

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE IRUN



DOCUMENTO A MEMORIA DE ORDENACIÓN



ENERO 2015

INDICE GENERAL

DOCUMENTO A

MEMORIA DE ORDENACION

DOCUMENTO B

NORMATIVA URBANISTICA

FICHAS DE AMBITOS DE PLANEAMIENTO (VOLUMEN I)

FICHAS DE AMBITOS DE PLANEAMIENTO (VOLUMEN II)

DOCUMENTO C

CATALOGO DE PATRIMONIO ARQUITECTONICO

CATALOGO DE PATRIMONIO ARQUEOLOGICO

DOCUMENTO D

MEMORIA DE VIABILIDAD ECONOMICO-FINANCIERA

Y DE SOSTENIBILIDAD ECONOMICA

DOCUMENTO E

PLANOS DE ORDENACION

ORDENACION PORMENORIZADA 1:2.000

PLANOS DE CATALOGO

DOCUMENTO F

INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

ANEXO: AFECCION SECTORIAL AGRARIA

MEDIDAS PARA EL SEGUIMIENTO DE EFECTOS

RESUMEN NO TECNICO

DECLARACION EXPRESA Y COMPRENSIBLE

DOCUMENTO G

MEMORIA DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

MEMORIA DE INFORMES DE ORGANISMOS

ANEXO COMPLEMENTARIO

DIAGNÓSTICO, EVALUACIÓN Y ADECUACIÓN DEL

PGOU DE IRUN EN RELACIÓN A LA IGUALDAD DE

MUJERES Y HOMBRES



DOCUMENTO A

MEMORIA DE ORDENACIÓN

Capítulo 1

INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

INDICE CAPÍTULO 1 - INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

PRESENTACIÓN	1
1.- INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES	3
1.1 ANTECEDENTES, OBJETO Y JUSTIFICACIÓN	3
1.1.1 Antecedentes del proceso de revisión: el Plan General de 1999	3
1.1.2 Necesidad y justificación de la revisión del Plan General de 1999	4
1.1.3 La oportunidad del momento escogido para la Revisión	6
1.1.4 Objeto del nuevo documento de Revisión del Plan General	7
1.2 TRAMITACIÓN DEL DOCUMENTO	8
1.2.1 Las fases preparatorias: Información y Diagnóstico Previo.....	8
1.2.2 El documento de Avance de Planeamiento	9
1.2.3 Recogida de Sugerencias, Informe de Sugerencias y formulación de Criterios y Objetivos ..	11
1.2.4 Los Informes institucionales al Avance del Plan General	12
1.2.5 El documento de Aprobación Inicial.....	13
1.2.6 Principales correcciones y modificaciones en el documento de Aprobación Provisional.-	16
1.2.7 Acuerdo de aprobación provisional. Complimentación de trámites posteriores.-	20
1.2.8 Documento para la aprobación definitiva.- Principales Modificaciones y correcciones.-	21
1.3 CARACTERÍSTICAS DEL PLAN GENERAL	26
1.3.1 Contenido del Documento del Plan General.....	26
1.3.2 Aprobación y efectos del Documento del Plan General	27
1.3.3 La coincidencia con los criterios de Planificación Estratégica	27
1.3.4 El horizonte de vigencia y validez del nuevo Plan General	29
1.3.5 Aspectos metodológicos del trabajo de la revisión	30

MEMORIA DEL PLAN GENERAL

PRESENTACIÓN

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

La redacción material del documento de revisión se inició en febrero de 2007 habiéndose formalizado posteriormente las fases correspondientes a la Información Urbanística, el Diagnóstico, el Avance de Propuestas, el documento de Criterios y Objetivos, el Informe de Sugerencias, la entrega previa en julio de 2010 de un documento Borrador y los documentos de aprobación inicial y provisional.

Los trabajos hasta la aprobación provisional han sido llevados a cabo por la Oficina del Plan apoyada por los servicios técnicos municipales.

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

Para los temas medioambientales se ha contado desde el principio de los trabajos con la colaboración de la consultoría Ekolur que ha sido la encargada de la realización del Informe de Sostenibilidad Ambiental y del Documento de integración de la Memoria Ambiental en el Plan General.

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

El Documento para la aprobación provisional ha sido elaborado por los arquitectos adjudicatarios de los trabajos con la participación del Area de Urbanismo y Medio Ambiente.

Finalmente en la última fase, el documento ha requerido de la introducción de una serie de modificaciones que se especifican en otro apartado de la Memoria relativo a la tramitación, elaborándose el presente documento para la aprobación definitiva por el Area de Urbanismo y Medio Ambiente.

Destacar en todos estos años la labor de los técnicos y administrativos municipales del Area de Desarrollo Urbano y en particular de su director técnico Mikel Gargallo, así como que la preparación de los diversos documentos se ha llevado a cabo mediante reuniones de trabajo y coordinación con los responsables políticos municipales, y en especial con Jose Antonio Santano Clavero, alcalde de Irun y Miguel Angel Paez Escamendi, primer teniente de alcalde y delegado del Area municipal de Urbanismo y Medio Ambiente.

Igualmente la tramitación del documento ha sido objeto de múltiples sesiones del Consejo Asesor de Planeamiento, de las que se han derivado una serie de conclusiones que en su mayor parte han sido después recogidas en el nuevo Plan General.

Irun, enero 2015.

1.- INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

1.1 ANTECEDENTES, OBJETO Y JUSTIFICACIÓN

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

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

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

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

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

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

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

En el transcurso de los más de diez años de desarrollo del Plan General anteriormente vigente desde el momento en que fue aprobado definitivamente por el Ayuntamiento en 1998, se produjeron determinados **cambios** que no se podían ni tampoco parecía conveniente incorporar como simple añadido de aquel Plan, que había sido redactado atendiendo a determinados criterios de oportunidad del momento y con un nivel muy detallado y pormenorizado en cuanto a las determinaciones propias del nivel de un Plan General.

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

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

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

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

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

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

Pero además había que tener en cuenta que el **marco legal** de la ordenación territorial y urbanística ha experimentado importantes cambios con un nuevo régimen del suelo específicamente adaptado a la realidad y necesidades del País Vasco, la **Ley 2/2006**, de 30 junio, del Suelo y Urbanismo, el **Decreto 105/2008** de Medidas Urgentes en desarrollo de la Ley del Suelo y Urbanismo, así como a las nuevas leyes reguladoras del medio ambiente y otras legislaciones y regulaciones incidentes en el planeamiento.

