantas.

Pero también se propone otro tipo de agrupación de usos productivos según las fórmulas del **Parque Tecnológico** y del **Parque Empresarial**. En el **primer modelo** las parcelas de mayores tamaños, no necesariamente regularizadas en sus bordes pero adaptadas a algunos límites irregulares de los polígonos, pueden ser ocupadas por empresas específicas que requieren de mayor espacio y de un tipo de implantación peculiar o significativa, sin necesidad de seguir en este caso unas pautas normativas idénticas o rígidas. En el **segundo modelo** tipológico del Parque Empresarial se pueden plantear edificios que funcionan como contenedores de oficinas, despachos, o incluso talleres, organizados en una zona que puede tener igualmente todos los servicios necesarios, destinados a las personas que tienen empleo en la misma.

Hay que reconocer que estas tipologías permiten la **mezcla de usos productivos y usos terciarios** del tipo no comercial y que ésta es precisamente una de las características más significativas de la **actual combinación de usos** que constituyen las ofertas que más interés puede tener para una ciudad como Irun, con un desarrollo urbano maduro y equilibrado, que puede permitirse favorecer aquellas implantaciones productivas que más beneficien a sus habitantes.

En todo caso ha parecido oportuno dar una **mayor flexibilidad** a la normativa de los usos de actividades económicas: industrial, parque tecnológico y terciario, de forma que la opción final para los nuevos ámbitos se pueda ajustar mejor a los requerimientos específicos del momento en el que desarrollen.

Se trata con todo ello de **dar mayor atractivo** a alguna de las ofertas de suelo de Irun, un municipio que ya tiene un alto porcentaje de suelo destinado a actividades productivas, buscando un mayor valor añadido en cada una de las intervenciones para **rentabilizar** al máximo las alternativas de nuevas implantaciones posibles, dando a la vez la posibilidad de ubicar una importante **diversidad de tipologías productivas**.

#### 8.4 Principales propuestas de nuevo suelo para actividades económicas.

Entre las distintas propuestas de nuevo suelo calificado para actividades económicas, es decir de aquellas donde estos tipos de usos son usos globales, o sea mayoritarios, cabe destacar las que se desarrollan en los terrenos situados al **Oeste del término municipal** en continuación a los polígonos industriales de Ventas, aquellos que se plantean en **laderas apoyadas en la carretera** GI-636, a partir del Alto de Gaintxurizketa, en suelos cuya continuidad está compartida con Hondarribia.

Todas estas propuestas tienen como objetivo el de **complementar la oferta de usos productivos** existentes, localizándola en aquellos terrenos que se sitúan en zonas adecuadas desde los distintos puntos de vista de los requerimientos.

Las que desde los criterios del Plan General podrían estar destinadas al uso más **tradicionalmente** considerado como **industrial**, se localizan al Oeste de la zona de Araso, en terrenos de suaves vaguadas que no obstante va a ser necesario regularizar, y que han ido quedando **muy encajados** entre los distintos ejes de infraestructura de comunicaciones pero tienen una **fácil accesibilidad** por esa misma razón y por estar estratégicamente situados entre el acceso de Ventas a la autopista y la nueva glorieta de Gaintxurizketa.

El más extenso de estos ámbitos es el de la **Prolongación de Araso Norte**, situado a continuación del polígono de Araso Norte, también industrial, previsto por el anterior planeamiento, extendiéndose hasta prácticamente el límite Oeste del municipio y hasta el borde de las vías férreas.

Se propone aquí la implantación de **actividades de tipo industrial** con tipología de grandes manzanas e industria tipo "nido", prolongando la zona industrial de Araso Norte con tipología que podría desarrollarse con grandes manzanas e industria nido dispuestas en doble altura aprovechando para su configuración los desniveles debidos a la necesaria adaptación de los terrenos en diversas terrazas. Este ámbito está apoyado en la prolongación del viario central de Araso Norte, siendo la **actuación más importante** en superficie construible para uso industrial de entre las propuestas por la Revisión.

Derivado de esta actuación es el establecimiento de una importante **reserva de terreno** que se clasifica como Sistema General de espacio libre especialmente protegido en el entorno afectado por el paso del **corredor medioambiental** de enlace entre el monte Jaizkibel y el macizo de Aiako Harria, así como la preservación de los valores ambientales de las masas de robledales actualmente existentes.

Otro ámbito propuesto en esta zona Oeste es la **Prolongación de Oiantzabaleta**, situado a continuación del polígono de Oiantzabaleta y limitado a ambos lados por la traza de la carretera GI-636 al Norte y las redes ferroviarias al Sur, planteado inicialmente para acoger actividades productivas de tipo industrial.

Este ámbito permite dos tipos de soluciones de diseño del mismo; una **primera alternativa** enfoca la parcela a la **accesibilidad directa desde las vías del ferrocarril** para permitir la salida o entrada de mercancías transportadas por ese medio, con lo que sería necesaria la regularización de la topografía para obtener una plataforma continua a la misma cota así como el acceso rodado, que debería construirse por el extremo Noroeste a través de la nueva glorieta de Zaldunborda. La **segunda alternativa** sería el desarrollo de un área industrial concebida como prolongación del actual polígono de Oiantzabaleta sobre una terraza adaptada al terreno y apoyada en la prolongación del viario central de dicho polígono.

En ambos casos se trata de **completar** el suelo disponible para usos de **actividades económicas**, preferentemente de tipo **industrial** en una zona de Irun situada al Oeste y Norte de la Autopista que se ha destinado de forma mayoritaria a este tipo de usos, sirviendo igualmente para la eventual **reubicación de asentamientos industriales** que fuese conveniente **relocalizar dentro del municipio de Irun**, con acceso directo al ferrocarril en la primera alternativa, o independiente de la red ferroviaria en la segunda.

En esta misma zona se propone también el ámbito de **Araso – Sasikoburua**, de dimensión más reducida que los anteriores, situado al Noroeste de la zona comercial de Araso, del que le separa la pequeña regata Sasiko, y al Sur de la banda de reserva de la entrada a la estación de Irun del tren de alta velocidad. La posible ordenación urbanística contempla una **gran manzana lineal** completamente servida por el vial principal de acceso que a su vez se conecta con la actual entrada al polígono de Araso.

El Plan General propone para esta zona una primera alternativa consistente en destinarlo a actividades económicas de tipo **terciario no comercial** y una segunda opción de complementar la oferta de la gran superficie comercial actual con otra **dotación** también **comercial** beneficiándose así de los servicios ya ofrecidos por el actual polígono comercial de Araso y la accesibilidad al mismo.

En este **segundo supuesto** el uso se enfocaría a un tipo de **actividad comercial** específica en función de la necesidad de su ubicación en posición exterior al casco, limitándose a establecimientos de gran superficie cuyas características de volumetría, alturas, tipología arquitectónica, accesibilidad, etc., no fuese posible ni conveniente

integrar en la trama urbana, y no supusieran por lo tanto competencia para el comercio de la zona central de la ciudad. Esta determinación se considera consecuente con el criterio de facilitar la localización en el término municipal de las solicitudes reales y actuales de ciertos establecimientos destinados a este tipo de usos terciario comerciales con un tipo de implantación de gran superficie.

La primera opción aparecería siempre que desde el punto de vista de la aplicación de los Planes y normas del Gobierno Vasco, no fuese pertinente la segunda alternativa. Cabría incluso una **tercera opción** que sería la posibilidad de destinar este ámbito a uso de tipo industrial, complementando en todo caso los propuestos en toda la zona Oeste del municipio.

Entre las propuestas enfocadas a usos de **actividades productivas de un carácter distinto** está el nuevo ámbito de **Urdanibia-Zubieta**, situado entre el palacio de Urdanibia y el Hospital Comarcal, junto a la Ikastola Txingudi y al Norte del barrio de Puiana, aprovechando la disponibilidad de unos terrenos que han ido quedando rodeados de viarios y zonas ya ocupadas por diversos usos y son muy accesibles.

Se trata de una zona compartida con terrenos pertenecientes al término municipal de **Hondarribia** con el que tiene **total continuidad** y que es igualmente destinado al mismo uso en ambos Planes Generales. Este ámbito incorpora en un principio los terrenos municipales actualmente ocupados por la **Hípica**, siendo ésta una actividad que al quedar rodeada de viario convendría trasladar a otra posición más idónea y con mayores posibilidades de relación con el entorno rural.

Los **accesos** a este ámbito se plantean aprovechando el nuevo nudo con la Av. del Hospital y mediante dos rotondas de enlace, una en la parte baja que conectará con la Ikastola y una segunda glorieta en la parte alta, que además debe permitir la entrada al ámbito destinado también a Parque Tecnológico y ubicado en el entorno de Zubieta en el término de Hondarribia, siendo accesible directamente desde Irun por el barrio de Puiana.

El objetivo del desarrollo urbanístico de este ámbito se plantea como una **actuación conjunta coordinada** con Hondarribia, de gran dimensión superficial, inicialmente enfocada a la ubicación de actividades económicas de tipo terciario no comercial mediante un **Parque Tecnológico** como alternativa preferente o como **Parque Empresarial**, o incluso una oferta combinada de ambos tipos de usos. En todo caso se considera como **localización prioritaria** para la ubicación de un Parque Tecnológico en Irun.

Se contempla dentro del ámbito la reserva de **dos áreas de equipamiento** localizadas en la parte baja y a ambos lados de la actual Ikastola, destinadas a ampliar la zona de **aparcamiento** al servicio de ésta por un lado, así como a la definición de una parcela localizada al oeste de la Ikastola, que podría en su caso destinarse a la ubicación de una nueva **sede universitaria** como una dotación de tipo educativo de nivel superior.

Otra de las propuestas enfocadas a usos de actividades productivas es la del nuevo ámbito de **Zabaleta**, situado entre la GI-636 a su entrada en Irun y el enlace de ésta con la autopista A-8, y la urbanización Jaizkibel al Nordeste. Tiene la peculiaridad de que al Noroeste limita con terrenos del término municipal de **Hondarribia** compartiendo un área cuya clasificación también está prevista en el planeamiento urbanístico de carácter general del municipio vecino para usos similares.

El **acceso** a este ámbito se plantea inicialmente a través de la rotonda de Gaintxurizketa sobre la carretera y el desarrollo urbanístico de la ordenación se basa en un vial casi horizontal con el objeto de minimizar impactos en el paisaje, pudiendo disponerse los usos agrupados en las **bandas edificables** que resultan de la ordenación. Su delimitación ha sido reducida en relación con la propuesta inicial planteada en el Avance con el objeto de excluir la gran mayoría de los caseríos que se encuentran al interior así como la zona de ladera Norte junto a la urbanización del Golf

Este ámbito se destina inicialmente al **uso industrial**, si bien cabe una cierta flexibilidad en cuanto a la mezcla de distintas tipologías de actividades económicas, aprovechando la excelente oportunidad que brindan estos terrenos para completar la oferta de suelo disponible para usos productivos. Será especialmente necesario buscar un diseño que controle el tratamiento de la fachada al borde de la carretera.

En la **zona Centro** hay que considerar la importante actuación de **remodelación del espacio ferroviario** de la que se derivan una serie de usos de actividades económicas que incluirán una importante proporción de usos terciarios, mayoritariamente oficinas y comerciales. Esta intervención es básica para la renovación del tejido central de Irun.

Entre las propuestas destinadas a actividades económicas, se incorporan los antiguos ámbitos de **Urune y Epele**, situados al Sur de la autopista, aprovechando ahora la oportunidad de incorporarlos a la oferta general de suelos para actividades terciarias o similares. Con ello se **actúa solamente** sobre zonas que ya estaban clasificadas anteriormente a usos industriales, estableciéndose ahora una serie de condicionantes de compatibilidad con el futuro Plan Especial de Protección del valle de Olaberria.

Aunque se describe en el capítulo de vivienda, también se ha de considerar la nueva propuesta de **remodelación del edificio industrial Belasko**, donde el incremento de

aprovechamiento propuesto se destina sobre todo al uso residencial, aunque hay que tener en cuenta que se propicia el uso terciario de los actuales locales industriales, siempre que sea compatible con los usos residenciales.

Finalmente es importante reseñar la propuesta de remodelación de la **zona terciaria comercial de Behobia**, que se reubicará en la misma zona, mejorando la disposición del aprovechamiento y la accesibilidad.

Para contribuir a **rentabilizar mejor** los suelos calificados para los usos de actividades económicas y terciarias, se ha reajustado la capacidad de los nuevos ámbitos propuestos siempre que ello era factible desde el punto de vista técnico y medioambiental. También se ha estudiado la posibilidad del mantenimiento de algunas edificaciones rurales que estaban habitadas permanentemente y tenían las características de caserío tradicional de carácter rural siempre que ello no impidiese la viabilidad del ámbito, declarando fuera de ordenación aquellas edificaciones actuales cuya ubicación fuese realmente incompatible con el nuevo desarrollo previsto.

Para evitar conflictos de gestión, y en relación a las propuestas que se habían planteado en la fase de Avance así como a los debates que se produjeron al respecto, se ha tratado de aplicar con preferencia a estos **caseríos rurales** y a la parcela asociada la no inclusión en la delimitación de los nuevos ámbitos de siempre que su mantenimiento no impidiese el desarrollo, **manteniéndolos** en la clasificación como suelo no urbanizable y considerando la consolidación de la superficie actualmente construida. Esta estrategia ha sido aplicada en general a todos los ámbitos de nueva creación.

También se ha revisado la capacidad de algunos de los ámbitos de actividades económicas ya existentes, a través de pequeñas **modificaciones** de la normativa en cuanto a la ocupación y condiciones constructivas admisibles, garantizando siempre que las transformaciones que esto posibilite se realicen sin producir perjuicios a terceros y sin provocar una saturación de las redes y accesos disponibles y que resulten compatibles con la posible aplicación de criterios de consolidación de la edificación industrial o terciaria existente.

## 8.5 Cuantificación de la propuesta de usos productivos y terciarios

La propuesta de usos productivos y terciarios ha sido evaluada en **superficie calificada** y **superficies edificables**, con el objeto de poder valorar el alcance de la Revisión en cuanto a la capacidad de satisfacción de las futuras demandas de los diversos tipos de usos, tanto en superficie total como para cada uno de los distintos tipos de usos industriales, Parque tecnológico y terciarios.

