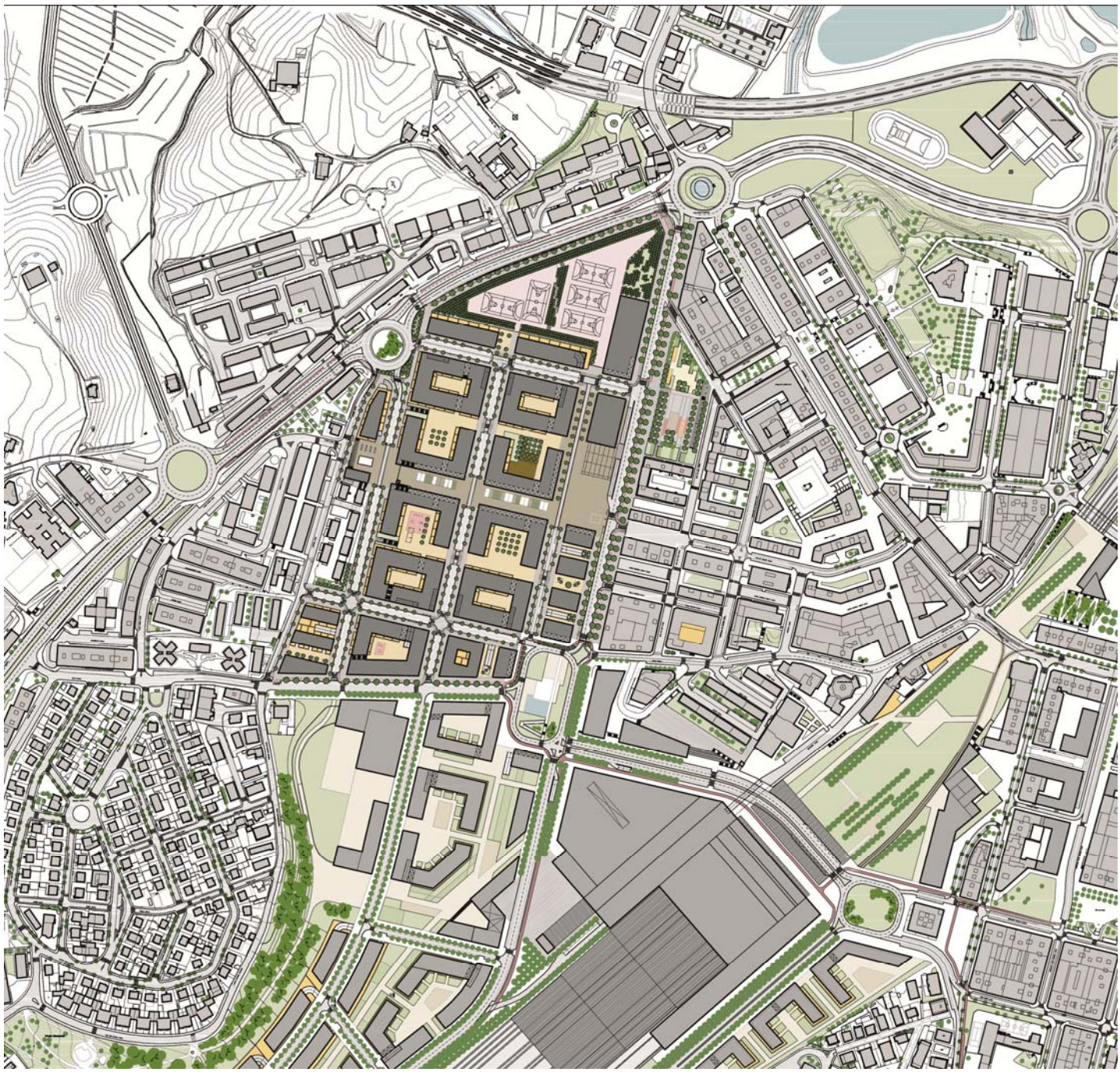
MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN URBANA DEL ÁREA "SAN MIGUEL / ANAKA"

IRÚN

Marzo 2.012



irunvi

FDLEON arq+urb

ÍNDICE GENERAL

DOCUMENTO “A. MEMORIA"
DOCUMENTO “B. NORMAS URBANÍSTICAS"
DOCUMENTO “C. DIRECTRICES DE ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN"
DOCUMENTO "D. ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERA"
DOCUMENTO "E. PLANOS"

REDACTOR:

FDLEON arq+urb
Telf.: 943317408 / Fax: 943317944 / e-mail: fleon@fleonarqurbsl.com
“Edificio Urgull” (Parque Empresarial Zuatzu)
Zuatzu Kalea, 3. Planta 1, Local 1
(20018) DONOSTIA / SAN SEBASTIÁN

EQUIPO DE TRABAJO:

Francisco de León Molina, Arqto.
Álvaro Turrión Pérez, Arqto.
Igor Touriño, *(C.A.D.)*

MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN URBANA DEL ÁREA "SAN MIGUEL / ANAKA"

IRÚN

Marzo 2.012

MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN URBANA DEL ÁREA "SAN MIGUEL / ANAKA"

IRÚN

DOCUMENTO "A. MEMORIA"

Marzo 2.012

irunvi

FDLEON arq+urb

ÍNDICE: Pág.:

1. INTRODUCCIÓN 2
1.1. INICIATIVA Y OBJETO 2
1.2. ANTECEDENTES DEL PROYECTO....2
1.3. PRINCIPALES MODIFICACIONES INTRODUCIDAS EN EL DOCUMENTO 4
1.4. CONTENIDO MATERIAL DEL PROYECTO 5
2. DESCRIPCIÓN DEL ESTADO ACTUAL DEL ÁREA "SAN MIGUEL / ANAKA" 6
2.1. DELIMITACIÓN....6
2.2. TOPOGRAFÍA....6
2.3. CARACTERÍSTICAS GEOTÉCNICAS 6
2.4. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD DEL SUELO. EDIFICACIONES EXISTENTES 6
2.5. REDES DE SERVICIOS URBANOS EXISTENTES 9
2.5.1. Red de recogida de aguas pluviales 9
2.5.2. Red de recogida de aguas fecales....9
2.5.3. Red de suministro de agua 9
2.5.4. Red de suministro eléctrico 9
3. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DEL AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN....10
4. JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE IRUN *(Aprob. Def.: 15/10/99)*....11
5. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN 13
5.1. DESCRIPCIÓN GENERAL....13
5.2. CUMPLIMIENTO DE LAS "SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS"....24
5.3. SISTEMA VIARIO 25
5.4. PROGRAMA DE VIVIENDA Y USOS TERCIARIOS 28
5.5. ESPACIOS Y OTROS ELEMENTOS DOTACIONALES *(Ver cuadros del Anexo "I")*....29
5.6. URBANIZACIÓN 30
5.6.1. Movimiento de tierras 31
5.6.2. Redes de servicios urbanos 31
6. DESARROLLO Y GESTIÓN Y ANÁLISIS DE VIABILIDAD....33

Anexo I. Cuadros de características de la ordenación
Anexo II. Justificación del cumplimiento de la normativa vigente para la "Promoción de la Accesibilidad"
Anexo III. Justificación del cumplimiento del CTE DB-SI, "Seguridad en Caso de Incendio"
Anexo IV. Determinaciones Particulares del P.G.O.U. de Irún para el ámbito "San Miguel / Anaka".
Anexo V. Estaciones topográficas de la Cartografía Municipal de Irun en el Aeropuerto de San Sebastián *(Hondarribia)*
Anexo VI. Documentación relativa a las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de San Sebastián

Documento "A. MEMORIA"

1. INTRODUCCIÓN

1.1. INICIATIVA Y OBJETO

La presente modificación del "Plan Especial de Ordenación Urbana del Área San Miguel / Anaka", -*aprobado definitivamente con fecha 30 de abril de 2.008*-, se formula por iniciativa del Ayuntamiento de Irún, a través de "IRUNVI, Sociedad Pública de Vivienda de Irun, S.A.U." y, se redacta por la empresa "Francisco de León, Arquitectura y Urbanismo, S.L.".

La misma tiene dos objetivos principales, además de la incorporación a la ordenación vigente de otros ajustes de menor relevancia:

* La adaptación de la ordenación del Área a las exigencias de la Dirección General de Aviación Civil respecto a las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de San Sebastián recogidas en su informe al citado "Plan Especial" de fecha 30 de junio de 2.009, y, en el emitido como parte del presente expediente de "Modificación del Plan Especial" de fecha 15 de febrero de 2012, éste último de carácter "favorable".

* Sobre la base de la ordenación propuesta en el Plan Especial vigente, incrementar la ocupación en planta de varias de las parcelas definidas para recuperar la edificabilidad suprimida con la adaptación de otras parcelas a las condiciones de aplicación de las servidumbres aéreas, y, agotar la edificabilidad lucrativa asignada por el vigente Plan General al ámbito "San Miguel / Anaka" -*116.000 m^2(t)*- lo que supone una rentabilizar mejor –*en todos los sentidos, tanto urbanístico general, como económico financiero*- la intervención.

1.2. ANTECEDENTES DEL PROYECTO

En el vigente P.G.O.U. de Irún, el Área **"San Miguel / Anaka"** se clasifica como "Suelo Urbano", y, la definición de su "ordenación pormenorizada" se remite a la posterior redacción de un "Plan Especial de Reforma Interior". De acuerdo con ello, este planeamiento se formuló, tramitó y aprobó definitivamente por el Ayuntamiento de Irún, con fecha 30 de abril de 2.008.

A partir de ello, se han formulado y tramitado los siguientes instrumentos de desarrollo del Plan Especial:

* El "Programa de Actuación Urbanizadora", que fue aprobado definitivamente por resolución de la Alcaldía de Irun de fecha 17/03/2009.

* El "Proyecto de Urbanización del Área San Miguel / Anaka", aprobado inicialmente por resolución de la Alcaldía de Irun con fecha 16/12/2010, sometido a información pública sin que se hayan presentado alegaciones, y, pendiente en el momento presente de la introducción de algunos reajustes y complementaciones solicitados por los Servicios Técnicos Municipales.

* El "Proyecto de Reparcelación de la Unidad de Ejecución San Miguel / Anaka", aprobado inicialmente por resolución de Alcaldía de fecha 20/04/2011, sometido a información pública –*se han presentado 36 escritos de alegaciones*-, y, actualmente pendiente de resolución del trámite realizado y de su correspondiente aprobación definitiva.

Tras la aprobación del Plan Especial, con fecha 30/06/2009, la Dirección General de Aviación Civil -*sobrepasados los plazos legales establecidos al respecto*- emitió el correspondiente informe en relación a la adecuación del Plan Especial a las "servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de San Sebastián *(Hondarribia)",* las cuales afectan de forma directa al ámbito "San Miguel / Anaka".

El citado informe reconoció la adecuación de la ordenación propuesta por Plan Especial ***"a las servidumbres aeronáuticas establecidas en el Decreto 792/1972, de 18 de marzo, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de San Sebastián (BOE nº 89 de 13 de abril)*** –*Disposición normativa que establece legalmente las condiciones aplicables al respecto*- pero, sin embargo, hizo constar que, para obtener una valoración favorable por su parte, se debía modificar en el Plan Especial la configuración de varios de las edificios proyectados, dado que, por mandato expreso del Congreso de Diputados -*Proposición No de Ley, de 25 de junio de 2.008, sobre el Aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia, aprobada por la Comisión de Fomento del Congreso*- los informes de los planes urbanísticos que afecten al Aeropuerto se deben elaborar ***"considerando las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de San Sebastián que podrían ser formalmente establecidas en caso de establecer una longitud de pista de 1.650 metros, una franja de 1.770 metros de largo por 150 metros de ancho y unas RESAs de 90 metros de largo por 90 metros de ancho",*** y, los edificios reseñados resultaban afectados por estas nuevas condiciones.

Pendiente en cualquier caso la definitiva resolución sobre la ampliación del Aeropuerto –*la decisión de no ampliarlo supondría de hecho al posibilidad de incrementar en una planta la altura general de edificación en San Miguel / Anaka*- el Ayuntamiento prosiguió con la formulación y tramitación de los proyectos de desarrollo del Plan Especial, en la consideración de que los conflictos señalados en el Informe de la Dirección General afectaban de forma exclusiva a edificaciones que se preveía asignar al propio Ayuntamiento, y, de que la adecuación de esas edificaciones a las exigencias formuladas no invalidaba la propuesta de ordenación realizada desde una perspectiva técnica o económica, e implicaba un coste –*por reducción de aprovechamientos en dichas parcelas*- que se consideraba asumible por la Corporación.

Esta previsión, sin embargo, se ha debido modificar posteriormente en la medida en que la Dirección General de Aviación Civil denegó el visto bueno a estos expedientes de desarrollo del Plan Especial –*en concreto al Proyecto de Urbanización*- en tanto no se adecuara el citado Plan Especial a las exigencias del Informe emitido con fecha 30/06/2008.

Por otra parte, el trámite de información pública del "Proyecto de Reparcelación" realizado, en el que algunos de los propietarios afectados han mostrado diversas discrepancias al respecto, ha permitido constatar que el planteamiento básico de éste, dirigido de forma general, en la actual situación de crisis financiera e inmobiliaria, a posibilitar la ejecución del ámbito por iniciativa exclusivamente pública con una solución convenida –*de forma expresa o tácita según los casos*- con los propietarios afectados iba a ser difícil de materializar con una seguridad jurídica adecuada.

Asimismo, la práctica jurídico urbanística tras la aprobación del Decreto 105/2008 que desarrolla la Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo del País Vasco, ha permitido concluir que el cumplimiento de las exigencias dotacionales de detalle establecidas por el antiguo "Reglamento de Planeamiento" estatal, con arreglo al cual se había formulado el Plan Especial aprobado en abril de 2008, no es exigible en el actual marco legislativo.

Con ello, se abre la posibilidad de modificar el Plan Especial para agotar la edificabilidad lucrativa asignada por el vigente Plan General al ámbito "San Miguel / Anaka" -*116.000 $m^2(t)$*- ya que la exigencia citada, unida a la aplicación de las limitaciones en la altura de los edificios derivadas de la aplicación de las "servidumbres aeronáuticas", sólo había permitido asignar al mismo una edificabilidad de 108.120 $m^2(t)$.

A la vista de las circunstancias señaladas, en el momento presente en un desarrollo con importantes cargas urbanísticas –*fundamentalmente traslados y realojos de empresas industriales y viviendas*- el Ayuntamiento ha considerado que para hacer posible el visto bueno inmediato al Proyecto de la Dirección General de Aviación Civil, y, asegurar su viabilidad económico-financiera, resultaba procedente modificar el Plan Especial en el sentido señalado -*adecuación a las "servidumbres" a las previsiones del Estudio de Impacto Ambiental del Plan Director del Aeropuerto, y, agotamiento de la edificabilidad autorizada por el P.G.O.U.*- tramitando dicha modificación de forma simultánea a la de los expedientes -*Programa de Actuación Urbanizadora, Proyecto de Reparcelación y Proyecto de Urbanización*- necesarios para su desarrollo.

De esa forma, y, en la medida en que las modificaciones de ordenación que se proponen –*fundamentalmente incrementos en la ocupación de las parcelas de usos lucrativos*- no afectan de forma significativa a los objetivos y soluciones de ordenación del Plan Especial, y, que los reajustes de asignaciones del Proyecto de Reparcelación, necesarios en todo caso, obligan a una nueva "aprobación inicial" e información pública de este expediente –*con mucho la más laboriosa administrativamente y exigente en plazos*- se considera que se pueden conseguir los objetivos señalados, sin un alargamiento efectivo de los plazos de tramitación urbanística.

En consecuencia con estos criterios, el Ayuntamiento, mediante resolución de Alcaldía de fecha 22 de agosto de 2.011 acordó la formulación de la presente "Modificación del Plan Especial de Ordenación Urbana del Área San Miguel / Anaka", y, su remisión a la Dirección General de Aviación Civil solicitando nuevamente el informe preceptivo.

Éste ha sido emitido con fecha 15 de febrero de 2.012, con carácter favorable, pero con algunas condiciones respecto a su contenido documental –*no afectan a los contenidos de ordenación*- que se han incorporado al presente texto.

1.3. PRINCIPALES MODIFICACIONES INTRODUCIDAS EN EL PLAN ESPECIAL

Al objeto de adaptar la ordenación a los criterios de la Dirección General de Aviación Civil, en la hipótesis de ampliación del Aeropuerto, se introducen las siguientes modificaciones:

* **Reducción del perfil de las edificaciones de las parcelas "RV.8", "RV.9" y "RV.12"**.

* **Determinación, para la totalidad del ámbito, de la cota máxima de coronación de las edificaciones** *(la cota máxima que puede alcanzar cualquier elemento constructivo sobre la cubierta)*.

Asimismo, y sin relación directa con lo anterior:

* **Se incrementa la ocupación en planta** de las cuatro manzanas centrales –*parcelas "RV.3", "RV.4", "RV.5", "RV.6" en la nueva ordenación*- cerrando los bloques en "U" más alejados del eje central de la ordenación -*prolongación de la calle Luis de Uranzu*-.

* **Se califica como "vivienda libre"** las parcelas residenciales **"RV.7"** –*antes "RV.3"*- y **"RV.8"**, ya que los incrementos de edificabilidad propuestos en las parcelas "RV.3" a "RV.6", calificadas como V.P.O., lo permiten manteniendo el requisito de una dotación de vivienda protegida **>del 75%** del programa residencial. Asimismo, dentro del cumplimiento de esa exigencia, se destina y **vincula de forma expresa** la parcela **"RV.4.b"** a los **"realojos"** necesarios, calificándola también como "vivienda libre", si bien los excedentes que no se destinen al "realojo" en propiedad deberán promoverse en régimen de V.P.O., destinándose la parte de ellos que resulte necesaria a "realojos" en alquiler.

Con esta solución se consigue incrementar el aprovechamiento ordenado hasta agotar el asignado por el vigente Plan General, pasando de **108.422 m²(t)** a los **116.000 m²(t)** autorizados,, incrementando en 4.492 m^2(t) la vivienda protegida -*incluida la destinada a realojos*-, en 1.720 m^2(t) la vivienda libre y en 1.366 m^2(t) el terciario-comercial.

Se proponen también otras modificaciones de menor relevancia:

* Cambio de sección de la calle Donostia.

  El paseo previsto en la acera oeste de esta calle se traslada a la acera este, lo que permitirá formalizar un trazado de paseo continuo desde Zubimuxu hasta Soroxarta, cuando se desarrolle la proyectada operación de reordenación del Espacio Ferroviario.

  Este cambio afecta a la parcela "TC.13", que ve reducida su superficie bajo rasante y a los espacios libres "LL.22" –*que se suprime*-, "LL.28" –*que se reduce*-, y, da lugar a los nuevos espacios libres "LL.31", "LL.32", "LL.33" y "LL.34".

* Adaptación de la delimitación –*con una pequeña reducción de superficie*- de las parcelas "ED.16" y "EE.14" a la nueva sección prevista para la acera sur de la avenida de Letxunborro, compuesta por carril-bici de 2,50 m, franja de vegetación de 1,50 m y acera de 4,00 m.

* Adecuación de las superficies dotacionales calificadas a lo estrictamente exigido por la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo, eliminando definiciones innecesarias en la calificación de los elementos dotacionales. Como consecuencia de ello se plantean, además, diversas modificaciones en la zonificación pormenorizada.

* Cambio de uso del aprovechamiento destinado a equipamiento dentro de las parcelas "TC.13", "RV.7" y "RV.8" destinándolo a uso comercial / terciario, y en sentido contrario, cambio de uso de parte del aprovechamiento terciario de las parcelas "RV.3" y "RV.12", que se destina a equipamiento.

* Autorización de la disposición de altillos en las plantas bajas de uso terciario, en las condiciones definidas en las Normas Urbanísticas del vigente P.G.O.U., sin que computen a los efectos del cálculo del perfil de la edificación ni del aprovechamiento edificatorio.

1.4. CONTENIDO MATERIAL DEL PROYECTO

En cuanto a su contenido material, el Plan Especial consta de los siguientes documentos:

* DOCUMENTO "A. MEMORIA"
* DOCUMENTO "B. NORMAS URBANÍSTICAS"
* DOCUMENTO "C. DIRECTRICES DE ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN"
* DOCUMENTO "D. ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERA"
* DOCUMENTO "E. PLANOS"

El primero de ellos, el presente **Documento "A. Memoria"**, que describe y justifica la ordenación propuesta, incorpora cinco documentos anejos:

* Anexo I. Cuadros de Características de la Ordenación
* Anexo II. Justificación del cumplimiento de la normativa vigente para la promoción de la accesibilidad.
* Anexo III. Justificación del cumplimiento del CTE DB-SI, "Seguridad en Caso de Incendio"
* Anexo IV. Determinaciones Particulares del P.G.O.U. de Irún para el ámbito "San Miguel / Anaka"
* Anexo V.Estaciones topográficas de la Cartografía Municipal de Irun en el Aeropuerto de San Sebastián (Hondarribia)
* Anexo VI. Documentación relativa a las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de San Sebastián

Los tres primeros, se incluyen por exigencia específica de la legislación vigente. El Anexo IV recoge las condiciones de ordenación establecidas para el ámbito "San Miguel / Anaka" por el P.G.O.U..

Los dos últimos anexos recogen los documentos referentes al Aeropuerto de San Sebastián en los que se definen las afecciones al Ámbito de San Miguel / Anaka.

Los demás "documentos" del "Plan Especial" no presentan singularidades reseñables, cumplimentando la definición de los contenidos que, específicamente, les asigna la legislación vigente.

2. DESCRIPCIÓN DEL ESTADO ACTUAL DEL ÁREA "SAN MIGUEL / ANAKA"

2.1. DELIMITACIÓN

Los límites principales del ámbito de "San Miguel / Anaka" son, al Norte, la Avda. de Letxunborro, al Este la calle Donostia, al Sur la calle Anaka, y, al Oeste la calle Jaizkibel. El ámbito incluye además el espacio situado entre las calles Donostia, Lepanto y Blas de Lezo, y, excluye un conjunto de edificaciones al Este de la calle Jaizkibel.

2.2. TOPOGRAFÍA

Los bordes exteriores del Área presentan un desnivel de unos 11,00 m. entre la esquina nordeste -*Plaza de Zubi muxu situada a la cota 4,50*- y la esquina suroeste -*cota 15,50 m, en la calle Anaka* -. Este desnivel lo salvan las calles Letxunborro -*2,5% de pendiente*-, Jaizkibel -*2% en su tramo norte*- y Anaka -*6%*-, ya que la calle Donostia se mantiene prácticamente horizontal en todo su trazado -*en torno a la cota 5,50*-.

El punto más bajo del ámbito se sitúa a la cota 2,50 m., sobre el antiguo cauce de la regata de Zubi-muxu -*en la actualidad canalizada*- que recorre aquel en sentido Sur / Norte, torciendo hacia el Noreste al encontrarse con la explanación de la Avenida de Letxunborro, hasta acometer al nuevo trazado canalizado en la esquina noroeste del ámbito, junto a la Plaza de Zubi-muxu.

Los trabajos gráficos realizados en el presente expediente han tomado como referencia la cartografía municipal elaborada en 2.006.

2.3. CARACTERÍSTICAS GEOTÉCNICAS

Los suelos del ámbito, procedentes del período Cuaternario, están formados por depósitos fluviales y de marisma sobre los que se han realizado diversos rellenos y vertidos. Dichos depósitos no pertenecen directamente al depósito principal de la bahía de Txingudi, sino que forman una "lengua" que sale de ella, para "desembocar" en la zona de estudio sobre formaciones rocosas de tipo flysch, por lo que sus espesores no resultan muy importantes, aunque afectarán a la totalidad de las excavaciones a ejecutar.

Como referencia para los trabajos de desarrollo del ámbito se ha elaborado por la empresa "Lurtek Consultores, S.L", con fecha septiembre 2.009, el correspondiente "estudio geotécnico" –*se adjunta como anexo al Proyecto de Urbanización que se tramita paralelamente*-, si bien en el mismo no se ha podido completar la investigación de campo en todo el ámbito de intervención –*factoría Sanchesky en funcionamiento*- por lo que el mismo deberá ampliarse con anterioridad al comienzo de las obras de urbanización.

2.4. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD DEL SUELO. EDIFICACIONES EXISTENTES

El Área, con una superficie total de **138.573,90 m²**, presenta una estructura parcelaria muy fragmentada, identificándose en ella un total de **62 fincas registrales** de titularidad privada o patrimonial, a las que se añaden diversos suelos de dominio público.

Dos de las fincas, con una superficie conjunta de **859,64 m²**, se categorizan como "suelo urbano consolidado", y, se excluyen del "ámbito de actuación integrada" -***137.714,26 m²***- delimitado para el desarrollo de la intervención proyectada.

Los suelos patrimoniales existentes en el Área pertenecen todos ellos a la Comunidad Autónoma del País Vasco -*un total de 13 fincas registrales*- con una superficie conjunta de **26.349,69 m²**, que representa el **19,13%** de la superficie del "ámbito de actuación" –*la propiedad de una de las fincas, es compartida con "Bidart, S. Coop. L.". De ella se considera, en la superficie señalada, exclusivamente la parte perteneciente al Gobierno Vasco* -.

Entre los suelos de dominio público existentes, una de las fincas- con una superficie **767,46 m²** -*el **0,56%** del "ámbito"*- es de titularidad municipal por transferencia de la Diputación Foral, que la obtuvo por expropiación, por lo que participará en la asignación de derechos y cargas.

El resto de los suelos de dominio público del ámbito, todos ellos bajo titularidad del Ayuntamiento -***24.263,48 m²**, que suponen el **17,62 %** de la superficie del Área*- se han obtenido por cesión, por lo que no participarán en la asignación citada.