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

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

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

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

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

1.1.3 La oportunidad del momento escogido para la Revisión

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

Irun tuvo en la primera década de ejecución del Plan 1999 una **evolución demográfica y económica** muy positivas, siendo una de las ciudades más dinámicas del País Vasco en lo referente a demografía y actividad económica. En cuanto a la **demografía**, Irun había alcanzando más de 61.000 hab. en 2008 con crecimientos de algo más del 1 % acumulado anual el período 1996/2006, y del 1,2 % en el quinquenio 2003/2008, representando el 8,8% de la población gipuzkoana.

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

En cuanto a la **actividad económica** también se produjo un incremento anual bastante sostenido dentro del panorama de Gipuzkoa, con un nivel muy aceptable de

ocupación de puestos de trabajo, que se ha reflejado particularmente en el sector servicios. Por otro lado hay que destacar que la construcción de superficie (naves y edificaciones) para usos industriales y terciarios en los dos últimos decenios, había sido muy similar y sostenida en torno a los 25.000 m²c cada año.

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

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

1.1.4 Objeto del nuevo documento de Revisión del Plan General

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

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

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

Hay que recordar que en base al Diagnóstico se elaboraron una serie de propuestas de ordenación urbanística que constituyeron la parte más específica de la fase de **Avance de Planeamiento** y de las que en algunos casos se presentaron dos o más

alternativas con el objeto de ser debatidas y posteriormente seleccionadas en base a la mayor idoneidad de las mismas. También hay que señalar que en coordinación con el Avance se realizó el correspondiente **Informe de Sostenibilidad Ambiental** o **I.S.A.**, referido a la evaluación medioambiental de las propuestas de aquella fase.

Posteriormente se debatieron las **Sugerencias** formuladas al documento de Avance y a continuación se elaboraron los **Criterios y Objetivos** junto con el **Informe de Sugerencias**. Los Criterios y Objetivos fueron **aprobados por unanimidad** por la Corporación después de ser debatidos ampliamente por el Consejo Asesor de Planeamiento y ha sido a partir del desarrollo de los mismos que se ha redactado el documento ya completo del nuevo Plan General, que fue objeto de **Aprobación Inicial**, y en relación con el cual se recibieron una serie de **Informes de Organismos** así como las correspondientes **Alegaciones**.

El 13 de marzo de 2014, por acuerdo del Ayuntamiento en Pleno, se **aprobó provisionalmente** el Plan; tras lo cual, han sido recibidos los **informes** preceptivos de la **Comisión de Ordenación del Territorio**, **otros informes sectoriales** y el **informe definitivo de impacto ambiental**.

El conjunto de la documentación del Plan General de Ordenación Urbana de Irun está concebido como un documento unitario, siendo la **Memoria de Ordenación** de las propuestas la que contiene la obligada descripción de las mismas.

1.2 TRAMITACIÓN DEL DOCUMENTO

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

1.2.1 Las fases preparatorias: Información y Diagnóstico Previo

De modo preparatorio, siguiendo el programa de trabajo establecido en el Pliego de Condiciones y en la Propuesta técnica, se desarrollaron los trabajos de la Información Urbanística y el Diagnóstico, que abordaban de forma previa a la presentación de las

primeras ordenaciones del avance del Plan General un **repaso completo** a la situación del municipio irunés en todos aquellos aspectos que se entendían podían afectar a las opciones que era necesario considerar en este proceso de revisión.

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

1.2.2 El documento de Avance de Planeamiento

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2.4 Los Informes institucionales al Avance del Plan General

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

fueron recogidos en su momento en un **documento específico** denominado **Informes de Organismos al Avance**, que se ha refundido en la nueva **Memoria de Informes de Organismos**, que acompaña a la documentación para Aprobación Provisional.

El **contenido** de estos Informes, algunas veces señalado como recomendaciones o sugerencias, otras señalado como determinaciones vinculantes o condiciones para la obtención del posterior Informe favorable del organismo emisor del informe, formaron un conjunto de cuestiones que fueron tratadas con el adecuado detalle en el documento del Plan General, entendiéndose que las **determinaciones obligatorias** de los informes, por ser consideradas jurídicamente vinculantes, se tenían que **incorporar directamente** al Plan, como así se realizó.

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

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

1.2.5 El documento de Aprobación Inicial

A continuación y en julio de 2010 se preparó un **documento Borrador** de todo el Plan, tal como se había establecido contractualmente, para que pudiese ser estudiado con detenimiento por los diversos estamentos municipales, analizado por los S.S.T.T. y expuesto en diversas sesiones al Consejo Asesor de Planeamiento, para después presentar, en una primera versión en Noviembre de ese año, y en la versión final de **febrero de 2011**, el documento completo para **Aprobación Inicial**, que una vez validado pasó a ser objeto de debate para su aprobación en el Pleno municipal.

De esta manera, el **Pleno** del ayuntamiento de Irun, en sesión celebrada el día **22 de marzo de 2011**, acordó la **Aprobación Inicial** del documento de Revisión de Plan

General de Ordenación Urbana de la ciudad. A partir de ese momento, el Documento de Aprobación Inicial de la Revisión del Plan General de Irun fue objeto del correspondiente **período de información pública**, en cumplimiento de lo previsto por Ley del Suelo 2/2006.

El acuerdo de aprobación inicial incluía la disposición de someter a **información pública** el Proyecto de la Revisión del Plan, que incorporaba el Estudio de Impacto Ambiental, y ello mediante publicación de los pertinentes anuncios en el Boletín Oficial del Territorio Histórico, BOG nº 69 de fecha 11 de abril de 2011, Boletín Oficial del País Vasco BOPV nº 88 de fecha 11 de mayo de 2011, y en dos diarios de mayor difusión del territorio, Diario Vasco 20 de abril de 2011 y Noticias Gipuzkoa 26 de abril de 2011.

El acuerdo fijaba para este proceso de participación pública un plazo de **cuatro meses** a partir de la última publicación, habiéndose concluido a finales de septiembre de 2011. Para facilitar el acceso público a la documentación, la misma estuvo expuesta en un local próximo al Ayuntamiento durante todo ese período, y atendida por personal especializado.

Asimismo se acordó **notificar** la aprobación inicial, para su conocimiento e informe, a las **administraciones públicas** con competencias sectoriales en materia de planificación territorial, medio ambiente, sanidad, Red viaria, Patrimonio Cultural, servidumbres hidráulicas, marítimas, aéreas, ferroviarias, de telecomunicaciones, etc.

En el mismo acto se acordó **suspender por plazo de un año** en los ámbitos señalados en el Anexo I del documento de Aprobación Inicial, el otorgamiento de toda clase de aprobaciones, autorizaciones y licencias y en general en todas aquellas áreas que conllevasen la modificación del régimen urbanístico vigente.