Los datos de la propuesta son los siguientes:

USOS DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS ÁMBITOS DE NUEVAS PROPUESTAS Y ÁMBITOS INCORPORADOS					
NOMBRE ÁMBITO	CODIGO DEL ÁMBITO	SUPERFICIE BRUTA DEL ÁMBITO	PROCEDENCIA DEL ÁMBITO	EDIFICABILIDAD EN ÁMBITOS DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS m <sup>2</sup> t	INDICE DE EDIFICABILIDAD MÁXIMA m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> s
TESA	1.2.01	31.388	PGOU99	26.680	0,85
UGALDE-VENTAS	1.2.08	52.733	P99M04	26.679	0,51
WAGON-LITS	2.2.03	33.120	PGOU99	18.803	0,57
MÚGICA	2.2.05	34.154	PGOU99	16.397	0,48
DECOEX S.A.	2.2.06	54.520	PGOU99	26.179	0,48
ARASO NORTE	1.1.02	273.425	RPG99	104.491	0,38
ZALDUNBORDA	1.1.04	7.373	RPG99	1.597	0,22
GABIRIA	1.1.06	6.506	RPG99	2.602	0,40
PROLONGACIÓN ARASO NORTE	1.1.10	196.546	RPG99	78.618	0,40
PROLONGACION OIANTZABALETA	1.1.11	70.407	RPG99	27.856	0,40
ARASO-SASIKOBURUA	1.1.12	43.563	RPG99	26.120	0,60
ATALAIA	1.1.13	19.498	RPG99	408	0,02
SEMEZARRENGO MALDA	2.1.07	7.196	RPG99	500	0,07
ZABALETA	2.1.08	130.931	RPG99	52.372	0,40
USO DE PARQUE TECNOLÓGICO					
URDANIBIA - ZUBIETA	2.1.05	138.071	RPG99	97.700	0,71
USO TERCIARIO COMERCIAL EXCLUSIVO					
EQUIPAMIENTO SAN MIGUEL	3.2.09	4.195	RPG99	3.637	0,87
PAUSU	8.3.12	11.016	RPG99	3.800	0,34
<b>TOTAL SUPERFICIES</b>		<b>1.114.642</b>		<b>514.439</b>	

Nota.- Se ha adoptado la decisión de contabilizar el ámbito Entorno Estación en el capítulo de Uso Residencial, aunque dispone de una significativa cantidad de usos terciarios

Nota.- Los ámbitos de suelo urbanizable sin sectorizar Urune y Epele no se contemplan como ámbitos a contabilizar en el Uso Global de Actividades Económicas

Nota.- En el Uso de Actividades Económicas se incluye el Ambito Atalaya, aunque una parte de la edificabilidad se destina al uso residencial

Además, hay que considerar como Usos Terciarios de diverso tipo, aquellos admisibles en los ámbitos que no son específicos de Uso Global de Actividades Económicas.

**ACTIVIDADES ECONOMICAS Y USOS TERCIARIOS  
NUEVOS USOS TERCIARIOS AUTORIZADOS COMO USOS  
COMPLEMENTARIOS EN AMBITOS EN EJECUCIÓN O  
PROPUESTOS**

CLAVE	DENOMINACIÓN	EDIFICABILIDAD MÁXIMA m <sup>2</sup> constr.
0.1.01	ENTORNO ESTACIÓN	103.233
1.2.13	VENTAS CENTRO	170
1.3.01	PORCELANAS BIDASOA	400
1.3.10	EDIFICIO BELASKO	3.124
1.3.11	ARRETXEKO MALDA	500
2.1.05	URDANIBIA-ZUBIETA	4.545
3.1.01	SAN MIGUEL ANAKA	12.441
4.2.03	IPARRALDE GAL	5.964
4.2.04	REKONDO IPARRALDE	1.200
5,1,01	LOPE DE BECERRA	3.854
5.2.08	CASINO	986
5.2.09	IKUST ALAI	550
5.2.16	ALDAPETA	584
5.3.03	BIDASOA	330
5.3.06	ISTILLAGA DUNBOA	140
5.3.10	FERMIN CALBETÓN	333
5.3.11	SAN JUAN - ETXEANDIA	5.250
5.3.13	KORROKOITZ	1.450
5.3.14	PAPINEA	160
5.3.19	PEDRO DE HIRIZAR	566
6.2.01	OÑAURRE	1.800
6.2.06	TXENPERENEA	2.360
6.3.01	ALARDE	1.584
7.2.02	ALTZUKAITZ	1.000
7.2.08	MATXALAGAIN	1.654
8.2.05	BLAIA	1.791
8.2.06	GAZTELUBERRI	765
8.3.04	LASTAOLA POSTETXEA	1.969
8.3.05	MENDIPE	1.662
8.3.12	PAUSU	662
<b>TOTAL USOS TERCIARIOS</b>		<b>161.027</b>

## **capítulo 9**

# **ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS**

## 9.- ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS

### 9.1 LOS ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS

#### 9.1.1 Estándares y criterios a considerar para las propuestas de Sistemas Generales.

Las dotaciones de **equipamientos y espacios libres** son, junto con la infraestructura de comunicaciones, el **complemento indispensable** de carácter **dotacional público** para toda actividad urbana, ya sea de naturaleza residencial, de actividades productivas o de cualquiera de los tipos de actividades terciarias que se asientan y desarrollan en el tejido de la ciudad.

La **legislación vigente** distingue entre aquellos equipamientos colectivos públicos y espacios libres que son de **Sistema General**, esto es, que tienen como objetivo atender las necesidades del conjunto de la población del municipio o de grandes zonas de la misma, y aquellos otros equipamientos y espacios libres de **Sistema Local**, que están más directamente vinculados a una zona más reducida, a un solo barrio o a una urbanización o polígono específico.

El Plan General **garantiza** la dotación de cada uno de los grandes tipos de equipamientos, en sus distintas categorías: sanitarios, asistenciales, educativos, deportivos, socio-culturales, etc., teniendo incluso en cuenta determinadas subcategorías, por ejemplo los distintos niveles del equipamiento educativo como infantil, enseñanza media, enseñanza superior o universitaria. Algunos son por su propia definición de carácter general, un hospital comarcal, un instituto o un pabellón deportivo por ejemplo, mientras que otros siempre serán de carácter local.

Igual sucede con la necesaria garantía desde el Plan General de los **espacios libres**, que están constituidos fundamentalmente por parques periurbanos, parques y jardines urbanos, plazas ajardinadas y otros pequeños elementos significativos del espacio público que no están propiamente destinados a canalizar los flujos de comunicación como calles, avenidas y carreteras.

También en este caso hay espacios libres que dan servicio a amplias zonas de la ciudad como los grandes parques, que pueden tener una densidad de uso bastante baja y un diseño de amplias zonas verdes y masas forestales que pueden incluso adaptarse a zonas en pendiente. Se tratará sobre todo de **Sistemas Generales de Espacios Libres**.

En cambio, mientras que muchas de las **reservas de pequeño tamaño** atienden a las necesidades más inmediatas de la población del entorno más inmediato, teniendo en

este caso densidades de uso más altas y por tanto diseños que dejan más espacio al tránsito de la población, a la estancia, a los juegos, y que generalmente se desarrollan en terrenos más bien llanos. Se trata en este caso de **Sistemas Locales de Espacios Libres**.

La legislación urbanística establece algunos **criterios y estándares** que en general se refieren de manera directa o indirecta a la población beneficiaria de estas dotaciones y que son de obligado cumplimiento en el planeamiento. Los espacios libres que son del **nivel de Sistema General** tienen que estar previstos en los Planes Generales y los que son del **nivel de Sistema Local** van a ser exigidos en el desarrollo de cualquier Plan Especial en suelo urbano no consolidado o Plan Parcial en suelo urbanizable.

En el **suelo urbano consolidado** no hay una exigencia legal específica para las espacios libres de sistema local, por lo que es el propio Plan General el que analizando la situación de partida ha optado por mantener o ampliar esa dotación local.

Además el Plan General **ha previsto** todos los Sistemas Generales que serán necesarios no sólo para la población actual sino también para la población que vaya a albergarse en los nuevos desarrollos residenciales previstos, y tener en cuenta que además será necesario que los suelos de actividades económicas dispongan también sus correspondientes dotaciones de espacios libres de Sistema General.

Ahora bien, la legislación vigente, art. 78 de la Ley 2/2006 del Suelo y Urbanismo del País Vasco, sólo establece un **estándar mínimo** de **Sistemas Generales de Espacios Libres** para el caso de los suelos residenciales, aplicable globalmente al conjunto de la población, incluyendo la actual y la prevista en el Plan General.

Este estándar se cifra en **5 m<sup>2</sup>** de Sistemas Generales de **Espacios Libres por habitante** pero sin condicionar donde ni cómo han de ubicarse estos suelos, por lo que es el Plan General el que tiene el cometido de **distribuirlos y repartirlos** de la forma más conveniente para igualar el acceso a la población de todos los barrios.

La **fórmula de equivalencia** propuesta en el mismo artículo 78 de la Ley, y ratificada por el Decreto de Medidas Urgentes 105/2008 (art. 16), es una correlación de **un habitante por cada 25 m<sup>2</sup>** de suelo construido para las nuevas previsiones edificatorias en suelo urbano y urbanizable, o sea, que si contemplásemos una superficie media por vivienda de por ejemplo 100 m<sup>2</sup> construidos, esta proporción daría una **media aproximada de 4 hab./vivienda**.

Se trata de una forma de calcular la **correlación** entre posibles habitantes y superficie construida que, según la misma Ley, podrá ser **modificada** en función de la evolución

de la estructura familiar y de las características medias de las viviendas. De hecho, tomando las cifras de viviendas ocupadas en la actualidad y de población censada en Irun, (61.300 hab / 23.625 viv.), la densidad media resultante de ocupación por vivienda es de **2,6 hab./ vivienda**.

En cuanto a los **Equipamientos colectivos públicos de Sistema General**, son los Ayuntamientos los que han de decidir la cantidad y densidad de uso de las distintas reservas debiendo igualmente en este caso localizarlos lo más próximos a los distintos grupos de población servida, en terrenos o en futuras cesiones de suelo que tengan la superficie, forma y accesibilidad más adecuadas a la función que deben de cumplir.

En lo que se refiere a los **Sistemas Locales**, ya sea de equipamientos colectivos públicos como de Espacios libres, la misma legislación en el art. 79, impone unos estándares más detallados que son de obligado cumplimiento a la hora de realizar los **planeamientos de desarrollo**: Planes Especiales y Parciales.

Por ello aunque el Plan General **puede señalar** la localización de algunas de estas dotaciones, pero no está obligado a señalar ni precisar las que surjan como cesiones obligatorias de los planes de desarrollo que se realizarán con posterioridad. Sin embargo el Plan General sí tiene que señalar los equipamientos que están ubicados en **suelo urbano consolidado**, para garantizar el correcto funcionamiento de la ciudad en estas zonas ya construidas.

Si bien la **asignación del uso** de Sistema General de **Espacios Libres** queda fijada de manera exclusiva por el Plan General, en lo referente a los **Sistemas Generales de Equipamientos**, muchos de ellos quedarán asignados a una subcategoría en concreto, como un tipo de escolar o de asistencial, pero en otros casos puede ser conveniente que el Plan General **no condicione** el destino futuro de los mismos, sobre todo cuando se trata de ámbitos de suelo a desarrollar posteriormente.

La razón estriba en que no habiéndose previsto ningún estándar o mínimo por la Ley, tampoco el Plan debe de **condicionar el futuro destino** de una serie de reservas que podrán adaptar su función a los requerimientos que se vayan planteando a medida que evolucionen las necesidades de la población.

Lógicamente, la **condición a esta flexibilidad** es que estos equipamientos que el Plan General puede dejar sin definir, deberán de destinarse en todo caso a alguna de las dotaciones públicas de carácter colectivo y público previstas de forma que para la asignación concreta de dicho uso no sea necesario modificar el Plan General.

### 9.1.2 Análisis de la situación en cuanto a los Espacios Libres de Sistema General

En relación con los **Espacios Libres de Sistema General**, según se expuso en el Diagnóstico Previo, el Plan General de 1999 hacía una previsión tal que para la población total estimada de 65.000 habitantes, alcanzaba un estándar muy próximo a los **6 m<sup>2</sup>/hab.**, más alto por tanto que los 5 m<sup>2</sup>/hab ya exigidos entonces por la legislación que era el mismo que ahora.

Por otro lado, las **modificaciones de planeamiento** tramitadas en los últimos años, aunque han aumentado las previsiones de población, han incrementado proporcionalmente el sistema general de zonas verdes manteniéndose por tanto esa mayor cuantía respecto de la exigida.

Los grandes parques existentes **antes de la aprobación** del Plan General de 1999 apenas alcanzaban 80.000 m<sup>2</sup>, pero con las nuevas reservas que este Plan propuso como Sistemas Generales, y los que se fueron **definiendo posteriormente** por algunas modificaciones de Plan General, se había llegado en la actualidad a una reserva total de 438.000 m<sup>2</sup>, según superficie recalculada en base a la nueva planimetría.

Esta situación nos llevaría a elevar el estándar de los 6,11 m<sup>2</sup>/hab. previstos en aquel Plan (cap. 12 El Plan en cifras) en base a una población horizonte de 65.000 hab., hasta la cifra de **6,74 m<sup>2</sup>/hab.**

Otra cuestión es el ritmo de la **ejecución** de algunos de aquellos grandes parques previstos, como en el caso del parque de Gain-Gainean que está en fase de tramitación y que se espera concluir a medio plazo, o la del futuro parque de Osinbiribil, en el que se ha concluido ya la fase de expropiación de terrenos.

Sin embargo también es cierto que aún no se ha alcanzado la **población horizonte** prevista por el Plan General vigente, por lo que apenas se podría considerar que existe un déficit real de espacios libres de sistema general en este momento, déficit que en todo caso será cubierto en los próximos años.

No obstante esta situación relativamente favorable, con el objetivo principal de conseguir un **elevado nivel de dotación** de Espacios Libres de Sistema General al servicio del conjunto de la población de Irun, y ello además de **cumplir** con los **estándares reglamentarios**, se plantea desde la Revisión incrementar las reservas necesarias de suelos que se destinarán a este uso, para atender de forma **holgada** la demanda surgida del nuevo horizonte poblacional en 2024, que según las previsiones podría alcanzar prácticamente los 72.000 habitantes.

Con las nuevas previsiones de calificación de Espacios Libres de Sistema General, cuya **fijación y localización** es un **cometido primordial del Plan General**, la ejecución de las reservas quedarán como tareas que se realizarán a medida que se vayan desarrollando las actuaciones de planeamiento de desarrollo de las que dependen.

En cuanto a las **reservas pendientes**, situadas en suelos que no dependen de ningún ámbito de planeamiento, se podrán ir resolviendo los aspectos de gestión que han dificultado la ejecución de esos parques previstos pero que no han podido aún construirse.

### 9.1.3 Criterios de ubicación y propuestas de Espacios Libres de Sistema General

Conforme a las bases de partida expuestas, parece claro que en Irún **no existe actualmente un déficit** de este tipo de dotación fundamental cuya cuantía mínima está además regulada por Ley. Sin embargo, para diversificar la oferta de Espacios Libres y poder repartirla homogéneamente por toda la ciudad, se ha preferido la opción de **ampliar los estándares** mínimos (ver las tablas al final del capítulo con todas las superficies actualizadas en base a la nueva base cartográfica).

En este sentido, y además del aspecto cuantitativo en la calificación de Espacios Libres al servicio del conjunto de la población, la diversificación se manifiesta en una **gran variedad** de piezas. Dentro de las que ya estaban calificadas por el Plan General de 1999, se pueden encontrar las **plazas urbanas** más significativas, como las de Urdanibia, de San Juan o la del Ensanche, de superficies en torno a media hectárea, los **parques de pequeña extensión** pero de gran valor ambiental, como el de la Sarjia, el de Mendibil, el de Barón de Oña o el de Alai-Txoko, que se sitúan en torno a 1 o 1,5 hectáreas.

También provenientes del Plan General de 1999 son los parques de **mediana amplitud** como los Soroxarreta o el parque del Pinar, así como los **amplios parques** que como los de Gain-Gainean, Osinbiribil, Jaizubia o Muga-Behobia, con superficies de entre 3 y 10 hectáreas, son la alternativa de zonas verdes de uso extensivo. Igualmente hay que tener en cuenta las **reservas de futuros parques** derivados de cesiones para sistemas generales de los instrumentos de planeamiento, como por ejemplo los parques de Oñaurre o de Txenperenea. Se han incluido todos los Espacios Libres de Sistema General que resultan de las modificaciones del Plan General aprobadas posteriormente a 1999.

En la **nueva propuesta** de la Revisión del Plan General se ha considerado además que determinados parques que anteriormente se habían denominado como de carácter **estructurante**, debían de encuadrarse ahora dentro del rango de Sistema General, tanto por su inserción en la trama de la ciudad sirviendo a ámbitos más amplios que el meramente local, como por su capacidad para garantizar, como dice la Ley, (art. 53.1.f), la racionalidad y coherencia del desarrollo urbanístico y la calidad y funcionalidad de los espacios de uso colectivo.