En el "ámbito de actuación integrada" hay 47 fincas privadas –*a las que se añade la parte de la citada finca en copropiedad de "Bidart, S.Coop.L." y la Comunidad Autónoma del País Vasco*-, con una superficie conjunta de **86.333,63 m²**, que representa el **62,69 %** de la superficie total del "ámbito".

El principal titular de suelo privados en el ámbito es la empresa "Sanchesky S.L.", propietaria de siete fincas con una superficie conjunta de **39.709,98 m²**, que representan el **28,84 %** de la superficie del mismo. El resto de las fincas privadas es, en general, de pequeño tamaño, de forma que sólo 6 de ellas superan el 2% de la superficie total del "ámbito", y, 8 más, se sitúan entre el 1% y el 2% de aquel.

Un total de **18 fincas** privadas o patrimoniales del ámbito cuentan en la actualidad con edificaciones inscritas en el Registro de la Propiedad.

La mayor parte de esas edificaciones tienen un carácter predominantemente residencial *(15)*, albergando un total de **63 viviendas** *-4.071,77 m²(t), la mayoría de ellas en pequeños bloques aislados de entre 6 y 9 viviendas, aunque también existen algunas viviendas unifamiliares*- correspondiendo las otras tres fincas a usos industriales -***5 pabellones** con una superficie edificada total de **8.980,00 m²(t)**, agrupados en el edificio "Conatec", copropiedad del Ayuntamiento, el pabellón situado en la calle Agerre nº1, y, las instalaciones de la empresa Sanchesky S.L., estas con una superficie edificada de **4.370,00 m²(t)**, en construcciones de diverso tipo, a las que se añaden 2.800 m²(t) de cobertizos de almacenamiento, y algunas de las viviendas citadas anteriormente*-. Algunas de estas edificaciones industriales se encuentran en un estado de conservación precario.

La lista de edificaciones existentes se completa con diversas construcciones auxiliares, situadas en las fincas de uso residencial, con una superficie construida de **874,40 m²(t)** y el "Colegio Público Lekaenea", con una superficie construida de **2.717,00 m²(t)**.

FINCAS						USOS EXISTENTES							
Nº Finca	Propietario	Referencia Catastral	Finca Registral	Superficie		Vivienda		Terciario / Industrial		Almacén/Trastero		Cobertizo	Equipamiento
		nº		m²	% Total	nº	m²(t)	nº	m²(t)	nº	m²(t)	m²(t)	m²(t)
UNIDAD DE EJECUCIÓN "SAN MIGUEL / ANAKA" *(Ámbito "I")*													
FINCAS PRIVADAS Y PATRIMONIALES													
1	Hansa Gestión Inmobiliaria, S.L.	2213302 (parte)/ 2216015	4.224	3.159,82	2,29%								
2	Hansa Gestión Inmobiliaria, S.L.	2213302 (parte) / 2216015	4.222	2.757,78	2,00%								
3	Hnos. Martínez / Aramburu- Garmendia / Martínez	2213302 (parte) / 2216015	4.220	2.320,94	1,69%								
4	José Mª Echeveste Zabaleta y Pilar Araceli Espina de La Fuente	2213303	7.965	2.298,61	1,67%								
5	Administración de la C.A.P.V.	2216021	81	469,84	0,34%								
6	Familia Emery Zabaleta	2216022	6.623	275,52	0,20%								
7	Hnos. Emery Echeverria	2216023	6.622	291,75	0,21%								
8	Hnos. Emery Alza	2216024	6.621	236,69	0,17%								
9	Hnos Sarasola Emery y Sarasola Arregui	2216025	6.620	223,20	0,16%								
10	Copropietarios, *Caserío "Santa Bárbara"*	2.216.026	2.256	270,88	0,20%	2	148,80			1	62,00		
11	Hnos. Echepare Díaz y Mº Luisa Díaz Sacristán	2216A26	14.178	91,18	0,07%								
12	Hnos. Zapirain Lazarguren y Zapirain Sánchez	2216027 / 22173C4 (parte)	3.710	251,93	0,18%								
13	Administración de la C.A.P.V.	3516050	45.089	174,78	0,13%								
14	Administración de la C.A.P.V.	2216052	45.562	1.189,83	0,86%								
15	Administración de la C.A.P.V.	2216031	19.408/3	7.103,21	5,16%								
16	Hnos. Coplina Robledo	2216030	4.038	225,25	0,16%								
17	Josefa Goya Arancegui	2216029	12.321	2.119,92	1,54%								
18	Hnos Zapirain Lazarguren	2216028	6.343	1.526,50	1,11%								
19	Josefa Goya Arancegui	2216020	12.323	5.325,68	3,87%								
20	Hnos. Coplina Robledo	2216019	4.037	1.311,87	0,95%								
21	J. Amantegui Arruabarrena	2216018	No consta	1.312,99	0,95%								
22	Hros. Lorenzo Aranburu Berridi	2216017	No consta	3.816,04	2,77%								
23	Administración de la C.A.P.V.	2216016	4.306	2.017,65	1,47%								
24	Copropietarios, *Caserío "Guevara"*	2216040	4.307(45.684/ 56.635)	2.039,77	1,48%	3	260,00			6	100,50		
25	Administración de la C.A.P.V.	2216041	4.225 (44.073/ 44.074)	4.452,64	3,23%								
26	Administración de la C.A.P.V.	2216A42	4.223	2.122,61	1,54%								
27	Administración de la C.A.P.V., Edificio "Conatec"	2216042	15.004 (41.476/ 41.477/	2.472,44	1,80%			2	1.594,00				
28	Administración de la C.A.P.V.	2216B46	11.821	52,70	0,04%								
29	Administración de la C.A.P.V.	2216A46	11.819	381,97	0,28%								
30	Administración de la C.A.P.V.	2216046	11.754	582,51	0,42%								
31	Bidart Scoop L, *(23,55%)*	2216047	15.369 (23.019/ 23.021/	650,60	0,47%			1	710,27				
	Administración de la C.A.P.V. *(76,45%)*		15.371/ 15.373)	2.112,03	1,53%			3	2.305,73				
	Pabellón industrial de c/ Agerre nº1. Total			2.762,63	2,01%			4	3.016,00				
32	Administración de la C.A.P.V.	2216014	4241	3.217,48	2,34%								
33	Copropietarios, *Casa "Berraondo"*	2216012	6968/ 43347 a 43355	613,11	0,45%	9	573,84						
34	Jorge José Manterola Alza y Mª Jesús Arandigoyen Quintana, *Caserío "Agerre-Txiki"(Mitad*	2216011	5027	244,45	0,18%	1	82,80			1	119,00		
35	Jorge Manterola Lecuona, *Caserío "Agerre-Txiki" (Mitad Oriental)*	2216A11	5028	417,64	0,30%	2	103,20			1	51,40		
36	Copropietarios, *Casa "Aristi-Berri"*	2216038	6969/ 7808- 7893- 7217-	312,49	0,23%	8	418,73			8	32,00		
37	Copropietarios, *Casa "Etxe-Berri"*	2216039	34725 a 34731	274,67	0,20%	6	292,20			1	12,00		
38	Copropietarios, *Casa "Iru-Ena"*	2216044	5248/ 47067 a 47071/	313,18	0,23%	7	458,38			1	192,80		
39	Hnos. Llorente Muñoz	2216A44	5249	59,80	0,04%								
40	Julia Echeverria Arruabarrena	2216C44	5251	26,62	0,02%					1	16,70		
41	Eustaquia Dorronsoro Urdangarin	2216B44	5250	22,84	0,02%								
42	Copropietarios, *Casa "Bernardeta"*	2216045	5192 (25202)/ 11722/	140,96	0,10%	6	429,44						
43	Teresa Castor San Miguel	2216A45	25206	233,85	0,17%								
44	Ignacio Nuño Peñalver	2216043 (parte)	11455	1.024,98	0,74%								
45	Ignacio Nuño Peñalver	2216043 (parte)	9969	1.441,66	1,05%								
46	Ignacio Nuño Peñalver	2216043 (parte)	9967	495,20	0,36%								
47	Francisco Sánchez Espinosa y Teresa Goyenechea Alberdi	3516033 (parte)	8479	127,24	0,09%								
48	Francisco Sánchez Espinosa y Teresa Goyenechea Alberdi, *(Cº Kamino Berri. Ruina)*	3516033 (parte)/3516005	1697	29.405,51	21,35%								
49	Francisco Sánchez Espinosa y Teresa Goyenechea Alberdi, *(Casa "Izartxo-Enea")*	3516006 (parte)/ 3516005	4301	1.077,32	0,78%	3	219,00	1	73,00				
50	Francisco Sánchez Espinosa y Teresa Goyenechea Alberdi, *(Edificio "Sanchesky")*	3516005 (parte)	4979	4.420,39	3,21%	2	318,00	2	2.749,00	3	962,00	659,00	
51	Francisco Sánchez Espinosa	3516005 (parte)	4254	1.239,31	0,90%							2.800,00	
52	Francisco Sánchez Espinosa	3516005 (parte)	4231	1.774,53	1,29%								
53	Francisco Sánchez Espinosa	3516005 (parte)	4196	1.665,68	1,21%								
54	Coop. viviendas "Ferroviaria Irunesa" *(La Casita)*	3516004	4206	4.529,30	3,29%	2	148,00			1	74,00		
55	Luis Iriarte Iguiñiz y Dña. Mª Dolores Apalategui Arratibel	3516003	6727	1.278,03	0,93%								
56	Coop. viviendas "Ferroviaria Irunesa"	3516001	4381	1.479,97	1,07%								
57	Copropietarios, *Casa "Larrea-Enea"*	3515001	3154 (45722)/ 41952/	357,36	0,26%	6	324,00			2	63,00		
58	Copropietarios, *Casa "Villa Loreto"*	3516002	3322 (37820)	169,07	0,12%	6	295,38			1	78,00		
59	Coop. viviendas "Ferroviaria Irunesa"	3516001(parte) /	6364	68,86	0,05%								
60	José Antonio Ugarte Egorleta y Mª del Juncal Echepare Díaz	3516051	19883	2.612,69	1,90%								
Total Fincas Privadas y Patrimoniales				***112.683,32***	***81,82%***	***63***	***4.071,77***	***9***	***7.432,00***	***27***	***1.763,40***	***3.459,00***	
SUELOS DE DOMINIO PUBLICO EXPROPIADOS													
61	Ayuntamiento de Irun	dominio público	No consta	767,46	0,56%								
Total Suelos de dominio público expropiados				***767,46***	***0,56%***								
Total suelos que participan en el reparto de beneficios y cargas				113.450,78	82,38%	63	4.071,77	9	7.432,00	27	1.763,40	3.459,00	
SUELOS DE DOMINIO PUBLICO A LO QUE NO SE ASIGANA DERECHOS /													
6.b	Ayuntamiento de Irun	dominio público	No consta	73,19	0,05%								
7.b	Ayuntamiento de Irun	dominio público	No consta	73,40	0,05%								
8.b	Ayuntamiento de Irun	dominio público	No consta	66,21	0,05%								
9.b	Ayuntamiento de Irun	dominio público	No consta	68,83	0,05%								
11.b	Ayuntamiento de Irun	dominio público	No consta	131,89	0,10%								
12.b	Ayuntamiento de Irun	dominio público	No consta	348,74	0,25%								
15.b	Ayuntamiento de Irun	dominio público	No consta	84,18	0,06%								
18.b	Ayuntamiento de Irun	dominio público	No consta	246,25	0,18%								
62	Ayuntamiento de Irun *(Colegio Lekaenea)*	35-17-213	25320	4.700,39	3,41%								2.717,00
63	Dominio Público Hidráulico	dominio público		1.724,14	1,25%								
64	Ayuntamiento de Irun	dominio público	A segregar de 19042/2	763,26	0,55%								
65	Ayuntamiento de Irun	dominio público	A inmatricular	4.386,00	3,18%								
66	Ayuntamiento de Irun	dominio público	A inmatricular	2.403,84	1,75%								
67	Ayuntamiento de Irun	dominio público	A segregar de 10788	1.634,44	1,19%								
68	Ayuntamiento de Irun	2317304	45561	2.319,32	1,68%								
69	Ayuntamiento de Irun	23173A4	45157	1.709,71	1,24%								
70	Ayuntamiento de Irun	dominio público	A inmatricular	527,58	0,38%								
71	Ayuntamiento de Irun	22173B4	36919	589,01	0,43%								
72	Ayuntamiento de Irun	dominio público	45156	426,87	0,31%								
73	Ayuntamiento de Irun	22173C4	A inmatricular	954,65	0,69%								
74	Ayuntamiento de Irun	dominio público	A inmatricular	661,52	0,48%								
75	Ayuntamiento de Irun	dominio público	A inmatricular	370,06	0,27%								
Total Suelos Dominio Público obtenidos por cesión				***24.263,48***	***17,62%***								***2.717,00***
Total Unidad de Ejecución "San Miguel / Anaka" (Ámbito "I")				***137.714,26***	***100,00%***	***63***	***4.071,77***	***9***	***7.432,00***	***27***	***1.763,40***	***3.459,00***	***2.717,00***
SUELOS CONSOLIDADOS "SAN MIGUEL / ANAKA" (Ámbito "II")													
FINCAS PRIVADAS Y PATRIMONIALES													
76	Copropietarios casa *"Villa Aranguren-Enea"*	9799379		485,24	56,45%								
77	"Villa Cifuentes"	99799378		374,40	43,55%								
Total Ámbito "II"				***859,64***	***100,00%***								
TOTAL ÁREA "SAN MIGUEL /ANAKA"				138.573,90									

2.5. REDES DE SERVICIOS URBANOS EXISTENTES

En el Área no existe ninguna arteria de importancia de las redes de telecomunicaciones o suministro de gas.

2.5.1. Red de recogida de aguas pluviales

El elemento más importante existente en el ámbito de actuación, es una tajea que canaliza las aguas pluviales que antes vertían a la antigua regata Zubi-muxu, que atraviesa el Área en sentido Suroeste / Nordeste, entre la calle Anaka y la glorieta de Zubi-muxu, en sentido sur-norte, con una sección ovoide de 2,20 m. de alto por 2,70 m. de ancho, construida hace más de 40 años y que es mantenida y supervisada por "Txingudiko Zerbitzuak".

2.5.2. Red de recogida de aguas fecales

Los elementos más relevantes de la red de saneamiento son las canalizaciones existentes en la calle Donostia, que vierten a un depósito "aliviadero" -*8,0 m. x 8,0 m. de ocupación en planta*- situado junto a la fachada norte del Colegio "Lekaenea", el cual, a su vez, alivia a la tajea de la red de drenaje descrita anteriormente.

Las aguas fecales que salen de este depósito, reguladas mediante un sistema de “vortex”, discurren por la acera Oeste de la calle Donostia a través de un colector nuevo que las conduce hacia la nueva depuradora.

2.5.3. Red de suministro de agua

Por la acera norte de la calle Anaka discurre una tubería de fibrocemento de Ø 300 mm., de la que se derivan, un ramal de Ø 150/100 mm. por la acera este de la calle Donostia que sirve a las edificaciones del Barrio de San Miguel que dan frente a la misma; otro del mismo diámetro y material, por la acera este de la calle Jaizkibel que, a su vez, da servicio a las edificaciones de esta calle y a las de la calle Agerre, que penetra en el Área "San Miguel / Anaka"; y, otro, de Ø 100 mm., por la acera sur de la calle Anaka, que da servicio a las instalaciones de la C.A.F..

2.5.4. Red de suministro eléctrico

En el ámbito existe un tendido aéreo de media tensión que será necesario soterrar, lo que aparentemente, no presenta dificultades relevantes. Asimismo, por la acera sur de la Avenida Letxunborro, coincidiendo con límite del Área discurre una canalización de 220 Kv. de la red internacional, que, en principio, y, como es obvio, debe mantenerse en su actual estado dadas las dificultades técnicas y el elevado coste que presenta su modificación.

3. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DEL AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN

Tras la emisión por la Dirección General de Aviación Civil, con fecha 30/06/2009, de su informe en relación al Plan Especial, el "documento de referencia" del "EIA" del Plan Director del Aeropuerto en elaboración *-aprobado dicho "documento" por resolución del 18 de mayo de 2011 y sometido a información pública-* ha rectificado ligeramente y establecido con mayor precisión las futuras "servidumbres aeronáuticas".

En este documento *–alternativa "3"-* se posicionan los umbrales de la nueva pista de vuelo desplazando el correspondiente al extremo suroccidental de la misma *(cabecera 04)* 15,00 m hacia el Término Municipal de Irun, sobre la ría de Amute *-este posicionamiento difiere del reflejado en el informe de 30 de junio de 2.009, en el que dicho umbral se desplaza en dirección norte unos 30,00 m, lo que supone 0,60 m más de altura disponible para todas las parcelas edificables en San Miguel-Anaka-*. El mismo establece:

> "*Esta alternativa propone el desplazamiento del umbral 22 en 119 metros hacia el interior de la pista y el umbral 04 en 15 metros hacia el exterior de la misma, dotándola de 60 metros de franja y de RESA de 90x90 metros, a continuación de las nuevas ubicaciones de los umbrales.*
>
> *En la cabecera 22 sería necesario reforzar la escollera sobre la que se asienta la plataforma de la pista para aprovechar la misma hasta s extremo final. En cuanto a la cabecera 04, sería necesario construir un puente-pista sobre el regato de Jaizubia y ocupar parte de la zona urbanizada alineada con la pista al sur del aeropuerto hasta una distancia de 150 metros del nuevo umbral 04.*
>
> *Con estas actuaciones la distancia entre umbrales se reduciría en 104 metros quedando en 1.650 metros. Sin embargo, acondicionando adecuadamente las RESAS y las zonas de la franja situadas tras cada uno de los umbrales y utilizándolas como parte del recorrido de despegue, éste se reduciría en menor medida*".

Estas nuevas condiciones han sido las consideradas por la Dirección General de Aviación Civil para la emisión del informe favorable al presente documento de Modificación de Plan Especial de fecha 15/02/2012.

En el apartado **"II.3.4. Afecciones de las servidumbres aeronáuticas"** del "Documento E. Planos" del presente Plan Especial se reflejan las servidumbres descritas, posicionadas sobre las cartografías municipales de Irun y Hondarribia *-en coordenadas ETRS89-* tomando como umbrales de la pista actual las bases THR04-2004 y THR22-2004, cuyo levantamiento topográfico se justifica detalladamente en el "Anexo V" de la presente Memoria [(1)].

Así, siguiendo las indicaciones recogidas en el citado Informe Preliminar, el nuevo umbral propuesto se sitúa a **15,00 m** de la base THR04-2004 en dirección hacia tierra, lo que determina la posición de los planos de las "servidumbres aeronáuticas".

[1] La distancia entre ambas bases es de 1.753,39 m, es decir, prácticamente los 1.754 m. de pista declarada actualmente, lo que corrobora la coherencia de esta información con los datos manejados por Aviación Civil.

4. JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE IRUN *(Aprob. Def.: 15/10/99)*

El vigente P.G.O.U. de Irun, define las determinaciones particulares aplicables al Ámbito "San Miguel / Anaka" en artículo "3.1.01" de sus Normas Urbanísticas, que se transcribe en **Anexo "IV"** de la presente Memoria.

En síntesis, los elementos más relevantes de dicha normativa son los siguientes:

* Superficie: ..... **138.515 m²**
* Clasificación del Suelo: ..... **Suelo Urbano**
* Planeamiento de desarrollo: ..... **Plan Especial de Reforma Interior**
* Aprovechamiento edificatorio: ..... **116.000 m²(t)**
* Tipologías de edificación:
  - Edificación Residencial con alineación a vial (RV)
  - Edificación Residencial colectiva en bloque (RB)
  - Edificación Residencial colectiva en parcela (RP)
* Perfil: ..... **PB+3+ático**
* Condiciones particulares de uso:
  - Posible consolidación de la empresa "Sanchesky".
  - Dotación de "vivienda de protección pública":
    - Consolidación de "Sanchesky": ..... **100% aprovech. resid.**
    - Traslado de "Sanchesky": ..... **75% aprovech. resid.** ***(825 viv.)***
* Condiciones de gestión:
  En caso de consolidación de la empresa "Sancheski" se delimitará una "unidad de ejecución" independiente con los suelos afectados por el uso industrial.

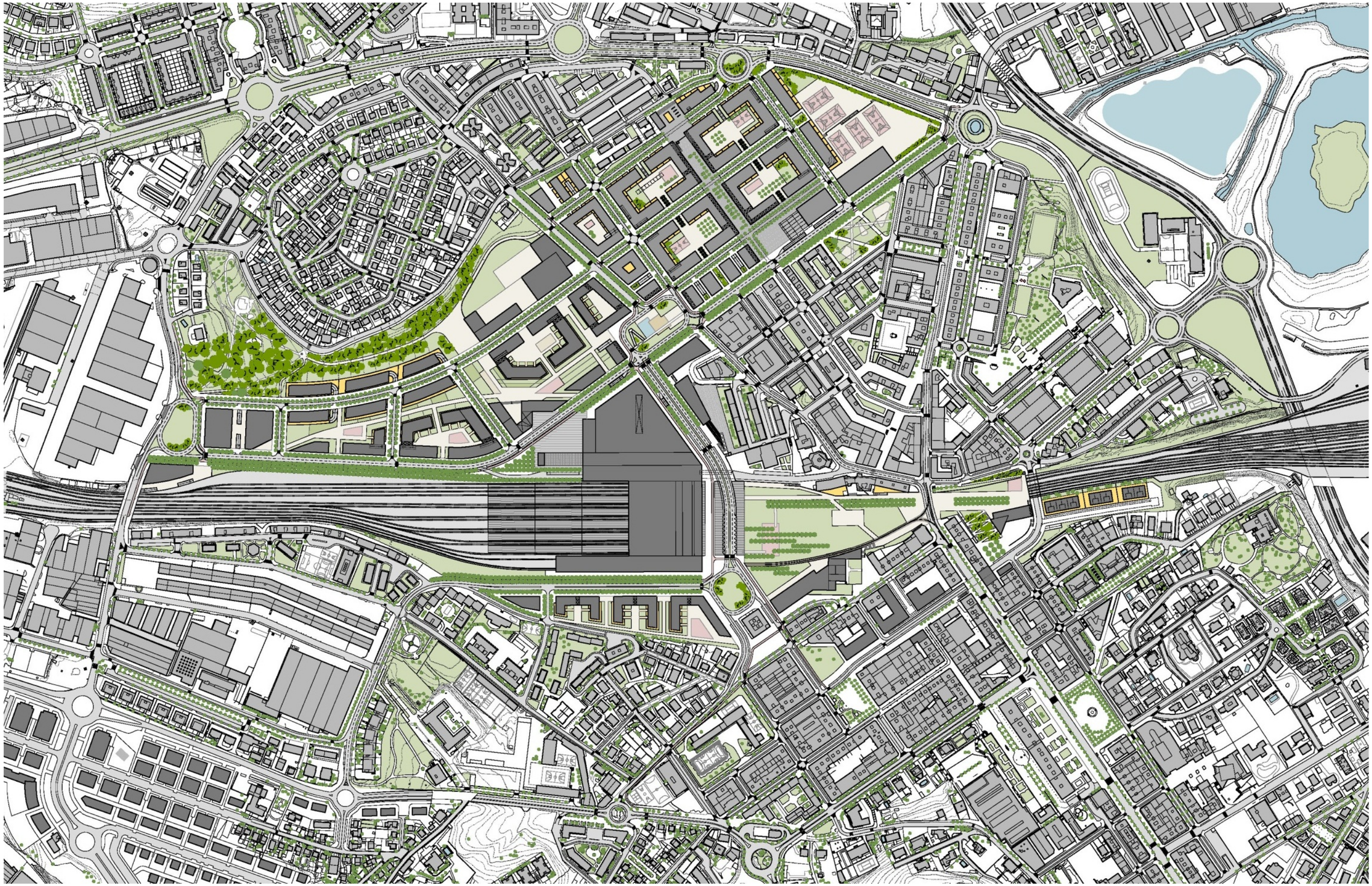
El Plan Especial cumplimenta la totalidad de las determinaciones reseñadas que, de acuerdo con lo establecido por el artículo **"58. Rango jerárquico de las determinaciones de ordenación"** de la Ley "2/2006", poseen un carácter específicamente "estructural" *–ver el Cuadro "1. Características generales de la Ordenación" del Anexo "I. Cuadros de Características de la Ordenación de la presente Memoria-.*

Por el contrario, el mismo, dentro de las condiciones establecidas por la citada disposición legal, modifica algunas de las "condiciones particulares de ordenación" establecidas para el Área en la ficha normativa, las cuales deben considerarse, en todo caso, como determinaciones de "ordenación pormenorizada", modificables por el "planeamiento de desarrollo":

* Consolidación del colegio "Lekaenea" *–se propone su traslado dentro de la propia Área para posibilitar una implantación más adecuada del nuevo desarrollo, muy condicionado, como hemos comentado, por las "Servidumbres Aeronáuticas"-.*

* Previsión de una "zona de equipamiento" público de carácter local entre las calles Donostia y Lepanto *–se libera la zona creando un nuevo espacio libre ajardinado, y, se sitúa la dotación de equipamiento, con una disposición más representativa y una mejor accesibilidad, en los bajos de los edificios de las parcelas "RV.7" y "RV.8" con frente a la gran plaza porticada proyectada-.*

* Eje de ordenación en prolongación de la calle "Blas de Lezo" *–se toma como referencia la prolongación de la calle Luis de Uranzu que se configura como un eje potencial de actividad y relación urbana más adecuado con el Barrio de Anaka-.*



PROPUESTA CONJUNTA DE ORDENACIÓN DEL ÁREA “SAN MIGUEL / ANAKA” Y EL ESPACIO FERROVIARIO

5. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN

5.1. DESCRIPCIÓN GENERAL

El Área "San Miguel / Anaka", es una pieza relevante en el futuro desarrollo urbano de Irún, por su posición entre los barrios de San Miguel y Anaka -*el primero muy denso y con carencias muy importantes, y, el segundo, con menor densidad, pero con una posición periférica y desligado del resto del Área Urbana por la presencia de industrias y la falta de desarrollo del ámbito que nos ocupa*- su extensión -*13,8 ha. aproximadamente*- y, la importancia cuantitativa del desarrollo residencial proyectado, en el que la parte destinada a "vivienda de protección pública" -*75% del total*- constituye un elemento fundamental de la política de vivienda municipal, cuya ejecución empieza a resultar urgente.