En relación con dicho período, se registraron en el Ayuntamiento una serie de **Alegaciones**, siendo 190, las que llegaron en el plazo establecido, más otras 19 fuera de plazo a las que hay que añadir 4 escritos previos relacionados con el nuevo Plan, cuyo tratamiento individualizado es objeto de un documento independiente, denominado **Memoria de Participación Pública**, que forma parte del expediente pero es distinto a la Memoria de Ordenación, en el que figura su enumeración, síntesis y consideraciones sobre cada una de ellas.

Una vez solicitados los Informes de administraciones y organismos también fueron llegando al Ayuntamiento de Irun las contestaciones a dichas solicitudes, habiendo sido recogidos estos escritos en otro documento independiente de esta Memoria de Ordenación, denominado **Memoria de Informes de Organismos**.

De entre todas las prescripciones derivadas de los Informes, que han sido incorporadas a los diversos documentos del Plan General, las correspondientes a la **adaptación a las servidumbres aeronáuticas** han sido objeto de un largo proceso que se ha prolongado durante dos años y medio desde abril de 2011 hasta octubre de 2013 en el que se ha recibido el Informe definitivo favorable, dilatándose en gran parte debido a ello la redacción del documento para Aprobación Provisional. Durante este tiempo se fueron recibieron una serie de Informes, cada uno de los cuales daba lugar a correcciones del documento, que en forma de borrador era reenviado a la Dirección de Aviación Civil, hasta que finalmente esta Dirección pudo considerar subsanadas las deficiencias encontradas y emitido el Informe definitivo, que es el que permite la continuación de la tramitación del expediente del Plan General.

Una vez terminado el proceso de recepción de los Informes con sus determinaciones, y estudiadas las alegaciones enfocando el tratamiento que resultaba más adecuado a las mismas, es cuando se elabora la nueva versión del documento del Plan General, para ser sometido ya a la **Aprobación Provisional**.

Esta nueva versión documental incorpora por lo tanto las **correcciones y modificaciones** que derivan de las determinaciones establecidas en los Informes de los Organismos, de los aspectos de las Alegaciones que han sido aceptados por estar suficientemente justificados, y a la que se han incorporado las correcciones y mejoras propuestas al documento por los diversos **Servicios Técnicos** municipales.

Se entiende que ninguna de estas modificaciones o correcciones han supuesto cambios en el **modelo global** de ciudad propuesta, en el **modelo territorial** planteado, en el tratamiento del **suelo no urbanizable**, en la consideración de los distintos **usos globales**, en las propuestas de **infraestructuras** ni en las **grandes magnitudes** que definían el documento aprobado inicialmente. De esta manera se puede garantizar que el nuevo documento **no conlleva ningún cambio sustancial** respecto del inicialmente aprobado.

Por otra parte, hay que señalar que para la elaboración de todo el documento en su conjunto, se han seguido las recomendaciones emanadas de los **Criterios y Objetivos** que fueron objeto de consenso en las distintas sesiones del **Consejo Asesor de Planeamiento**.

1.2.6 Principales correcciones y modificaciones en el documento de Aprobación Provisional.-

Entre los **principales ajustes** del documento que fueron objeto de Aprobación Provisional en relación con el que fue aprobado inicialmente se pueden señalar los siguientes:

La **inclusión en normativa** de todas las determinaciones vinculantes de los Informes de Organismos, tal y como se explica detalladamente respecto a cada uno en el documento "Memoria de Informes de Organismos". Asimismo la inclusión en el Informe de Sostenibilidad Ambiental de las precisiones solicitadas al respecto.

En el mismo sentido, en el conjunto del documento del Plan se ha procedido a realizar los **cambios** que se solicitaban **con carácter vinculante** en dichos Informes, tal como una serie de precisiones respecto del suelo no urbanizable, en el sentido de señalar en los planos de zonificación los condicionantes superpuestos, e incluso la recomendación, aunque en este caso no fuese vinculante, de incorporar una **nueva categoría de Suelo No Urbanizable**, la de Alto Valor Estratégico.

También se ha incorporado el ajuste de las determinaciones de **servidumbres aeronáuticas** previsto en los sucesivos Informes de la Dirección General de Aviación Civil, que se reflejan tanto en los planos correspondientes, como en las Fichas de ambitos afectados por las mismas y en la Normativa. Igualmente se ha procedido con las precisiones solicitadas por los organismos con competencia en el **dominio marítimo** y el **dominio hidrográfico**, así como a las precisiones, en Fichas de Ambitos y en Normativa, referentes a las servidumbres de la **Red Ferroviaria**, y aspectos medioambientales.

Igualmente, se han recogido las correcciones y modificaciones propuestas por la **Diputación Foral** en cuanto al cap. 6 de la Memoria y a la Memoria Económica, así como en cuanto a los temas de la red de comunicaciones. También la modificación solicitada de la Normativa del Catálogo de Patrimonio.

En lo que respecta a las modificaciones derivadas de aquellos aspectos que fueron **objeto de alegación** y que han sido aceptados parcial o totalmente, se refieren todas ellas a ajustes que no afectan al modelo territorial ni a las grandes magnitudes del Plan aprobado inicialmente.

Dentro de los **aspectos más significativos** de estos ajustes debidos a la consideración de algunas Alegaciones, está la aceptación de un ligero incremento de aprovechamiento en los ámbitos de uso de **Actividades Económicas**, así como la ampliación del uso de entreplantas y el incremento de la altura máxima de las naves, para hacerlos más compatibles con la necesaria rentabilidad del escaso suelo municipal que es posible destinar a los mismos.

Igualmente se ha contemplado un ligero incremento del aprovechamiento en los ámbitos urbanizables de uso **Residencial** de Blaia y Matxalagain proponiendo además un importante porcentaje de usos terciarios y comerciales compatibles, que permitan en su momento dar una mayor autonomía y complejidad a ambas actuaciones.

También merece señalar la revisión de las **proyecciones poblacionales**, así como su actualización con los datos disponibles del último Censo de 2011, contemplando el previsible inicio de la ejecución del Plan al final del llamado **Año Base 2014**, y trasladando su horizonte, a efectos del cálculo de necesidades de vivienda para el próximo **período de 8 años**, al **año Horizonte 2022**.

Aparte del cumplimiento de lo previsto en las Directrices de Ordenación del Territorio, y para otros aspectos de la ordenación general, se ha contemplado un **horizonte máximo en 2030**, correspondiente a una previsión de vigencia efectiva del nuevo Plan, de un **período de 16 años**, de idéntica duración total al previsto en el documento de aprobación inicial, pero comenzando a partir de la fecha real en la que se prevé que pueda ser aprobado definitivamente y entre por tanto en vigor.