Se trata de reconocer la **función real** que ya tienen o van a tener en un futuro próximo estos parques. Son, entre otros, los parques de Ribera, Arbes, Azken Portu, Eguzkitzaldea, o los parques lineales de borde de riberas como los paseos del Canal de Artia, Canal Dunboa o del Río Bidasoa (ver tabla al final del capítulo).

Finalmente la propuesta de la Revisión incorpora **nuevas reservas** de Espacios Libres de Sistema General, que corresponden en su mayoría a los nuevos ámbitos de planeamiento de desarrollo propuestos y que están asociadas a los incrementos poblacionales que se produzcan en esos nuevos desarrollos.

Se ha seguido el criterio de proponer en los propios ámbitos residenciales una delimitación de espacio libre de tal forma que en todo caso se asegure **en cada ámbito la dotación necesaria**, no condicionando su cumplimiento a la gestión de otros ámbitos. En algunos ámbitos en particular se ha propuesto incluso una dotación más amplia, justificada bien por la inedificabilidad de una parte de los terrenos para usos constructivos, bien por su posición paisajística.

Algunos pueden ser de **pequeño tamaño** aunque en ellos se prevé una fuerte densidad de uso debido a su ubicación, como los espacios libres previstos en Ventas Centro, el Entorno de la Estación o en el entorno de la plaza de Txanaleta, mientras que otras propuestas son parques de **mayor amplitud** como las de Arburusasieta, en el extremo Oeste del municipio junto a la ampliación de la prolongación de Araso o Zabaleta, en el nuevo ámbito del mismo nombre (ver tabla completa al final del capítulo). El de Arburusasieta deberá ser objeto de compatibilización intermunicipal al prolongarse parcialmente hacia los términos municipales de Lezo y Hondarribia.

Finalmente se proponen dos grandes piezas de **parques periurbanos** de Sistema General, que en ambos casos coinciden con dos colinas que son inedificables por razones de pendientes, visuales y paisajísticas y que hasta ahora son suelos no urbanizables: **Matxalagain** y **Blaia**.

Se trata de aprovechar la existencia de estas dos colinas enclavadas en el continuo edificado al Norte de la autopista, para ofrecer un complemento de espacios libres de

baja intensidad de uso, aptos para la adecuación de **recorridos deportivos** y que permiten dos **visiones panorámicas** distintas y complementarias sobre la ciudad y sobre todo el territorio circundante: Bidasoa, bahía de Txingudi, Jaizkibel, Aiako Harria y Hendaia.

El nuevo espacio libre de **Zubimusu**, con sus más de 4 Hectáreas, es un caso muy particular que permite ofrecer desde la Revisión del Plan General una importante **ampliación de las marismas de Plaiaundi** que tendría la clasificación de suelo no urbanizable especialmente protegido y se adscribiría directamente a este espacio natural.

#### **9.1.4 Cumplimiento de los estándares de Espacios Libres de Sistema General.**

La propuesta de Sistemas Generales de Espacios Libres ha sido evaluada en **superficie total disponible**, para así poder valorar el alcance de la propuesta de la nueva revisión en cuanto a la capacidad de satisfacción de la futura demanda de este tipo de dotación y al cumplimiento de lo previsto legalmente.

Con el conjunto de la propuesta de Revisión se obtiene inicialmente un **estándar total** en torno a los **12 m<sup>2</sup>/hab** si tomamos la proyección de población para el año horizonte de 2024. Esta reserva supone una cantidad de Espacios Libres que alcanza a **más del doble** del **estándar mínimo establecido por la Ley** de los 5 m<sup>2</sup>/hab (artículo 78.1 de la Ley del Suelo y el Urbanismo del País Vasco 2/2006). Con ello se pretende contribuir desde el Plan General a lograr una **alta calidad dotacional** en espacios libres de sistema general proponiéndolos en cantidad abundante, en diversos formatos y tamaños y adecuadamente distribuidos por todos los barrios y zonas.

Pero además es necesario considerar el cumplimiento del estándar en base a la fórmula propuesta en el artículo 78.2 de la Ley del Suelo 2/2006 y ratificada en el art. 16 del Decreto de Medidas Urgentes 105/2008, de **correlación de un habitante por cada 25 m<sup>2</sup>** de suelo construido para las nuevas previsiones edificatorias en suelo urbano y urbanizable.

Según esta forma de cálculo, y para garantizar que **también se cumple el estándar mínimo** de espacios libres en relación con el incremento del nuevo suelo residencial construable en suelo urbano y urbanizable según la propuesta del Plan, sería necesario considerar el máximo de nuevos habitantes a alojar en el incremento del suelo residencial, que se refleja en el capítulo 7 de la Memoria. Este máximo sería:

$$\text{Máximo habitantes} = 284.654 \text{ m}^2 \text{ uso res.} / 25 = 11.386 \text{ habitantes}$$

Para esta cantidad de habitantes sería necesario un mínimo de Espacios Libres de Sistemas Generales.

$$\text{Mínimo Espacios Libres S.G.} = 11.386\text{ab.} \times 5 \text{ m}^2/\text{hab.} = 56.930 \text{ m}^2$$

Esta cantidad está completamente **garantizada** con los nuevos Espacios Libres de Sistema General que se proponen por ser éstos una cantidad superior como se puede apreciar en los cuadros insertados más adelante.

### 9.1.5 Relación y cuantificación de Espacios Libres de Sistema General.

Los Espacios Libres de Sistema General se **distribuyen** entre los que ya estaban definidos por el Plan General de 1999 y sus posteriores modificaciones, los que eran estructurantes según el planeamiento vigente pero que en realidad están cumpliendo o van a cumplir una función de Sistema General y los nuevos Espacios Libres propuestos por la revisión. La relación completa es la siguiente:

#### SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES YA DEFINIDOS POR EL PGOU 1999 Y POSTERIORES MODIFICACIONES

CLAVE	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE
1	PARQUE DE MENDIBIL	15.202
2	PLAZA DEL ENSANCHE	4.371
3	PLAZOLETA DEL JUNKAL	4.316
4	PARQUE DE LA SARJIA	12.783
5	PLAZA DE URDANIBIA	4.457
6	PARQUE DE SOROXARRETA	18.100
7	PARQUE DEL PINAR	24.820
8	PARQUE DE DUCOURAU	8.647
9	PARQUE DE JAIZUBIA	74.094
10	FOSFORERA	2.568
11	AMPLIACIÓN DEL PARQUE DE M <sup>a</sup> LUISA	2.353
12	PARQUE DE OSINBIRIBIL	96.966
13	PARQUE DE GAIN-GAINEAN	58.684
14	PARQUE DEL BARÓN DE OÑA	11.113
15	PARQUE DE ALAI-TXOKO	9.797
M02	SAN MARTZIAL- MUGA BEHOBIA	10.723
M04	UGALDE-VENTAS	3.672
M05	SAN MARTZIAL- SARJIA MARTINDOZENA	1.205
M07	ALTZUKAITZ	4.053
M08	OÑAURRE	9.467
M012	TXENPERENEA	13.930
M015	PORCELANAS BIDASOA-ELIZATXO	7.180
M018	SAN JUAN-ETXEANDIA	6.521
<b>TOTAL ESPACIOS LIBRES PG 1999</b>		<b>405.022</b>

\*Todas las superficies están actualizadas conforme a la nueva planimetría

**SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES QUE ERAN  
ESTRUCTURANTES EN PG 1999 Y POSTERIORES MODIFICACIONES  
PERO QUE CUMPLEN FUNCIÓN DE SISTEMA GENERAL**

<b>CLAVE</b>	<b>DENOMINACIÓN</b>	<b>SUPERFICIE</b>
16	PLAIAUNDI	9.492
17	IPARRALDE-GAL	14.700
18	RIBERA	17.544
19	ARBES	3.500
20	AZKEN PORTU	7.823
21	ZAISA I	11.262
22	ZAISA II	8.925
23	PASEO CANAL DE DUNBOA	9.906
24	PASEO CANAL DE ARTIA	6.658
25	EGUZKITZALDEA	8.252
26	PASEO DEL RÍO BIDASOA	2.348
<b>TOTAL ESPACIOS LIBRES PG 1999 AHORA S.G.</b>		<b>100.410</b>

\*Todas las superficies están actualizadas conforme a la nueva planimetría

**NUEVOS SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES PROPUESTOS  
POR LA REVISIÓN DEL PGOU 1999**

<b>CLAVE</b>	<b>DENOMINACIÓN</b>	<b>SUPERFICIE</b>
27	MOLINO Y FERRERIA DE URDANIBIA	14.968
28	ENTORNO ESTACIÓN (SOROXARRETA)	6.897
29	REGATA UGALDE	34.390
30	ARBURUSASIETA	80.659
31	ZABALETA	35.071
32	FICOBA	6.495
33	MATXALAGAIN (SIN RIBERA)	81.782
34	ENTORNO PLAZA DE TXANALETA	32.576
35	BUENABISTA	82.690
36	OLAKETA	6.574
37	AMPLIACIÓN PLAIAUNDI	4.272
38	OÑA (AMPLIACIÓN ALAI-TXOKO)	3.618
<b>TOTAL ESPACIOS LIBRES PROPUESTOS REVISIÓN</b>		<b>389.992</b>

<b>TOTAL SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES</b>	<b>895.424</b>
--	----------------

**ESTANDAR m<sup>2</sup> / HABITANTES 2024 (73.000 hab.)** **12,27**

## 9.2 EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS PÚBLICOS

### 9.2.1 Situación de partida en cuanto a Equipamientos colectivos públicos.

En relación con los **Equipamientos colectivos públicos**, y según se ha descrito pormenorizadamente en el Diagnóstico Previo, el Plan General de 1999 hacía unas previsiones basadas en **criterios propios** en cuanto a los estándares a alcanzar. En lo fundamental estas previsiones se han ido cumpliendo a medida que se iba ejecutando el Plan estando muy avanzadas, aunque hay que tener en cuenta que ni siquiera se ha alcanzado la población máxima prevista.

Se puede afirmar que la situación de partida es **bastante favorable** para el conjunto de los diversos tipos de equipamientos colectivos públicos, aunque lógicamente existen **algunos déficits** de ciertos tipos de equipamiento o de falta de servicio adecuado y próximo a un barrio o zona determinada, que es necesario resolver y cuya solución trata de garantizar completamente la Revisión del Plan, al igual que lógicamente la previsión que corresponderá a los nuevos ámbitos previstos.

En el caso del **equipamiento educativo** se considera que son necesarios algunos ajustes en educación primaria pues este nivel no está suficientemente cubierto, aunque deberá acomodarse a los incrementos poblacionales derivados de los ámbitos residenciales pendientes de desarrollo y lógicamente de los que se definen en el nuevo Plan, a través de propuestas de reservas de suelo que deberán estar próximas a esas zonas.

En cuanto a los **equipamientos deportivos**, está pendiente la ubicación de un centro deportivo en la zona Oeste pues esta parte de la ciudad queda excesivamente alejada del resto de equipamientos de este tipo y tiene una importante densidad edificatoria, aunque también deban tenerse en cuenta las dotaciones deportivas para los nuevos desarrollos previstos en la zona Sur, además de los equipamientos deportivos de ámbito zonal en los barrios de suelo urbano consolidado al Este, Norte-centro y zona Sur-centro.

Respecto a los **equipamientos de tipo asistencial** el incremento de plazas de residencia de la tercera edad considerado en su momento como necesario, estaría ya cubierto en la actualidad, observándose que año tras año se han venido incrementando las necesidades socioasistenciales para el colectivo de personas mayores y con ello la diferencia existente hoy día entre la oferta y la demanda de plazas en residencias, especialmente para personas dependientes.

Este hecho se refleja en un importante incremento en las listas de espera del municipio y se traduce en esperas medias relativamente largas. Por ello se propone **incrementar** las reservas de suelo necesarias para hacer frente a las necesidades actuales y a las que pudieran derivarse del desarrollo de nuevos ámbitos residenciales y sobre todo del paulatino incremento del envejecimiento de la población.

En cuanto al **equipamiento sanitario** el Hospital Comarcal ha cubierto suficientemente el servicio sanitario de la zona aunque deberá prever su eventual ampliación futura, lo que es posible en la parcela actual.

Finalmente y respecto al **equipamiento socio cultural**, hay que destacar que el actual Plan municipal de Centros Cívicos de 2002 establece la conveniencia de construir dos nuevos centros cívicos, uno en el ámbito de Palmera-Montero y otro en San Miguel-Anaka.

También será necesario ampliar la diversificación de la oferta de **espacios escénicos**, situación que estaría en parte considerada si se tiene en cuenta que también se recoge un equipamiento de este tipo en el desarrollo del entorno de la plaza San Juan Etxeandia.

### 9.2.2 Criterios de ubicación y propuestas de Equipamientos de Sistema General

Se analizan y describen a continuación, diferenciadas por categorías, las **propuestas específicas** de la Revisión del Plan General para cada uno de los tipos de equipamientos cuya ubicación y cuantía se debe de garantizar. Dada la especial sensibilidad que tiene para la ciudad la cuestión de los equipamientos, en este apartado se ha extendido también la descripción de las propuestas a los **Sistemas Locales**.

No obstante, y para no alargarlo innecesariamente, en el texto **sólo** se mencionan las **nuevas propuestas** del Plan General entre las que también se incluyen lógicamente las provenientes del Plan General de 1999 que aún no se habían podido ejecutar o que se modifican.

En todo caso, los **listados completos según tipo de equipamientos** que recogen todos los equipamientos, los existentes, los que están por construir y los nuevos que se proponen, están reflejados en las **tablas** correspondientes que se presentan al final de cada subcapítulo.

### 9.2.3 Equipamiento Educativo

En cuanto a la **EDUCACIÓN INFANTIL HASTA LOS 6 AÑOS**, y según indicaciones del Area Municipal de Educación se ha considerado la necesidad de localizar determinados establecimientos infantiles en ciertas **zonas deficitarias** y localizadas en posición cercana a los centros de los barrios residenciales.

En este sentido se ha propuesto la ubicación en la relocalización del Colegio de **Lekaenea**, en el barrio de San Miguel. También se proponen ubicaciones de centros infantiles en el barrio de **Puiana**, en el ámbito 2.1.10 situado en la zona de cesión del antiguo Plan Parcial situado entre la Av. Puiana y la calle Pozuetakogaina, tratándose de una parcela de 6.652 m<sup>2</sup> de superficie. Igualmente se propone un nuevo centro en **Altzukaitz** (parcelas I.16 y I.17) como asentamientos posibles y alternativos para dar servicio a este entorno y la relocalización del actual establecimiento escolar de **Elatzeta** en una parcela contigua y más amplia para dar servicio al entorno de Ventas.

En **Behobia**, y en la parcela que se obtendrá como resultado del nuevo ámbito **Gatzeluberri** se podría localizar otro establecimiento educativo infantil, compartiendo parcela con un establecimiento dedicado a educación primaria, ambos destinados a dar servicio tanto al entorno de Behobia como al Polígono 54 de Artia. En todo caso esta propuesta no tiene porqué vincular desde el Plan General un uso pormenorizado concreto, pudiendo calificarse por ejemplo como uso educativo sin mayor definición.

Finalmente, existe en el Plan Parcial de Oñurre una reserva de suelo para uso escolar que podría ser apta para situar un centro de enseñanza infantil y existe una parcela de cesión obtenida en su día por la gestión del ámbito 8.1.04 en **Artigako Haritza** para uso escolar pero es de dimensiones muy reducidas.