Por otra parte, la propuesta de intervención sobre el "Espacio Ferroviario", realizada por este mismo equipo, modifica cualitativamente esa situación profundizando la importancia del nuevo desarrollo, que configuraría, junto con el desarrollo de "San Miguel / Anaka", una operación de reestructuración y ampliación del Centro Urbano de Irún, de profundo calado, y, sentaría las bases para su caracterización como el espacio central de la nueva "Ciudad de Txingudi", que, progresivamente se va consolidando.

La construcción de la nueva "Avenida" sobre el ferrocarril, la implantación de la nueva Estación, en su lado Sureste y, los desarrollos residenciales y terciarios proyectados en la operación citada, permitirían la extensión de los valores de centralidad -*que ahora se limitan al entorno del Paseo de Colón*- al lado Norte del Espacio Ferroviario, incorporando al Centro Urbano el entorno de la Calle Hondarribia, el Barrio de San Miguel, y, el nuevo desarrollo de "San Miguel / Anaka".

El trazado urbano se define a partir de los siguientes criterios:

* Configuración de una malla viaria de trazado rectangular, definida con referencia a la malla viaria del barrio "San Miguel" -*calle Donostia y Luis de Uranzu*- la cual, asimismo, se integra adecuadamente con el viario de Anaka -*calle Jaizkibel*- y toma como bordes la Avenida de Letxunborro -*Norte*- y la calle Anaka -*Sur*-.

  En su definición, como se ha comentado, no se toma en consideración la referencia del eje definido por el tramo existente de la calle Blas de Lezo que proponía el Plan General, carente de relevancia paisajística o funcional.

  Por el contrario, se propone como elemento fundamental de la misma la prolongación del eje de Luis de Uranzu -*consolidado como un eje de actividad fundamental en el Barrio de San Miguel*- la cual se caracteriza como el eje de actividad y el principal elemento del paisaje urbano del nuevo desarrollo, conectando con "Anaka" en la embocadura de la calle Peñas de Aia, y, sustituyendo al camino que relaciona en la actualidad ambos barrios.

  La malla de calles está configurada por tres viales principales en sentido Este / Oeste -*Vial "A", Calle peatonal de prolongación de Luis de Uranzu, y, vial "B"*- y otros tres en sentido Norte / Sur -*viales "C, "D", y, "E"*-.

  Es una malla de dimensiones amplias, que, unida a una edificación en manzana cerrada o abierta, con mucho fondo, busca una ocupación en planta elevada, como contrapartida a la limitación del perfil edificatorio generada por las "Servidumbres Aeronáuticas" del Aeropuerto.

* Los elementos Norte / Sur de la malla resultan prácticamente horizontales, pero los orientados en dirección Este / Oeste deben salvar el desnivel existente entre la calle Donostia -*situada entre las cotas 4,50 m y 7,00 m-* y la calle Jaizkibel -*situada entre las cotas 10,75 m y 15,30 m-*. Esto se consigue en los viales "A" y "B" con pendientes que no superan el límite del 6% exigido por la normativa de "accesibilidad", incluso, aunque los viales transversales "D" y "E" se mantienen en su parte central en rasantes similares a las de la calle Donostia -*cotas 5,00 m. / 6,00 m.-*.

La Calle Peatonal, presenta un perfil longitudinal prácticamente horizontal que mantiene, también, rasantes similares a las de calle Donostia. Ello da lugar a un desnivel de unos 4,50 m. en el encuentro con la calle Jaizkibel, que se resuelve con escaleras convencionales y medios mecánicos, adaptados –*ascensor-*.

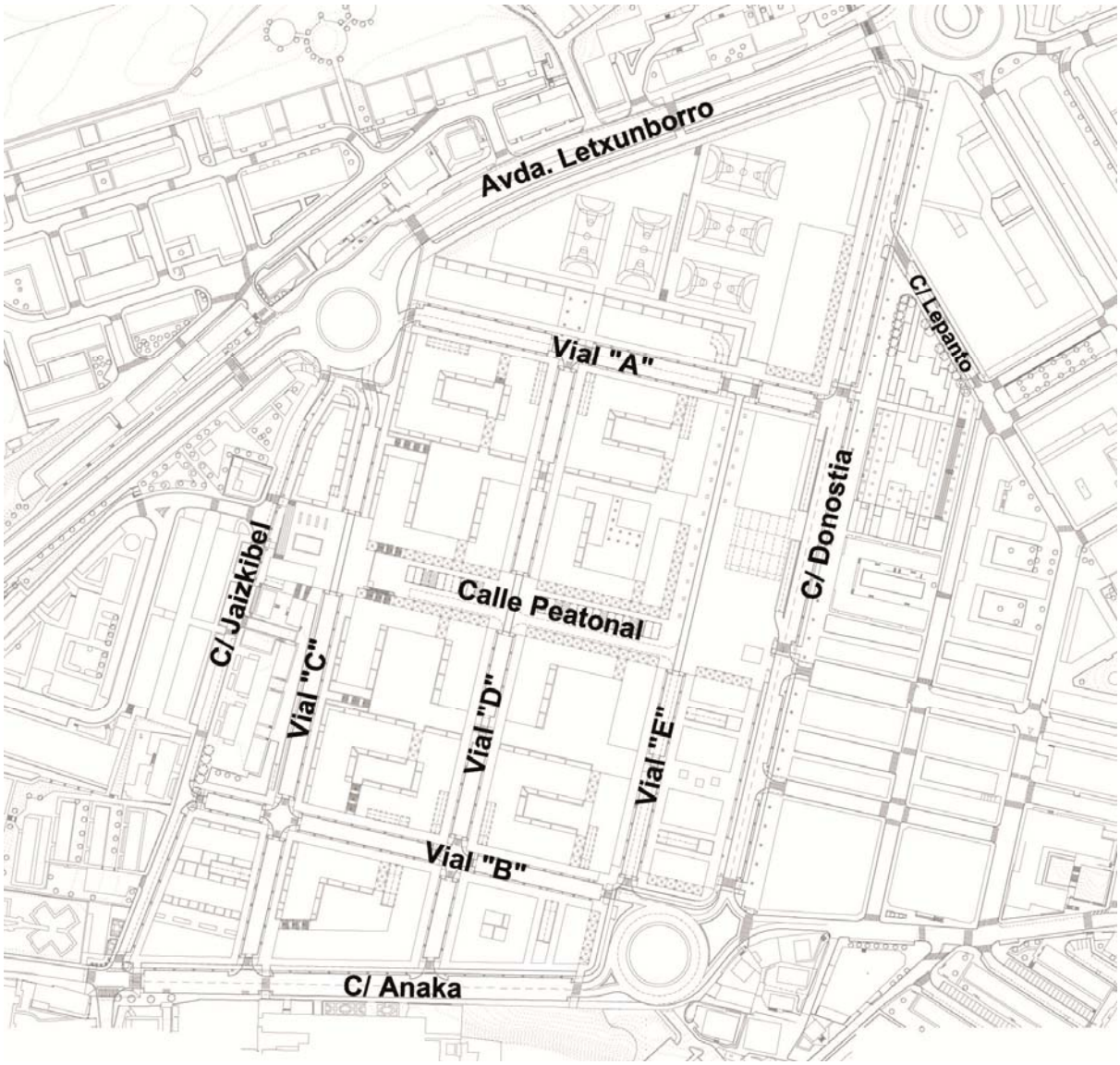
Con esta disposición se busca reducir lo menos posible, en toda la zona central del Área, la altura útil de la edificación, limitada severamente por las servidumbres aeronáuticas, ya que una solución basada en una transición gradual de niveles entre “San Miguel” y “Anaka”, daría lugar a alturas de edificación menores, y, consiguientemente, a aprovechamientos también más bajos.

* Los aprovechamientos edificatorios se concentran en la parte Sur del Ámbito, ya que, en su borde norte *-zonas próximas a la Avenida de Letxunborro, e inicio de la calle Donostia-* las “Servidumbres Aeronáuticas” prácticamente impiden la edificación *-ver apartado "II.3.4. Afecciones de las Servidumbres Aeronáuticas" del Documento “E. Planos”-.*

Las zonas más afectadas por las “servidumbres” se destinan prioritariamente a la implantación de "espacios libres" dotacionales, zonas deportivas y otros equipamientos con edificaciones de un número de plantas limitado.

Este planteamiento *-entre otros motivos-* justifiica la necesidad de los traslados del Colegio Lekaenea, o, de la empresa "Sancheski", situados en la parte sur del Ámbito, los cuales permiten liberar suelo para la implantación de edificaciones residenciales con un perfil adecuado.

Así, la edificación destinada a usos lucrativos *-residenciales y terciarios-* se implanta, en su práctica totalidad, en la porción del Área situada al sur de la nueva calle "A" y al Oeste de la calle Donostia.



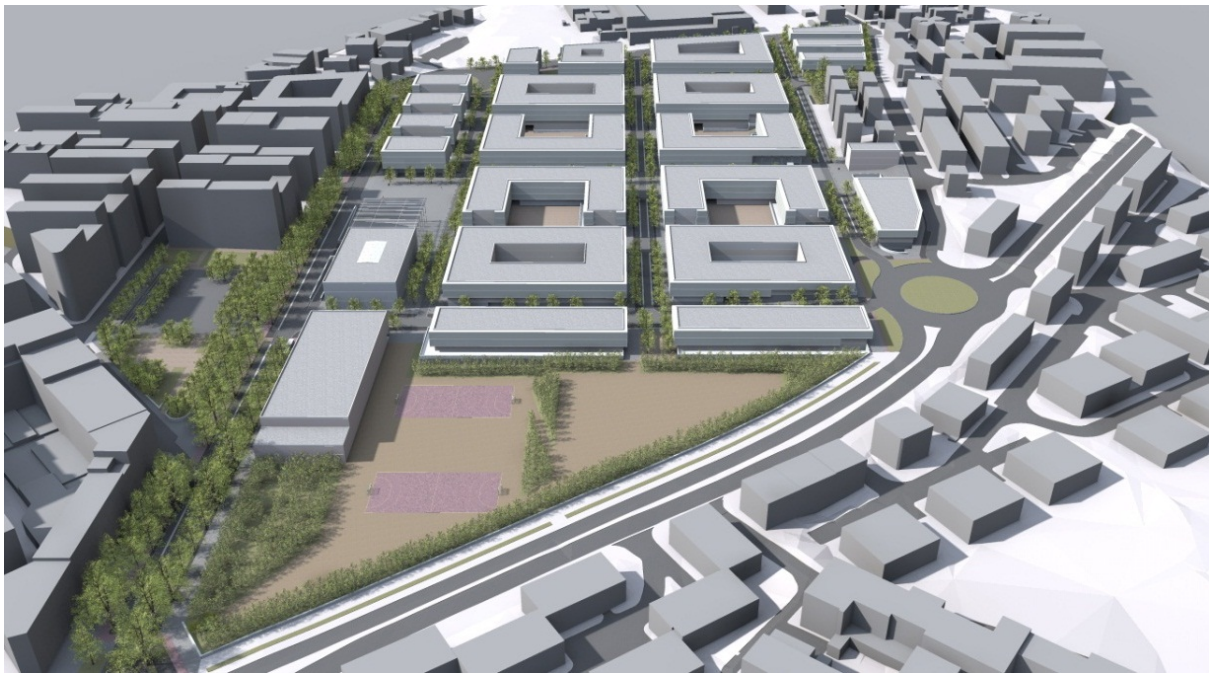
La parte más relevante de la edificación proyectada se concentra en la zona central del Ámbito, en las cuatro grandes manzanas edificatorias rectangulares de 115 m. x 70 m *-135 m x 90 m entre ejes de calles-* que define la malla viaria propuesta *-parcelas "RV.3", "RV.4", "RV.5", y, "RV.6"-*.

El resto de la edificación se dispone en las manzanas de menor tamaño definidas por la malla de calles hacia su borde exterior configurado por las calles Donostia, Anaka y Jaizkibel *-parcelas "RV.7", "RV.8", "RV.9", "RV.10", "RV.11", y, "RV.12"-*, y, en la gran manzana triangular resultante entre la calle Donostia, la Avenida de Letxunborro y la nueva calle "A", destinada, fundamentalmente, como hemos comentado, a "usos dotacionales".

Las parcelas "RV.1", y, "RV.2" se disponen dando frente al nuevo vial "A" y responden a una tipología de bloque lineal de 16,00 m. de fondo, de orientación Norte / Sur.

* El fondo propuesto en una parte relevante de las edificaciones *-16,00 m.-* se justifica por las características del programa de vivienda de protección pública que acogen, el cual exige tipologías con un número elevado de viviendas por núcleo vertical de accesos, al objeto de minimizar la elevada repercusión de estos elementos en los costes finales.

  En las edificaciones de promoción libre se propone, un fondo que oscila entre los 12 m. de la manzana cerrada de la parcela “RV.12” y los 15 m. de la parcela “RV.11” y, bloques de 16 m x 29 m en las parcelas “RV.9” y “RV.12”.



* Desde una perspectiva funcional, y, de paisaje urbano, los elementos más relevantes de la malla de calles y espacios urbanos asociados a ella son:

  ° <u>La calle Donostia</u>

  Constituye el borde de unión entre la edificación consolidada del Barrio de San Miguel y la nueva ordenación, y, se configura como un gran eje urbano *-30,00 m. de anchura entre fachadas-* alternativo a la calle Hondarribia, que, una vez desarrollada la operación de reforma del “Espacio Ferroviario”, se prolongará hasta Soroxarta, convirtiéndose en uno de los principales ejes urbanos de la ciudad.

  En su acera Este se plantea un gran paseo arbolado y a través del nuevo puente sobre el Ferrocarril se extenderán las condiciones de centralidad hacia el Norte del Área Urbana.

° La calle Anaka

En la calle Anaka, que en la actualidad constituye el principal eje de relación viaria del Barrio de Anaka con el Centro, se disponen locales comerciales en la nueva edificación proyectada en su lado Norte, buscando una mayor continuidad de la actividad urbana.

La edificación debe resolver la pendiente del 6% de la calle, que salva el desnivel existente entre la calle Donostia -*que se sitúa entorno a las cotas 6,00 y 7,00*- y el barrio de Anaka -*cota 16,00*-.

° La Avenida de Letxunborro:

Mantiene, inevitablemente, su carácter de eje predominantemente viario ante la imposibilidad de implantar edificación en sus bordes como consecuencia de las restricciones resultantes de las “Servidumbres Aeronáuticas”.

En el tramo correspondiente al Ámbito "San Miguel / Anaka" entre la glorieta de “Zubi-Muxu” y la nueva glorieta de conexión con Zubieta y la "N-1", se propone modificar su sección disponiéndose aparcamientos en línea en ambos lados.

° La Calle Peatonal *(Prolongación de Luis de Uranzu)*

Con una posición central en el Área, se pretende que, unida a la remodelación de Luis Uranzu, se configure como el principal eje de actividad urbana de toda la zona Norte de la Ciudad, entre la calle Hondarribia y la Plaza de San Miguel por el Este, y, la calle Peñas de Aia en Anaka por el Oeste.

En la materialización de este eje, que pretende aprovechar la importante actividad comercial consolidada en la calle Luis Uranzu, en torno al Mercado, la remodelación de esta calle resulta fundamental. Algunas de las intervenciones a realizar fuera de "San Miguel / Anaka", serían las siguientes:

- Ampliación de aceras en la plaza de San Miguel.
- Reordenación de la plaza interior de la manzana que da frente a la calle Zubiaurre.
- Renovación del Mercado.
- Ampliación de aceras en la calle Luis Uranzu.

En "San Miguel / Anaka" a su vez los elementos más relevantes de la nueva "Calle Peatonal" son los siguientes:

- Inicio de la calle en la Plaza Central porticada, en la que se dispone el nuevo Centro Comercial.

- Tratamiento exclusivamente peatonal, con prioridad en los encuentros con las calles transversales.
- Bordes de edificación porticados con dotación comercial intensiva.
- Acondicionamiento singularizado del espacio de la calle como espacio de ocio y estancia, superpuesto a la actividad comercial intensiva, con arbolado, kioscos, juegos y otros elementos.
- Disposición de escaleras convencionales, y elementos mecánicos –*ascensor y escaleras mecánicas*- para salvar el desnivel resultante en su extremo Oeste con la rasante de las calles "C" y "Jaizkibel.

- Final de la Calle en una pequeña plaza -*Plaza de Agerre*- que articula la relación con Anaka -*calle Peñas de Aia*- sobre la que se sitúa un edificio destinado a centro social. El mismo ocupa, asimismo, el subsuelo de la plaza y da frente al nivel inferior de la Calle, con acceso directo desde ella.

* El resto de las calles, incluida la calle Jaizkibel, cumplen una función secundaria de servicio y definición de las manzanas edificatorias. Presentan una sección uniforme de 20,00 m entre fachadas -*aceras de 6.05 m, aparcamientos de 2,20 m y carriles rodados de 3,00 m*-, para un perfil de edificación de planta baja y 3 plantas altas, lo que da como resultado unas condiciones óptimas de luces y soleamiento.

* La Plaza Central.

  Se plantea como el espacio más representativo de la intervención y a la vez el de una mayor intensidad de uso, por su posición singular en el eje peatonal Uranzu / Barrio de Anaka, la disposición de locales comerciales en sus bordes, la configuración porticada de las edificaciones que la definen, y, la presencia del nuevo Centro Comercial en su lado Norte.

  Dada su situación y características admitirá sin conflictos usos diversos como ferias, mercados al aire libre, ceremonias o fiestas.

* Plaza de Agerre

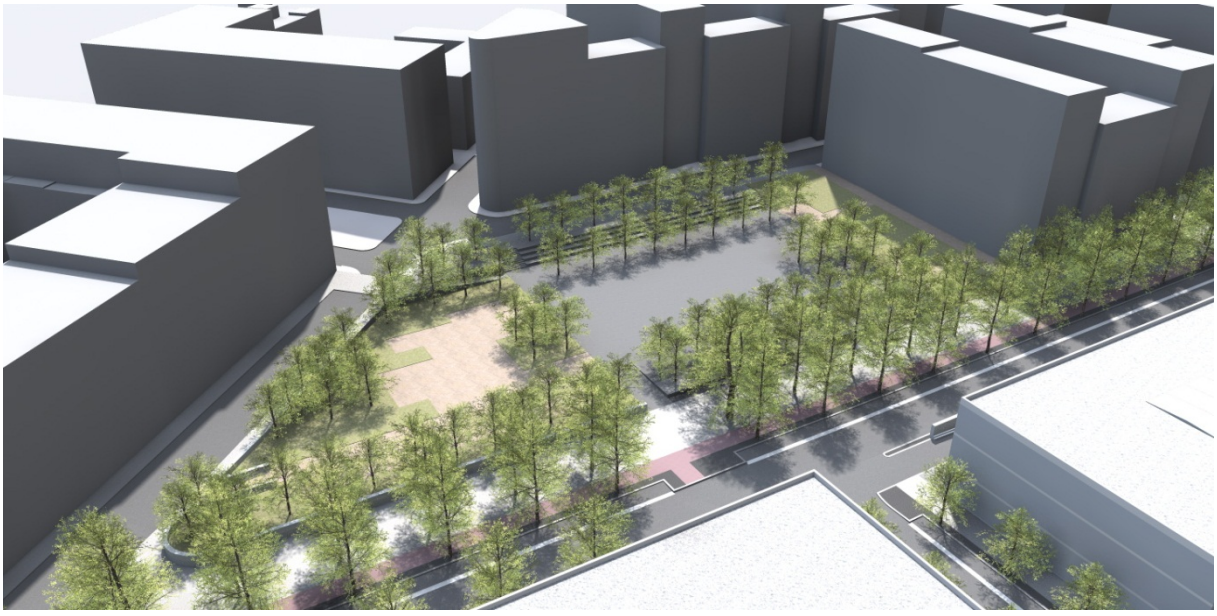
Esta plaza, que sirve de antepuerta al Centro Social propuesto en su lado Sur, y, remata la Calle Peatonal en su extremo Oeste, en Anaka.

La Plaza, que está ocupada en subsuelo por las instalaciones del Centro, se perfora para permitir la iluminación del interior del edificio.

En lo que respecta a la situación de los equipamientos, como se ha comentado anteriormente, éstos se sitúan, a excepción del Centro Social de la plaza Agerre, en la parte norte del ámbito, donde las limitaciones a las alturas de edificación son mayores. Así tanto el edificio escolar como el Centro Comercial pueden tan solo desarrollar un perfil de planta baja y dos plantas altas.

* Jardines de la Calle Lepanto

Recientemente urbanizados por iniciativa municipal con arreglo a la propuesta contenida en el proyecto de Urbanización en tramitación como adelanto de la intervención en San Miguel Anaka, como un espacio mixto con dos espacios diferenciados de juego y estancia.



* Espacios de estancia y juegos del interior de las manzanas.

Con unas dimensiones de 46,00 m. x 30,00 m. y un carácter parcialmente ajardinado, se entienden como espacios de estancia y de juego, de uso predominantemente comunitario por parte de los vecinos de las edificaciones contiguas, en contraposición al carácter, netamente público, de la Plaza Central o la Calle Peatonal. En ellos se dispondrán las instalaciones de juegos de niños.

5.2. CUMPLIMIENTO DE LAS "SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS"

La afección por las nuevas Servidumbres Aeronáuticas propuestas con respecto al planeamiento anteriormente aprobado, se reducía a las parcelas **"RV.8"**, **"RV.9"** y **"RV.12"**, las cuales, en el presente documento ven mermado su perfil entre dos y tres plantas, quedando finalmente en todas ellas un perfil sobre rasante de planta baja más tres plantas altas.

Asimismo, el edificio escolar de la parcela **"EE.14"**, tal y como se puede observar en la correspondiente ficha de las ordenanzas particulares, presenta un escalonamiento para adaptarse a la altura disponible, razón por la cual se dan como referencia para el mismo dos alturas diferentes.

Las distancias de separación previstas entre el plano de servidumbres aéreas y los planos de cubierta de las diferentes edificaciones, que oscilan entre **1,26 m / 1,42 m**, en la **esquina más desfavorable**, y, **1,44 m / 3,04 m**, **en la más favorable**, permitirán, en todos los casos, disponer los elementos auxiliares necesarios sin que ninguno de ellos sobrepase el "plano de servidumbres".

Teniendo en cuenta el contenido de los informes emitidos por la Dirección General de Aviación Civil en relación al presente Plan Especial, y, las consideraciones señaladas en el apartado **"3. Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de San Sebastián"** de la presente Memoria, en la siguiente tabla se detallan las cotas máximas de las caras superiores de los forjados de cubierta de los diferentes edificios, las cotas que no deben ser sobrepasadas por ningún elemento constructivo o auxiliar de la edificación, tanto en el punto más favorable como en el más desfavorable de cada parcela, y, a modo de referencia, las distancias entre los forjados de cubierta y estas cotas máximas.

PARCELA	Bloque	Cota máxima de la cara superior del forjado de cubierta	Cota máxima de cualquier elemento en el punto más desfavorable	Cota máxima de cualquier elemento en el punto más favorable	Distancia del forjado de cubierta al plano de servidumbres en el punto más desfavorable (m)	Distancia del forjado de cubierta al plano de servidumbres en el punto más favorable (m)	Cota del plano de servidumbres en el punto más desfavorable	Cota del plano de servidumbres en el punto más favorable
RV.1		17,75	18,79	19,67	1,34	2,22	19,09	19,97
RV.2		17,05	18,03	18,91	1,28	2,16	18,33	19,21
RV.3	Norte	18,40	19,44	20,94	1,34	2,84	19,74	21,24
	Sur	19,60	20,62	22,12	1,32	2,82	20,92	22,42
RV.4.a/b	Norte	17,70	18,69	20,18	1,29	2,78	18,99	20,48
	Sur	18,85	19,87	21,36	1,32	2,81	20,17	21,66
RV.5	Norte	20,85	21,89	23,39	1,34	2,84	22,19	23,69
	Sur	22,05	23,07	24,57	1,32	2,82	23,37	24,87
RV.6	Norte	20,15	21,14	22,63	1,29	2,78	21,44	22,93
	Sur	21,30	22,31	23,81	1,31	2,81	22,61	24,11
RV.7		20,00	21,01	22,15	1,31	2,45	21,31	22,45
RV.8	Norte	19,75	20,72	21,29	1,27	1,84	21,02	21,59
	Sur	20,30	21,30	21,87	1,30	1,87	21,60	22,17
RV.9	Norte	20,90	21,90	22,47	1,30	1,87	22,20	22,77
	Sur	21,50	22,48	23,05	1,28	1,85	22,78	23,35
RV.10	Norte	24,15	25,16	25,70	1,31	1,85	25,46	26,00
	Central	24,60	25,64	26,21	1,34	1,91	25,94	26,51
	Sur	25,10	26,12	26,86	1,32	2,06	26,42	27,16
RV.11		23,30	24,34	26,04	1,34	3,04	24,64	26,34
RV.12	Oeste	22,85	23,86	24,94	1,31	2,39	24,16	25,24
	Este	22,60	23,58	24,30	1,28	2,00	23,88	24,60
TC.13		17,30	18,27	19,42	1,27	2,42	18,57	19,72
EE.14	Norte	15,50	16,46	16,64	1,26	1,44	16,76	16,94
	Sur	15,65	16,64	18,15	1,29	2,80	16,94	18,45
EC.15		21,55	22,58	22,97	1,33	1,72	22,88	23,27
RU.1		19,09	26,36	27,63	7,57	8,84		
RU.2		17,81	28,54	30,25	11,03	12,74		

Estas cotas se reflejan asimismo en los planos **"II.3.4.1 Servidumbres Aeronáuticas propuestas por el E.I.A. del Plan Director del Aeropuerto de San Sebastián"**, y, **"II.3.4.2. Servidumbres Aeronáuticas propuestas por el E.I.A. del P. D. del Aeropuerto de San Sebastián. Detalle Área San Miguel / Anaka"** del presente Proyecto.