De la **revisión de las proyecciones** se ha derivado una corrección a la baja de la estimación de la **población total** para los años horizonte 2022 y horizonte máximo 2030, lo que se ha repercutido en un **menor número de viviendas necesarias** si bien esta reducción del número de viviendas ha sido compensada en cuanto al suelo total de los ámbitos de uso residencial, por aquellas viviendas que se han ido ejecutando desde el momento de la presentación del documento para Aprobación Inicial en 2010 y las que se estiman que podrán terminarse antes de que entre en vigor el nuevo Plan. La realidad es que estas viviendas ya terminadas estaban incluidas y cuantificadas en muchos de los ámbitos contemplados por el Plan pero que se han venido ejecutando, y algunos casi terminando, en estos años.

Es interesante destacar que en el cálculo de **futuras necesidades de viviendas**, realizado conforme a la metodología establecida por las Directrices de Ordenación del Territorio, no se rebasa la máxima cantidad admitida a 8 años, al ser inferior la cantidad de viviendas estimadas desde el nuevo Plan General y aún no construidas en el conjunto de todos los ámbitos con usos residenciales.

También hay que destacar que, aunque no era exigible por Ley ni estaba previsto en la metodología aplicable para el cálculo de necesidades de viviendas, se ha **incorporado adicionalmente como posible oferta, un porcentaje de las viviendas vacías**, establecido en una cuantía del **2% del total** de viviendas ocupadas. Con ello se espera contribuir a reducir en lo posible la actual cantidad de viviendas desocupadas y/o a mantenerla en proporciones razonables y moderadas.

Igualmente al considerar la **ralentización general** de carácter socioeconómico que se está viviendo en los últimos años, en la versión para Aprobación Provisional del Plan General se hace una **distinta definición** de alguno de los ámbitos inicialmente propuestos de **actividades económicas**. Así, y sin modificar superficies brutas ni usos globales, se ha optado por considerar como **suelo urbanizable no sectorizado** los ámbitos de Prolongación de Oian Zabaleta y Zabaleta, que se incorporan dentro de esta clase de suelo a los ya previstos inicialmente de Urune y Epele.

En el caso de **Prolongación de Oian Zabaleta**, el objeto sigue siendo mantener una alternativa futura al traslado de las actuales instalaciones industriales situadas en el ámbito del Entorno Estación, pero permitiendo que su sectorización, y con ello la precisa definición de sus características, se produzca cuando sea el momento adecuado. Y en el caso del ámbito **Zabaleta**, la no sectorización se plantea para que su desarrollo se produzca, de preferencia una vez se haya iniciado el desarrollo del resto de los ámbitos sectorizados de actividades económicas.

Otras cuestiones que se han admitido en relación a las alegaciones planteadas se referían a pequeños **reajustes de aprovechamiento**, o de **condiciones de desarrollo**, o incluso de **redelimitación** de los ámbitos, pero siempre en proporciones muy próximas en comparación a las características de los ámbitos aprobados inicialmente. Lo mismo se puede considerar de algunas alegaciones sobre temas muy **puntuales** dentro del **casco** o del suelo **urbano consolidado**, estando cada una de estas cuestiones razonado y justificado en el documento **Memoria de Participación**.

Unos pocos ámbitos que figuraban en la Aprobación Inicial han dejado de considerarse como tales por la nueva versión del Plan General, debido a que en el tiempo transcurrido desde aquel momento se considera que ya están **terminados de ejecutarse**, y que por tanto se debían incluir como suelos urbanos consolidados. Es el caso de los ámbitos **Eguzkitzalde** y **Ugalde-Ventas**. En otros, se trataba de pequeñas actuaciones que podían ser resueltas mediante **aplicación directa de Ordenanzas**, como el de **Gabiria**, **Pedro de Hirizar** o **Francisco de Gainza**.

En el caso más particular del ámbito de **Belaskoenea** se trataba de una propuesta de reconversión de este edificio de carácter más bien industrial, que debía de seguirse a través de la iniciativa privada conjunta pero que no fue considerada conveniente por la mayoría de los propietarios de los locales del edificio, por lo que no tenía sentido seguir manteniéndolo como ámbito, quedando ahora sujeto a la correspondiente ordenanza específica.

En total estos 6 ámbitos que se han incorporado ya al **suelo consolidado** de licencia directa, han aumentado la superficie de esta clase de suelo en **aproximadamente 125.000 m²**, mientras que el único ámbito ahora incluido con motivo de la aceptación de una alegación, c/ Auzolán nº 5, con 375 m², es realmente de escasa cuantía superficial. En total ahora se plantean 70 ámbitos en las diversas clases de suelo y usos globales mientras que en la Aprobación Inicial se habían incluido 75 ámbitos.

Por otra parte determinados ámbitos han visto **modificada o reducida su superficie** por razones diversas, generalmente debidas a alegaciones aceptadas, como es el caso Semezarrengo-Malda, Calle Araba Oeste, Ventas Centro, Mendipe o incluso una pequeña porción del ámbito urbanizable de Blaia, pero sumadas todas estas reducciones no alcanzan los 25.000 m² de suelo.

Ambas reducciones del **suelo regulado por ámbitos** dan como resultado una **superficie total** de éstos ligeramente inferior a la propuesta de la versión de Aprobación Inicial, concretamente algo menos de 150.000 m², lo que representa un 4% menos que en el documento aprobado inicialmente en 2011, **no habiéndose alterado** en todo caso las **grandes magnitudes** anteriormente previstas por el Plan General.

De resultas de todas estas correcciones se han reajustado también, ligeramente a la baja, las **cifras totales** de los suelos según **clases**, así como de los ámbitos, tanto en su número como en sus parámetros principales, (ver tablas de los capítulos 5, 7 y 8 de esta Memoria), **reduciéndose también la ocupación de suelos** del término municipal para usos urbanísticos en relación con el documento inicialmente aprobado.

1.2.7 Acuerdo de aprobación provisional. Cumplimentación de trámites posteriores.-

El Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día 14 de marzo de 2014, acordó:

1º.-Resolver las alegaciones formuladas en el trámite de información pública en el sentido recogido en el DOCUMENTO G Memoria de Participación Pública.-

2º.- Aprobar provisionalmente Documento de Revisión del Plan General.-

3º.- Remitir el expediente a la COMISION DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DEL PAIS VASCO, para la emisión del informe preceptivo.-

4º.- Solicitar el Informe definitivo de impacto ambiental.-

5º Solicitar la autorización de las transferencias del estándar de viviendas de protección pública.

6º.-Remitir el Proyecto a la Dirección General de Aviación Civil al objeto de la verificación de las subsanaciones y correcciones indicadas en su informe emitido con fecha 24 de octubre de 2013.