En cuanto a la **EDUCACIÓN PRIMARIA DE 6 A 12 AÑOS**, y también según indicaciones del Area Municipal de Educación, se incrementan las correspondientes dotaciones escolares contemplando la adscripción a este uso de la parcela resultado de la gestión del ámbito residencial de **San Miguel**, que dará servicio a esta nueva actuación residencial y a los barrios de **Antzaran y Lekaenea**.

En el barrio de **Eguzkitzaldea** ya está prevista la construcción de un nuevo establecimiento, localizándose al Norte del campo de fútbol y al Sur de la residencia de ancianos que se prevé relocalizar en Arbes y disponiendo ya de proyecto. Por último en **Behobia**, en el ámbito de **Gatzeluberri** y en la parcela antes citada se prevé un establecimiento destinado a este tipo de educación con una reserva de parcela de superficie incluso mayor a la mínima solicitada de 10.000 m<sup>2</sup> por el Departamento municipal, de forma que se pueda cubrir con amplitud los requerimientos dotacionales.

En cuanto a la **EDUCACIÓN SECUNDARIA DE 12 A 16 AÑOS** y siempre respondiendo a las indicaciones municipales, se considera que este nivel educativo podría redistribuirse fácilmente entre los establecimientos ya existentes, si bien se precisa de una nueva reserva de suelo en el entorno de los nuevos crecimientos previstos para **Txenperenea** que se incorporará en su momento como resultado de su gestión.

En relación a la **EDUCACIÓN DE NIVEL BACHILLERATO Y CICLOS FORMATIVOS** para la población estudiantil de 16 a 18 años se considera como suficiente la dotación actual del Instituto de Plaiaundi.

Finalmente y en el nivel de **EDUCACIÓN UNIVERSITARIA**, se prevén varias localizaciones posibles para la ampliación y desarrollo de las instalaciones universitarias en Irun. Una de las localizaciones preferentes estaría en **Urdanibia**, en posición muy cercana a la Ikastola Txingudi e insertada dentro del Parque tecnológico cuya implantación se propone para el ámbito de **Zubieta**.

Otra localización alternativa sería en el **Entorno de la Estación**, bien en la zona actualmente ocupada por las denominadas vías nuevas y en la manzana más próxima a la futura nueva estación o bien en el antiguo edificio de la Aduana que podría rehabilitarse y eventualmente ampliarse hacia la parte trasera para albergar este uso.

La **elección definitiva** de una u otra **alternativa** estará en función de la facilidad y/o rapidez de la gestión previa necesaria y según la urgencia del desarrollo y ampliación de las actuales dotaciones universitarias. También deberán valorarse las principales ventajas diferenciales: proximidad a las instalaciones de un Parque Tecnológico y a las futuras dotaciones deportivas a ubicar en la zona dentro del término de Hondarribia en un caso, cercanía a las estaciones de transporte público ferroviario y por carretera y a la zona central de la ciudad, en el otro.

**EDUCACIÓN INFANTIL**

<b>CLAVE</b>	<b>DENOMINACIÓN</b>	<b>SUPERFICIE PARCELA</b>	<b>INDICE EDIFICABILIDAD</b>	<b>EDIFICABILIDAD</b>
I.4	C.E.P. LEKAENEA H.H.I.	3.945	0,60	2.367
I.10	C.E.P.I. SANTA TERESA H.H.I.P.	712	-	600
I.15	NUEVO CENTRO EN PUIANA	6.652	0,60	3.991
I.16	NUEVO CENTRO EN ALTZUKAITZ	1.621	0,60	973
I.17	NUEVO CENTRO EN ARTIGAKO HARITZA	511	0,60	307
I.18	NUEVO CENTRO EN HARROBIETA	2.849	0,60	1.800
I.19	NUEVO CENTRO EN TXENPERENEA	1.400	0,60	840
<b>TOTAL EDUCACION INFANTIL</b>		<b>17.690</b>		<b>10.878</b>

\* En Lekaenea se ha asignado a la Educ. Infantil 1/3 de la parcela.

**EDUCACION PRIMARIA**

<b>CLAVE</b>	<b>DENOMINACIÓN</b>	<b>SUPERFICIE PARCELA</b>	<b>INDICE EDIFICABILIDAD</b>	<b>EDIFICABILIDAD</b>
P.3	C.E.P. ELATZETA L.H.I.	8.682	0,29	2.525
P.4	C.E.P. LEKA-ENEA L.H.I.	7.890	0,60	4.734
P.12	NUEVO CENTRO EN EGUZKITZALDEA	5.069	1,20	6.081
P.13	NUEVO CENTRO EN GAZTELU-BERRI (BEHOBIA)	11.067	0,30	3.320
<b>TOTAL EDUCACION PRIMARIA</b>		<b>32.708</b>		<b>16.660</b>

\* En Lekaenea se ha asignado a la Educ. Primaria 2/3 de la parcela.

**EDUCACIÓN SECUNDARIA**

CLAVE	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE PARCELA	INDICE EDIFICABILIDAD	EDIFICABILIDAD
S.9	NUEVO CENTRO EN TXENPERENEA	7.000	0,60	4.200
S.10	NUEVO CENTRO EN OÑAURRE	6.061	0,60	3.637
<b>TOTAL EDUCACION SECUNDARIA</b>		<b>13.061</b>		<b>7.837</b>

**SECUNDARIA - CICLOS FORMATIVOS**

CLAVE	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE AMPLIADA	INDICE EDIFICABILIDAD	EDIFICABILIDAD
<b>TOTAL CICLOS FORMATIVOS</b>		<b>0,00</b>		<b>0,00</b>

**NIVEL UNIVERSITARIO**

CLAVE	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE PARCELA	INDICE EDIFICABILIDAD	EDIFICABILIDAD
O.1	NUEVO CENTRO EN ENTORNO ESTACIÓN	3.516	0,60	2.110
<b>TOTAL NIVEL UNIVERSITARIO</b>		<b>3.516</b>		<b>2.110</b>

## 9.2.4 Equipamiento Deportivo de Sistema General

En relación con los equipamientos deportivos cabe distinguir **dos grandes niveles** según el alcance global o zonal de su servicio y accesibilidad.

En el **NIVEL GLOBAL** de Equipamientos Deportivos destinados al conjunto de la población se prevén en **Zubieta** nuevas instalaciones deportivas con pistas de atletismo, campos de fútbol y pistas polivalentes, así como un gran área de aparcamiento. Este equipamiento, que ocupa 77.000 m<sup>2</sup> de terrenos en Hondarribia y que es fruto de una actuación de gestión conjunta que ha sido objeto del protocolo existente entre ambos municipios, se plantea en parte como alternativa al traslado de las actuales instalaciones de Plaiaundi y en parte como ampliación de las mismas.

Se trata de una localización muy **bien situada** respecto a toda la zona Norte y Centro Oeste, que tendrá **accesos** desde el viario previsto de entrada al Parque Tecnológico de Hondarribia, y aunque en principio ha sido identificada como zona previsiblemente inundable hay que tener en cuenta que las zonas deportivas son compatibles con esta condición. No obstante sería conveniente **revisar la certeza** del riesgo de inundabilidad, por el efecto barrera de posibles avenidas de agua provenientes de la regata de Urdanibia debido a la situación de la plataforma de la variante de la N-1 entre los terrenos y la regata, variante cuyo desdoblamiento está además previsto con un nuevo diseño que probablemente deberá garantizar aún mejor que no se produzcan inundaciones que afecten a la vialidad.

En lo que se refiere al **campo de deportes municipal** del **Stadium Gal**, era necesario ofrecer una ubicación mejor y más acorde con los crecimientos previstos en esa zona del ámbito Iparralde-Gal, por lo que se ha iniciado la tramitación de la modificación del Plan General previendo su relocalización en el mismo entorno, modificación que lógicamente se incorpora al nuevo Plan General.

Además esta actuación permitirá la ubicación en esos terrenos de un **nuevo frontón** que pueda acoger encuentros de nivel profesional, lo que permitirá desmontar la gran estructura del **frontón Urantzu** actualmente existente junto al parque de la Sarjía. Con ello se podrá en su caso dejar un pequeño frontón de otra escala que no impida abrir la necesaria continuidad espacial del parque de la Sarjía hacia la calle Junkal.

En cuanto a la posible localización de un complejo de **pistas deportivas descubiertas** que permitieran la posibilidad de ubicar en su caso un complejo deportivo que cubra las necesidades que se plantean, se contemplan reservas de suelo en dos posibles ubicaciones alternativas que pueden ajustarse a cualquiera de estos usos. Una de ellas estaría en la zona de **Puiana**, en el ámbito 2.1.10. accesible desde la Av. de

Puiana y que fue cedido como resultado de la gestión de la urbanización de Puiana y se trata una parcela con una superficie de 34.400 m<sup>2</sup> de suelo.

Este ámbito de equipamiento está en un **punto clave** para la conexión con el entorno de la zona de Urdanibia, favoreciendo la relación de este entorno con el resto de ciudad a través de la avenida Letxunborro. Las **instalaciones** deberán ubicarse teniendo en cuenta la necesidad de crear un nuevo frente que a ser posible mitigue la visión de la trasera de las edificaciones industriales ubicadas al Suroeste, entre la Av. de Letxunborro y Pozuetakogaina, así como la necesidad de garantizar la protección del trazado de la regata Ugalde que atraviesa la zona.

La otra localización alternativa podría situarse en la actual parcela de los **talleres ferroviarios** de la CAF, en el caso de que esta parcela pudiera incorporarse al proceso de remodelación y una vez se hubiera resuelto la gestión de este ámbito. La particularidad de esta última propuesta en el caso de que los talleres pudiesen ser trasladados a otra zona industrial del municipio, serían las afecciones aeronáuticas que pesan sobre esta parcela y que en el futuro impedirían asignar a la misma un aprovechamiento lucrativo significativo, haciendo por ello más aconsejable el destinarlos a algún tipo de equipamientos.

Por otro lado se contempla la eventual ampliación del **polideportivo de Azken Portu**, ya prevista en el planeamiento anterior. Este polideportivo se ha ejecutado en una primera fase y se hace la reserva del suelo para realizar una segunda fase, pues parece conveniente no hipotecar esta posibilidad si se viera necesaria en el futuro.

En el actual emplazamiento del edificio Kostorbe y una vez se hayan trasladado los servicios municipales al nuevo edificio a ubicar como ampliación de la Casa Consistorial, y apoyado en el proceso de gestión del espacio ferroviario, se considera la posibilidad de ubicar un **Palacio de Deportes** en esta zona situada al Sur de la gran parcela del recinto ferial FICOBA.

Su **posición** cercana al espacio ferroviario y a la Estación, así como a la nueva Estación de autobuses, su gran **proximidad** a la frontera, su directa relación en cuanto a la **accesibilidad** con la Variante Norte y con las plazas de aparcamientos del recinto ferial así como la proximidad a esta importante dotación, permitirían configurar en conjunto un gran centro de equipamiento de escala comarcal en torno a la Av. de Iparralde.

En cuanto a la dotación municipal de la **Hípica**, que ahora ocupa una superficie de 38.600 m<sup>2</sup>, que ha ido quedando progresivamente rodeada de usos urbanos y de redes de infraestructura que imposibilitan su relación con el entorno rural y que en todo

caso quedaría destinada a nuevos usos según lo propuesto en el ámbito de Zubieta, se plantean dos nuevas alternativas para su posible reubicación en los ámbitos de **Ibarrola** y de **Igiñiz** que será necesario escoger en función de las facilidades de gestión y de las decisiones que se adopten sobre el corredor Olaberria – Ventas.

El **ámbito de Ibarla** es objeto de un Plan Especial que se había empezado a tramitar pero que sólo llegó a la formulación del avance. Sin embargo el criterio principal se centra en la **preservación y recuperación** de los valores medioambientales en un entorno utilizado por los iruneses como lugar de estancia, recorridos rurales y de acceso a Aiako Harria, contemplando la recuperación de parcelaciones agrícolas y la posibilidad de localización de una piscifactoria que además permitiese recrear el hábitat de especies protegidas como sería el caso del “sapito corredor”.

Dado que este ámbito permite a la vez una cierta compatibilidad con algunos **usos de ocio y esparcimiento** en relación de proximidad con la ciudad, como los deportivos, albergues, etc., se considera un lugar que también podría ser adecuado para la **relocalización de la Hípica**, con una ocupación similar a la actual en Zubieta.

No obstante se ha considerado también la posibilidad de localizar la Hípica en la zona de **Igiñiz** que forma parte del corredor de Olaberria y podría albergar este uso con la misma extensión actual, constituyendo una ubicación en un valle de amplitud algo mayor pudiendo también acondicionar recorridos rurales con facilidad.

En el **NIVEL LOCAL** de Equipamientos Deportivos ubicados en los barrios y al servicio de la población de los mismos, la Revisión retoma una serie de **cesiones de Sistema Local** derivadas de la gestión de **planeamientos ya aprobados** en base al Plan General de 1999, enfocándolas a satisfacer demandas concretas de espacios deportivos de alcance local.

Así, se recoge que el espacio de cesión, cercano a la avenida de Letxumborro, que se obtiene como resultado de la gestión del ámbito de **San Miguel–Anaka** en los terrenos más condicionados por las servidumbres aeronáuticas en cuanto a la posibilidad de edificar en altura, sea destinado a zona deportiva de Sistema Local.

En el barrio de **Arbes**, en una parcela ya definida por el Plan General de 1999 como dotacional, aunque no ha sido aún ejecutado ningún equipamiento, se prevé la ubicación de instalaciones deportivas de pistas al aire libre para el servicio del entorno de la zona.

En el barrio de **Behobia**, y a partir de la reordenación que se operará mediante la nueva operación de Gazteluberri que incorpora la cesión obtenida de la gestión de Antton Ttipi y facilitará una mejor relación con el barrio, se propone la instalación de un elemento deportivo de barrio. Igualmente, en la zona de **Oñurre** y **Txenperenea**, y como resultado de la gestión de este planeamiento residencial se define un espacio deportivo para este barrio y la zona circundante.

## EQUIPAMIENTO DEPORTIVO

### CARÁCTER GLOBAL

CLAVE	DENOMINACION	SUPERFICIE
G1	CAMPO DE FÚTBOL DE BEHOBIA	11.464
G2	INSTALACIONES DEPORTIVAS DE ZUBIETA	56.462
G4	STADIUM GAL	14.655
G9	INSTALACIONES DEPORTIVAS DE ARBES	11.983
G11	AMPLIACIÓN POLIDEPORTIVO AZKENPORTU	2.177
G12	FRONTÓN PROFESIONAL GAL	3.290
G13	PALACIO DE DEPORTES KOSTORBE	14.664
G14	PUIANA (ZONA DEPORTIVA. LOCALIZACIÓN PROPUESTA)	27.125
<b>TOTAL DEPORTIVO GLOBAL</b>		<b>141.820</b>

### CARÁCTER ZONAL

CLAVE	DENOMINACION	SUPERFICIE
Z1	CENTRO DE TECNIFICACIÓN DE TENIS DE MESA	675
Z11	INSTALACIONES DEPORTIVAS SAN MIGUEL	7.865
Z14	ANAKA (ZONA DEPORTIVA. LOCALIZACIÓN PROPUESTA)	9.809
Z15	INSTALACIONES DEPORTIVAS OÑAURRE	3.397
Z16	FRONTÓN JESUS KARRIKA	299
Z17	INSTALACIONES DEPORTIVAS TXENPEREnea	4.166
<b>TOTAL DEPORTIVO LOCAL</b>		<b>26.211</b>

\*En estos equipamientos no se consideran edificabilidades

### 9.2.5 Equipamiento Asistencial

En relación con los equipamientos de tipo Asistencial se han distinguido **cuatro tipos básicos** según el **grupo de población** que debe ser objetivo de ayuda y atención específica: personas mayores, personas con discapacidad y enfermedad mental, personas en exclusión social y jóvenes en emancipación e infancia en protección.