A su vez, en el **Capítulo "2.2 ORDENANZAS PARTICULARES APLICABLES A LAS PARCELAS EDIFICABLES** del Documento "B. Normas Urbanísticas", se recoge el cuadro precedente estableciendo su carácter normativo, y, se regulan las condiciones de detalle que deberán cumplimentar las edificaciones que se realicen en el Área "San Miguel / Anaka", para adecuarse las "servidumbres" y a las exigencias en relación a ellas establecidas en el Informe de la Dirección General de Aviación Civil.

5.3. SISTEMA VIARIO

Sobre la malla de calles descrita se plantea un esquema viario jerarquizado, con una clara distinción de los ejes de distribución urbana general -*que, en su caso acogerán transporte público*- y los de servicio local y aparcamiento. Al primer nivel, en "San Miguel / Anaka" se adscriben la avenida de Letxunborro, la calle Donostia, y, la calle Anaka.

Un elemento fundamental del esquema funcional proyectado, deberá ser en el futuro el Viaducto sobre el Ferrocarril, propuesto en el "Estudio Previo" al que nos hemos referido anteriormente, que posibilita algunas modificaciones llamativas en el esquema existente, configurando un nuevo sistema de relaciones urbanas, que integra en el centro urbano toda la zona de la Ciudad situada al Norte del "Espacio Ferroviario".

Otro aspecto a mencionar es la intervención prevista en el "Plan Integral de Movilidad y Tráfico" redactado por la empresa "Leber" en el Área de "San Miguel", consistente en una importante reestructuración del funcionamiento del tráfico entre las calles Hondarribia y Donostia.

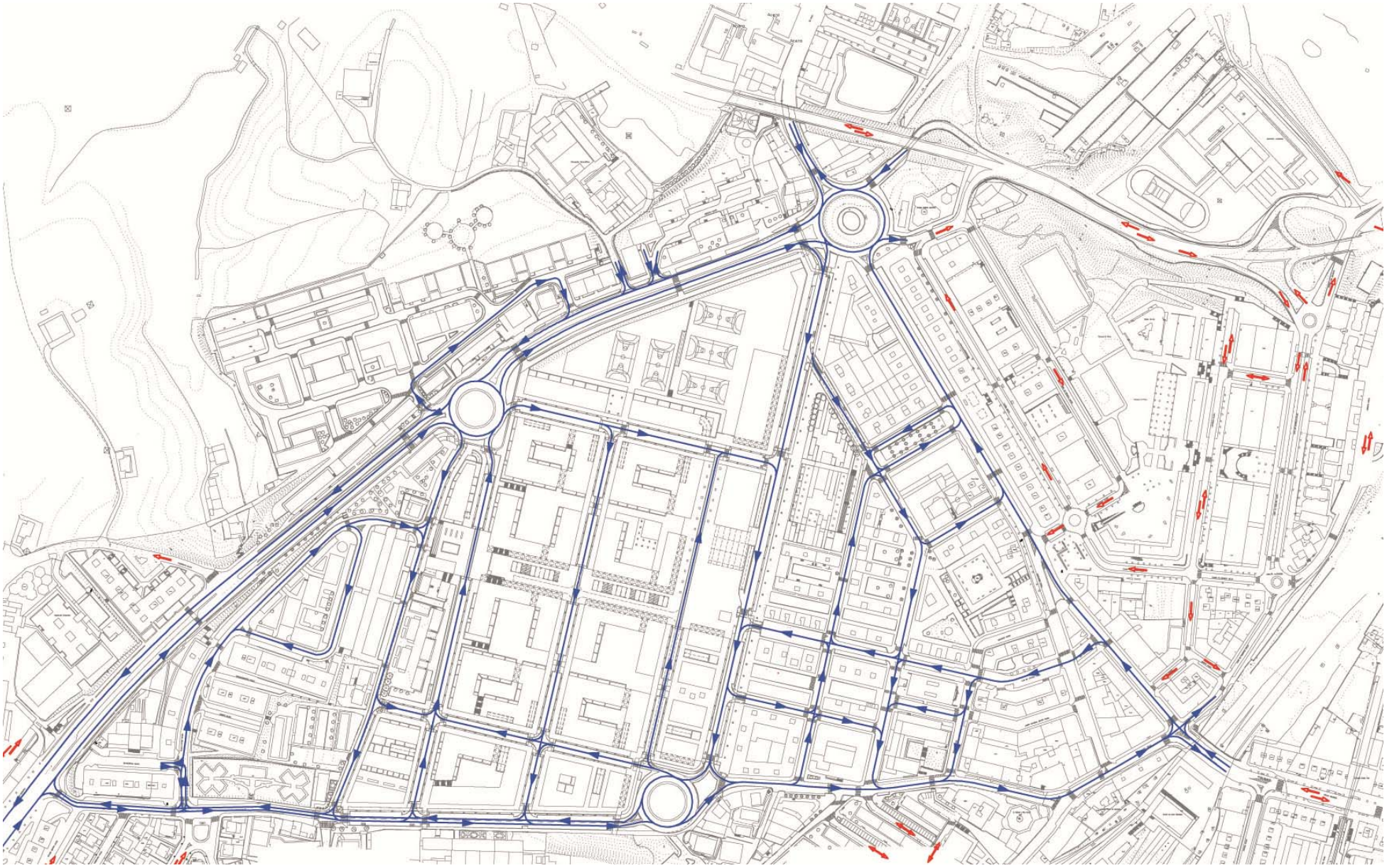
Ambas calles se configuran como un par complementario de sentido único en dirección Norte / Sur lo que posibilitaría mejoras relevantes en la utilización del espacio de la calle Hondarribia, en la actualidad sobresaturada por las demandas de tráfico y aparcamiento.

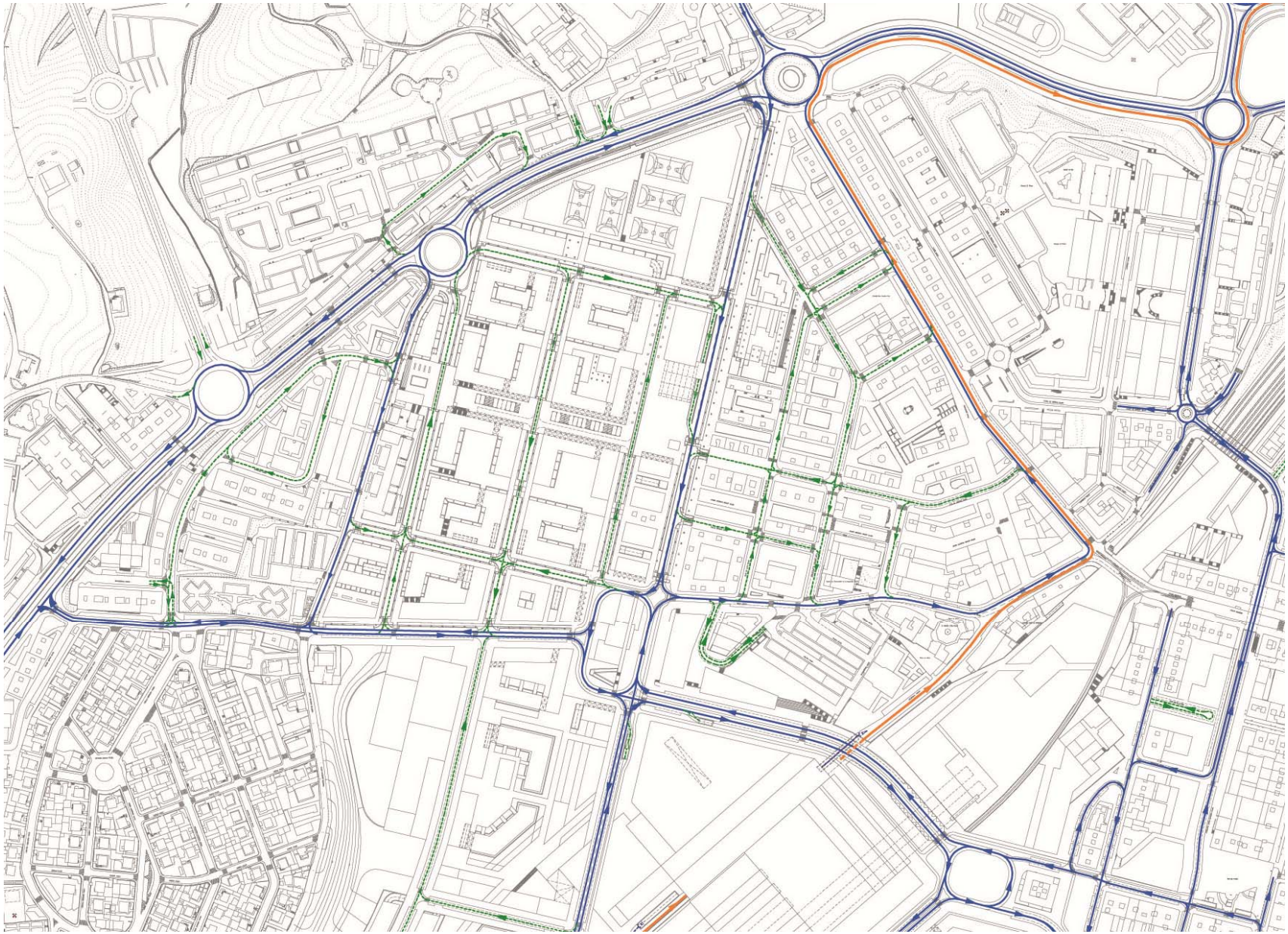
La calle Anaka se mantendría con doble sentido desde su encuentro con la Avenida Letxunborro hasta la calle Donostia, punto a partir del cual recogería el tráfico de ésta y se convertiría en sentido único hacia el Centro Urbano hasta su encuentro con la calle Hondarribia. El sentido contrario –*Centro / Barrio de Anaka*- se produciría por la calle Luis de Uranzu.

Se plantean además ajustes menores del funcionamiento viario en el interior del Barrio de San Miguel, en el que propone, asimismo, una intervención decidida de creación de plazas de garaje para residentes, supresión de aparcamientos en superficie y mejora del uso peatonal -*eje de Luis de Uranzu y peatonalización de la calle Zubiaurre*-.

Para el acceso y distribución del tráfico en "San Miguel / Anaka", se proponen dos glorietas de dimensiones importantes. La primera de ellas, sobre la avenida de Letxunborro, permite la salida desde esta calle, en ambas direcciones, a la calle Jaizkibel y al vial "A", y, la entrada a la misma desde el vial "C". La segunda, sobre la calle Anaka, conecta a ésta con la calle Donostia y los viales "B" y "E". Para la definición de la posición y las rasantes de esta rotonda se ha tenido en cuenta la posible conexión del mencionado Viaducto sobre el Ferrocarril, de forma que pueda tener una pendiente inferior al 8%.

Sobre la malla de calles descrita, se propone un funcionamiento con sentidos únicos, uso compartido en la Calle Peatonal y en la Plaza Central, y, prioridad peatonal en los cruces de la Calle Peatonal con los elementos transversales.





Además de la dotación de aparcamiento en superficie resultante -*relativamente limitada*- se plantea, con carácter general, el cumplimiento de la dotación legal exigida para las diversas edificaciones con garajes en sótano en cada una de las parcelas.

5.4. PROGRAMA DE VIVIENDA Y USOS TERCIARIOS

Se ordena un total de **101.562 m²(t)** de vivienda en el **"Ámbito I"**, que permiten desarrollar un máximo de **1.215 viv**, y se consolidan **302 m²(t)**, que corresponden a 4 viviendas, en el **"Ámbito II"**.

La dotación de Vivienda de Protección Oficial exigida se remite a lo establecido por el Plan General de Ordenación Urbana, es decir, el 75 % del aprovechamiento residencial de nuevo desarrollo ordenado [(1)], por lo que la dotación exigible será de **76.172 m²(t),** incluyendo en este cómputo las viviendas destinadas a "realojos".

Así se destinan a vivienda de "protección pública" –*VPO necesariamente, por aplicación del apartado "5" de la Disposición Transitoria cuarta de la Ley "/2006*- las parcelas **"RV.1" hasta "RV.6"** con un total / de **76.232 m²(t)**, y, un número máximo de **917 viviendas**.

La parcela **"RV.4.b",** -*sub-parcela de la parcela "RV.4" la cual se deberá configurar como un conjunto inmobiliario*- **con 3.302 m²(t) y 59 viv**., se destina a acoger los "realojos" necesarios, y, de acuerdo con la posibilidad expresamente prevista en la legislación urbanística –*Artº 23.2.a del Decreto 105/2008*- se califica como "vivienda libre", aun cuando se computará a los efectos del cumplimiento de la obligación dotacional de "vivienda protegida".

Las parcelas **"RV.7"** hasta **"RV.12"** con un total / de **25.330 m²(t)**, y, un número máximo de **298 viviendas** se califican como vivienda de "promoción libre".

Como ya se ha comentado, la tipología propuesta para el programa de V.P.O. está configurada por viviendas a un solo frente, con un núcleo de comunicaciones en general para cada cuatro, seis, u, ocho viviendas, con el objeto de optimizar el rendimiento de los elementos comunes. Para ello se definen un fondo edificable de16,00 m que permite desarrollar esta tipología en las mejores condiciones.

En el caso de las viviendas de promoción libre se propone, un fondo que oscila entre los 12,00 m. de la manzana cerrada de la parcela "RV.12" y los 15,00 m. de la parcela "RV.11", y, bloques de 16,00 m x 29,00 m en las parcelas "RV.9" y "RV.12".

Las manzanas salvan los desniveles del viario circundante, presentando fachadas con diferentes alturas según las calles. Así, por ejemplo, las manzanas que dan a la calle "C" tienen un perfil de planta baja más uno o planta baja más dos, mientras que hacia el patio de manzana el perfil, en la más alta de ellas, es de planta baja más cuatro.

Se disponen locales comerciales en planta baja en los frentes de calle en los que interesa potenciar la actividad urbana, como son la Calle Peatonal, prolongación de la calle Luis de Uranzu, la calle Donostia, la calle "E" en el frente a la Plaza, y, la calle Anaka. En esos frentes de fachada también se disponen porches, de cinco metros de anchura, para enfatizar el carácter peatonal de estos espacios.

En el resto de las edificaciones residenciales las plantas bajas se destinan al uso de vivienda. En esos casos el forjado de suelo se sitúa al menos 1,00 m. por encima de la rasante de urbanización, o, en caso contrario, se dispone una terraza de uso privativo de, al menos 3,00 m de anchura, que garantiza unos niveles de privacidad suficientes.

Se ordena un total de **14.136 m²(t)** de locales comerciales que incluyen **3.800 m²(t)** situados en la parcela **"TC.13"**, destinados al Centro Comercial proyectado. En este Centro se autoriza, además, la implantación **3.000 m²(t)** de terciario adicionales en su primera planta "bajo rasante", previendo la posible implantación de una unidad alimentaria de superficie media, con un total de **6.800 m²(t)** destinados a usos comerciales, configurándose como en un polo de actividad fundamental para el ámbito.

(1) Alternativa de supresión de las instalaciones de la empresa "Sancheski".

5.5. ESPACIOS Y OTROS ELEMENTOS DOTACIONALES *(Ver cuadros del Anexo "I")*

En la Ley "2/2006" la definición de las reservas dotacionales aplicables a los ámbitos de "Suelo Urbano No Consolidado", como el Área "San Miguel / Anaka", quedaba pendiente de desarrollo reglamentario, si bien el Decreto 105/2008 de medidas urgentes en desarrollo de la citada Ley determina para este suelo el cumplimiento de los estándares establecidos para el Suelo Urbanizable.

Sin embargo, nuevamente en este aspecto, la Ley "2/2006" remite al futuro desarrollo reglamentario la determinación de los estándares particularizados aplicables a las diferentes dotaciones locales de carácter público consideradas –*espacios libres, parque deportivo, dotación escolar*- englobándolos en la exigencia conjunta de una dotación de 10,0 m^2 / 25,0 m^2(t) sobre rasante de usos distintos de los de las dotaciones públicas.

Se da cumplimiento por lo tanto en el presente expediente a esta exigencia global.

* Espacios libres públicos:

Se distinguen las categorías de "Jardines Urbanos" –*"LJ"*- y "Espacios Libres Peatonales" –*"LL"*-.
Destaca por su entidad y vocación de "plaza central" el espacio –*"LL.24"*- definido por el edificio comercial, la calle Donostia y la Calle Peatonal prolongación de la calle Luis de Uranzu -*"LL.23"*-bajo el cual se prevé la construcción opcional de un aparcamiento público. Otros espacios reseñables son, la comentada plaza de Agerre –*"LL.21"*-, que conecta la Calle Peatonal con la calle Peñas de Aia –*en la que también se plantea su ocupación opcional en subsuelo por una extensión del edificio de "equipamiento social de la parcela "EC.15"*-, y, los interiores de las manzanas centrales de la ordenación –*"LL.19", "LL.20", "LL.25" y "LL.26"*-.

También se califican como espacios libres el conjunto del paseo arbolado de la calle Donostia –*"LL.27", "LL.28", "LL.29" y "LL.30"*- y la calle peatonal prolongación de la calle Luis de Uranzu –*"LL.22" y "LL.23"*- por sus dimensiones y carácter peatonal.

Se ordena una dotación total de **31.189 m^2**.

* "Equipamiento Comunitario":

Se destinan este tipo de usos la gran manzana triangular resultante entre la calle Donostia, la Avenida de Letxunborro y la nueva calle "A" -*en la que se distinguen la parcela deportiva "ED.16" y la escolar "EE.14"*-, y, el edificio situado en la nueva "plaza de Agerre", entre la calle Jaizkibel y el nuevo vial "C" –*Equipamiento sociocultural "EC.15"*-. Además se reservan 1.118 m^2 (t) en la parcela "RV.3", y 590 m^2 (t) en la "RV.12".

La Ley "2/2006" establece una exigencia de espacios dotacionales de **10,00 m^2/ 25,00 m^2(t)** -*40,00 m^2/ 100,00 m^2(t)*-, y una dotación de equipamientos privados de **1,00 m^2(t) / 25,00 m^2(t)** -*4,00 m^2(t)/ 100,00 m^2(t)*-. Hay que señalar que los estándares definidos en la nueva Ley se establecen con respecto a m^2(t) sobre rasante de usos distintos de los de las dotaciones públicas.

Así, en el presente proyecto, la dotación de "Sistema de Equipamiento Comunitario" calificada es de **19.352 m^2**, y la de "Zonas Verdes y Espacios Libres" de **31.189 m^2**, lo que hacen un total de **50.541 m^2** de dotación pública de la red de Sistemas Locales, con un estándar resultante de **10,92 m^2 / 25,00 m^2(t)**

En cuanto a la dotación de "equipamiento comercial", se ordenan **17.136 m^2(t)**, dispuestos principalmente en el centro comercial y de equipamiento que ocupa la Plaza Central –*parcela "TC.13", a la que se asignan 3.000 m^2(t) adicionales de terciario "bajo rasante"*-, y, en las plantas bajas de los edificios residenciales, en las zonas donde interesa que la actividad sea intensa, como en la Calle Peatonal, la Plaza Central, la calle Anaka y los bloques apoyados sobre la calle Donostia. El estándar resultante es de **3,70 m^2/ 25,00 m^2(t)**.

La dotación de "equipamiento social" proyectada es de **4.283 m^2(t)** que se dispone en la Parcela "EC.15", bajo la Plaza de Agerre –*2.575 m^2(t)*-, y, en la parcelas residenciales "RV.3" –*1.118 m^2(t)*- y "RV.12" –*590 m^2(t)*-.

* "Aparcamiento de vehículos":

Se establece una dotación mínima obligatoria en las parcelas destinadas a vivienda protegida de 1,2 plazas de garaje por vivienda –*equivalente a las 0,35 plazas por cada 25 m² de superficie sobre rasante destinada a usos distintos de los de las dotaciones públicas, dotación ligeramente superior a la exigida por el planeamiento general vigente*-.

En el caso de las parcelas destinadas a vivienda libre, la dotación mínima establecida es de 2 plazas por vivienda, excepto en las parcelas "RV.8", "RV.9" y "RV.12", en las que, dadas las dimensiones físicas de sus sótanos, esta dotación no resulta viable por lo que, en ambas, el mínimo se fija en 1,5 plazas por vivienda.

En las parcelas con usos terciarios o de equipamiento se aumenta la dotación mínima exigida por el Plan General a razón de 1,5 plazas por cada 100 m²(t) de estos usos adaptándola a las exigencias de la Ley"2/2006".

En el caso de la parcela de uso terciario "TC.13", dadas sus especiales características, esta exigencia mínima se eleva a 3,0 plazas por cada 100 m²(t)

Esto supone un total de 2.017 plazas en parcelas de titularidad privada lo que equivale a 0,44 plz. por cada 25 m² de superficie sobre rasante destinada a usos distintos de los de las dotaciones públicas –*por encima de las 0,35 plz. exigidas por la nueva Ley*-.

En cuanto a los aparcamientos en terrenos destinados a dotaciones públicas, se prevén 550 plazas en la vía pública y se establece un mínimo de 192 plazas en las parcelas de equipamiento, lo que hace un total de 742 plazas -*0,16 plz. cada 25 m², que superan las 0,15 plazas exigidas por la ley*-.

* "Vegetación":

La nueva Ley exige la plantación o conservación de un árbol por cada nueva vivienda o por cada incremento de 100 m²(t) de construcción en suelo industrial o terciario, lo que supone para el ámbito un mínimo de 1.220 árboles. Esta dotación deberá ser garantizada por el "proyecto de urbanización" del Área.

5.6. URBANIZACIÓN

La urbanización del Área no presenta problemas relevantes, siendo sus elementos más singulares los siguientes:

* La sustitución, en un tramo de unos 500 m., de la tajea que canaliza las aguas pluviales que antes vertían a la antigua regata "Zubi-muxu", la cual resulta afectada por la edificación proyectada.

De acuerdo con las consultas realizadas con "Txingudiko Zerbitzuak" la nueva canalización deberá tener una sección de 4,00 m. x 1,80 m. y discurrirá por la calle "E", acometiendo en las proximidades de la glorieta de "Zubi-muxu" a la tajea existente -*se excluye su trazado por la calle Donostia dado el elevado número de canalizaciones y elementos auxiliares existentes en ella*-.

La construcción se realizará desde el punto inferior hacia arriba, interceptando la tajea existente en tres puntos: en la entrega, en un punto intermedio y en la parte alta.

* Las escaleras mecánicas y el ascensor necesarios para salvar el desnivel resultante entre la Calle Peatonal y la plaza de Agerre, que aunque se sitúan en los porches de la edificación, a los efectos de su financiación y ejecución parece lógico considerarlas como parte de la urbanización general.

* El paso de la calle "C" sobre el cuerpo en subsuelo del Centro Social de la Plaza de Agerre, cuya estructura formará parte de la edificación correspondiente.

* El tratamiento con prioridad peatonal de los cruces de la Calle Peatonal con las calles transversales.

El resto de las obras responde a soluciones convencionales en cuanto a soluciones, requisitos técnicos, y, coste.

5.6.1. Movimiento de tierras

Ante todo se ha de destacar la necesidad de un "estudio geotécnico" para definir con el necesario conocimiento, las actuaciones de acondicionamiento del terreno y cimentación de edificaciones, del que, por el momento, no se dispone.

En el presente estudio se analizan, como problema primordial, las actividades de movimiento de tierras necesarias para la ejecución de la urbanización.

Se prevé la necesidad de un saneo previo -*cuyas características se establecerán tras el conocimiento del estudio geotécnico*- así como de precargas antes de realizar los trabajos de excavación y relleno necesarios para llegar a cota de urbanización. Las actividades mencionadas se deberán coordinar con la excavación de los vasos de sótano de la edificación que se deberán definir en los preceptivos proyectos de edificación.

Pendiente el "estudio geotécnico", se supone que la composición del terreno en toda la superficie y profundidad afectada es de suelos arcillosos y limos, con un nivel freático muy cercano a la superficie natural del terreno. Con ello, cualquier excavación por debajo de esa cota *(+3 m sobre el n.m.m.a.)* se verá afectada por el nivel freático, incluyendo, obviamente, los vasos de sótano.

Éstos se tendrán que ejecutar bien por medio de muros pantalla o pantallas de pilotes anclados hasta roca sana y con el necesario drenaje mediante sistema "well point" o similar, o bien se tendrán que estudiar sistemas de excavación y sujeción alternativos como la excavación completa, pilotes de cimentación, ejecución de muros a dos caras y posterior rellenado entre tradoses de muros *(bajo superficie de urbanización)*.