El resultado de la resolución de las alegaciones fueron notificadas a los interesados; remitiéndose el Proyecto, tal y como recogían los acuerdos, al Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial, (Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco, y a la Dirección de Administración Ambiental), al Departamento de Empleo y Políticas Sociales (Vivienda), Dirección General de Aviación Civil y Dirección de Costas.

La Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco en sesión 3/ 2014, del Pleno de la Comisión, celebrada el día 23 de julio de 2014, **adoptó acuerdo emitiendo informe preceptivo**, indicando que conforme a los efectos de lo dispuesto en el punto 3 de la Disposición Adicional Primera de la Ley 2/2006, de Suelo y Urbanismo, *una vez introducidas las condiciones contenidas en el presente informe el expediente podrá ser aprobado definitivamente sin necesidad de ser sometido nuevamente a informe de esta Comisión.*

La Viceconsejería de Vivienda con fecha 21 de noviembre de 2014, informa favorablemente el documento del Plan General en cuanto a las determinaciones establecidas en materia de vivienda protegida.

La Dirección de Administración Ambiental del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco remite Resolución de 25 de noviembre de 2014 por la que se formula *Informe definitivo de Impacto Ambiental*.

A partir del mismo se ha elaborado una ***Declaración expresa y comprensible de la integración en el Plan de los aspectos ambientales***.

La Dirección General de Aviación Civil con fecha 29 de mayo de 2014, emite informe en el que indica que *una vez acreditado el cumplimiento de las condiciones que habían sido indicadas en el informe evacuado el 21 de octubre de 2013, este Centro Directivo reitera el carácter favorable del mismo con respecto al Plan General de Ordenación Urbana de Irun.*

Por su parte, con fecha 30 de octubre de 2014, se solicitó a esa Dirección complemente el citado informe al objeto de la aplicación en Irun del Decreto 297/2013, de 26 de abril, que permite un agilización en los plazos de emisión de informes y autorizaciones en planes informados previamente así como determinando el sentido del silencio, favorable, en caso de no emitirse el informe en los plazos señalados.

Con fecha 23 de diciembre de 2014, la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, informa favorablemente el Plan General siempre que sea tenido en cuenta lo indicado en las consideraciones incluidas en el informe.

Finalmente, y a solicitud del Ayuntamiento se ha emitido informe aclaratorio del informe emitido por la **Dirección de Infraestructuras Ferroviarias** del 19 de junio de 2014 señalando que no procede calificar de sistema general ferroviario el suelo urbano consolidado que alberga actualmente tanto viviendas como actividades económicas.

1.2.8 Documento para la aprobación definitiva.- Principales Modificaciones y correcciones.-

Se ha redactado un nuevo Documento para la aprobación DEFINITIVA.

En el mismo se han introducido y cumplimentado los aspectos señalados en el **Informe de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco**, en los **informes de otros organismos** a que dicha Comisión se remite así como en el resto de informes recibidos sectoriales y en el **Informe Definitivo de Impacto Ambiental**.

Asimismo se incorpora toda esta información en el **DOCUMENTO G, MEMORIA DE INFORMES DE ORGANISMOS.**

Resumidamente las principales modificaciones son:

- Se han recogido las determinaciones **del artículo 31 de la LVSU 2/2006, en el art. 5.3.3 del Documento B - NORMAS: Artículo 5.3.3.- Ejecución de la edificación e implantación de actividades autorizadas en suelo no urbanizable.**
- Se han incorporado **los correspondientes retiros a las regatas afectadas en las fichas de los ámbitos señalados en el Informe. : 1.1.04 Zaldunborda; 1.1.11 Prolongación Oianzabaleta; 1.1.12 Araso- Sasikoburua; 1.2.01 Tesa; 2.2.06 Decoex; 2.1.05 Urdanibia Zubieta; 2.1.07 Residencial Jaizkibel.**
- Se ha modificado el art.2.2.3 referido al Régimen Jurídico de la Calificación Global CAUCES FLUVIALES (C), de forma que se elimina el párrafo que trataba sobre la posibilidad de ordenar zonas de uso privado en el suelo y/o subsuelo de cauces.
- Se ha modificado el art. 0.2.4 referido al Régimen General de Regulación de los Dominios Hidráulicos y Marítimo Terrestres de forma que se ha añadido un punto con mención expresa a las autorizaciones o concesiones necesarias.
- Se ha incluido en la ficha del ámbito 7.1.01 Osinbiribil, la determinación establecida en el último informe de URA con respecto a que las actuaciones autorizables son las establecidas por el Plan Hidrológico.
- Se ha incorporado en los ámbitos de nuevos desarrollos afectados por riesgo de inundabilidad (Urdanibia-Zubieta, Blaia y Lastaola Postetxea) la necesaria compatibilización de los usos que se ordenen en función del grado de inundabilidad, de acuerdo con los criterios establecidos por la Agencia Vasca del agua (URA)
- Se han calificado como sistema general ferroviario, las actuales instalaciones ferroviarias en el ámbito 0.2.01 ENTORNO ESTACION.
- Se ha modificado la ficha del ámbito 1.1.12 Araso Sasikoburua incorporando la calificación global de Sistema General Ferroviario a la superficie afectada por la banda de reserva de la NRFPV.

- Se ha incluido en la ficha del ámbito 4.2.07 Kostorbe un párrafo que se refiere a la necesidad de compatibilizar el Dominio Público Ferroviario de ETS y sus accesos viarios.
- Se prohíbe el uso comercial en el ámbito 1.1.12 Araso Sasikoburua.
- Se ha incorporado un nuevo plano A5 con la delimitación de Polígonos de Actividad Económica, y Plataformas Logísticas, Susceptibles de Albergar un Gran Equipamiento Comercial, así como se ha añadido un nuevo artículo 0.2.13 referido al régimen general de implantación de estos usos comerciales.
- En los planos de clasificación y ordenación, se reflejan las líneas de ribera de mar, del deslinde del dominio público marítimo terrestre y de la zona de servidumbre de protección.
- Se indica en el artículo 0.2.4 de las Normas Urbanísticas que para la utilización del dominio público marítimo terrestre se estará a lo dispuesto en el Título III de la Ley de Costas, y en todo caso, las actuaciones que se planteen en dichos terrenos deberán contar con el correspondiente título habilitante.
- En cumplimiento del artículo 30 de la Ley de Costas, se modifica la ficha del ámbito de Urdanibia Zubieta, no definiendo su edificabilidad y remitiéndola al Plan de Compatibilización futuro que se tramitará por el Ayuntamiento de Hondarribia.
- En el ámbito de Urdanibia -Zubieta, se recoge que el Plan de Compatibilización deberá incorporar las medidas correctoras propuestas, a este respecto, en el ISA del PGOU de Irun: Y Respecto a la presencia de flora catalogada, se incorpora en la ficha de dicho ámbito la recomendación de que la normativa particular de ordenación pormenorizada del ámbito asegure la identificación de la presencia de flora catalogada, y en su caso, defina las medidas a adoptar.
- Se incluye las masas de vegetación de interés en la categoría de Especial Protección del Suelo no Urbanizable. Además, en los condicionantes superpuestos se incluyen dichas masas y los Hábitats de Interés Comunitario.
- Se ha incorporado en las fichas de los ámbitos Prolongación Oianzabaleta, Araso Sasikoburua y Residencial Jaizkibel la necesidad de preservar, en la medida de lo posible, las masas forestales existentes en dichos ámbitos.