Los **criterios** de planificación a los que se ha tratado de responder y que están orientados desde el Departamento municipal, se basan en el ámbito territorial de la comarca, no del municipio; no obstante lo cual se ha tratado de traducirlos en las reservas de suelo necesarias cuya determinación, al menos en lo que a Sistemas Generales se refiere, sí es un cometido específico del Plan General.

En lo referente a **PERSONAS MAYORES**, en la actualidad se están ejecutando los apartamentos tutelados de **Lekaenea** y además está prevista la construcción de una nueva residencia en **Arbes**. Contando con este proyecto en Arbes no sería necesario garantizar en el futuro más plazas de atención a la dependencia, aunque para ello se cuenta con la materialización del **proyecto Betharram**, situado en Hondarribia, con el que en principio las necesidades de toda la comarca del Bidasoa estarían adecuadamente cubiertas.

Sólo en el caso de que no se pudiera llevar a término ese proyecto, sería necesario promover otro en Irún, que en base al estándar de volumen construido que se utiliza actualmente de 57 m<sup>2</sup>/plaza, se traduciría en un total de 7.000 m<sup>2</sup> construidos en una residencia del tipo normal incluyendo un centro de día, por lo que habría que seleccionar alguna de las cesiones de equipamiento previstas en los ámbitos, de manera que se dispusiera de superficie suficiente para absorber estas necesidades que podrían calificarse como dotacional privado.

Estos planteamientos sobre la oferta de nuevas residencias se podría ver **complementados** con las posibilidades que ofrece la **atención domiciliaria**, en función de las indicaciones de la Diputación al respecto.

El grupo de **PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y ENFERMEDAD MENTAL**, tendría en el proyecto a realizar en **Arbes** una dotación específica de alojamientos polivalentes y viviendas tuteladas que serían suficientes para perfiles de dependencia leve, mientras que el centro de **Uliazpi** en Hondarribia se considera suficiente para la denominada gran dependencia. Asimismo, el proyecto de Betharram puede incluir un módulo para perfiles de dependencia moderada.

Para las dotaciones enfocadas a **personas con discapacidad** y para poder ubicar los proyectos que se propongan desde el Departamento municipal, desde el Plan General se propone reservar suelo para un equipamiento de este tipo con una cifra en torno a los 2.000 m<sup>2</sup>, lo que podría perfectamente encajarse en la zona de equipamientos de la **calle Aduana**.

El grupo de **PERSONAS EN EXCLUSIÓN SOCIAL** requiere crear un recurso de alojamiento de corta estancia con bajas exigencias, otro de larga estancia y un centro de incorporación social con atención diurna, así como se podría plantear un recurso de alojamiento de emergencia. En principio, la actual residencia **Ama Xantalen** podría reutilizarse para algunos de estos servicios y orientativamente bastaría con una superficie construida total de unos 2.000 m<sup>2</sup>.

Para el grupo de **JÓVENES EN EMANCIPACIÓN E INFANCIA EN PROTECCIÓN**, se plantea la posible creación de alguna dotación específica en el entorno urbano para estos colectivos, del tipo de los **equipamientos juveniles**, así como la posibilidad de destinar alguno de los **alojamientos dotacionales** que es preciso construir en cumplimiento de la Ley tanto para alojamiento transitorio como para alojamientos sociales de colectivos especialmente necesitados, (art. 17 Ley 2/2006).

Con ello se trata de favorecer la integración gracias a la flexibilidad que permite poder disponer de alojamientos temporales aunque también se podría plantear la **adquisición de edificios** en entornos semi-urbanos o la utilización pactada de algunas viviendas vacías susceptibles de servir a esta finalidad, aunque estas dos últimas no serían las opciones preferentes.

En definitiva y tomados **en su conjunto** los déficits a cubrir en los próximos años, la actual incógnita del proyecto de Betharram en Hondarribia deja en cierto modo pendiente en Irun la **satisfacción de las necesidades estimadas**, con unos requerimientos que supondrían la edificación de entre 4.000 y 11.000 m<sup>2</sup> en total. En principio se ha considerado la **situación más desfavorable** y por tanto se prevén los suelos que permitan cubrir estas necesidades. En todo caso hay que precisar que así como una residencia de mayores requiere una parcela única suficiente, el resto de necesidades pueden distribuirse entre parcelas diferentes.

### 9.2.6 Equipamiento Sanitario

En relación con los equipamientos Sanitarios existen **tres niveles de atención** que es necesario garantizar: el hospitalario, el ambulatorio y de consultas y las dotaciones de barrio.

En cuanto al **primero** de estos niveles, el **Hospital Comarcal del Bidasoa**, ya se ha considerado la ampliación en una planta del establecimiento existente, contemplando un incremento total de 40 nuevas camas, circunstancia que, según los estudios realizados por los responsables de este establecimiento, permitiría cubrir la demanda del ámbito comarcal en un horizonte de 10 a 12 años.

En el **segundo nivel** se contempla la posibilidad de localizar un **tercer ambulatorio** que daría servicio a la zona Oeste y Centro Oeste de la ciudad. Para ello se ha propuesto localizar la correspondiente reserva en el ámbito de **Oñurre** y en suelo obtenido por la gestión de este ámbito, estando garantizada su obtención y la superficie necesaria, aunque no se haya precisado la ubicación por el momento.

En el **tercer nivel** de las **dotaciones de barrio** y **botiquines** a localizar en locales urbanos o locales municipales de cesión, etc., se considera que no hace falta determinar la ubicación desde el Plan General, pues no hay dificultad para asignar los correspondientes locales y cubrir la totalidad de las necesidades locales de los barrios.

### 9.2.7 Equipamiento Socio - Cultural

En cuanto a los equipamientos Socio-Culturales existen diversos tipos que no es posible sistematizar.

Además de las instalaciones socio-culturales ya existentes, y de las previstas como resultado de la gestión de los ámbitos en tramitación y propuestos, desde la Revisión se contemplan **tres grandes centros cívicos**, el primero y de función más importante en el conjunto a edificar en la remodelación de la **Plaza de San Juan**, en el que además se ubicará un **Gran Auditorio** y la reubicación de la biblioteca municipal, localizándose todo ello en la zona más central y emblemática de la ciudad.

A éste se unen por un lado el previsto **Centro Cívico de Palmera-Montero**, situado en la parcela entre Ricardo Alberdi Zumardia y Pelegrin de Uranzu, y por otro un **Centro Cívico** en el **barrio de San Miguel** mediante la definición del ámbito 3.2.09, cuyo objeto es la rehabilitación del antiguo **edificio de Inmigración** con destino a equipamiento socio cultural, que debería cubrir las necesidades del entorno contribuyendo a generar un importante polo de atracción y centralidad para la ciudad.

Esta operación plantea la **reutilización** de un **edificio obsoleto** y en la actualidad en estado de abandono, proyectado por el prestigioso arquitecto Alejandro de la Sota, contemplando el adosamiento en el frente Norte de un **nuevo edificio** de dos plantas destinado a **mercado** que sustituirá el edificio de mercado existente y recreando un espacio libre al Norte como ensanchamiento de la calle Luis de Uranzu.

También se prevé la reserva de la parcela localizada en la parte baja y al Norte de la actual Biblioteca para destinarla a equipamiento aunque por el momento no se precisa con más detalle su destino concreto, manteniéndose la calificación actual hasta que se pueda conocer el destino final de los terrenos.

## **capítulo 10**

# **REDES DE INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS**

## 10.- REDES DE INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS

Las Redes de Infraestructuras de servicios tienen un capítulo especialmente importante para el municipio de Irun en las que se refieren al Ciclo Integral del Agua, (abastecimiento y saneamiento) gestionado por la Mancomunidad de Aguas del Txingudi.

### 10.1.- EL ABASTECIMIENTO Y LA DISTRIBUCION DE AGUA

En cuanto a las Redes de Infraestructuras de Servicios, el abastecimiento de agua forma parte del Servicio de Agua, e incluye la captación y regulación de las fuentes suministradoras del agua, el transporte de la misma y el almacenaje en los depósitos reguladores. La distribución de agua consiste en el transporte de ésta desde los depósitos reguladores hasta los puntos de consumo e incluye las arterias de distribución y las redes malladas urbanas.

Todas las referencias gráficas de los trazados, tanto existentes como propuestos, figuran en el **plano nº S.1**, donde también se han referenciado lo que se consideran como sistemas generales.

#### 10.1.1.- El Sistema y Redes de Abastecimiento de agua a la ciudad.

Las instalaciones que constituyen la línea principal del abastecimiento de agua a Irun son el **embalse de San Antón** de la regata Endara, la conducción de agua que abastece a los depósitos de distribución y éstos mismos. Estas instalaciones se refuerzan mediante otras instalaciones de carácter secundario como el **embalse de Domiko**, su canal y diversas captaciones superficiales existentes en la falda norte del **monte Jaizkibel**. Este sistema configura las fuentes de abastecimiento de la Mancomunidad de Servicios del Txingudi, que agrupa Irun y Hondarribia.

#### El Embalse de San Antón - Endara

El embalse de San Antón está situado sobre la regata Endara, en el término municipal de Lesaka, junto a la ermita de San Antón. La superficie de su **cuenca vertiente** es de 10,5 km<sup>2</sup> y la capacidad de embalse es de 5 Hm<sup>3</sup>. El cuerpo de la presa está formado por escollera impermeabilizada con pantalla de hormigón

armado y zócalo perimetral provisto de galería accesible, para control de filtraciones. La cota del cauce a pie de presa es la 195 m.

### **La Tubería de abastecimiento Endara-Elordi**

La conducción de abastecimiento de agua discurre desde el embalse de San Antón de la regata Endara hasta el Paraje de Elordi. La toma de agua se realiza en la Presa y a partir de aquí la conducción discurre a media ladera por la margen izquierda de la regata Endara, con dirección nordeste hasta llegar al entronque con Urzorrotz Erreka donde gira en dirección Norte hasta la embocadura de un túnel, con una longitud de este tramo de aproximadamente 2.200 metros. Desde este punto la tubería discurre por un túnel, hasta salir junto a la cascada de Irusta o Aristondo. Desde la salida del túnel la tubería discurre por la margen izquierda de la regata de la Cascada en dirección Norte, cruzando próximo al Caserío Arbelaiz-Txiki, para pasar a continuación entre los caseríos Pedro-Enea y Laberkuexea, al Sur del Mendiondo y finalizar en la Estación Potabilizadora, al Norte de los caseríos de Elordi.

### **La Central hidroeléctrica de Elordi**

Desde el embalse de San Antón la traída de aguas sigue la regata Endara transportándola por gravedad hasta las proximidades del Caserío Elordi. Al llegar a este punto, el agua llega con una importante energía que hay que disipar, por lo que se aprovecha la energía disponible mediante una **central hidroeléctrica**. De esta forma, al mismo tiempo de efectuar la rotura de carga, antes de incorporar el agua a la estación Potabilizadora, se obtiene una importante cantidad de energía eléctrica. Una vez disipada la energía se distribuye el agua a los depósitos, estando el funcionamiento de la central hidroeléctrica limitado por el fin prioritario de estas instalaciones, que es el abastecimiento de agua a la población. Por esta razón se turbinan únicamente los caudales de consumo durante los meses de estiaje, y se turbinan caudales mayores con los excedentes de agua del embalse en épocas de lluvia.

### **Estación de Tratamiento de Aguas Potables: E.T.A.P. de Elordi**

En cuanto a la Estación de Tratamiento de Aguas Potables (E.T.A.P. de Elordi) está ubicada en el alto situado junto a los caseríos Elordi, en el término municipal de Irún. La estación de Tratamiento de Aguas Potables actual constituye una primera fase y tiene capacidad de tratamiento para 400 l/seg.,

estando preparada para poder ampliarse en una 2ª fase hasta la capacidad de 600 l/seg. La estación Potabilizadora se compone de Obra de Llegada, reparto y medida de caudales, preoxidación para la eliminación del Hierro y el Manganeseo, remineralización, coagulación y floculación, decantación, filtración, desinfección, y depósito de regulación de 16.000 m<sup>3</sup>

### **Las Tuberías de abastecimiento a depósitos**

Para el abastecimiento a depósitos, desde el depósito general de la E.T.A.P. se envía agua al resto de los depósitos mediante tuberías de alimentación independientes. El abastecimiento de los **depósitos de Ibaeta y Buenavista** se realiza mediante una tubería de 400 mm. de diámetro que discurre desde la E.T.A.P. hasta los depósitos por un trazado sensiblemente paralelo a la autopista A-8. Por su parte, los **depósitos de Iparraguirre Alto y Bajo** se abastecen desde la E.T.A.P. por tuberías independientes de 300 mm. de diámetro.

El trazado de la tubería que abastece al **depósito de Errandonea**, el que más cantidad de agua distribuye al sistema conjunto Irun-Hondarribia, discurre desde el caserío Eizaguirre hasta el puente sobre la autopista situado en el Barrio de Oñaurre. Posteriormente cruza el núcleo urbano de Irun por la calle Lavanderas, vial de Soroxarta y C/ Monte Aldabe, cruza la Avda. Letxumborro y por la C/ Pagogaña hasta llegar al depósito de Errandonea situado en el término municipal de Hondarribia y principal abastecedor de esta población.

### **Depósitos de almacenamiento de agua potable**

Además del depósito de 16.000 m<sup>3</sup> situado en la E.T.A.P., el servicio dispone de los Depósitos de Ibaeta, Iparraguirre Alto, Iparraguirre Bajo y Buenavista. El **Depósito de Ibaeta** está ubicado a la cota 62 en el camino a Ibaeta junto a la autopista Bilbao-Behobia. Tiene una capacidad de 6.500 m<sup>3</sup> y está dividido en dos cámaras mediante un muro central y la altura máxima de agua es de 5 m.

El **Depósito de Iparraguirre Alto** se halla situado cerca del Caserío Iparraguirre, a la cota 95 y tiene una capacidad de 4.500 m<sup>3</sup> y la altura máxima de la lámina de agua es de 4,50 m. El **Depósito de Iparraguirre Bajo** está situado sobre el barrio de Oñaurre a la cota 62 y junto a la autopista Bilbao-Behobia. Su capacidad es de 6.500 m<sup>3</sup> siendo similar al de Ibaeta en sus características. El **Depósito de Buenavista** está situado en el cerro de

Buenavista a la cota 62 y su capacidad es de 6.500 m<sup>3</sup>. Existe un depósito complementario de muy pequeña capacidad en **San Marcial**.

### **Instalaciones complementarias**

Entre las instalaciones complementarias se encuentra el **Embalse de Domiko**, en cuyo lecho se recogen las aguas, bien sean de la regata Endara o de la regata Errenga, pertenecientes a la cuenca del embalse de Endara. Esto obliga a que el fin fundamental de las posibles aguas reguladas por Domiko sea el abastecimiento a la población y su regulación desde el embalse de Endara. Dadas la cota a la que se sitúa el canal, la que tienen el depósito de Arrizurreta y la conducción desde éste a Iparragirre, es posible transportar el agua por gravedad desde el embalse de Domiko hasta la Estación de Tratamiento a Aguas Potables.