Se estima el volumen total de **excavación** necesario para la urbanización en **146.118 m³**, y, en **36.399 m³** el de **rellenos**, en saneaos de viales y espacios públicos.

Si se opta por la ejecución de los vasos de sótano por excavación completa, habrá que añadir a las cantidades señaladas **496.092 m³** de **excavación** –*necesarios en todo caso*- y, **276.092 m³** para el **relleno de trasdoses de muros**, a imputar a las obras de edificación.

5.6.2. Redes de servicios urbanos

5.6.2.1. Red de recogida de aguas pluviales

La tajea existente en el Área se sustituye por una nueva canalización de 4.00 metros x 1.80 metros interiores *(mediadas contrastadas con Txingudiko Zerbitzuak)*, que recoge aguas arriba la conducción señalada, discurre por el vial central y por la zona de patio del colegio propuesto en la calle Donostia, y, se entrega en la tajea las inmediaciones de la rotonda Zubi-Muxu.

Este encuentro se produce en el tramo final de la tajea, que se prevé que, asimismo, se vea afectado próximamente por las obras de desdoblamiento de la Variante Norte de Irun. Éste se encuentra en fase de "proyecto de trazado" por la Dirección General de Carreteras de la Diputación Foral, que propone el soterramiento del mismo a su paso por Mendelu, lo que exige, también la modificación del tramo final de la "tajea". Esta circunstancia se deberá tener en cuenta para la adecuada coordinación de ambas intervenciones sobre la tajea.

Las aguas pluviales recogidas en las zonas de borde que vierten hacia el Área se incorporan a la nueva canalización principal en tres puntos.

El drenaje de la calle Donostia se realiza mediante la conducción unitaria existente en la mitad sur y mediante un nuevo colector en su mitad norte que discurre por el eje del carril oeste. Esta nueva conducción, en su tramo final en las inmediaciones de la rotonda Zubi-Muxu, intercepta a dos colectores de pluviales existentes antes de entroncarse en la nueva galería

5.6.2.2. Red de recogida de aguas fecales

Las aguas fecales de las distintas edificaciones son recogidas en ramales que forman tres “grupos”.

El primer grupo da servicio a las edificaciones situadas en el tercio Sur. Las aguas se entregan a la conducción existente en la calle Donostia, para ello la tubería de fecales atraviesa la galería principal de aguas pluviales. En el tercio central el planteamiento es similar. La evacuación de las aguas negras hacia la calle Donostia se resuelve mediante otra intersección a la galería.

Las fecales del tercio Norte del Área son conducidas paralelamente a la galería de aguas pluviales hasta la rotonda Zubi-Muxu donde se vierten al pozo de hinca existente en la zona.

Se modifica el trazado de un tramo de la conducción de fecales de la calle Donostia, a la altura del aparcamiento subterráneo, debido a que las rampas de acceso a dicho aparcamiento afectan al trazado actual.

5.6.2.3. Red de suministro de agua

Se cierra la malla de distribución principal de la Ciudad mediante conducciones de Ø 300 que discurren por la calle Anaka, sustituyendo la antigua canalización de fibrocemento y por la calle Letxunborro, donde se prolonga la conducción actual hasta la rotonda de Zubi-Muxu conectándose a la tubería existente de la calle Hondarribia. Estas dos conducciones se unen mediante dos conducciones de Ø 200 que recorren las calles Donostia y Jaizkibel, las cuales darán servicio a la malla interior que abastece al ámbito.

5.6.2.4. Red de suministro eléctrico

Para abastecer de energía eléctrica el Área se han previsto cinco centros de transformación dobles de 630 KVA., que se sitúan en cada vértice, y, en el centro del rectángulo que forman las edificaciones del núcleo central.

Debido a la configuración de la nueva ordenación, existe la necesidad de trasladar un CT existente en la zona de actuación hasta una nueva ubicación en la calle Jaizkibel, manteniendo el servicio de suministro eléctrico a las casas del barrio Mendelu a las que abastece actualmente.

Además de los trabajos de electrificación del interior del área, Iberdrola demanda las siguientes actuaciones para satisfacer la demanda de energía eléctrica del Área:

* Aumento de la potencia del transformador de la “S.T:R. Anaka”.
* Montaje de una nueva posición de salida en 13,2 Kv en la “S.T.R. Anaka”.
* Nueva línea de 13,2 Kv entre la “S.T.R. Anaka” y el área a electrificar.
* Cambio de celdas en el “C.T. Lorito” para cerrar nueva línea con el circuito “Mendelu” actual.
* Soterramiento de la línea aérea existente entre el “C.T. Lorito” y “C.T. Mendelu”.

5.6.2.5. Red de suministro de gas

Se proyecta, de acuerdo con Naturgas, una red ramificada que parte de la conducción existente en la calle Anaka.

Se realizan tres conexiones, a la altura de las intersecciones con los nuevos viales “D”, “E” y “F” que atraviesan el Área de Norte a Sur, en los cuales se disponen las conducciones principales que se ramifican dando servicio a toda la zona de actuación.

5.6.2.6. Red de telecomunicaciones

Las conexiones a las redes existentes de Telefónica y Euskaltel se realizan en puntos próximos, para ambas:

* Calle Donostia en la intersección con la calle Anaka.
* Calle Anaka a la altura de las instalaciones de la CAF.
* Calle Jaizkibel a la altura del número 19.
* Calle Donostia a la altura del número 12 para Euskaltel y el número 20 para Telefónica.

A partir de estos nodos de conexión se prolongan ramales en zanja conjunta que dan servicio a toda el Área.

6. DESARROLLO Y GESTIÓN Y ANÁLISIS DE VIABILIDAD

Se remite al contenido de los documentos “C. DIRECTRICES DE ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN", y, "D. ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERA", del Proyecto.

En Donostia / San Sebastián, marzo 2012

Fdo.: Por FDLEON arq+urb
Francisco de León, Arqto.

ÍNDICE

1. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA ORDENACIÓN 2
2. ZONIFICACIÓN PORMENORIZADA 3
3. DOTACIONES 4
4. CARACTERÍSTICAS DE LAS "PARCELAS EDIFICABLES" 5

Anexo "I"
Cuadros de características de la ordenación

1. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA ORDENACIÓN

CARACTERÍSTICAS GENERALES ORDENACIÓN	P.E.O.U.	P.G.O.U. VIGENTE
SUPERFICIE / CATEGORIZACIÓN		
Unidad de ejecución San Miguel / Anaka	137.714 m²	
Suelo Urbano Consolidado (Parcelas "RU.13"/"RU.14")	860 m²	
Total Área San Miguel / Anaka	**138.574 m²**	**138.515 m²**
EDIFICABILIDAD ***(Física s.r.)***		
Unidad de ejecución San Miguel / Anaka	**115.698 m² (t)**	
Suelo Urbano Consolidado (Parcelas "RU.13"/"RU.14")	**302 m² (t)**	**0,84 m² (t)/m²**
Total Área San Miguel / Anaka	**116.000 m² (t)**	**116.000 m² (t)**
U.E. SAN MIGUEL / ANAKA		
ZONIFICACIÓN PORMENORIZADA		
Parcelas de Uso Residencial	49.761 m²	
Parcelas de Uso Terciario	4.978 m²	
Parcelas de Equipamiento Comunitario	19.352 m²	
Sistema Local de Espacios Libres	31.189 m²	
Viario y otros espacios públicos no delimitados	44.996 m²	
Superficie zonas en superposición a deducir	-12.562 m²	
Total U.E. San Miguel / Anaka	**137.714 m²**	
CONDICIONES GENERALES DE USO		
· "Uso residencial":		
· Régimen P.O.:		
_ Edificabilidad:	**76.232 m² (t)**	**≥ 75% aprov. res.**
_ N° viviendas máximo:	**917 viv.**	
_Tamaño promedio mínimo	**83,13 m² (t)/viv**	**85,00 m² (t)/viv**
· Régimen Promoción Libre:		
_ Edificabilidad:	**25.330 m² (t)**	**≤ 25% aprov. res.**
_ N° viviendas máximo:	**298 viv.**	
_Tamaño promedio mínimo *(Excepto realojos)*	**85,00 m² (t)/viv**	**85,00 m² (t)/viv**
· Totales U.E.:		
_ Edificabilidad:	**101.562 m² (t)**	**79,41 viv./Ha.**
_ N° viviendas máximo (Modificable P.E.O.U.):	**1.215 viv.**	**1.100 viv.**
· "Usos terciarios"		
· Locales comerciales en bajos:	10.336 m² (t)	
· Centro comercial:		
_ *Sobre rasante:*	*3.800 m²(t)*	
_ *Bajo rasante*	*3.000 m²(t)*	
Total Centro Comercial	6.800 m² (t)	
· Total:	**17.136 m² (t)**	
· "Uso garaje" (bajo rasante)		
· Edificabilidad *(Capacidad máxima inc. Parcelas equip.)*:	126.916 m² (t)	
. Plazas dotación mínima normativa:	2.161 m² (t)	
· "Uso equipamiento"		
· Locales equipamiento en bajos:	1.708 m² (t)	
. Parcelas de equipamiento	9.545 m² (t)	
· Total:	**11.253 m² (t)**	

2. ZONIFICACIÓN PORMENORIZADA

ZONAS DE USO PORMENORIZADO		SUPERFICIE (m²)	% ÁREA (%)
Parcelas de Uso Residencial			
RV.1		1.470	1,06%
RV.2		1.575	1,14%
RV.3		8.395	6,06%
RV.4.a		8.050	5,81%
RV.4.b	*(Superpuesta a RV.4.a)*	*1.104*	
RV.5		8.395	6,06%
RV.6		8.050	5,81%
RV.7		1.249	0,90%
RV.8		1.668	1,20%
RV.9		1.668	1,20%
RV.10		2.851	2,06%
RV.11		3.955	2,85%
RV.12		2.435	1,76%
RU.1		485	0,35%
RU.2		374	0,27%
TOTAL PARCELAS DE USO RESIDENCIAL		***50.620***	***36,53%***
Parcelas de Uso Terciario			
TC.13	Centro Comercial	4.978	3,59%
TOTAL PARCELAS DE USO TERCIARIO		***4.978***	***3,59%***
SISTEMA DE EQUIPAMIENTO COMUNITARIO			
EE.14	Escolar Público	11.617	8,38%
EC.15	Sociocultural	1.941	1,40%
ED.16	Deportivo Público	5.794	4,18%
TOTAL PARCELAS EQUIPAMIENTO COMUNITARIO		***19.352***	***13,97%***
SISTEMA LOCAL DE ESPACIOS LIBRES			
LJ.17	Espacios Libres Públicos *(Jardines urbanos)*	420	0,30%
LJ.18	Espacios Libres Públicos *(Jardines urbanos)*	5.771	4,16%
LL.19	Espacios Libres Públicos *(Espacios libres peatonales) (*)*	1.896	1,37%
LL.20	Espacios Libres Públicos *(Espacios libres peatonales) (*)*	1.996	1,44%
LL.21	Espacios Libres Públicos *(Espacios libres peatonales)(*)*	1.697	1,22%
LL.22	Espacios Libres Públicos *(Espacios libres peatonales)*	1.444	1,04%
LL.23	Espacios Libres Públicos *(Espacios libres peatonales)*	4.410	3,18%
LL.24	Espacios Libres Públicos (Espacios libres peatonales) *(*)*	3.081	2,22%
LL.25	Espacios Libres Públicos *(Espacios libres peatonales) (*)*	1.896	1,37%
LL.26	Espacios Libres Públicos *(Espacios libres peatonales) (*)*	1.996	1,44%
LL.27	Espacios Libres Públicos *(Espacios libres peatonales)*	1.086	0,78%
LL.28	Espacios Libres Públicos *(Espacios libres peatonales)*	2.796	2,02%
LL.29	Espacios Libres Públicos *(Espacios libres peatonales)*	671	0,48%
LL.30	Espacios Libres Públicos *(Espacios libres peatonales)*	798	0,58%
LL.31	Espacios Libres Públicos *(Espacios libres peatonales)*	1.231	0,89%
TOTAL SISTEMA LOCAL DE ESPACIOS LIBRES		***31.189***	***22,51%***
SUPERFICIE DE ZONAS EN SUPERPOSICIÓN A DEDUCIR		***-12.562***	***-9,07%***
ESPACIOS PÚBLICOS NO DELIMITADOS		***44.997***	***32,47%***
TOTAL A.I.U. "SAN MIGUEL / ANAKA"		***138.574***	***100,00%***

SUPERFICIE DE ZONAS EN SUPERPOSICIÓN (*)	
RV.3 / LL.19	*1.896*
RV.4 / LL.20	*1.996*
RV.5 / LL.25	*1.896*
RV.6 / LL.26	*1.996*
TC.13 / LL.24	*3.081*
EC.15 / LL.21	*1.697*
TOTAL SUPERFICIE DE ZONAS EN SUPERPOSICIÓN	***12.562***

TC.13 (no superpuesta)	1.897
Total TC.13	4.978
EC.15 (no superpuesta)	244
Total EC.15	1.941

3. DOTACIONES

DOTACIONES		DIMENSIÓN		ESTÁNDARES	
				PROYECTO	*LEY 2/2006*
DOTACIONES PÚBLICAS DE LA RED DE SISTEMAS LOCALES					
SISTEMA DE EQUIPAMIENTO COMUNITARIO					
EE.14	**Escolar Público**	**6.970 m²(t)**	**11.617 m²**		
EC.15	Sociocultural	2.575 m²(t)	1.941 m²		
RV.3	*(V.P.O.)*	1.118 m²(t)			
RV.12		590 m²(t)			
EC. / RV.	**Equipamiento Social**	**3.693 m²(t)**	**1.941 m²**		
ED.16	**Deportivo Público**		**5.794 m²**		
TOTAL SISTEMA DE EQUIPAMIENTO COMUNITARIO		**10.663 m²(t)**	**19.352 m²**		
ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES					
LJ.17	Espacios Libres Públicos (Jardines urbanos)		420 m²		
LJ.18	Espacios Libres Públicos (Jardines urbanos)		5.771 m²		
LL.19	Espacios Libres Públicos (Espacios libres peatonales) (*)		1.896 m²		
LL.20	Espacios Libres Públicos (Espacios libres peatonales) (*)		1.996 m²		
LL.21	Espacios Libres Públicos (Espacios libres peatonales)(*)		1.697 m²		
LL.22	Espacios Libres Públicos (Espacios libres peatonales)		1.444 m²		
LL.23	Espacios Libres Públicos (Espacios libres peatonales)		4.410 m²		
LL.24	Espacios Libres Públicos (Espacios libres peatonales) (*)		3.081 m²		
LL.25	Espacios Libres Públicos (Espacios libres peatonales) (*)		1.896 m²		
LL.26	Espacios Libres Públicos (Espacios libres peatonales) (*)		1.996 m²		
LL.27	Espacios Libres Públicos (Espacios libres peatonales)		1.086 m²		
LL.28	Espacios Libres Públicos (Espacios libres peatonales)		2.796 m²		
LL.29	Espacios Libres Públicos (Espacios libres peatonales)		671 m²		
LL.30	Espacios Libres Públicos (Espacios libres peatonales)		798 m²		
LL.31	Espacios Libres Públicos (Espacios libres peatonales)		1.231 m²		
TOTAL ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES			***31.189 m²***		
TOTAL DOTACIONES PÚBLICAS DE LA RED DE SISTEMAS LOCALES			***50.541 m²***	***10,92 m²/25 m²(t)***	***≥ 10 m²/25 m²(t)sr***
EQUIPAMIENTOS PRIVADOS DE LA RED DE SISTEMAS LOCALES					
RV.3	(V.P.O.)		220 m²(t)		
RV.4.a	(V.P.O.)		1.185 m²(t)		
RV.5	(V.P.O.)		1.353 m²(t)		
RV.6	(V.P.O.)		1.259 m²(t)		
RV.4.b	Realojos (V.L.)		649 m²(t)		
RV.8			900 m²(t)		
RV.9			900 m²(t)		
RV.10			642 m²(t)		
RV.11			2.013 m²(t)		
RV.12			1.215 m²(t)		
TC.13			6.800 m²(t)		
TOTAL EQUIPAMIENTOS PRIVADOS DE LA RED DE SISTEMAS LOCALES			***17.136 m² (t)***	***3,70 m²(t)/25 m²(t)***	***≥ 1 m²(t)/25 m²(t)sr***
APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS					
APARCAMIENTOS EN PARCELAS DE TITULARIDAD PRIVADA					
RV.1	(V.P.O.)		41 ud.		
RV.2	(V.P.O.)		47 ud.		
RV.3	(V.P.O.)		238 ud.		
RV.4.a	(V.P.O.)		287 ud.		
RV.5	(V.P.O.)		280 ud.		
RV.6	(V.P.O.)		297 ud.		
RV.7			30 ud.		
RV.8			68 ud.		
RV.9			68 ud.		
RV.10			106 ud.		
RV.11			223 ud.		
RV.12			128 ud.		
TC.13	Centro Comercial		204 ud.		
TOTAL APARCAMIENTOS EN PARCELAS DE TITULARIDAD PRIVADA			***2.017 ud.***	***0,44 plz/25 m²(t)***	***≥ 0,35 plz/25 m²(t)sr***
APARCAMIENTOS EN TERRENOS DESTINADOS A DOTACIONES PÚBLICAS					
EE.14	Escolar Público		140 ud.		
EC.15	Sociocultural		52 ud.		
APARCAMIENTOS EN LA VIA PÚBLICA			550 ud.		
TOTAL APARCAMIENTOS EN TERRENOS DESTINADOS A DOTACIONES PÚBLICAS			***742,00 ud.***	***0,16 € plz/25 m²(t)***	***≥ 0,15 plz/25 m²(t)sr***
TOTAL APARCAMIENTO			**2.759 ud.**		
VEGETACIÓN			**1.220 ud.**	**1,00 arb.**	**≥ 1 arb. / Δviv. ó Δ 100 m²(t) terc. o ind.**

4. CARACTERÍSTICAS DE LAS "PARCELAS EDIFICABLES"

PARCELA	SUPERFICIE	EDIFICABILIDADES										PERFIL
		SOBRE RASANTE					BAJO RASANTE					
		Lucrativa				No luc.	Lucrativa			No lucrativa		
		Vivienda		Terciario	Total	Equip.	Terciario	Aparc./usos aux.		Aparc./usos aux.		
	m²(p)	nº	Sup. Techo m²(t)	Sup. Techo m²(t)	Sup. Techo m²(t)	Sup. Techo m²(t)		Sup. Techo m²(t)	Plazas *(Mínimo normativo)*	Sup. Techo m²(t)	Plazas *(Mínimo normativo)*	
ÁMBITO "I"												
PARCELAS RESIDENCIALES												
Vivienda de Proteccion Pública												
RV.1 (V.P.O.)	1.470	34	2.890		2.890			3.400	41			III / II
RV.2 (V.P.O.)	1.575	39	3.315		3.315			3.150	47			III / II
RV.3 (V.P.O.)	8.395	181	15.385	220	15.605	1.118		19.948	238			IV / II
RV.4.a (V.P.O.)	8.050	157	13.345	1.185	14.530			16.764	287			IV / II
RV.4.b *Realojos (V.L.)*		59	3.302	649	3.951							IV / -
RV.5 (V.P.O.)	8.395	216	18.360	1.353	19.713			21.280	280			V / II
RV.6 (V.P.O.)	8.050	231	19.635	1.259	20.894			18.116	297			V / II
TOTAL V.P.O.	***35.935***	***917***	***76.232***	***4.666***	***80.898***	***1.118***		***82.658***	***1.190***			
Vivienda de Promoción Libre												
RV.7	1.249	15	1.275		1.275			2.295	30			II / II
RV.8	1.668	36	3.060	900	3.960			3.335	68			IV / II
RV.9	1.668	36	3.060	900	3.960			3.335	68			IV / II
RV.10	2.851	48	4.080	642	4.722			5.702	106			III / II
RV.11	3.955	96	8.160	2.013	10.173			9.419	223			IV / II
RV.12	2.435	67	5.695	1.215	6.910	590		4.871	128			IV / II
TOTAL V.L.	***13.826***	***298***	***25.330***	***5.670***	***31.000***	***590***		***28.957***	***623***			
TOTAL PARCELAS RESIDENCIALES	***49.761***	***1.215***	***101.562***	***10.336***	***111.898***	***1.708***		***111.615***	***1.813***			
TC.13 Centro Comercial	4.978			3.800	3.800		3.000	6.778	204			III / II
TOTAL PARCELAS USO TERCIARIO	***4.978***			***3.800***	***3.800***		***3.000***	***6.778***	***204***			
EE.14 Escolar Público	11.617					6.970				4.640	140	III / II
EC.15 Sociocultural	1.941					2.575				3.883	52	III / III
TOTAL EQUIPAMIENTOS	***13.558***					***9.545***				***8.523***	***192***	
TOTAL ÁMBITO "I"	**68.297**	**1.215**	**101.562**	**14.136**	**115.698**	**11.253**	**3.000**	**118.393**	**2.017**	**8.523**	**192**	
ÁMBITO "II"												
Vivienda de Régimen Libre												
RU.1	485	2	160		160							III
RU.2	374	2	142		142							II
TOTAL ÁMBITO "II"	**859**	**4**	**302**		**302**							
TOTAL ÁREA SAN MIGUEL / ANAKA	**69.156**		**101.864**	**14.136**	**116.000**	**11.253**	**3.000**	**118.393**	**2.017**	**8.523**	**192**	

Anexo "II"
Justificación del cumplimiento de la normativa vigente para la "Promoción de la Accesibilidad"

(Ley 20/1.997, de 4 de diciembre, para la Promoción de la Accesibilidad, y, Decreto 68/2.000, de 11 de abril, sobre Condiciones de Accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones, y, sistemas de información y comunicación, ambos del Gobierno Vasco)

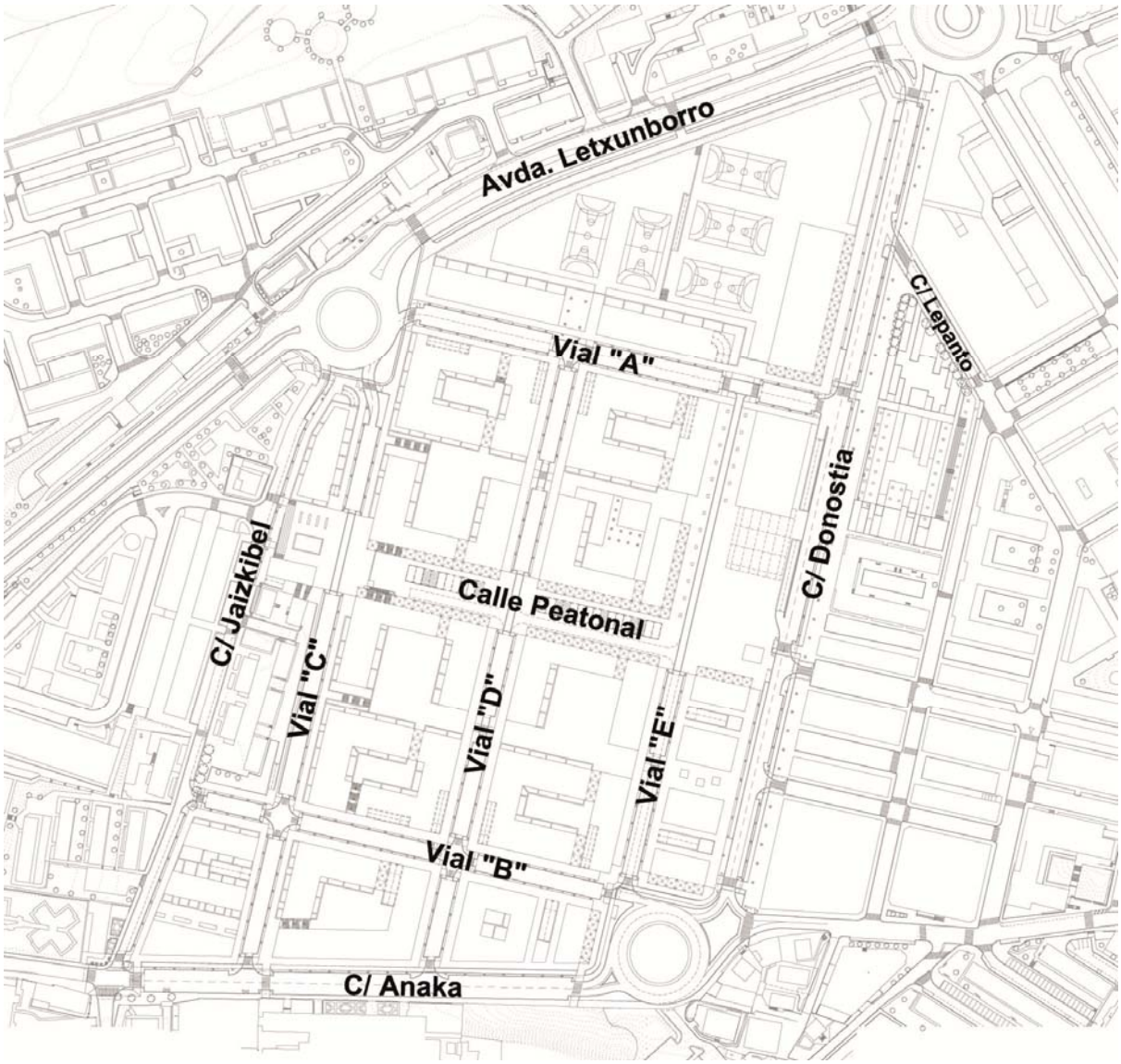
1. OBJETO

El presente "anexo" tiene por objeto dar cumplimiento a lo preceptuado en el "artículo 17" de la Ley 20/1.997, respecto a la justificación expresa del cumplimiento, en el presente Proyecto, de las determinaciones referentes a la "promoción de la accesibilidad" contenidas en las disposiciones legales de referencia, describiendo, de manera clara y pormenorizada las medidas adoptadas a ese respecto.