- Se incluye como condicionante superpuesto el límite de la ZEC y del Parque Natural de Aiako Harria y en el artículo 0.2.3 de la citada normativa se establece que el régimen de regulación urbanística en dicho espacio debe ser contemplado desde el Plan Especial de Ordenación de los Recursos Naturales y su Plan Rector.
- Se ha incorporado al artículo 0.2.3, tal y como señalaba el IDIA, el texto del artículo 45.4 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, de aplicación en los espacios Red Natura 2000, así como la remisión a las medidas de conservación asociadas a la Zona Especial de Conservación Aiako harria (ES2120016) y «Txingudi-Bidasoa» (ES2120018) y a la Zona de Especial Protección para las Aves ES0000243 «Txingudi».
- Se han incorporado las determinaciones derivadas de la aprobación del Decreto 90/2014, de 3 de junio, sobre protección, gestión y ordenación del paisaje en la ordenación del territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- Se han incluido los puntos y lugares de interés geológico como condicionantes superpuestos.
- Se ha incluido la zonificación acústica del municipio y se ha incorporado a las fichas de los ámbitos de nuevos desarrollos, la obligatoriedad de realizar estudios de impacto acústico que acompañen a los planes de desarrollo que se tramiten, con el objeto de garantizar que se cumplen los objetivos de calidad acústica.
- Se ha incorporado al artículo 0.2.1 de la normativa la recomendación de promover en el planeamiento de desarrollo las directrices ambientales recogidas en los tratados y estudios sobre sostenibilidad que desarrollan los criterios ambientales.
- Se han incluido en los condicionantes superpuestos los Montes de Utilidad Pública y las áreas erosionables y se ha realizado una valoración de la afección que puedan ocasionar los desarrollos urbanísticos propuestos por el PGOU sobre el suelo agrario y sobre las explotaciones agrarias existentes

Otras rectificaciones derivan de las propias de mejora y complemento de la normativa del Plan General son:

- Normas: Capítulo 1.3 Definición, aplicación y definición de los coeficientes de ponderación.
- Normas: Capítulo 2.1 Usos Urbanísticos: se ha eliminado de la descripción de los usos industriales los depósitos y almacenes de combustible de todo tipo. El mismo artículo elimina los campamentos turísticos como usos terciarios y recreativos. Y con respecto a las categorías de los usos terciarios, el límite entre las categorías 2ª y 3ª se establece en 700 m² en coherencia con la legislación de ordenación del comercio.
- Normas: Capítulo 3.2 Condiciones Generales de Uso en Parcelas Residenciales. Los espacios para bicis, y vehículos de asistencia, se estiman posibilitando alternativas para el estándar que el Plan señala.
- Normas: Capítulo 3.2 Condiciones Generales de Uso en Parcelas Residenciales. Los espacios para bicis, y vehículos de asistencia, se estiman posibilitando alternativas para el estándar que el Plan señala.
- Otras: la ordenación pormenorizada ha corregido errores de calificación.
- Ambito Txenperenea: Se ha clasificado la parcela de la nueva subestación como suelo urbano.
- Ambito Pausu: Se ha incrementado la edificabilidad urbanística en base a los nuevos estudios en relación con la MESA que sobre el mismo fue creada por acuerdo plenario.

1.3 CARACTERÍSTICAS DEL PLAN GENERAL

1.3.1 Contenido del Documento del Plan General

El documento de tramitación del Plan General de Irun consta de una serie de documentos que se presentan y tramitan a la vez. Por un lado están los documentos explicativos y justificativos que son la Memoria de Ordenación y el Estudio de Viabilidad Económico Fincanciera y Memoria de Sostenibilidad Económica.

En la versión de Aprobación Provisional se han incorporado la Memoria de Información Pública, con el tratamiento de Alegaciones y la Memoria de Informes de Organismos, con la relación y el tratamiento que corresponde a los Informes emitidos.

En el documento para la aprobación definitiva se han incorporado las modificaciones recogidas en el apartado anterior.

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

La parte gráfica se compone de Planos de Ordenación, de Régimen estructural, de Regimen pormenorizado, de Infraestructuras, de Afecciones, entre los cuales los de comprobación del cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas, así como el Plano de Ordenación pormenorizada a escala 1:2.000 y los Planos de Catálogo. A ellos se incorporan los Planos de Información así como los Planos Temáticos y de Imagen.

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

A estos documentos hay que añadir, desde el punto de vista del conjunto del expediente, los que han sido objeto de las fases anteriores, información urbanística, avance de planeamiento, sugerencias e Informes de organismos al Avance, Criterios y Objetivos, y documento completo de Aprobación Inicial y provisional.

1.3.2 Aprobación y efectos del Documento del Plan General

El presente documento de tramitación del Plan General se presenta a su **consideración** por parte de la Corporación Municipal, para el trámite de su Aprobación definitiva.

Las correcciones y modificaciones que se han introducido desde el momento de la Aprobación provisional derivan del Informe de la Comisión del Ordenación del Territorio del País Vasco y resto de informes sectoriales de preceptivo cumplimiento.

Asimismo se han introducido correcciones en la normativa que aclaran, complementan y perfeccionan el texto.

1.3.3 La coincidencia con los criterios de Planificación Estratégica

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

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

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

En este Plan de Acción y para cada una de las líneas estratégicas se establecían **Programas de mejora, promoción o desarrollo**, dando lugar cada uno a una serie de acciones concretas, algunas de las cuales tienen relación con las medidas que son

objeto específico de un Plan General de Ordenación Urbana, fundamentalmente las que están relacionadas con la ordenación del territorio y medio ambiente.

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

También incidían en el planeamiento urbanístico las medidas de posible orientación del crecimiento de **actividades productivas** hacia modelos de ocupación del suelo más compactos o la necesaria interconexión de espacios naturales. Finalmente se proponían algunas medidas como la mejora de las **condiciones de movilidad** a través de modos alternativos al vehículo privado o la de propiciar la salida de las empresas logísticas del núcleo urbano.