Esto da la posibilidad de mantener estas instalaciones para disponer de otra **vía alternativa de suministro de agua** que garantice el abastecimiento en caso de emergencia, avería en la red principal o cualquier otra causa que impida el normal funcionamiento de la conducción del embalse de Endara. Por este motivo, es importante mantener estas instalaciones de forma que puedan utilizarse en el momento que se requiera por el abastecimiento de agua.

Entre las instalaciones complementarias tienen especial relevancia los **Pozos de Jaizkibel**, que son una instalación que funciona durante los períodos de estiaje cumpliendo un papel muy importante. Su red está conectada con las instalaciones de Irun a través de una tubería de 500, que lo enlaza directamente con el ETAP y permite la posibilidad de completar el suministro de agua a esta estación de tratamiento, sirviendo para completar la satisfacción de la **demanda del año horizonte** del Plan de abastecimiento de agua, aunque en los últimos años apenas ha tenido repercusión en la captación de aguas garantizadas en más del 90% por el sistema del embalse de Endara.

Esta zona está clasificada como **fuentes alternativa** de suministro de agua para el abastecimiento a las poblaciones de **Irun y Hondarribia**. No obstante es necesario indicar que la explotación de estos pozos está limitada por estar en un lugar en el que tiene influencia la marea, y poderse producir la salinización de los pozos si se efectuase una explotación inadecuada y excesiva.

En resumen, del análisis de la situación actual del abastecimiento de agua de la **Mancomunidad de Servicios de Txingudi** se puede considerar que con las instalaciones actuales se está garantizando el caudal suficiente para su consumo dentro de los plazos previstos en el Plan General. El núcleo de población se abastece desde depósitos, excepto algunas zonas rurales en las que se distribuye desde la propia red de abastecimiento. La capacidad de los depósitos es superior a un día de consumo. Respecto a las condiciones sanitarias de las aguas, se puede garantizar sus condiciones aptas para el consumo, gracias a que el suministro de todo el agua pasa a través de la Estación de Tratamiento de Aguas Potables.

### **10.1.2.- Las Redes de Distribución de agua potable.**

El reparto y distribución de agua en el municipio está organizado repartiéndose entre los **cuatro depósitos** de Buenavista, Ibaieta, Iparragirre Alto e Iparragirre Bajo, teniendo cada uno de ellos su propia red debido a que cada depósito está ubicado en una cota diferente. Las redes vinculadas a cada uno de los depósitos está formada por circuitos cerrados, creando una **red mallada**. A su vez, y por medio de válvulas compuerta, cada red está por un lado separada de las demás y a su vez puede unirse con las otras.

En lo que se refiere a la **Red del depósito de Iparragirre Alto**, éste distribuye agua a los Barrios de Ventas, Eskortza, Anaka, Belascoenea, Oñurre, Lapitze, C/ Artaleku y Elitzu hasta la Plaza de Pío XII, basándose en tres arterias principales, la primera, con una tubería de 300 mm. de diámetro que distribuye el agua al Barrio de Ventas y Eskortza, la segunda con una tubería de 200 mm., distribuye agua a la Zona industrial de Anaka, parte de Anaka, Soroxarta y Belascoenea. En Anaka esta red se une con la del depósito de Iparragirre Bajo y la tercera arteria está formada por una tubería de 200 mm. de diámetro, y de ella se deriva la red mallada que distribuye el agua a los barrios de Oñurre, Lapitze, Elitzu y Artaleku. Esta red se enlaza con la red del depósito de Ibaieta por dos zonas; una la zona de Pío XII y la Avda. de Gipuzkoa y la segunda por Larreaundi.

Por su parte, la **Red del depósito de Iparragirre Bajo** distribuye agua a los Barrios de Anaka, San Miguel, Anzaran y Renfe, estando basada en una arteria principal formada por una tubería de fibrocemento de 300 mm. de diámetro, que discurre por la calle Lavanderas, nuevo vial de Soroxarta y calle Anaka. Esta red

se une con la red de Iparraguirre Alto en el Barrio de Anaka y con la red del depósito de Ibaieta en el puente sobre las vías de Renfe del Paseo de Colón.

En cuanto a la **Red del depósito de Ibaieta**, ésta distribuye agua a los barrios de Olaberria, Larreaundi, Casco Histórico, Santiago, Beraun, Mendibil, Paseo de Colón, calle Mayor y Plaza Pío XII. De este depósito bajan dos arterias, la más pequeña de 300 mm. de diámetro se dirige a Larreaundi y distribuye a este barrio y al de Olaberria. La otra arteria es de 600 mm. de diámetro, discurre por la plaza de Urdanibia y continúa con un ramal de 400 mm. de diámetro por c/ San Marcial y Paseo de Colón. Esta red se une con la red del depósito de Iparraguirre Bajo en el puente de Renfe, materializándose dicha unión cruzando por debajo de la explanada de vías de RENFE, aprovechando para ello una servidumbre que es indispensable mantener consistente en el paso bajo las vías del antiguo camino Irun – Fuenterrabia.

Finalmente, la **Red del depósito de Buenavista** distribuye agua a los barrios de Behobia, Azken Portu, Meaka, Arbes y Dumboa. Del depósito bajan dos arterias de 300 mm. de diámetro. Una discurre paralela a la autopista A-8 hasta enlazar con la red de ZAISA y la otra baja por la carretera de Blaia hasta conectar con la tubería de la carretera de Artía. En los puentes sobre el canal Dumboa esta red de distribución se une con la red del depósito de Ibaeta.

### 10.1.3.- Parámetros de cálculo de la Red de Abastecimiento

Los **parámetros mínimos** que han venido teniéndose en cuenta para el redimensionamiento de la red de abastecimiento y distribución de agua, y que como tales deberán respetarse en el futuro, se basan en que el Abastecimiento garantice el suministro del caudal suficiente incluso en estiaje, que todo núcleo de población esté abastecido desde al menos un depósito, que el volumen de los depósitos de regulación tenga la capacidad mínima correspondiente al menos a un día de consumo, que todas las aguas lleguen a los puntos de demanda en condiciones sanitarias aptas para el consumo y finalmente que la red de distribución llegue a todos los puntos de consumo previstos.

En cuanto a los **parámetros básicos** que se han utilizado para el dimensionamiento de la red existente se considera que a partir de la tendencia de los últimos años, que ha permitido reducir progresivamente el consumo medio de agua de la población de Irun gracias tanto a la mejora de la estanqueidad de la red como a la creciente concienciación del uso sostenible de

los recursos entre la población, se puede estimar que para 2010, el volumen de consumo diario se puede estimar en 23.250 m<sup>3</sup> equivalentes a:

$$\begin{aligned} \text{Consumo Medio por día 2010} &= \\ \text{a } 23.250 \text{ m}^3 / 61.000 \text{ hab.} &= \mathbf{380 \text{ l/hab./día}} \end{aligned}$$

La Demanda Total por segundo estimada para el año 2010, habría sido por lo tanto de:

$$\begin{aligned} \text{Demanda Total por seg. 2010} &= \\ 23.250 \text{ m}^3 / 86.400 \text{ seg.} &= \mathbf{270 \text{ l/seg.}} \end{aligned}$$

De este consumo y a una media de 300 l/hab/día, correspondía al de origen doméstico la cantidad de

$$\begin{aligned} \text{Consumo Doméstico por día 2010} &= \\ 300 \times 61.000 \text{ hab.} &= \mathbf{18.300 \text{ m}^3/\text{ día}} \end{aligned}$$

Esta cuantía medida en consumo de origen doméstico por segundo sería equivalente a la cifra de:

$$\begin{aligned} \text{Consumo Doméstico por seg. 2010} &= \\ 18.300 \text{ m}^3 / 86.400 \text{ seg.} &= \mathbf{212 \text{ l/seg.}} \end{aligned}$$

El resto del consumo por segundo correspondió según estimaciones a la **zona industrial** con 57 l/sg. La Demanda Total Anual en el año 2010 se puede calcular por tanto en aproximadamente la cantidad de:

$$\begin{aligned} \text{Demanda Total Anual 2010} &= \\ = 23.250 \text{ m}^3/\text{día} \times 365 \text{ días} \times 10^{-9} &= \mathbf{8,50 \text{ m}^3/\text{año}} \end{aligned}$$

#### 10.1.4.- Estimación de capacidad futura de la Red de Abastecimiento

En cuanto a la **Dotación Futura**, los parámetros básicos que hay que tener en cuenta para su cálculo se basan en los datos de 2010. Estableciendo la hipótesis de que el **crecimiento del consumo doméstico** se realizaría con un **incremento del 1,5% acumulativo anual**, y si se toma como año horizonte el de 2024, esto es, un plazo total de 14 años a partir de 2010, la proyección para Dotación Doméstica para el año 2024 debería ser:

**Dotación Doméstica estimada 2024**

$$= 300 \times 1,015^{14} = 375 \text{ l/hab./día.}$$

Esta proyección es en todo caso una **estimación máxima**, si tenemos en cuenta el comportamiento más reciente del consumo de agua, que en los últimos tiempos ha comenzado incluso a disminuir.

Para el consumo industrial, y teniendo en cuenta las nuevas superficies destinadas a actividades económicas se realiza también la **hipótesis, igualmente máxima** de que se pueda producir un **incremento del 1,5 % acumulativo anual**, lo que significaría pasar a un **consumo por segundo para uso industrial en 2024** de:

**Consumo Industrial por seg. estimado 2024**

$$= 57 \text{ l/sg.} \times 1,015^{14} = 71 \text{ l/seg}$$

En coherencia con ambos cálculos, realizados a partir de una estimación del comportamiento del consumo de un 1,5%, moderada si seguimos las pautas de incremento de mediados de la década que estaba en el 2%, pero que podría fácilmente no alcanzarse si se mantienen las últimas pautas de ahorro y racionalidad, se pasa a establecer la **Demanda de Agua** necesaria para la ciudad de Irun y para ello se deben de tener en cuenta por un lado las **previsiones de población** estimadas en el capítulo socioeconómico del Plan, con una proyección de población para 2024 que alcanza los 73.000 hab.

La estimación del consumo doméstico, teniendo en cuenta la población máxima estimada para el año horizonte de 2024 será de aproximadamente:

**Demanda Doméstica Total estimada 2024 =**

$$375 \text{ l/hab/día} \times 73.000 \times 365 \text{ días} \times 10^{-9} = 10,00 \text{ Hm}^3/\text{año},$$

y la **Demanda Total Industrial Anual** calculada a partir del consumo por segundo estimado para 2024 de 71 l/seg, equivalentes a la cantidad de:

**Demanda Industrial Total estimada 2024 =**

$$71 \text{ l/seg} \times 86.400 \times 365 \times 10^{-9} = 2,25 \text{ Hm}^3/\text{año}.$$

Sumando ambas cantidades obtendremos la Demanda Futura Total para el año 2024 que resulta ser de aproximadamente:

$$\begin{aligned} \text{Demanda Total estimada 2024} &= \\ 10,00 \text{ Hm}^3/\text{año} + 2,25 \text{ Hm}^3/\text{año} &= \mathbf{12,25 \text{ Hm}^3/\text{año}}. \end{aligned}$$

Con estos cálculos, para la población teórica máxima en 2024 y calculando las necesidades diarias, el volumen de consumo diario que sería necesario disponer en los depósitos reguladores sería aproximadamente

$$\begin{aligned} \text{Volumen de consumo diario estimado 2024} \\ = 12,25 \times 10^6 / 365 &= \mathbf{33.500 \text{ m}^3/\text{dia}} \end{aligned}$$

Esto significa que el Plan General deberá prever para el término municipal de Irun un volumen de capacidad total en los depósitos de al menos 33.500 m<sup>3</sup> en el año horizonte. Actualmente la **capacidad total máxima** teniendo en cuenta la del depósito de la ETAP de Elordi y la de los 4 depósitos principales, estaría en torno a los **40.000 m<sup>3</sup>**, lo que significa que utilizando el **84% de la capacidad máxima** actual de almacenamiento en Irun se podrían cubrir las necesidades del año horizonte, si bien hay que contemplar que la capacidad máxima actual del servicio mancomunado con Hondarribia alcanza los 50.000 m<sup>3</sup>.

No obstante estos cálculos, y previendo los particulares incrementos debidos a los nuevos asentamientos de actividades económicas, que se centrarían en la zona Oeste, se ha previsto, como se expone más adelante, el **incremento de capacidad de almacenamiento** con un nuevo depósito en la zona de Zabaleta y/u otro sobre la Prolongación de Araso Norte. Si al menos uno de estos nuevos depósitos se construye con una capacidad máxima del orden de los 6.000 m<sup>3</sup> no debería de plantearse ninguna dificultad para **cumplir con las estimaciones máximas** utilizando incluso menos del **75%** del total de la capacidad de almacenamiento.

Por otro lado, la demanda futura total por segundo que en base a estos cálculos se estima para 2024 se eleva a:

$$\begin{aligned} \text{Consumo Total por seg. estimado 2024} \\ = 33.500 \text{ m}^3 \times 10^{-3} / 86.400 \text{ seg.} &= \mathbf{388 \text{ l/seg}} \end{aligned}$$

resultando esta cantidad aún inferior a la capacidad teórica máxima de la ETAP de 400 l/seg, (ahora está tratando una media de 275 l/seg.), aunque teniendo en cuenta también que se trata por un lado de valores medios y que el incremento de necesidades para Hondarribia va también a influir en la demanda total por otro, sería conveniente realizar a medio plazo de la ejecución del Plan la prevista **ampliación de la 2ª Fase de la ETAP** como estaba inicialmente previsto en los planes de la Mancomunidad de Servicios del Txingudi.

#### **10.1.5.- Propuesta de actuaciones sobre la Red de Distribución de Agua**

Las propuestas para la red de distribución de agua se basan fundamentalmente en **completar el mallado de las redes** que parten desde cada depósito, de forma que se garantice la distribución en todos los puntos de consumo con una mínima presión de servicio. A su vez el conjunto de la red principal está diseñada para que cada una de las redes dependientes de cada depósito estén unidas con las de los otros depósitos, de forma que en caso de necesidad se pueda garantizar alternativamente la distribución desde cualquiera de ellos.

Además, la red está concebida con una serie de **arterias principales** independientes y de secciones que van de  $\varnothing$  300 a  $\varnothing$  500 cuya finalidad es poder trasvasar caudal de un depósito a otro en situación de emergencia sin depender de la red de distribución principal. La de mayor capacidad enlaza con el depósito de Errandonea y de aquí con los pozos de Jaizkibel.

El Plan General clasifica una importante cantidad de nuevo suelo urbanizable en la zona Oeste del municipio destinado a los **usos de actividades económicas**. Es en esta zona donde se plantea la necesidad de acometer importantes nuevas obras de abastecimiento de agua, pues la demanda denominada de tipo industrial o incluso si parte de estos usos van a ser finalmente de carácter terciario, exigiría un importante refuerzo de reserva.

Por otro lado la necesidad de un nuevo depósito en esta zona está relacionada con el hecho de que es necesario distribuir agua desde una **cota** suficientemente alta para evitar depender en exceso del sistema de bombeos y además, según se ha visto en el apartado anterior, es muy conveniente ampliar para el futuro la **capacidad total de depósito** de Irun para así poder ofrecer en el año horizonte una posibilidad de reserva / día que no necesite estar siempre dependiendo de la capacidad máxima de almacenamiento de los depósitos.

Por estas razones se propone la ejecución de un **nuevo depósito** en la zona más alta de la **colina de Zabaleta**, que bien podría incluso estar situado en el término de Hondarribia si como está previsto, también se confirma la ubicación de un ámbito de suelo urbanizable a continuación del previsto en Irun en esta área.