2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LAS SOLUCIONES ADOPTADAS PARA LA OBTENCIÓN DE UNAS CONDICIONES ADECUADAS DE "ACCESIBILIDAD" EN EL ÁREA "SAN MIGUEL / ANAKA"

En lo que respecta al diseño básico de los nuevos itinerarios peatonales, es decir a su disposición y funcionalidad generales, y, al cumplimiento de las condiciones de pendiente máxima *–6% en general, 8% en rampas adaptadas-* y altura *->2.20 m.-* y anchura *->2.00 m.-* mínimas, todos los itinerarios proyectados, principales o secundarios, cumplen la exigencia de anchura mínima *–2.00 m.-*, y, de altura mínima *-que solo se encuentra limitada en los pasos a través de los porches proyectados y cuya altura libre se sitúa en torno a 4 m.-*.

En lo que respecta a la pendiente máxima se cumple la condición de pendiente *–inferior al 6%-* en la totalidad de los nuevos trazados.



2.1. DISEÑO Y TRAZADO DE VÍAS

Los bordes exteriores del Área presentan un desnivel de unos 11,00 m. entre la esquina nordeste -*Plaza de Zubi muxu situada a la cota 4,50*- y la esquina suroeste -*cota 15,50 m, en la calle Anaka* -. Este desnivel lo salvan las calles Letxunborro -*2,5% de pendiente*-, Jaizkibel -*2% en su tramo norte*- y Anaka -*6%*-, ya que la calle Donostia se mantiene prácticamente horizontal en todo su trazado -*en torno a la cota 5,50*-.

La malla viaria interior que conecta estos bordes se traza con pendientes máximas del 6% en todos los puntos:

* Los elementos Norte / Sur de la malla resultan prácticamente horizontales, pero los orientados en dirección Este / Oeste deben salvar el desnivel existente entre la calle Donostia -*situada entre las cotas 4,50 m y 7,00 m*- y la calle Jaizkibel -*situada entre las cotas 10,75 m y 15,30 m*-. Esto se consigue en los viales "A" y "B" con pendientes que no superan el límite del 6% exigido, incluso, aunque los viales transversales "D" y "E" se mantienen en su parte central en rasantes similares a las de la calle Donostia -*cotas 5,00 m. / 6,00 m.*-.

* La Calle Peatonal, presenta un perfil longitudinal prácticamente horizontal que mantiene, también, rasantes similares a las de calle Donostia. El desnivel resultante en el encuentro con la calle Jaizkibel se resuelve con escaleras, convencionales y mecánicas, y con un ascensor que haga este desnivel accesible.

Con esta disposición se busca mantener, en toda la zona central del Ámbito, la altura útil de la edificación, limitada severamente por las servidumbres aeronáuticas.

2.2. ACERAS E ITINERARIOS PEATONALES

Todos los itinerarios peatonales planteados se apoyan en los viales proyectados, por lo tanto, como se ha comentado, cumplen los requisitos de pendientes exigidos por la normativa, así como las dimensiones mínimas.

2.3. ESPACIOS LIBRES

Los espacios peatonales proyectados son en su totalidad prácticamente horizontales, tanto la Plaza Central, como la Calle Peatonal, el paseo de la calle Donostia, y, los interiores de las manzanas.

El “proyecto de urbanización”, al concretar estas definiciones básicas, deberá cumplimentar, asimismo, las determinaciones del Decreto, y, justificar la disposición de rampas y escaleras con pendientes “críticas”, en el caso de que las mismas resulten ineludibles.

En Donostia / San Sebastián, marzo 2012

Fdo.: Por FDLEON arq+urb
Francisco de León, Arqto.

Anexo “III”
Justificación del cumplimiento del
“CTE DB-SI "SEGURIDAD EN CASO DE INCENDIO”

Resulta de aplicación en el presente caso el **"Documento Básico SI Seguridad en Caso de Incendio"** del "Código Técnico de la Edificación", concretamente, de la "Sección SI 5, Intervención de los bomberos", los siguientes apartados del artículo "1. Condiciones de aproximación y entorno":

* *1.1 Aproximación a los edificios*
* *1.2 Entorno de los edificios*

En ellos se establece que los edificios con una altura de evacuación descendente mayor de 9 m, que es el caso de la mayoría de los edificios proyectados en el ámbito, deben disponer de un espacio de maniobra que cumplan las siguientes condiciones a lo largo de las fachadas en las que están situados los accesos principales:

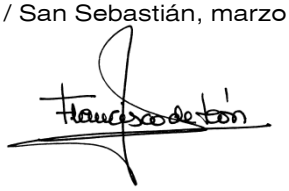
* Anchura mínima libre ..... **5 m.**
* Altura libre .....**la del edificio**
* Separación máxima al edificio –*para una altura de evacuación >20m*- ..... **10 m**
* Distancia máxima hasta cualquier acceso principal al edificio ..... **30 m**
* Pendiente máxima ..... **10 %**
* Resistencia al punzonamiento del suelo ..... **10 Tn sobre Ø 20 cm**

Asimismo los viales de aproximación a estos espacios deben cumplir las condiciones exigidas:

* Anchura mínima libre ..... **3,5 m.**
* Altura mínima libre o gálibo ..... **4,5 m**
* Capacidad portante del suelo .....**2.0 kN/m²**
* Radios mínimos ..... **5,30 m y 12,50 m**

En la documentación gráfica del Proyecto, se comprueba el cumplimiento de las condiciones generales de diseño, y, en las Ordenanzas Particulares de las parcelas edificables –*Titulo Segundo del Documento "B. Normas Urbanísticas"*- se establece de forma expresa la obligación del cumplimiento de las condiciones de capacidad portante de los suelos y pisos de edificación –*en las áreas de las parcelas ocupadas en subsuelo*- afectados.

En Donostia / San Sebastián, marzo 2012



Fdo.: Por FDLEON arq+urb
Francisco de León, Arqto.

Anexo “IV”
DETERMINACIONES PARTICULARES DEL P.G.O.U. DE IRUN PARA EL ÁMBITO "SAN MIGUEL / ANAKA"

AMBITO: **SAN MIGUEL - ANAKA**

DETERMINACIONES PARTICULARES **3.1.01**

1.- OBJETIVOS Y CRITERIOS DE ORDENACIÓN

OBJETIVOS:

Ordenación del intersticio urbano situado entre los barrios de San Miguel y Anaka, mediante un programa de actuación pública que permita la creacción de un parque de viviendas de precio tasado.

Se propone la conexión de los barrios de Anaka y San Miguel mediante una estructura residencial de ensanche que enlace sus trazados y englobe el equipamiento necesario, no sólo para esta actuación, sino para suplir los déficits existentes en estos barrios.

CRITERIOS DE ORDENACIÓN

- La futura ordenación actuará como cosido del tejido urbano existente, enlazando con la estructura viaria del barrio de San Miguel.
- El futuro planeamiento de desarrollo habrá de garantizar la creación de un eje de ordenación y conexión entre Anaka y San Miguel alternativo a la calle Anaka y a la Avenida de Letxumborro.
- Definición de un espacio libre ajardinado apoyado sobre la calle Donostia y una dotación a definir por el Plan Especial como complemento a los equipamientos que se ordenan a lo largo de la calle Donostia.
- Formalización de un paseo peatonal apoyado sobre la calle Donostia que relacionará los equipamientos tanto existentes(Colegio Lekaenea), como propuestos (parque, dotación sin definir).
- Consolidación de la empresa Sancheski con las instalaciones necesarias para su correcto funcionamiento, y en la medida de lo posible integrándose en la futura ordenación. En caso que la empresa plantease un posible traslado de las actuales instalaciones, será el planeamiento pormenorizado el que estudie la no consolidación de las mismas y en su caso una nueva ordenación residencial que sustituya la mencionada zona industrial.

CONDICIONES PARTICULARES DE ORDENACIÓN

Las condiciones señaladas se reflejan en el esquema de ordenación según la siguiente numeración:

(**1**)- Área de desarrollo residencial cuya ordenación deberá tener en cuenta la estructura viaria del barrio de San Miguel y recogerá los equipamientos necesarios tanto para la nueva actuación como para suplir los déficits del mencionado barrio.

La ordenación estudiará la posible adecuación de la edificación existente a los nuevos usos planteados, tratando de consolidar la edificación residencial, en la medida que ello pudiera ser compatible con la nueva ordenación.

(**2**)- Zona de espacios libres y parque público situada junto a la calle Donostia, con una extensión mínima de 12.000 m2.

(**3**)- Consolidación del colegio de EGB "Lekaenea"

(**4**)- Zona de equipamiento público de carácter local en el área definida por la c/.Donostia y la c/.Lepanto.

(**5**)- Paseo peatonal arbolado a lo largo de la calle Donostia, como elemento de enlace de los diferentes equipamientos y con una sección mínima de 12 metros.

(**6**)- Eje de ordenación definido como prolongación del primer tramo de la calle Blas de Lezo

2.- RÉGIMEN URBANÍSTICO GENERAL

CALIFICACIÓN GLOBAL:

Zona de uso **RESIDENCIAL (R)**	Superficie:	**138.515 m²s**
Aprovechamiento edificatorio:		**116.000 m²c**
Nº máximo de viviendas:		**1.100 m²c**

AMBITO: **SAN MIGUEL - ANAKA** DETERMINACIONES PARTICULARES **3.1.01**

ASIGNACIÓN DEL APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO:

Área de Reparto:	**ARDE 3.1.01**
Aprovechamiento Tipo:	**1,039 m² utc/m²s (PT)**

CONDICIONES DE DESARROLLO Y EJECUCIÓN:

Clasificación del suelo:	**URBANO**
Planeamiento de Desarrollo:	**PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR**
Programación:	**TERCER - CUARTO AÑO**

3.-DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA

CONDICIONES PARTICULARES DE USO Y EDIFICACIÓN:

TIPOLOGÍA DE LA EDIFICACIÓN:

Edificación Residencial con alineación a vial (RV)
Edificación Residencial colectiva en bloque (RB)
Edificación Residencial colectiva en parcela (RP)

CONDICIONES PARTICULARES DE USO:

De acuerdo con los criterios de distribución de Viviendas sujetas a Protección Pública definidos en el presente Plan General en aplicación de lo establecido por la ley 17/1.994, de "Medidas Urgentes en Materia de Vivienda y de tramitación de los Instrumentos de Planeamiento y Gestión", **deberá destinarse el 100% del aprovechamiento edificatorio residencial a la construcción de viviendas sujetas a algún régimen de protección pública.**

En el caso del traslado de la empresa Sancheski, y para facilitar el mismo, se reducirá el porcentaje del aprovechamiento edificatorio destinado a la construcción de viviendas sujetas a régimen de protección pública, que no será inferior al 75%.

Igualmente se limita el uso comercial a los puntos singulares de la ordenación.

Asimismo el planeamiento que desarrolle el presente ámbito deberá ajustarse a las condiciones establecidas en el artículo 57 de la "Norma Foral de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa" relativas a la regulación de distancias a las carreteras y caminos propiedad de la Diputación.

PARÁMETROS DE LA FORMA DE LA EDIFICACIÓN:

El planeamiento pormenorizado establecerá el perfil máximo de la ordenación considerándose un perfil básico de PB+3+Ático o bajo cubierta, que podrá superarse en determinadas zonas siempre y cuando se justifique su adecuación a la normativa de Servidumbres Aereas.

CONDICIONES PARTICULARES DE GESTIÓN:

Actuación Sistemática.

El planeamiento pormenorizado delimitará la "Unidad" o "Unidades de Ejecución" necesarias para el desarrollo y ejecución del ámbito. En el caso de consolidación de las instalaciones de la empresa Sancheski, se delimitará una "Unidad de Ejecución " independiente del área residencial que permita el correcto funcionamiento de la empresa.

4.- ANTECEDENTES DE PLANEAMIENTO

DETERMINACIONES DEL PLAN GENERAL DE 1.965:

Polígono:	16
Calificación:	PLAN PARCIAL
Edificabilidad:	3,53 m³/m²

PLANEAMIENTO DESARROLLADO:

Tipo de Planeamiento:	PLAN PARCIAL
Fecha de aprobación:	4-10-1974
Calificación Global:	INDUSTRIAL-RESIDENCIAL
Aprovechamiento:	4 m³/m²- 594 viv
Plazos de ejecución:	6 años

AMBITO: **SAN MIGUEL - ANAKA** DETERMINACIONES PARTICULARES **3.1.01**

OTROS PROYECTOS:

Proyecto de Urbanización: Fecha de aprobación: 7-12-1975

5.- OBSERVACIONES

En 1978 el Ayuntamiento de Irun redactó un Proyecto de Reparcelación sin que conste su tramitación

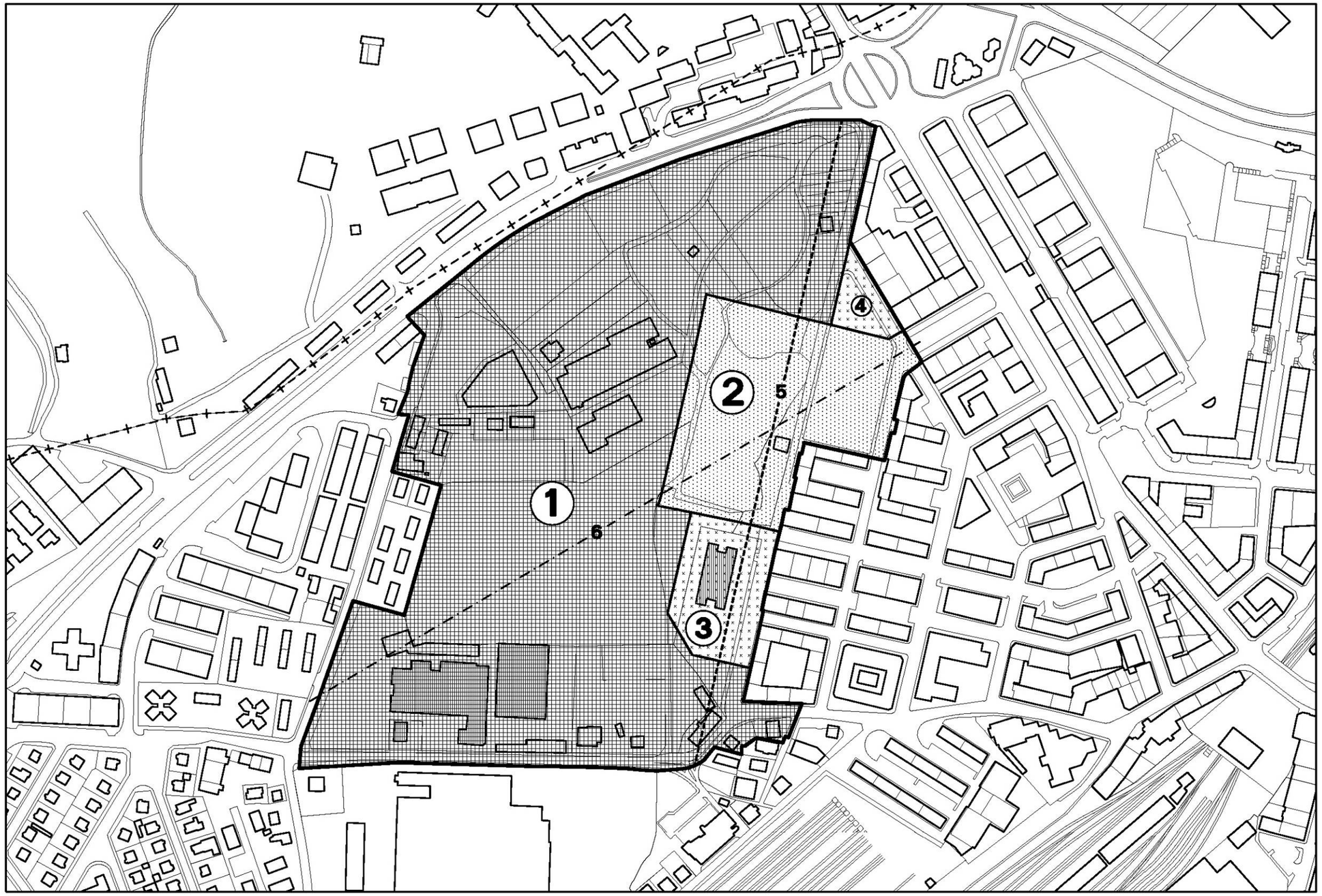
El Plan Parcial de 1974 incorpora el Polígono 13.3, sin modificar el Plan General de 1965.

La zona del ámbito delimitada entre las calles Blas de Lezo, Lepanto y Donostia está afectada por el Plan Parcial del sector Oeste de la c/. Fuenterrabía, aprobado el 24-9-1965, que califica esta zona de reserva escolar.

AMBITO: **SAN MIGUEL - ANAKA**

ESQUEMA DE ORDENACION E: 1/3000

3.1.01



PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE IRUN

ÍNDICE:

1. ESTACIONES TOPOGRÁFICAS DE LA CARTOGRAFÍA MUNICIPAL DE IRUN EN EL AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN (Hondarribia)

2. INFORME DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL SOBRE EL ÁMBITO 3.1.01. SAN MIGUEL ANAKA DE 30 DE JUNIO DE 2009

3. EVALUACIÓN AMBIENTAL DE LA PROPUESTA DE REVISIÓN DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN. INFORME DE EVALUACIÓN PRELIMINAR
(Junio 2.010. Extracto)

4. INFORME DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AVICIÓN CIVIL SOBRE LA MODIFICACiÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACiÓN URBANA DEL ÁREA 3.1.01 "SAN MIGUEL ANAKA" EN IRÚN *(Febrero 2.012)*

Anexo "V"
DOCUMENTACIÓN RELATIVA A LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DEL AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN

1. ESTACIONES TOPOGRÁFICAS DE LA CARTOGRAFÍA MUNICIPAL DE IRUN EN EL AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN (Hondarribia)

OMEGA Cartografía Digital, S.L.

METODOLOGÍA APLICADA EN LA OBSERVACIÓN Y CÁLCULO DE ESTACIONES TOPOGRÁFICAS FACILITADAS POR EL AYUNTAMIENTO DE IRÚN EN EL AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN

EQUIPOS UTILIZADOS:

TRES RECEPTORES GPS LEICA SERIE 1200 Y UN RECEPTOR GPS LEICA SERIE 300 todos ellos de doble frecuencia.

RED BÁSICA:

Las observaciones han sido realizadas a partir de la RED BÁSICA MUNICIPAL del AYUNTAMIENTO DE IRÚN compuesta por:

VÉRTICES GEODÉSICOS DE LA RED REGENTE DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL:

- SAN TELMO

VÉRTICES GEODÉSICOS DE LA RED DE PRIMER ORDEN DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL:

- PAGOGAÑA
- BIANDIZ
- FRAIN
- LA RHUNE
- ALDUDEKOGAÑA

VÉRTICES GEODÉSICOS DE LA RED DE CUARTO ORDEN DE LA DIPUTACIÓN DE GUIPUZCOA:

- ARKALE-BELEKABITA
- ERRAMUSKO TORREA
- BUENABISTA PORTU
- ZUBELZU ELATZETA
- ARBUKOHARRIA
- MUGALUZEKO GAINA

VÉRTICES AUXILIARES

- AUXILIAR 1
- AUXILIAR 2.

RED LOCAL

- 366 clavos homogéneamente distribuidos por el núcleo urbano.

SISTEMA DE REFERENCIA

ETRS89

PROYECCIÓN

UTM HUSO 30

ALTIMETRÍA

COTAS ORTOMÉTRICAS REFERIDAS A LA RED DE NIVELACIÓN DE ALTA PRECISIÓN DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL

METODOLOGÍA APLICADA

Las observaciones se realizarán en las siguientes condiciones:

- El método de observación utilizado es el denominado ESTÁTICO RÁPIDO. Se estacionaron dos receptores de forma permanente y sincronizada, uno de ellos en el vértice geodésico REGENTE SAN TELMO y el otro en la estación local nivelada nº 419 de manera que para cada observación obtuvimos dos líneas base.
- El número de satélites durante las observaciones fue siempre igual o superior a 5.
- Se comprobó que el PDOP (Horizontal and Vertical Dilution Of Precision) fúe menor o igual a 5.
- Máscara de elevación superior a 15 grados.
- Tiempo de observación > 15 minutos.
- Mínimo de 180 épocas registradas (1 época cada 5 segundos).

CÁLCULO Y AJUSTE DE LAS ESTACIONES OBSERVADAS

El cálculo y ajuste de las estaciones observadas se realizó mediante los siguientes programas:

- Cálculo de líneas base: Leica GeoOffice.
- Ajuste de observaciones: mediante el método de mínimos cuadrados, MOVE3, integrado en el software anterior.
- Transformación al sistema local de referencia: módulo Datum/Map, de Leica.

Una vez importados y controlados los datos brutos GPS, se procedió a la resolución de las líneas base planteadas, admitiéndose aquéllas en las que la ambigüedad fue resuelta de forma satisfactoria.

Posteriormente procedimos a la compensación de las observaciones calculadas como red libre en el sistema de referencia ETRS89, para obtener la solución más probable en base al empleo del método de ajuste por mínimos cuadrados.

Finalmente se aplicaron los PARÁMETROS DE TRANSFORMACIÓN de la RED BÁSICA MUNICIPAL, obteniéndose las coordenadas planimétricas UTM (ETRS89)

UTM HUSO 30

ALTIMETRÍA

COTAS ORTOMÉTRICAS REFERIDAS A LA RED DE NIVELACIÓN DE ALTA PRECISIÓN DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL

METODOLOGÍA APLICADA

Las observaciones se realizarán en las siguientes condiciones:

- El método de observación utilizado es el denominado ESTÁTICO RÁPIDO. Se estacionaron dos receptores de forma permanente y sincronizada, uno de ellos en el vértice geodésico REGENTE SAN TELMO y el otro en la estación local nivelada nº 419 de manera que para cada observación obtuvimos dos líneas base.
- El número de satélites durante las observaciones fue siempre igual o superior a 5.
- Se comprobó que el PDOP (Horizontal and Vertical Dilution Of Precision) fúe menor o igual a 5.
- Máscara de elevación superior a 15 grados.
- Tiempo de observación > 15 minutos.
- Mínimo de 180 épocas registradas (1 época cada 5 segundos).

CÁLCULO Y AJUSTE DE LAS ESTACIONES OBSERVADAS

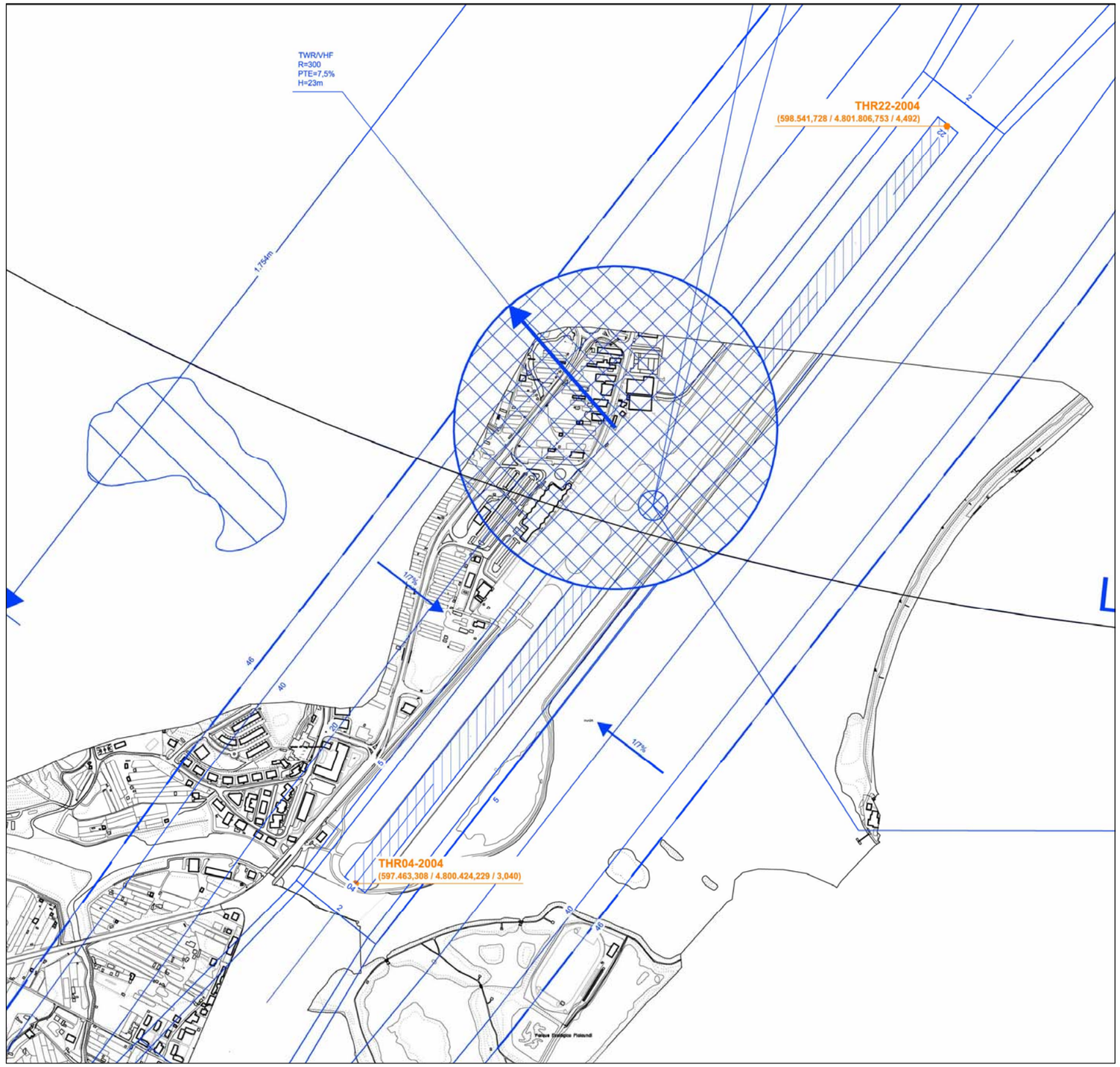
El cálculo y ajuste de las estaciones observadas se realizó mediante los siguientes programas:

- Cálculo de líneas base: Leica GeoOffice.
- Ajuste de observaciones: mediante el método de mínimos cuadrados, MOVE3, integrado en el software anterior.
- Transformación al sistema local de referencia: módulo Datum/Map, de Leica.