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

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

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

Estos proyectos son por ejemplo, en el **campo de la innovación**, la potenciación de la ciudad como ciudad de **servicios y comercio**, como centro de **ocio y turismo**, el desarrollo de un **polo tecnológico** que contemple la implantación de actividades de innovación y creación de empresas, o el desarrollo de una **oferta educativa superior**,

continuando con la trayectoria ya iniciada. Todos ellos coinciden con propuestas de la Revisión del Plan de asignación de usos que permitirán la implantación de estas actividades.

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

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

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

1.3.4 El horizonte de vigencia y validez del nuevo Plan General

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

Además se han comprobado los inconvenientes de la rápida **saturación de las previsiones** cuando se han planteado previsiones escasas, pues ello ha dado lugar al fenómeno del enrarecimiento del suelo disponible, provocando un aumento de su

precio o llevando a un proceso de modificaciones puntuales para hacer frente a las demandas más perentorias. Por ello, y para garantizar un buen funcionamiento de la gestión de cualquier Plan durante su período de vigencia es por lo que se aconseja prever una cantidad de suelo claramente superior de la que se va a poder urbanizar y ejecutar en ese período y es en ese sentido que las Directrices de Ordenación del Territorio prevén en su metodología de cálculo de necesidades de viviendas un factor específico para evitar la rigidez de la oferta.

Por otro lado es necesario evitar condicionar la oferta de suelos o de actividades disponibles a una determinada **coyuntura económica o social**, coincidente con el momento en el que se realiza la revisión, pues fácilmente estas situaciones, generalmente cíclicas, se invierten o modifican una vez aprobado el Plan. Cualquier opción muy condicionada a una situación concreta, tanto de freno del desarrollo, similar a la de la actual crisis financiera, como de un excesivo ritmo de ocupación territorial como pudo ocurrir hace pocos años en otros municipios o en otros ámbitos territoriales, no daría lugar a un Plan sostenible y sería en cambio garantía de su rápida caducidad, bien por defecto o por exceso.

Es por todas estas razones, que parece aconsejable plantearse en el nuevo Plan General de Irun una situación de desarrollo que contemple y **garantice el medio plazo** tal como prevén las Directrices, esto es, un año Horizonte en 2022, a 8 años de la previsible aprobación definitiva. Y también parece oportuno definir un año Horizonte Máximo en 2030 que correspondería con un largo plazo definido por un período total de 16 años.

1.3.5 Aspectos metodológicos del trabajo de la revisión

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

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

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

En este sentido se ha intentado que los **planteamientos de estrategia territorial** sean coherentes con las previsiones en este ámbito de la zona de Donostialdea – Bajo Bidasoa y coordinarse por lo tanto con los procesos que se van a derivar del desarrollo e implantación de las nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias, que además inciden muy particularmente en el propio territorio irunés.

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

En este sentido el Ayuntamiento ya presentó la correspondiente **Alegación** ante el Gobierno Vasco, por lo que para la aplicación de los **aspectos vinculantes del Plan Territorial Parcial**, habría que esperar en todo caso, al momento en el que se produzca la aprobación definitiva de este instrumento de ordenación territorial.

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

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

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

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

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

Capítulo 2

EL ÁMBITO SOCIOECONÓMICO

INDICE: CAPÍTULO 2 – EL AMBITO SOCIOECONÓMICO

2.- LA PROPUESTA EN EL AMBITO SOCIOECONÓMICO	1
2.1 SITUACIÓN SOCIOECONÓMICA DEL MARCO GENERAL DEL PAIS VASCO.....	1
2.1.1 La situación socioeconómica general en el País Vasco como bases de partida	1
2.1.2 Proyectos y marcos socioeconómicos en el País Vasco.....	2
2.2 LA SITUACIÓN SOCIOECONÓMICA DE LA POBLACION IRUNESA	5
2.2.1 Rasgos socioeconómicos característicos de Irun.....	5
2.2.2 La evolución de la población en Irun	9
2.2.3 Proyecciones de población para Irun.....	15
2.2.4 Gráfica de proyección de la población para Irun hasta 2022 / 2030	18

2.- LA PROPUESTA EN EL AMBITO SOCIOECONÓMICO

2.1 SITUACIÓN SOCIOECONÓMICA DEL MARCO GENERAL DEL PAIS VASCO

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

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

Este desarrollo se apoyó básicamente en una estrategia basada en la modernización de su base **industrial**, que en 2005 representaba algo más de la cuarta parte del Producto Interior Bruto aunque esa proporción está reduciéndose lentamente. También, y según datos de 2010, se ha basado en el desarrollo **terciario** aunque en el País Vasco supone un 55% del PIB, frente al 67,2% en el conjunto de España.

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

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

El resultado patente de todo este panorama económico es que el mercado de trabajo ofrecía en 2010 una evolución en el País Vasco en la que destacaba una tasa de empleo global del 65,3% repartida en un 75,7% para los hombres y un 54,8% para las mujeres.

Por otro lado, la Bahía de Txingudi es el nodo más integrado de la metrópoli, con importantes movimientos transfronterizos. Este territorio ejerce funciones características de los espacios bisagras fronterizas: funciones logísticas y espacios de

oportunidad. Exponente de esta circunstancia es la implantación de numerosas empresas del sector, transitarios y, sobre todo, la oferta de espacios logísticos en ZAISA y sus diversos desarrollos. Su histórica vocación marítima, industrial y, sobre todo, la actividad asociada a la frontera durante muchos años generaron una tradición y un saber estrechamente asociados a las funciones propias de una zona logística, pero que en los últimos y convulsos tiempos han ido trasladándose hacia otras áreas de actividad.

2.1.2 Proyectos y marcos socioeconómicos en el País Vasco

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El programa ha tratado de impulsar el **desarrollo sostenible** aprovechando los efectos positivos de la cooperación transnacional como el desarrollo equilibrado de las ciudades y redes de ciudades, favoreciendo la creación de sinergias entre sí y con los entornos rurales. Por otro lado se ha puesto el acento en el desarrollo de las investigaciones de tipo tecnológico, la generación de redes para el intercambio y transferencia de innovaciones y el refuerzo de la competitividad y la capacidad de innovación de la economía.

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

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

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

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

Se espera que, gracias a estos distintos esfuerzos y planteamientos, la crisis socioeconómica que está afectando a las economías occidentales quede en parte mitigada, al menos en lo que respecta a los ámbitos territoriales que mayor incidencia pueden tener en la evolución del municipio irunés.