Alternativamente o complementariamente se podría plantear situar otro **nuevo depósito** por encima de la nueva actuación de Prolongación de Araso Norte, a situar concretamente en la colina de Araso o en la Usategieta, que podría mejorar el abastecimiento tanto a los nuevos ámbitos planteados en la revisión como a los ya existentes, permitiendo de esta manera el mallado y la doble conexión de servicio.

En todo caso en toda esta **zona Oeste** será necesaria la consideración de la red de distribución como principal, pues por un lado uniría ambos depósitos (si se llegan a construir los dos), y por otro forma **malla de distribución** en esta área, teniendo en cuenta que en realidad se formalizan dos zonas separadas por el haz de vías férreas y también por la N-1.

La sección aconsejable sería una sección de  $\varnothing$  **400** para la nueva red distribuidora y probablemente también sería necesario **reforzar la red** que actualmente discurre en gran parte por la calle **Araba** y que permitiría conectar adecuadamente todo el sector Oeste con la red de distribución principal y las arterias principales provenientes del sistema de depósitos actual de Irun.

En la zona centro se plantea la actuación de Remodelación de la **Zona Ferroviaria** y en la zona **Noroeste**, se plantea la también importante actuación de **Zubieta**, pero en ambos casos sería posible acometer un nuevo tramo de red distribuidora de al menos una sección de  $\varnothing$  300, a conectar con las redes de distribución circundantes para el caso del entorno de la Estación, y con la actual red de igual diámetro que circula por la Av. de Letxumorro en el caso de Zubieta.

En cuanto al uso residencial las propuestas del Plan General plantean una cierta **intensificación de los usos residenciales** en las zonas urbanas ya consolidadas que podrá materializarse paulatinamente a medio / largo plazo, y que no deberían producir grandes diferencias en cuanto al funcionamiento de la red actual. A ello se une el mantenimiento de los **ámbitos de planeamiento** provenientes del anterior Plan General de 1999, algunos de los cuales también

incrementan un cierto porcentaje el número de viviendas estimado. Hay que tener en cuenta que la estimación del número de viviendas es una cifra que es sólo orientativa y que podrá variar ligeramente en uno u otro sentido.

Además plantea una serie de **ámbitos de nueva creación** de carácter residencial, de los que los más importantes están situados en suelo hasta ahora no urbanizables situado en las colinas de **Matxalagain** y **Blaia**, planteando la necesidad de que hacia ellos se tiene que extender la red distribuidora de agua garantizando también el mallado de la misma, si bien no parece necesaria la ejecución de ningún nuevo depósito ni la ampliación de los existentes en Labieta, en lo alto del cerro de Matxalagain y en Buenavista, en lo alto de la colina de Blaia.

La obra más importante parece ser la nueva acometida de distribución que será necesario prever desde el **depósito de Matxalagain** cerrando después la malla en su conexión con la red secundaria en la glorieta de Alzukaitz. En el caso de la actuación de Blaia, se podría utilizar la **red distribuidora** que sube por la carretera de Blaia. La sección de  $\varnothing$  300 en los nuevos tramos de red será suficiente para la demanda producida por cada una de estas actuaciones.

Finalmente y en lo que respecta a la red de **distribución a zonas rurales** de Irún situadas en los barrios de Lapitze, Olaberria, Meaka, San Marcial, Bidasoa y Elatzeta, en la actualidad existen una serie de conducciones de sección  $\varnothing$ 100, y una de ellas conecta con el depósito complementario de San Marcial. De todas estas conducciones se derivan otros ramales secundarios que permiten asegurar la distribución en el resto del área rural.

## 10.2.- EL SANEAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES Y PLUVIALES

### 10.2.1.- Estado Actual de la Red de Saneamiento

La otra importante red de Infraestructuras de Servicios es la Red de Saneamiento que es la encargada de recoger las aguas usadas de las zonas residenciales y terciarias así como las aguas de lluvia del conjunto de viales de la ciudad. El saneamiento consiste en el transporte de estas aguas desde los puntos de recogida hasta su evacuación una vez debidamente tratadas. Todas las referencias gráficas de los trazados, tanto existentes como propuestos, figuran en el **plano de la Red de Saneamiento nº S.2**, donde también se han referenciado lo que se consideran como sistemas generales.

Desde el punto de vista de la **estructuración** de la red de saneamiento, hay que tener en cuenta que la ciudad de Irun se asienta en la orilla izquierda de la zona de desembocadura del río Bidasoa, que tiene un funcionamiento de ria y que parte de los asentamientos ocupan terrenos ganados al mar en la Bahía del Txingudi encontrándose alguno de ellos por debajo de las cotas de las mareas vivas equinociales. También hay que tener en cuenta que la ciudad está atravesada por varias regatas que desembocan directamente en el río Bidasoa.

La red de saneamiento de la ciudad de Irun tenía mayoritariamente un carácter **unitario** aunque se han venido realizando obras para separar los efluentes y existen ya muchas zonas con **saneamiento separativo** que corresponden tanto a zonas urbanizadas en los últimos años, como a todas las zonas de suelo urbano consolidado reurbanizadas mediante actuaciones municipales.

### 10.2.2.- Parámetros de cálculo de la Red de Saneamiento

Los **parámetros mínimos** que han venido teniéndose en cuenta para el diseño de la red de saneamiento se basan en que la red debe asegurar una correcta evacuación de las aguas pluviales, evitando inundaciones y estancamientos en los puntos bajos; asegurar la eliminación de las aguas residuales tanto de origen urbano como industrial; y que la red de saneamiento debe evacuar las aguas pluviales y eliminar las aguas residuales sin perjudicar al medio receptor.

En cuanto a los **parámetros básicos** que se han utilizado para el dimensionamiento de la red existente, se considera que en las áreas cuyas

aguas pluviales son drenadas por cada colector, se computa el caudal con base en el máxima lluvia correspondiente a un período de retorno de 10 años y en las zonas donde el desagüe se interfiere con la acción de la marea, se puede disminuir, siempre que se justifique, el período de retorno para el cálculo. El cálculo del caudal de aguas pluviales se basa en la aplicación de la formulación:

$$Q_p = S \times I_c \times C_m$$

Donde  $Q_p$  = Caudal de aguas pluviales (l/seg.);  $S$  = Superficie de área drenada (Ha);  $I_c$  = Intensidad media de precipitación para el período de retorno de proyecto y duración del agüacero, igual al tiempo de concentración del área drenada (l/seg.Ha); y  $C_m$  = Coeficiente medio de escorrentía.

Por su parte, para el dimensionamiento de la red en cuanto a la recogida de aguas residuales tanto domésticas como industriales, la determinación de los **caudales de aguas residuales** se basa en la referencia de los datos de consumo de agua, tanto el uso domestico como el uso industrial. En el último año del que se disponen datos, el 2009, el **tratamiento total** de la Estación Depuradora de Aguas Residuales conjunta de Irun y Hondarribia alcanzó una cifra cercana a los **10 Hm<sup>3</sup>**, habiéndose incrementado durante tres períodos interanuales 2005 – 2008 en casi 1 Hm<sup>3</sup>, tendencia que sin embargo se ha invertido en el último período interanual de 2008 – 2009.

Con estos datos, y teniendo en cuenta que la tendencia se ha mantenido estable, podemos estimar un Volumen medio de Agua Tratada por día en 2010, incluyendo los efluentes de Irun y Hondarribia de aproximadamente 10 Hm<sup>3</sup>:

**Volumen medio de Agua Depurada estimado en 2010**

$$= 10,00 \times 10^6 / 365 = \mathbf{27.400 \text{ m}^3/\text{dia}}$$

De forma que traduciendo estos valores a la Capacidad de Tratamiento por segundo para Irun y Hondarribia, ésta se podría estimar para 2010 en aproximadamente la cifra de:

**Depuración de Agua media por segundo estimado en 2010 =**

$$\text{a } 27.400 \text{ m}^3 \times 10^{-3} / 86.400 \text{ seg.} = \mathbf{317 \text{ l/seg}}$$

Como la capacidad máxima de tratamiento de la EDAR de Atalerreka, según la Memoria de la Mancomunidad de Servicios del Txingudi de 2009, alcanza la

**cifra total de 660 l/seg.**, incluido el pretratamiento y el tratamiento biológico, ello significa que en la actualidad, el volumen de agua tratada para el conjunto de los dos municipios, considerando incluso el tratamiento del efluente procedente de parte de los tres municipios franceses colindantes, es **menos de la mitad** de la capacidad teórica máxima de tratamiento.

Esta situación permite considerar que, gracias a la progresiva instalación de los saneamientos separativos, que evita introducir en la red de depuración las aguas de lluvia, y a la moderación en el consumo doméstico de agua, que reduce el caudal de aguas usadas, no son esperables aumentos excesivos, la situación es de un margen con **gran holgura** cara al futuro.

En cuanto al **diámetro mínimo** de cualquier conducción general de saneamiento por gravedad es de al menos 300 mm. haciéndose la elección del tipo de tubería en función de las características del agua residual, de los terrenos atravesados, de las acciones exteriores y del procedimiento constructivo, teniendo en cuenta que la elección del diámetro deberá justificarse adecuadamente en función de las mencionadas opciones.

En cuanto a las condiciones de **autolimpieza**, las conducciones deberán cumplir dicha condición y en todo caso deben de plantearse soluciones que garanticen la limpieza del colector cuando no pudiera alcanzarse esta condición.

En cuanto al **material** de los pozos de conducción general de saneamiento serán de hormigón y su diámetro será función de la profundidad y del número y diámetro de los colectores incidentes en cada pozo, variando entre 1 metro para profundidades comprendidas entre 1 y 2 metros con diámetros de los colectores incidentes menores de 600 mm y un diámetro de 1,80 m. para profundidades mayores de 2 metros y diámetros incidentes mayores de 800mm.

Será necesario situar un **pozo de registro** en cada cambio de dirección y de pendiente y las conducciones no podrán en ningún caso discurrir bajo las edificaciones. Deberán realizarse **túneles o galerías visitables** con el fin de evitar problemas en la explotación de la red y también evitar interferencias en las infraestructuras o elementos situados sobre ella, en los casos de conducciones que deban discurrir durante un gran trecho bajo infraestructuras, a grandes profundidades, en condiciones de difícil acceso, o por lugares cuya reparación posterior pudiera ofrecer complicaciones importantes.

### 10.2.3.- Propuesta de actuaciones sobre la Red de Saneamiento Básico

Las principales actuaciones sobre la Red de Saneamiento, que ya estaban en marcha con independencia del planeamiento general, se han basado en un **Plan de Saneamiento**, que se ha venido desarrollando desde hace años y cuyo objetivo, en lo que se refiere al municipio de Irun, ha consistido en la progresiva eliminación de todos los vertidos urbanos o industriales que anteriormente se producían directamente al río Bidasoa o a sus regatas afluentes de Ibarrola, Olaberria, Ugalde y Jaizubia.

Gracias a este Plan las regatas y sus entornos así como la ribera del Bidasoa se han podido convertir en nuevas **áreas de esparcimiento** para el disfrute de toda la ciudadanía del Bajo Bidasoa permitiendo un restablecimiento de los cursos bajos fluviales urbanos y una clara recuperación del ecosistema costero y del estuario. A esta recuperación ha contribuido asimismo el saneamiento de los vertidos de la otra margen del Bidasoa, con la conducción de los vertidos de los barrios de Les Joncaux, Behobie y Biriadou a la EDAR de Atalreka.

Este Plan, realizado en el marco de la Mancomunidad de Aguas del Txingudi, ha permitido recoger todos los vertidos en un colector, que se ha denominado **Colector Interceptor**, que transporta todos estos vertidos hasta la Estación de Depuración de Aguas Residuales **EDAR de Atalreka** situado en la proximidad del Cabo Higuer, que permite efectuar el vertido al mar a través de un emisario submarino de más de 200 m. de longitud, una vez realizado el **tratamiento adecuado** con los procesos de desbaste, desarenado y desengrasado que permiten después acometer con el efluente el decantado de fangos, extrayendo los residuos secos que además tienen una utilización complementaria en su uso en la producción de energía como biocombustible y biogas.

Al colector Interceptor acceden los **colectores de márgenes** de cada una de las regatas, que transportan las aguas de las cuencas urbanas vertientes de cada uno de los distintos barrios de la ciudad. El **Interceptor** está jalonado por tramos en los que el desagüe circula por gravedad así como por una serie de conducciones de impulsión gracias a las estaciones de bombeo, de las que en Irun se sitúan la de Behobia y la de Gal, a las que hay que añadir las de Amute, Alameda y Hondartza, desde la que a través de un túnel alcanza la EDAR de Atalreka.

Los **colectores principales** son los que discurren por los márgenes del canal Dumboa, izquierdo y derecho, que entre otros recogen los vertidos que se producen en los Barrios de Arbes y Dumboa, el Colector de Anzarán, que recoge los vertidos que se generan en las zonas de Plaza del Ensanche, Mendibil, Jacobo Arbelaitz, López de Irigoien y Anzarán; el Colector de Mendelu que recoge los vertidos que se originan en el Barrio San Miguel, parte del Barrio de Anaka y Mendelu.

Más hacia el Oeste se encuentran los también **colectores principales** de Jaizubia que recoge el colector del Hospital y los vertidos del colector de Gibeleta; el Colector de Mokozorrotz que continúa por el borde derecho de la regata hasta el entronque con el colector de Jaizubia; el Colector de Ventas; el Colector de Ugalde, el propio Colector del Hospital, que parte de las proximidades del Hospital Comarcal en el punto de entronque del vertido del Hospital con el colector general de la urbanización Puiana; el Colector de Gibeleta, así como otros colectores que se encuentran íntegramente en el término municipal de Hondarribia.

Este **sistema** formado por el Colector Interceptor y los colectores principales se basa en el funcionamiento de la **red secundaria de saneamiento**, que es la que va recogiendo las aguas usadas y las de lluvia, y que en algunas zonas del centro de la ciudad tiene aún carácter unitario mientras que en la gran mayoría de las urbanizaciones más recientes tiene ya carácter separativo, aliviando este hecho el funcionamiento del sistema de depuración de aguas residuales al reducir de forma importante el caudal a tratar.

La completa conversión a una **red separativa** no se puede completar a corto plazo por lo que están previstas en el Plan actuaciones importantes que condicionan el saneamiento, debido a la complejidad e importancia de las obras a realizar para transformar la recogida sobre todo del área central en red separativa. Algunas **actuaciones** han consistido ya en la realización de la separación de efluentes mediante aliviaderos de tormentas que permiten enviar directamente a los canales o regatas, el agua procedente de las lluvias, así como utilizar los colectores de pluviales con funciones de depósito de retenida.

Las **actuaciones específicas** derivadas de las **nuevas propuestas** del Plan General se centran en completar la red primaria de saneamiento en las zonas de nueva urbanización. Fundamentalmente se trata de instalar un **colector principal** que sirva a la amplia **zona de actividades económicas** planteada en

la parte Oeste del municipio, a ser posible con una sección de  $\varnothing$  500, o  $\varnothing$  600, que enlace con el colector de Jaizubia. Este **colector distribuidor** tendrá que tener un ramal independiente proveniente de la zona de Zabaleta, Zaldunborda y prolongación de Oiantzabaleta y resolver el problema del paso a través de la regata de Loidi.

También se deberá estudiar la adecuada resolución de la evacuación de aguas pluviales en relación con los riesgos de inundación que pudiera afectar a toda esta área. En los casos del **entorno de la Estación** y de la **zona de Zubieta**, el vertido de aguas residuales se puede enlazar fácilmente con el colector que discurre por la calle Donostia en la primera de las zonas y con el colector principal de Jaizubia en la segunda.