Una vez importados y controlados los datos brutos GPS, se procedió a la resolución de las líneas base planteadas, admitiéndose aquéllas en las que la ambigüedad fue resuelta de forma satisfactoria.

Posteriormente procedimos a la compensación de las observaciones calculadas como red libre en el sistema de referencia ETRS89, para obtener la solución más probable en base al empleo del método de ajuste por mínimos cuadrados.

Finalmente se aplicaron los PARÁMETROS DE TRANSFORMACIÓN de la RED BÁSICA MUNICIPAL, obteniéndose las coordenadas planimétricas UTM (ETRS89)



ESTACIONES TOPOGRÁFICAS DE LOS EXTREMOS DE PISTA DEL AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN (Hondarribia) REFERIDAS A LA CARTOGRAFÍA MUNICIPAL DE IRUN

2. INFORME DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL SOBRE EL ÁMBITO 3.1.01. SAN MIGUEL ANAKA DE 30 DE JUNIO DE 2009

2006PLE5005

MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARIA
DE ESTADO DE
TRANSPORTES

DIRECCIÓN GENERAL
DE AVIACION CIVIL

ENTRADA SALIDA REGISTRO GENERAL
7 JUL. 2009
Zb.: 20373 Nº

Alcalde de Irún
Ayuntamiento de Irún
Plaza San Juan Harria, 1
20304 Irún (Guipúzcoa)
Tlf: 943 50 51 52
Fax: 943 50 56 11

S/REF.
N/REF. 47/659
FECHA 30 de junio de 2009

ASUNTO: INFORME SOBRE ELÁMBITO 3.1.01 SAN MIGUEL-ANAKA (IRÚN) CONSIDERANDO 1650 METROS E LONGITUD DE PISTA DE VUELODEL AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN.

La Proposición No de Ley, de 25 de junio de 2008, sobre el Aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia aprobada por la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, establece que se estudie por parte de Aena la posibilidad de obtener terrenos que permitan ampliar la plataforma donde se asienta la pista de vuelo, a fin de permitir incorporar las Áreas de Seguridad de Extremo de Pista (RESAs) a la vez que se garantice la operatividad actual del aeropuerto de San Sebastián.

A tales efectos, se ha analizado por parte de dicha entidad diversas alternativas, entre las que se encuentra la posibilidad de ampliar la referida plataforma hacía el lado español, posibilitando que se incorporen en cada cabecera los 150 metros de longitud necesarios para establecer las RESAs y que la longitud efectiva de la pista de vuelo para aterrizajes sea de 1.650 metros.

El apartado e) de la referida Proposición No de Ley dispone "que el Ministerio de Fomento, en el marco de las competencias que le corresponden en cuanto a informar con carácter vinculante los planes y proyectos que puedan afectar a la servidumbre de los aeropuertos, tenga en cuenta la posibilidad de que la plataforma donde se asienta la pista de vuelo se pueda ampliar en su cabecera 04 o se estudien alternativas técnicas más adecuadas para que puedan seguir operando las aeronaves actuales garantizando así la operatividad del aeropuerto de San Sebastián."

A fin de dar cumplimiento a lo prescrito por el legislativo, se considera que los informes relativos a los planes urbanísticos que evacua la Dirección General de Aviación Civil se elaboren considerando las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de San Sebastián que podrían ser formalmente establecidas en caso de establecer una longitud de pista de 1.650 metros, una

Pase a Urbanismo y Medio Ambien
Hirigintza eta Ingurumenerako
La Secretaria/ Idazkaria
VISADO
Conda Alcalda

Pº DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID
TEL: 91 5975353
91 5975356
FAX: 91 5975357

1.650 + 120 = 1770.

franja de 1.770 metros de largo por 150 metros de ancho y unas RESAs de 90 metros de largo por 90 metros de ancho.

En los planos que se anexan figuran representadas dicha propuesta de servidumbres aeronáuticas que, además de tener en cuenta la remodelación del campo de vuelos definida en el punto anterior, considera las instalaciones radioeléctricas para la navegación aérea incluidas en el Plan Director del Aeropuerto de San Sebastián (Escenario actual y Desarrollo Previsible) y la cartografía del Instituto Geográfico Nacional IGN 1:25.000 con curvas de nivel cada 10 metros.

Entre las solicitudes recibidas por este Centro Directivo para que informe sobre planeamientos urbanísticos, se encuentra la relativa al Plan Especial de Reforma Interior del ámbito 3.1.01 San Miguel-Anaka (Irún).

Las edificaciones que figuran en el mencionado Plan Especial tienen en cuenta las limitaciones de altura correspondientes a las servidumbres aeronáuticas establecidas en el Decreto 792/1976, de 18 de marzo, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de San Sebastián (B.O.E. nº 89 de 13 de abril).

Sin embargo, la propuesta de servidumbres aeronáuticas considerando la ampliación de la plataforma, incluiría una nueva superficie de aproximación instrumental que supondría una mayor afección por servidumbres aeronáuticas en el ámbito de San Miguel-Anaka, por lo que, en caso de que el Ayuntamiento de Irún procediese a limitar las alturas de las construcciones conforme esta propuesta se informaría favorablemente el Plan Especial de Ordenación Urbana del Área 3.1.01 San Miguel de Anaka.

EL DIRECTOR GENERAL

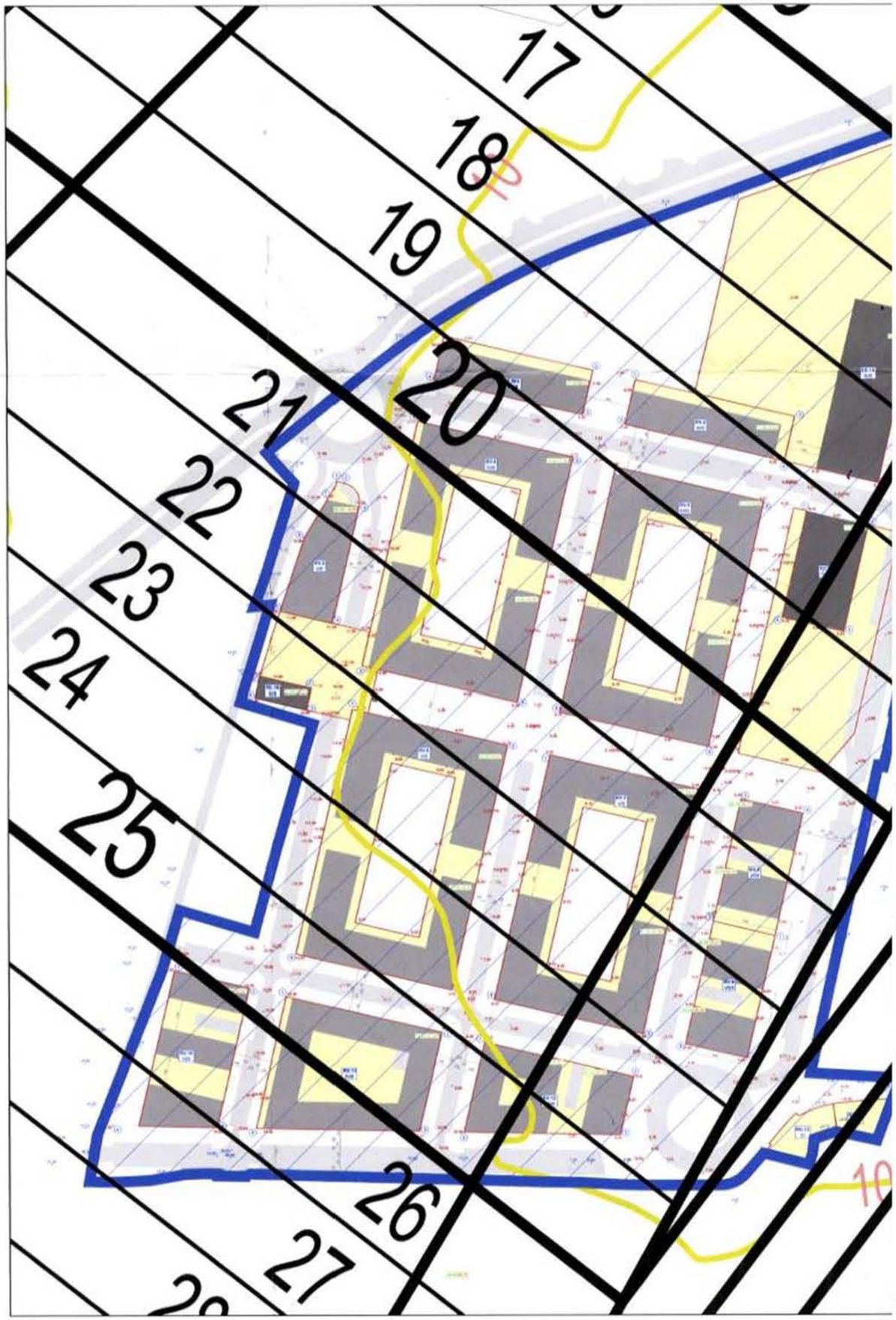
Fdo: Manuel Ameijeiras Vales

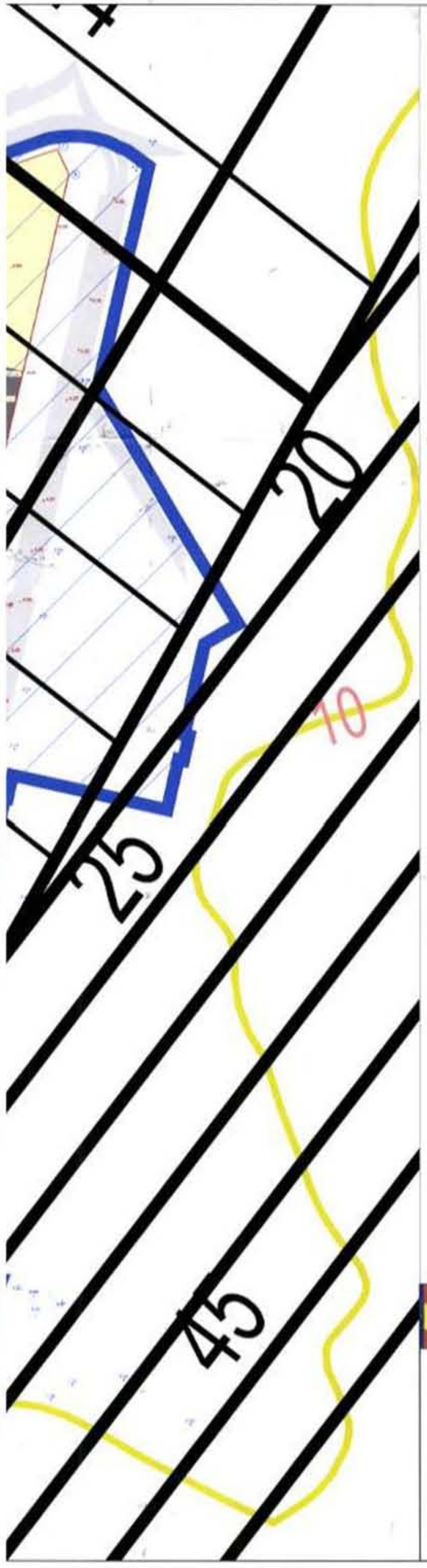
ANEXO.
RELACIÓN DE EDIFICACIONES DEL PERI "SAN MIGUEL DE ANAKA" QUE VULNERARÍAN LA PROPUESTA DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

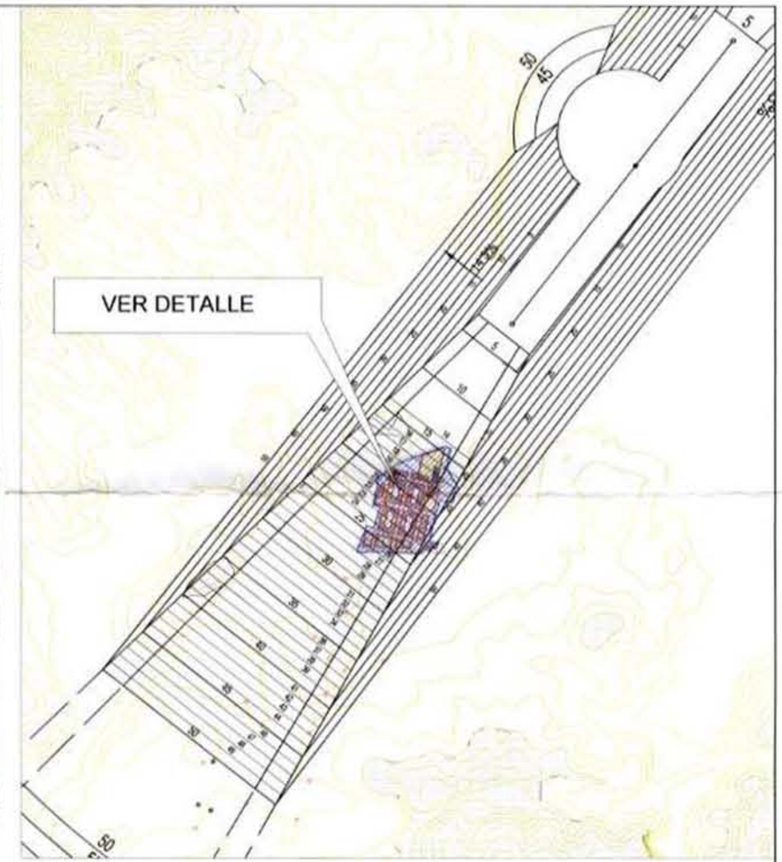
A continuación se presenta una relación de las edificaciones propuestas en el PERI 3.1.01 San Miguel-Anaka, según la nomenclatura y distribución en planta de las edificaciones recogida en la documentación recibida en la Dirección General de Aviación Civil, y la altura sobre el nivel del mar que no debe sobrepasar ninguna de las edificaciones propuestas incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc., con el fin de no vulnerar las superficies limitadoras de la propuesta de servidumbres aeronáuticas (adjunto se remiten los planos elaborados con la propuesta de servidumbres aeronáuticas y su afección sobre el ámbito en estudio):

- Edificio EE.18 III/II, no debe superar la altura de 16 metros sobre el nivel del mar incluidos todos sus elementos. (proponen una altura de 15.65 m).
- Edificio RV.2 III/II, no debe superar la altura de 17 metros sobre el nivel del mar incluidos todos sus elementos. (proponen una altura de 17.05 m).
- Edificio RV.1 III/II, no debe superar la altura de 18 metros sobre el nivel del mar incluidos todos sus elementos. (proponen una altura de 17.75 m).
- Edificio TC.15 III/II, no debe superar la altura de 17 metros sobre el nivel del mar incluidos todos sus elementos. (proponen una altura de 17.30 m).
- Edificio RV.5 IV/II Norte, no debe superar la altura de 18 metros sobre el nivel del mar incluidos todos sus elementos. (proponen una altura de 17.70 m).
- Edificio RV.5 IV/II Sur, no debe superar la altura de 19 metros sobre el nivel del mar incluidos todos sus elementos. (proponen una altura de 18.85 m).
- Edificio RV.4 IV/II Norte, no debe superar la altura de 19 metros sobre el nivel del mar incluidos todos sus elementos. (proponen una altura de 18.40 m).
- Edificio RV.4 IV/II Sur, no debe superar la altura de 20 metros sobre el nivel del mar incluidos todos sus elementos. (proponen una altura de 19.60 m).
- Edificio RV.3 II/II, no debe superar la altura de 20 metros sobre el nivel del mar incluidos todos sus elementos. (proponen una altura de 20 m).
- Edificio RV.8 VI/II Norte, no debe superar la altura de 20 metros sobre el nivel del mar incluidos todos sus elementos. (proponen una altura de 25.75 m).
- Edificio RV.8 VI/II Sur, no debe superar la altura de 21 metros sobre el nivel del mar incluidos todos sus elementos. (proponen una altura de 25.75 m).

- Edificio RV.9 VII/II Norte, no debe superar la altura de 21 metros sobre el nivel del mar incluidos todos sus elementos. (proponen una altura de 26.25 m).
- Edificio RV.9 VII/II Sur, no debe superar la altura de 22 metros sobre el nivel del mar incluidos todos sus elementos. (proponen una altura de 30.40 m).
- Edificio RV.7 V/II Norte, no debe superar la altura de 20 metros sobre el nivel del mar incluidos todos sus elementos. (proponen una altura de 20.15 m).
- Edificio RV.7 V/II Sur, no debe superar la altura de 22 metros sobre el nivel del mar incluidos todos sus elementos. (proponen una altura de 21.30 m).
- Edificio RV.6 V/II Norte, no debe superar la altura de 21 metros sobre el nivel del mar incluidos todos sus elementos. (proponen una altura de 20.85 m).
- Edificio RV.6 V/II Sur, no debe superar la altura de 22 metros sobre el nivel del mar incluidos todos sus elementos. (proponen una altura de 21.95 m).
- Edificio EC.19 III/II, no debe superar la altura de 22 metros sobre el nivel del mar incluidos todos sus elementos. (proponen una altura de 21.55 m).
- Edificio RV.12 VII/II Este, no debe superar la altura de 23 metros sobre el nivel del mar incluidos todos sus elementos. (proponen una altura de 30.30 m).
- Edificio RV.12 VII/II Oeste, no debe superar la altura de 23 metros sobre el nivel del mar incluidos todos sus elementos. (proponen una altura de 22.85 m).
- Edificio RV.11 IV/II, no debe superar la altura de 24 metros sobre el nivel del mar incluidos todos sus elementos. (proponen una altura de 23.30 m).
- Edificio RV.10 III/II Norte, no debe superar la altura de 24 metros sobre el nivel del mar incluidos todos sus elementos. (proponen una altura de 24.05 m).
- Edificio RV.10 III/II Centro, no debe superar la altura de 25 metros sobre el nivel del mar incluidos todos sus elementos. (no proponen altura).
- Edificio RV.10 III/II Sur, no debe superar la altura de 25 metros sobre el nivel del mar incluidos todos sus elementos. (no proponen altura).
- Edificio RU.13 III, no debe superar la altura de 25 metros sobre el nivel del mar incluidos todos sus elementos. (no proponen altura).
- Edificio RU.14 II, no debe superar la altura de 25 metros sobre el nivel del mar incluidos todos sus elementos. (no proponen altura).







ESCALA
1:20.000

LEYENDA

- COTA DE LA CURVA DEL TERRENO
- 150 COTA DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS
- ZONA DE SEGURIDAD DE LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS
- VULNERACIÓN POR EL TERRENO DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS
- SAN MIGUEL ANAKA

GOBIERNO DE ESPAÑA — MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE AEROPUERTOS Y NAVEGACIÓN AÉREA
ÁREA DE ESTRATEGIA AEROPORTUARIA

AEROPUERTO DE SAN SEBASTIAN

PROPUESTA SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO E INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS

ESCALA	FECHA	REF.	PLANO
1:1.500	JUNIO 2009		

3. EVALUACIÓN AMBIENTAL DE LA PROPUESTA DE REVISIÓN DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN. INFORME DE EVALUACIÓN PRELIMINAR
(Junio 2.010. Extracto)

3.2. Alternativas

Las nuevas actuaciones propuestas están ligadas a la funcionalidad de la instalación aeroportuaria en su configuración actual. Por este motivo, al tratarse de nuevos elementos concretos que mejoran y amplían los existentes y se insertan en una infraestructura consolidada y en funcionamiento, es difícil el planteamiento de alternativas que puedan ser comparadas y evaluadas de manera verosímil ya que las posibilidades están estrechamente determinadas por la configuración actual del aeropuerto y la disponibilidad de terrenos.

Por ello, únicamente se plantean alternativas para la modificación del campo de vuelos, la plataforma de aviación comercial y general y los aparcamientos. Para el resto de actuaciones, se define directamente la única solución que cumple de forma satisfactoria todas las necesidades funcionales y operativas de la infraestructura.

Para desarrollar las actuaciones propuestas en base a la problemática descrita en el diagnóstico global, el primer paso es definir la configuración aeroportuaria que se toma como punto de partida. Es importante señalar que actualmente se encuentra en proceso de tramitación ambiental, a la espera de declaración de impacto ambiental (DIA), el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto “Ampliación de aparcamiento: Pavimentación y urbanización”, que fue sometido a información pública mediante Anuncio publicado en el BOE nº 301, de 15 de diciembre de 2009.

A continuación, se describen e ilustran, en los esquemas adjuntos, las actuaciones con posibilidad de formular alternativas.

Alternativas del campo de vuelos

Alternativas de pista y calles

Las necesidades de futuras infraestructuras descritas en el apartado “Diagnóstico” muestran que no es necesaria una ampliación de la pista por razones de capacidad, puesto que el campo de vuelos en su configuración actual puede alcanzar un volumen de operaciones/hora suficiente para atender la demanda prevista de aeronaves hasta el último horizonte de Desarrollo Previsible.

No obstante, sí es necesaria la modificación de la pista por razones de adecuación a normativa, extendiendo la franja más allá de los extremos de pista e incorporando Áreas de Seguridad de Extremo de Pista (RESA) en ambas cabeceras. Por otra parte, será también necesario eliminar los

obstáculos y nivelar adecuadamente aquellas partes de la franja actual que no cumplen con los requisitos mínimos establecidos.

Por otro lado, extender la anchura de la franja hasta 150 metros a cada lado del eje de la pista presenta dificultades que la hacen prácticamente inviable, puesto que exigiría el desplazamiento de todas las instalaciones del aeropuerto (plataforma, edificio terminal, aparcamientos, SEI, hangar, etc.) y la adquisición de una importante cantidad de terrenos, gran parte de los cuales se encuentran ya urbanizados. Dada la existencia de estos importantes condicionantes, ninguna de las alternativas presentadas contempla esa actuación sino que todas ellas mantienen la franja "reducida" de 75 metros declarada en la actualidad.

Alternativa 1

Esta alternativa propone mantener la ubicación actual de ambos umbrales dotando a la pista de 60 metros de franja y de RESAS de 90x90 metros en ambas cabeceras a continuación de dichos umbrales.

Para ello, es necesario construir un puente-pista sobre el regato de Jaizubía, ocupar la zona urbanizada alineada con la pista al sur del aeropuerto hasta una distancia de 150 metros del umbral 04 y ampliar en unos 150 metros la plataforma artificial sobre la que se asienta la pista, adentrándose en la Bahía de Txingudi. Con estas actuaciones, aunque la distancia entre umbrales se mantiene en los 1.754 metros actuales, el recorrido de despegue aumentaría, acondicionando las zonas de franja y las RESAS.

Alternativa 2

Esta alternativa propone mantener la infraestructura actual desplazando ambos umbrales 150 metros hacia el interior de la pista, de forma que sea posible dotarla de 60 metros de franja y de RESAS de 90x90 metros en ambas cabeceras sin necesidad de realizar ninguna ampliación, aunque reduciendo 300 metros la distancia entre umbrales, que quedaría en 1.454 metros. Aunque, operando al igual que en la alternativa 1, es decir, acondicionando la franja y las RESAS, el recorrido de despegue se reduciría en menor medida.

Alternativa 3

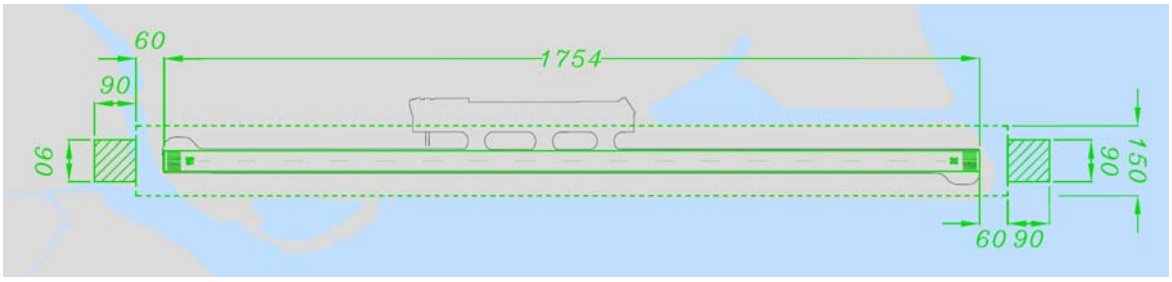
Esta alternativa propone el desplazamiento del umbral 22 en 119 metros hacia el interior de la pista y el umbral 04 en 15 metros hacia el exterior de la misma, dotándola de 60 metros de franja y de RESA de 90x90 metros, a continuación de las nuevas ubicaciones de los umbrales.

En la cabecera 22 sería necesario reforzar la escollera sobre la que se asienta la plataforma de la pista para aprovechar la misma hasta su extremo final. En cuanto a la cabecera 04, sería necesario construir un punte-pista sobre el regato de Jaizubía y ocupar parte de la zona urbanizada alineada con la pista al sur del aeropuerto hasta una distancia de 150 metros del nuevo umbral 04.