En cuanto a las **zonas residenciales**, las dos más importantes en cuanto a ser las únicas que se desarrollarán en terrenos hasta ahora no urbanizables y por tanto no considerados en el Plan de Saneamiento, son las de **Matxalagain** y **Blaia**. En ambos casos será necesario diseñar un tramo de colector principal que conectará con el colector derecho del Dumboa, el primero y con el colector de Artia el segundo, debiendo disponerse de preferencia con una sección de un ancho de  $\varnothing$  500 o  $\varnothing$  600. No se prevén problemas de capacidad de los colectores actualmente existentes para absorber los efluentes de estos dos nuevos desarrollos, toda vez que el sistema de evacuación deberá ser lógicamente separativo.

Tampoco se prevén problemas en la capacidad total de depuración para el **año horizonte de 2024**, pues contemplando un incremento, poco probable incluso en los primeros años, que pudiera alcanzar incluso el 2 % anual acumulativo hasta esa fecha, aplicado a todas las aguas tratadas en el EDAR, incluyendo por tanto las Hondarribia y el resto complementariamente tratado de los municipios vecinos, el caudal medio de Tratamiento alcanzaría como máximo en 2024 la cantidad de:

**Volumen medio de Agua Depurada por seg. estimado 2024**

$$= 317 \text{ l/sg.} \times 1,015^{14} = 425 \text{ l/seg}$$

De forma que contemplando este requerimiento de agua tratada por segundo, el volumen medio diario se elevaría a :

**Volumen medio diario de Agua Depurada estimado en 2024**

$$= 425 \text{ l/seg.} \times 86.400 \text{ seg.} = \mathbf{36.700 \text{ l/día}}$$

De forma que traduciendo estos valores a la Capacidad de Tratamiento anual para Irun y Hondarribia, ésta se podría estimar para 2024 en aproximadamente la cifra de:

**Volumen Anual de Agua Depurada estimado en 2024**

$$= 36.700 \text{ m}^3 \times 10^{-6} \times 365 = \mathbf{13,40 \text{ Hm}^3 \text{ anuales}}$$

Estas cifras supondrían un incremento total de las necesidades de depuración en los 14 años considerados de aproximadamente un **35% adicional**, siendo incluso muy optimistas en las previsiones. En todo caso, la necesidad de Tratamiento de Agua por segundo quedaría aún muy por debajo de la capacidad máxima teórica:

**Incremento Máximo de Agua Depurada por seg. estimado en 2024 respecto 2010**

$$= (660 \text{ l/sg.} - 425 \text{ l/sg.}) / 660 \text{ l/sg.} = \mathbf{35,60 \%}$$

quedando aún la capacidad total de depuración en un **64% de la capacidad máxima teórica** de depuración de la EDAR, y siempre, se insiste, en base a cálculos con un amplio margen de porcentaje de incremento, que será muy difícil de alcanzar.

Las **propuestas del Plan General**, en lo que respecta al **municipio de Irun**, contemplando incrementos relativamente moderados de nuevas viviendas y de nuevas zonas de actividades económicas, todas las cuales dispondrán de sistema separativo, reduciendo por tanto los efluentes a tratar, y ocupando en superficie apenas poco más del 10% del suelo urbano y urbanizable del Plan General de Irun anteriormente vigente, encajan pues perfectamente en las estimaciones en cuanto a la capacidad para acometer su depuración, que según vemos, estamos estimando en un incremento del orden del 35% para 2024.

### 10.3.- ENERGIA ELECTRICA

En el municipio de Irun se centra la llegada de **cuatro líneas de Alta tensión** procedentes de Francia y de Oiartzun. De estas líneas, una es de 220 KV-KO procede de Francia y entra por la zona de Behobia, a través de ZAISA-2, discurriendo por zona rural y atravesando el valle de Olaberria para entrar en el municipio de Oiartzun. Hay otras dos de 132 KV-KO que enlazan con Francia y Oiartzun.

Estas líneas tienen sectores de **tendido aéreo**, al borde Oeste de la zona de playas de vias de Plaiaundi, o en la zona de Araso, o a través de Soroxarta y Oñaurre, éste último tramo en vias de incorporarse a la urbanización. También es aérea en Osinbiribil y en la zona Sur, Matxalagain, Ribera y Txemperenea. Existe algún sector que ya es **subterráneo**, como el de la Av. de Letxumborro o en Palmera, pero la mayor parte está pendiente de su progresivo enterramiento bajo las urbanizaciones viarias o de los espacios libres. Una de estas líneas se dirige hacia Navarra por la zona rural. Todas llegan a la Subestación Transformadora Central, situada en el Barrio de Anaka junto a la Av. de Letxumborro.

Para el **servicio urbano**, existen dos líneas de 30 KV-KO, éstas con la mayor parte de su tendido subterráneo aunque aún tienen sectores aéreos, como el recorrido por la colina de Zabaleta, o al Sur de las colinas de Blaia y Matxalagain. A partir de la subestación central, se distribuyen a dos Centros de Transformación y Distribución (E.T.D.) situados, uno en la misma parcela de la subestación de Anaka y otro en el Barrio de Larreaundi.

De las **Subcentrales** parten líneas de 13,2 KV (7 líneas de la estación de Anaka y 8 líneas de la estación de Larreaundi) que suministran a los transformadores de distribución, de los que parten las líneas de baja tensión que oscilan entre 220 V y 280 V. Está previsto el traslado a terrenos en Oinaurre, de la subcentral de Larreaundi.

El planteamiento en función de los nuevos desarrollos propuestos por el Plan General es de extender la red de media tensión a los mismos, lo que en principio parece posible. En particular será necesario extraer derivaciones desde las actuales líneas aéreas de 30 KV de las que una circula por Zabaleta, aprovechando para enterrarla y extender las de Araso Norte y Oianzabaleta para alcanzar al resto de los nuevos ámbitos de actividades económicas.

También será necesario extender la red para dar servicio a las más de 30 Ha. de la actuación de parque tecnológico de **Zubieta**, y a las más de 36 Ha. del **Entorno de la Estación**, lo que se podrá hacer a partir de la red que abastece el Hospital o de la propia red de media tensión que discurre por la Av. de Letxumorro. En cuanto a las nuevas **zonas residenciales** de Matxalagain y Blaia la red de media las atraviesa, no existiendo por tanto problema en principio para realizar las correspondientes acometidas. Sin embargo habrá que tener en cuenta la necesidad de enterramiento de estas líneas en el momento de realizar las urbanizaciones de estos ámbitos.

Quedan pendientes también las **obras de enterramiento de líneas** en los ámbitos que procedentes del anterior Plan General, han sido incorporados a éste y en los que aún no se ha ejecutado la urbanización, como son los casos de Txemperenea, también atravesado por una de las líneas de 132 KV, la zona de Iparralde – Gal, la nueva actuación de San Miguel y algunos de los polígonos industriales como Txumarraga o Gabiria.

Finalmente está en proyecto la construcción de una **nueva línea** aérea de alta tensión de 220 KV-KO cuyos trazados parten de la Subestación Central de Anaka, uno siguiendo la Av. de Letxumorro para salir a la zona rural atravesando la glorieta de Porcelanas y el borde del polígono de Bidaurre Ureder para alcanzar en la zona rural la red de Arkale – Anaka y de ésta a la de 220 KV-KO de Arkale a Francia; y el otro por Auzolan y Arretxe Ugalde hasta conectar con la antemencionada red.

Todo este esquema queda reflejado en el **plano S.3**, referente a la red de suministro de energía eléctrica, donde se localizan la subestación de Anaka, las E.T.D. y los transformadores de distribución, lo que se considera como sistema generale.así como el esquema de suministro eléctrico a los transformadores de distribución.

## 10.4.- RED DE GAS

La red de Gas de IRUN se estructura como una **red ramificada** con dos puntos de conexión con la Red General, cuyos dos ramales discurren por el municipio sensiblemente paralelos a la Autopista y al Sur de la misma, correspondiendo a los tramos Irun - Bergara e Irun – Lesaka.

De las conexiones comentadas, la **primera conexión** se encuentra en la vaguada de la regata Ugalde junto al polígono industrial de Arretxe – Ugalde. En este polígono se encuentra la estación Estación de Regulación y Medida, ERM, al pie de la Autopista y en el límite con la parcela en la que se ubica la empresa Pasquier – Recondo. Desde ella parte la red de distribución que a la altura de Porcelanas se divide en dos ramales; uno abastece al barrio de Ventas, llegando un ramal, a través del polígono industrial de Gabiria, hasta la Estación de Servicio mientras que otro atiende la zona de Aranibar.

El **segundo ramal** que nace en Porcelanas sube por la avenida de Elizatxo y posteriormente por Auzolan, para abastecer la zona de Belaskoenea y tras cruzar el puente sobre el ferrocarril servir a Anaka, Puiana y el poblado de Urdanibia. Continúa la conducción por la calle Anaka, hasta adentrarse en el barrio de San Miguel, dando servicio al mismo, a la zona del Pinar y al barrio de Anzaran.

La conducción cruza el puente del paseo de Colón y, por el Norte del mismo, abastece al la zona de la calle de Don Cipriano Larrañaga, barrio de Mendibil, avenida de Iparralde, hasta el puente internacional, Beraun y calle Santiago. Por el Sur, se da servicio a la zona de Pio XII y Alhóndiga, cerrando malla aquí con el ramal que abastecía a la zona de Belaskoenea.

Desde la zona de Alhóndiga se sirve a Lapice Grupo 1º, zona Sur de la avenida de Euskal – Herria, Erribera y Beko Errota. En la plazoleta de Larreaundi se conecta el ramal anterior con otro que nace en el paseo de Colón y bajando por la calle San Marcial, sigue por Urdanibia, abasteciendo a la Parte Vieja, y por Vega De Eguskiza, atiende al Norte de la avenida de Euskal – Herria (desde Iñigo de Loiola a Olaketa).

La conducción que viene del paseo de Colón y baja por la calle San Marcial se dirige por la calle Pelegrín de Uranzu hasta Arbes y de aquí a las proximidades de Zelaiondo, al pie de la Autopista, donde se encuentra la segunda ERM. Ésta

se conecta, al otro lado de la Autopista y ya junto a la carretera de Ibarla con la Red General Bergara – Lesaka ( $\varnothing$  16 pulgadas). Este conducto, en este punto, está unido a la ampliación de la citada tubería que, a partir de este punto, se separa en dos conductos; uno, se dirige a Lesaca por la carretera de Ibarla, y el segundo da continuidad hacia Francia a la nueva tubería ( $\varnothing$  26 pulgadas).

En el recorrido anteriormente citado nacen los ramales que abastecen a las zonas que se sitúan a ambos lados del mismo. Uno llega hasta la calle Santiago y suministra gas a la zona comprendida entre las calles Juncal Y Santiago y el canal Dunboa. Otro ramal nace en la calle de Pelegrín de Urantz, tras cruzar el canal de Dunboa, para suministrar gas al barrio de Dunboa, mientras que la otra lo hace a la zona de Arbes.

La **distribución de la zona Este** de Irun comienza en esta ERM y por Alzukaitz Kalea y Artiga Ibilbidea llega hasta la zona de Rekondo, junto a la desembocadura de la regata Artia. Antes, por su derecha, nacen dos ramales que sirven para distribuir el gas en los polígonos Palmera y 54, prolongándose esta última conducción hasta el 58 y de aquí a la zona urbana de Behobia para, finalmente llegar a ZAISA I, II y III.

A la vista de la importante **extensión de la red** existente no parece necesario prever para el futuro más obras que las que se generen por el propio desarrollo de los polígonos. El acceso a las nuevas zonas de **actividades económicas** pueden arrancar a partir el ramal de la red existente en Araso Norte, en Oianzabaleta y en la zona más al Oeste de la Av. de Letxumborro. Las zonas del **Entorno de la Estación** y la de **Zubieta** podrá enlazar con la red de distribución de la Av. del Hospital y las zonas residenciales de **Matxalagain y Blaia** con sendas prolongaciones de las redes ya existentes en las inmediaciones, no existiendo problema alguno de capacidad de la red.

El esquema correspondiente queda reflejado en el **plano S.4**, referente a la red de suministro de gas, donde se localizan los gasoductos principales, las estaciones de regulación y las redes principal urbana y de distribución. También se han referenciado lo que se consideran como sistemas generales que en el caso del Gas son los Gasoductos..

## 10.5.- RED DE EUSKALTEL

La red de fibra óptica de Euskaltel está estructurada en base a una conducción de tipo Troncal, que tiene dos ramales, provenientes respectivamente de Lezo y de Oiartzun. El **primer Troncal**, que es el que asegura la conexión con el país vecino, discurre en paralelo a la vía férrea de Euskotrenbideak hasta la estación de Irun Paseo de Colón y después pasa a Francia por el puente de Santiago.

El **segundo Troncal** entra al municipio desde el de Oiartzun aprovechando el trazado de la carretera de Oiartzun, GI-2134, para luego discurrir por el entramado de vías urbanas, calles Bizkaia en Ventas, calle Auzolan, Belaskoenea, Arturo Campion, Serapio Mugica, Paseo de Colón, San Marcial, Alzukaitz, Paseo Dunboa, Pio Baroja, Gazteluzar y Av. Enderlatsa hasta el puente internacional de la A-8 en Behobia.

A partir sobre todo, de esta última red Troncal, se desarrolla una red de distribución de tipo Capilar que con algunas lagunas importantes (zona de polígonos industriales al Oeste, Av. Letxumorro – Soroxarta, Antton Ttipi, entre otras), cubre sin embargo la mayoría de las zonas urbanas de la ciudad.

En relación a los **nuevos desarrollos**, y en la medida que es conveniente una cobertura total de este servicio, es fundamental la extensión de esta red hasta los actuales polígonos industriales de Oianzabaleta, Araso, Araso Norte, extensión que se puede considerar como pendiente, así como más adelante, a los futuros ámbitos de **actividades económicas** previstos por el Plan General en esta importante área.

La conexión con las nuevas zonas del **Entorno de la Estación** y de **Zubieta** podrá realizarse sin problemas a partir de la red que llega al Hospital y a la zona de Puiana. En lo que respecta a **Matxalagain** ya existe una red capilar en la calle Molino de Arbes, que podrá ser utilizada directamente; y en lo que concierne a **Blaia** será en cambio necesario prolongar la actual red capilar bien a partir de la calle Molino de Arbes, bien a partir del Paseo de Artia, no existiendo en principio en ninguno de ambos casos mayores problemas.

El esquema correspondiente queda reflejado en el **plano S.5**, referente a la red de fibra óptica de Euskaltel, donde se localiza la red Troncal así como la red Capilar de distribución. No se consideran sistemas generales.

## 10.6.- RED DE TELEFONIA

La red de Telefonía tiene una cobertura prácticamente total sobre las zonas urbanas de la ciudad siendo la mayor parte **subterránea** del tipo **canalizado** aunque algunos tramos son de **tipo cable**. Su estructura de malla y ramificaciones tiene capacidad para absorber nuevas ampliaciones.

En particular, y en relación a las **nuevas zonas previstas** por el Plan General no hay especiales dificultades en la ejecución de ampliaciones hasta los ámbitos previstos para actividades económicas ya que la red discurre prácticamente hasta el borde de los terrenos objeto de futura urbanización, incluidas las zonas de **Zubieta** y del **Entorno de la Estación**.

También las dos nuevas **zonas residenciales** de Matxalagain y Blaia podrán realizar las conexiones correspondientes sin mayores problemas, por lo que en cuanto a esta red de servicios se refiere no hay impedimento técnico de ningún tipo.

El esquema correspondiente queda reflejado en el **plano S.6**, referente a la red de telefonía, donde se localizan tanto la red canalizada de distribución urbana como la red de cableado. . No se consideran sistemas generales.