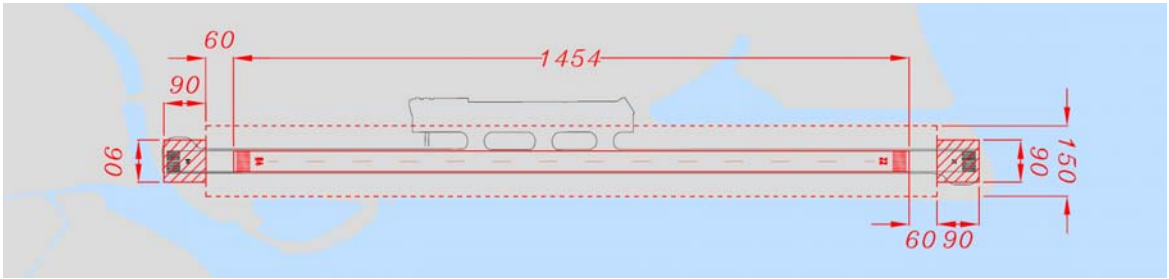
Con estas actuaciones la distancia entre umbrales se reduciría en 104 metros quedando en 1.650 metros. Sin embargo, acondicionando adecuadamente las RESAS y las zonas de la franja situadas tras cada uno de los umbrales y utilizándolas como parte del recorrido de despegue, éste se reduciría en menor medida.

Ilustración 6. Alternativas de la modificación de la pista

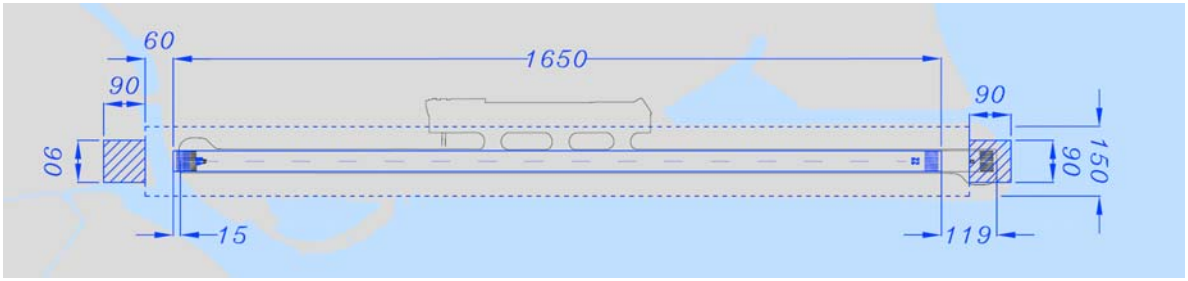
Alternativa 1



Alternativa 2



Alternativa 3



Alternativas de plataforma de estacionamiento de aeronaves

Al igual que ocurre con la pista, la plataforma de estacionamiento tiene una capacidad suficiente para atender la demanda de operaciones horarias en todos los horizontes, por lo que las actuaciones propuestas para esta instalación irán encaminadas a mejorar su operatividad, facilitando la circulación de las aeronaves, y a garantizar el cumplimiento de la normativa.

La capacidad declarada actualmente por el aeropuerto es de dos posiciones para A-319 (tipo VI) y cuatro posiciones para ATR-72 (tipo VIII), aunque existiendo condicionamientos entre los diferentes puestos, de forma que no es posible acceder o abandonar algunos de ellos mientras otros estén ocupados. Por ello, se considera conveniente rediseñar la plataforma para mejorar su operatividad, eliminando los condicionamientos entre los diferentes puestos de estacionamiento y manteniendo la circulación autónoma de las aeronaves.

Alternativa 1

Esta alternativa permite la circulación autónoma y segura de cinco aeronaves comerciales (tres tipo VI y dos tipo VIII), compartiendo el uso de la zona norte de la plataforma con la aviación general, de forma que uno de los puestos tipo VIII indicados sería incompatible con los puestos de aviación general propuestos en dicha zona. La capacidad se mantendría, como en la actualidad, en 8 operaciones/hora.

Por otro lado, sería necesario disponer de barreras anti-chorro que protejan el aparcamiento y la plataforma de aviación general, se crearían nuevas calles de acceso a plataforma y se redistribuirían las existentes, pasando de 3 a 5 calles, una de ellas para la plataforma de aviación general, que mantendría su uso actual exclusivo para este tipo de tráfico. También se crearía un vial de servicio para la circulación de vehículos y una senda peatonal.

4. INFORME DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AVICIÓN CIVIL SOBRE LA MODIFICACiÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACiÓN URBANA DEL ÁREA 3.1.01 "SAN MIGUEL ANAKA" EN IRÚN *(Febrero 2.012)*

MINISTERIO
DE FOMENTO

17/2011

ERREGISTRO ORDEZKARA IRÚN REGISTRO GENERAL
20 FEB. 2012
SARRERA / ENTRADA
Zb.: 4289 Nº

SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

DESTINATARIO
ALCALDE DE IRÚN AYUNTAMIENTO DE IRÚN PLAZA SAN JUAN HARRIA, PLAZA, 1 20304 IRÚN (GIPUZKOA) TEL.: 943 50 51 52 FAX: 943 50 56 11

INFORME SOBRE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN URBANA DEL ÁREA 3.1.01 "SAN MIGUEL ANAKA" EN IRÚN (SAN SEBASTIÁN) (EXP. 02X006)

1.- Antecedentes

Por Orden del Ministerio de Fomento de 13 de julio de 2006 (B.O.E. nº 189, de 9 de agosto) es aprobado el Plan Director del Aeropuerto de San Sebastián.

La Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados en sesión celebrada el 25 de junio de 2008 adoptó el acuerdo de aprobar la Proposición No de Ley sobre el Aeropuerto de San Sebastián- Hondarribia, instando en su apartado e) a que en los informes con carácter vinculante sobre planes que puedan afectar a la servidumbre de los aeropuertos, se tenga en cuenta la posibilidad de que la plataforma donde se asienta la pista de vuelo se pueda ampliar en su cabecera 04.

PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL AREA FUNCIONAL DONOSTIA-SAN SEBASTIAN (DONOSTIALDEA-BAJO BIDASOA)

Con fecha de 18 de marzo de 2010 tuvo entrada en el Departamento la solicitud por parte del Gobierno Vasco, para que esta Dirección General emitiese informe preceptivo sobre el «Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa)», conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998. El 20 de mayo de 2010, esta Dirección General evacuó el informe preceptivo solicitado.

Hirigintza eta Ingurumen Sailburuordetza
Urbanismo y Medio Ambiente
Idaziaritza / La Secretaria
Ilus-onetsita / Visado

Pº DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID
TEL: 91 5975353
91 5975356
FAX: 91 5975357

REVISIÓN PGOU DE IRÚN

El Plan General de Ordenación Urbana de Irún ha sido informado por esta Dirección General en diversas ocasiones. Con fecha de 13 de abril de 2011 tiene entrada en el Departamento la solicitud por parte del Ayuntamiento de Irún, para que esta Dirección General emitiese informe preceptivo sobre el Plan General de Ordenación Urbana de Irún, conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998. El 14 de junio de 2011, esta Dirección General evacuó el informe preceptivo solicitado.

MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN URBANA DEL ÁREA "SAN MIGUEL ANAKA" (IRÚN)

Con fecha de 7 de diciembre de 2006 tuvo entrada en el Departamento la solicitud por parte del Ayuntamiento de Irún, para que esta Dirección General emita informe preceptivo sobre el documento del «Plan Especial de Ordenación Urbana del Área "San Miguel - Anaka" (Extracto)», conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998.

Mediante escrito de fecha 19 de febrero de 2007, esta Dirección General remitió a Aena un borrador de informe sobre el «Plan Especial de Ordenación Urbana del Área "San Miguel - Anaka" (Extracto)», recibiéndose, con fecha de 14 de marzo de 2007, como respuesta un informe de dicha Entidad Pública Empresarial, considerando, dicho borrador, correcto en lo que respecta a sus competencias.

El Pleno del Ayuntamiento de Irún en sesión celebrada el día 3 de julio de 2007, adoptó el acuerdo de aprobar inicialmente el Plan Especial de Ordenación Urbana del Área 3.1.01 "San Miguel - Anaka".

Con fecha de 10 de julio de 2007 tuvo entrada en este Centro Directivo la solicitud por parte del Ayuntamiento de Irún, para que esta Dirección General emitiera informe preceptivo sobre el documento del «Plan Especial de Ordenación Urbana del Área 3.1.01 "San Miguel - Anaka"», conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998.

El Pleno del Ayuntamiento de Irún, en sesión celebrada el día 30 de abril de 2008, adoptó el acuerdo de aprobar definitivamente el Plan Especial de Ordenación Urbana del Área 3.1.01 "San Miguel - Anaka".

La Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados en sesión celebrada el 25 de junio de 2008 adoptó el acuerdo de aprobar la Proposición No de Ley sobre el Aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia, instando en su apartado e) a que en los informes con carácter vinculante sobre planes que puedan afectar a la servidumbre de los aeropuertos, se tenga en cuenta la posibilidad de que la plataforma donde se asienta la pista de vuelo se pueda ampliar en su cabecera 04.

El 28 de enero de 2009, esta Dirección General evacuó el informe preceptivo solicitado con carácter desfavorable, del cual se envió copia a Aena, recibiéndose, con fecha de 26 de mayo de 2009, como respuesta un informe de dicha Entidad Pública Empresarial, considerando, dicho informe evacuado, correcto en lo que respecta a sus competencias en la que se hacen una serie de observaciones.

Con fecha de 20 de marzo de 2009 tuvo entrada en el Departamento requerimiento por parte del Ayuntamiento de Irún, para que esta Dirección General revocase el informe preceptivo sobre el «Plan Especial de Ordenación Urbana del Área 3.1.01 'San Miguel - Anaka'» evacuado el 28 de enero de 2009.

Mediante escrito de fecha 6 de mayo de 2009, esta Dirección General solicitó a Aena que se pronunciara sobre la propuesta de Servidumbres Aeronáuticas considerando 1.650 m de longitud de pista de vuelo del Aeropuerto de San Sebastián en relación con el «Plan Especial de Ordenación Urbana del Área 3.1.01 'San Miguel - Anaka'», recibiéndose, con fecha de 7 de julio de 2009, respuesta de dicha Entidad Pública Empresarial, manifestando su conformidad acerca de que se informe empleando dicha propuesta de Servidumbres Aeronáuticas.

Como respuesta al requerimiento, el 30 de junio de 2009, este Centro Directivo evacuó escrito al Ayuntamiento de Irún y a Aena, adjuntando plano de propuesta de Servidumbres Aeronáuticas, que fue aceptado por Aena, que afectan al ámbito 3.1.01 'San Miguel Anaka', e

indicando que, en caso de que el Ayuntamiento limitara las alturas de las construcciones conforme dicha propuesta, esta Dirección General podría informar favorablemente el «Plan Especial de Ordenación Urbana del Área 3.1.01 'San Miguel - Anaka'».

Con fecha de 29 de agosto de 2011 tuvo entrada en el Departamento la solicitud por parte del Ayuntamiento de Irún, para que esta Dirección General emitiera informe preceptivo sobre el documento de la «Modificación del Plan Especial de Ordenación Urbana del Área 3.1.01 'San Miguel - Anaka'», conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, modificado por Real Decreto 1189/2011.

El 16 de noviembre de 2011, esta Dirección General remitió escrito al Ayuntamiento de Irún informando de que se iba a solicitar a la Entidad Pública Empresarial Aena que se pronunciara acerca de cuáles han de ser las propuestas de Servidumbres Aeronáuticas que debían tenerse en cuenta y por lo tanto, acerca de cuáles habían de ser las limitaciones aplicables para la elaboración del informe.

Mediante escrito de fecha de 23 de noviembre de 2011, esta Dirección General remitió a Aena un borrador de informe sobre la «Modificación del Plan Especial de Ordenación Urbana del Área 3.1.01 'San Miguel - Anaka'», recibiéndose, con fecha de 6 de febrero de 2012, como respuesta un informe de dicha Entidad, considerando el borrador correcto empleando las servidumbres aeronáuticas que corresponderían a la Propuesta de Revisión del Plan Director del Aeropuerto de San Sebastián, que fueron consecuencia de la Proposición No de Ley sobre este Aeropuerto.

Por todo lo anterior y en relación con los trámites que sigue el Ayuntamiento de Irún respecto a la «Modificación del Plan Especial de Ordenación Urbana del Área 3.1.01 'San Miguel - Anaka'», y a los efectos previstos en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, modificado por Real Decreto 1189/2011, en lo que afecciones aeroportuarias se refiere, se informa de lo siguiente:

2.- Remisión de los proyectos urbanísticos y carácter del informe

Conforme a lo que establece la Disposición Adicional Segunda del referido Real Decreto, la remisión al Ministerio de Fomento de los instrumentos de ordenación que afecten a la Zona de Servicio de los Aeropuertos de Interés General o a sus Espacios circundantes sujetos a las Servidumbres Aeronáuticas establecidas o a establecer, debe realizarse antes de la Aprobación Inicial.

En cuanto al carácter del presente informe, no se trata de alegaciones emitidas durante la fase de información pública, sino que posee carácter preceptivo y vinculante, estableciéndose en el artículo anteriormente mencionado que no podrán aprobarse definitivamente los planes que no acepten las observaciones formuladas por el Ministerio de Fomento, en lo que afecte a las competencias exclusivas del Estado.

La obligación de que sean informados los planes territoriales y urbanísticos que afecten a la Zona de Servicio Aeroportuaria o a sus espacios circundantes sujetos a Servidumbres Aeronáuticas establecidas o a establecer para preservar las competencias estatales en materia aeroportuaria así como su carácter vinculante se hallan amparados plenamente en la Sentencia del Tribunal Constitucional 46/2007, de 1 de marzo de 2007.

3.- Servidumbres Aeronáuticas

3.1.- Normativa Aplicable y Criterios de Referencia

Servidumbres Aeronáuticas establecidas conforme a la Ley 48/60, de 21 de julio (B.O.E. nº 176, de 23 de julio) sobre Navegación Aérea, y Decreto 584/72, de 24 de febrero (B.O.E. nº 69, de 21 de marzo) de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Decreto 2490/74, de 9 de agosto (B.O.E. nº 218, de 11 de septiembre), por Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre (B.O.E. nº 303, de 19 de diciembre) y por Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto (B.O.E. nº 204, de 25 de agosto).

Decreto 792/1976, de 18 de marzo, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de San Sebastián (B.O.E. núm. 89, de 13 de abril de 1976).

Propuesta de Servidumbres Aeronáuticas contenidas en el Plan Director del Aeropuerto de San Sebastián aprobado por Orden del Ministerio de Fomento de 13 de julio de 2006 (B.O.E. nº 189, de 9 de agosto), definidas en base al Decreto de Servidumbres Aeronáuticas y los criterios vigentes de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.).

"Apartado e)" de la Proposición No de Ley, de 25 de junio de 2008, sobre el Aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia aprobada por la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados.

3.2- Afecciones sobre el Territorio

La Proposición No de Ley, de 25 de junio de 2008, sobre el Aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia aprobada por la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, establece que se estudie por parte de Aena la posibilidad de obtener terrenos que permitan ampliar la plataforma donde se asienta la pista de vuelo, a fin de permitir incorporar las Áreas de Seguridad de Extremo de Pista (RESAs) a la vez que se garantice la operatividad actual del Aeropuerto de San Sebastián.

A tales efectos, se ha analizado por parte de dicha entidad diversas alternativas, entre las que se encuentra la posibilidad de ampliar la referida plataforma hacia el lado español, posibilitando que se incorporen en cada cabecera los 150 metros de longitud necesarios para establecer las RESAs y que la longitud efectiva de la pista de vuelo para aterrizajes sea de 1.650 metros.

El apartado e) de la referida Proposición No de Ley dispone "que el Ministerio de Fomento, en el marco de las competencias que le corresponden en cuanto a informar con carácter vinculante los planes y proyectos que puedan afectar a la servidumbre de los aeropuertos, tenga en cuenta la posibilidad de que la plataforma donde se asienta la pista de vuelo se pueda ampliar en su cabecera 04 o se estudien alternativas técnicas más adecuadas

para que puedan seguir operando las aeronaves actuales garantizando así la operatividad del Aeropuerto de San Sebastián."

A fin de dar cumplimiento a lo prescrito por el legislativo, se considera que los informes relativos a los planes urbanísticos que evacua la Dirección General de Aviación Civil se elaboren considerando las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de San Sebastián que podrían ser formalmente establecidas en caso de establecer una longitud de pista de 1.650 metros, una franja de 1.770 metros de largo por 150 metros de ancho y unas RESAs de 90 metros de largo por 90 metros de ancho.

La totalidad del ámbito de la «Modificación del Plan Especial de Ordenación Urbana del Área 3.1.01 'San Miguel - Anaka'», se encuentra incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al aeropuerto de San Sebastián. En el plano que se adjunta como Anexo I a este informe, se representan las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del aeropuerto de San Sebastián que afectan a dicho ámbito, las cuales determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea, salvo que a juicio de la autoridad competente se demuestre que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en los artículos 7º y 9º del Decreto 584/72, sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Decreto 2490/74, Real Decreto 1541/2003 y Real Decreto 1189/2011.

La «Modificación del Plan Especial de Ordenación Urbana del Área 3.1.01 'San Miguel - Anaka'» incorpora entre sus Planos normativos, los Planos de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de San Sebastián elaborados, tal como se indica en la normativa de su documentación, conforme los criterios establecidos por Aena en los documentos "Nota Informativa sobre alternativas de remodelación del campo de vuelos del aeropuerto de San Sebastián" con fecha de 13 de julio del 2009 y "Evaluación ambiental de la propuesta de

revisión del Plan Director del Aeropuerto de San Sebastián. Informe de evaluación preliminar" con fecha de junio de 2010.

En particular, el ámbito en estudio se encuentra principalmente afectado por Superficie de Subida de Despegue, Superficie de Aproximación y Superficie de Transición.

Teniendo en cuenta las cotas del terreno facilitadas y las alturas máximas propuestas, hay cota, en principio, suficiente para que las Servidumbres Aeronáuticas no sean sobrepasadas por dichas construcciones, las cuales, en cualquier caso, deberán quedar por debajo de dichas servidumbres, incluidos todos sus elementos (como: antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), incluidas las grúas de construcción y similares..

Sin embargo, y debido al escaso margen detectado en algunas de ellas, se reitera que las cotas correspondientes a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas representadas en el referido plano determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no deben ser sobrepasadas por ninguna construcción incluidos todos sus elementos como: antenas, remates decorativos (carteles, iluminación, etc.), pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores; o cualquier añadido sobre tales construcciones, así como los medios mecánicos necesarios para su construcción (grúas, etc.) Entre las parcelas con menor margen se encuentran "RV.2 (V.P.O.)", "RV.3 (V.P.O.)", "RV.4 (V.P.O.)", "RV.5 (V.P.O.)", "RV.6 (V.P.O.)", "RV.7 (V.P.O.)", "RV.8 (V.P.O.)", "RV.9", "RV.10", "RV.11", "RV.12" y "EE.19 Escolar Público". Por todo lo anterior ha de indicarse claramente, en la documentación del planeamiento, que la altura máxima de las construcciones ha de incluir a dichos elementos.

Las infraestructuras viarias deberían tener en cuenta las servidumbres aeronáuticas, evitando que la señalización, postes, carteles, etc., o el gálibo de los vehículos invadan dichas superficies, que podrían provocar perturbaciones en las señales radioeléctricas para la navegación aérea.

Se encuentra incluida en la normativa de la documentación remitida sobre la Modificación del Plan Especial referencia al Artículo 10 sobre humos, reflexiones y aves en libertad, y a la anotación en el correspondiente Registro de la Propiedad.

Se encuentra incorrectamente recogida en la normativa de planeamiento la siguiente disposición que deberá modificarse:

> *"La realización de cualquier construcción o estructura (postes, antenas, etc.), y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares) en el Área "San Miguel / Anaka", requerirá resolución favorable de la* ***Dirección General de Aviación Civil****, conforme a los artículos 29 y 30 del Decreto 792/1976."*

Debería decirse

> *"La ejecución de cualquier construcción o estructura (postes, antenas, aerogeneradores-incluidas las palas- etc.), y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá resolución favorable previa de la* ***Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA)****, conforme a los artículos 29 y 30 del Decreto sobre Servidumbres Aeronáuticas."*

En consecuencia con todo lo anteriormente expuesto, este Centro Directivo informa favorablemente la «Modificación del Plan Especial de Ordenación Urbana del Área 3.1.01 'San Miguel - Anaka'», en lo que a Servidumbres Aeronáuticas se refiere, con las condiciones impuestas por este informe, siempre y cuando las construcciones propuestas u objetos fijos (postes, antenas, carteles, etc.) no vulneren las Servidumbres Aeronáuticas.

Independientemente de las consideraciones anteriores se recuerda que, al encontrarse el ámbito incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, la ejecución de cualquier construcción o estructura (postes, antenas, aerogeneradores-incluidas las palas- etc.), y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá resolución favorable previa de la Agencia Estatal de

Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 29 y 30 del Decreto 584/72 en su actual redacción, circunstancia que deberá recogerse en los documentos de planeamiento.

4.- Indicación de recursos y emplazamiento

La Administración competente para la aprobación definitiva del planeamiento podrá interponer contra el presente informe recurso contencioso administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente a la notificación, salvo que opte por plantear previamente el requerimiento regulado en el artículo 44 de la LJCA.

Para el caso de que, por razón del contenido del presente informe, sea recurrido el acto de aprobación definitiva del planeamiento se le comunica que, conforme al artículo 21.1.a) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, debería ser emplazada al correspondiente recurso la Administración General del Estado.

Madrid, a 17 de febrero de 2012

POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
EL SUBDIRECTOR GENERAL DE AEROPUERTOS Y NAVEGACIÓN AÉREA

Jesús Pérez Blanco

ANEXO I
SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

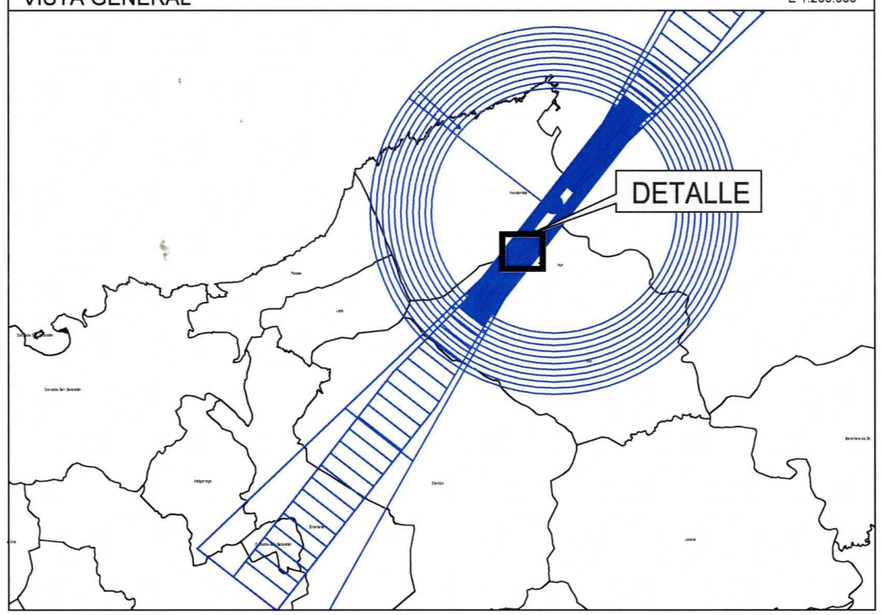
TÉRMINO MUNICIPAL
DE HONDARRIBIA

TÉRMINO MUNICIPAL
DE IRUN

15 m
16 m
17 m
18 m
19 m
20 m
21 m
22 m
23 m
24 m
25 m
26 m
27 m
40
10

VISTA GENERAL

E 1:200.000



LEYENDA DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

- SUPERFICIE DE LIMITACIÓN DE ALTURA DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS
- 20 — COTA DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS
- LÍMITE TÉRMINO MUNICIPAL
- ÁMBITO DE ESTUDIO
- 200 — COTA DEL TERRENO

LEYENDA DE PLANEAMIENTO: ZONIFICACIÓN PORMENORIZADA

- RV. Residencial Alineación a Vial (Grado 3º)
- RU. Residencial Unifamiliar en Parcela (Grado 8º)
- ED. Deportivo Público
- EE. Escolar Público
- EC. Equipamiento Sociocultural
- TC. Terciario Comercial
- LJ. Espacios libres públicos (Jardines urbanos)
- LL. Espacios libres públicos (Espacios libres peatonales)
- Zonas con calificación superpuesta EC.20 / LL. (1.016 m² / 347 m²)
- Zonas con calificación super- puesta TC.15 / LL.28 (2834 m²)
- Zonas con calificación superpuesta TC.15 / V.L. (753 m²)
- Zonas con calificación super- puesta EC.20 / V.L. (324 m²)

24.16 / 22.85 — Alturas sobre el nivel del mar que no debe sobrepasar la edificación incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.

+ Niveles máximos de los forjados de cubierta de la edificación

GOBIERNO DE ESPAÑA — MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE AEROPUERTOS Y NAVEGACIÓN AÉREA
ÁREA DE ESTRATEGIA AEROPORTUARIA

AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN

PROPUESTA DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

PROPUESTA DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS ELABORADAS A PARTIR DEL DOCUMENTO DE AENA:
"INFORME PRELIMINAR DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL DE LA PROPUESTA DE REVISIÓN DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN" JUNIO, 2010.

ESCALA	FECHA	REF.	PLANO
1:2.000	OCTUBRE 2011		1