2.2 LA SITUACIÓN SOCIOECONÓMICA DE LA POBLACION IRUNESA

2.2.1 Rasgos socioeconómicos característicos de Irun

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

Esta acusada especialización terciaria se ha combinado hasta ahora con un apreciable **desarrollo industrial**, que convierten a Irun en el principal centro de concentración de actividad económica del Txingudi. Según datos de 2013 sobre un empleo total estimado en torno a 21.000 trabajadores, la estructura del empleo en Irun revela que el terciario y los servicios absorben actualmente más del 73 % de la ocupación, en tanto que la industria genera el 18%, la construcción algo más del 7 % y el sector primario apenas supera el 1%.

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

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

En cuanto a la actividad ferial, ésta gira en torno al **Recinto Ferial de Gipuzkoa (FICOBA)**, que entró en servicio en 2003 con el propósito de constituirse en la primera feria transfronteriza de la Unión Europea. Las instalaciones de FICOBA ocupan una superficie de 70.000 m², que incluyen un complejo integrado por un área de servicios generales, tres pabellones y un espacio interior de exposición. La experiencia adquirida hasta el momento confirma la importancia de estas instalaciones de cara a la promoción del comercio transfronterizo, como revela la elevada presencia de empresas francesas en general y de Aquitania en particular, en las exposiciones

celebradas hasta ahora, así como el hecho de que el número de visitantes se está consolidando.

Pero es muy importante destacar que sobre todo Irun da asiento a una importante **actividad comercial** mayorista y minorista, con una dotación, medida en número de establecimientos, superior a la de los municipios del entorno y del conjunto de Gipuzkoa. Tanto el comercio mayorista como la dotación del comercio minorista son comparativamente más altas a la media de Gipuzkoa con un volumen de empleo que casi llegaba en 2010 al 20% del empleo total en el sector de los servicios.

Los **equipamientos comerciales** con mayor importancia son por un lado el Parque Comercial Txingudi, inaugurado en 1997, con 40.400 m² ocupados, que alberga espacios propiamente comerciales junto con equipamientos de restauración, ocio y deportes. Por otro lado está el Parque Comercial Mendibil, situado en pleno centro de la ciudad y abierto en 2003, dedicado a actividades comerciales de restauración y de ocio. Entre ambas dotaciones se ha venido ofreciendo empleo directo a aproximadamente 1.200 personas y ambos equipamientos comerciales tienen una influencia que rebasa los límites comarcales.

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

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

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

En su conjunto, la **población ocupada** ha experimentado en los últimos 10 años un importante crecimiento, a pesar de la crisis, con una **tasa de actividad** del orden del

70 % no obstante lo cual el desempleo seguía siendo algo mayor a la media del País Vasco y de Gipuzkoa.

La **proporción de la población empleada** según los sectores de actividad mostraba una acusada tendencia a la **terciarización**, siendo el sector servicios muy dinámico y absorbiendo los dos tercios del empleo total. La mayor concentración de empleo se da en el transporte, almacenamiento y comunicaciones, pero también en el comercio, la metalurgia, las manufacturas metálicas y la construcción.

Destaca el porcentaje de la **población ocupada** de Irun que trabajaba en el municipio, superior al 70% según datos de Eustat en 2010 y siempre creciendo en relación a períodos anteriores, quedando muy lejos el siguiente destino que es el municipio donostiarra, que absorbe un 11% de puestos de empleo de residentes en Irun. Por otra parte algo más de la cuarta parte de los puestos de trabajo existentes en Irun, un 26%, eran cubiertos por residentes en otros municipios, lo que le caracteriza con rotundidad como un lugar que está ofreciendo empleo en la comarca.

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

Variación de las tasas de desempleo nov-2014/2011

	nov-11		nov-12		nov-13		nov-14		nov.14/nov.11	
	total	Tasa (%)	total	Tasa (%)	total	Tasa (%)	total	Tasa (%)	var.rel.(%)	incr.tasa (p.p.)
BIDASOA BEHERA/BAJO BIDASOA	5.548	14	6.220	16,1	6.227	17	6.021	16	8,5	2
IRUN	4.701	15	5.276	17,2	5.292	18,4	5.102	17,4	8,5	2,4
GIPUZKOA	41.012	11,5	48.173	13,7	49.208	14,5	46.940	13,6	14,5	2,1
CAE	144.974	13,4	171.069	15,8	174.700	16,6	168.729	15,6	16,4	3

Fuente: Lanbide

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

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

Para **hacer frente a esta movilidad** es para lo que la Revisión del Plan General ha propuesto **soluciones de movilidad** utilizando todos los recursos disponibles y ofreciendo alternativas según los **diversos modos de transporte**. En este sentido hay que señalar el importante papel que puedan tener los transportes en común por un lado y por otro la previsión de las herramientas necesarias para que se facilite el desplazamiento mediante otros medios distintos al vehículo privado.

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

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

2.2.2 La evolución de la población en Irun

Hay que destacar como hecho significativo que en el contexto económicamente dinámico que se produjo hasta 2008, el término municipal de Irun experimentó un **incremento de población** muy acusado, con aumentos superiores a la media registrada para ese mismo período en la Comunidad Autónoma Vasca y en el territorio histórico de Gipuzkoa, y sólo similar al de Hondarribia, que también creció de forma significativa.

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

Sin embargo **a partir de 1996** la situación volvió a cambiar y se impuso un nuevo **ritmo activo** de crecimiento poblacional pero en proporciones ya más moderadas, que se vino manteniendo hasta 2008, en torno a valores tres a cuatro veces superiores a los de la difícil década de 1986-96, siendo estos valores superiores a los de Gipuzkoa y el conjunto del País Vasco.

En cuanto al **último quinquenio**, fundamentalmente **desde 2008 hasta 2013**, año en el que finalmente se presenta el documento de la revisión del PGO, para la aprobación provisional, la situación ha vuelto a cambiar, acusando claramente la crisis social y económica mundial, con su particular reflejo en el marco español.

Efectivamente, en estos últimos años, la evolución del incremento de la población se ha **ralentizado** notablemente, pasando de las anteriores tasas de crecimiento cercanas al 1% anual a unas tasas más moderadas.

De la reciente evolución de la población, hasta 2008 **una tercera parte** del mismo se debía al sensible aumento de la natalidad, lo que se suele conocer como la componente de crecimiento vegetativo, y las **dos terceras partes** restantes eran debidas a la importante aportación de los movimientos migratorios hacia el municipio.

Sin embargo, en los **últimos cinco años** de los que disponemos datos, las proporciones se han invertido, siendo las **dos terceras partes** derivadas del **crecimiento vegetativo** y sólo **una tercera parte** al **incremento migratorio** que

incluso ha llegado a ser negativo en algún momento. La realidad es que el aporte migratorio que había ido en constante aumento se ha frenado de manera muy clara.

El **aspecto positivo** de la evolución de la población de estos últimos años, es que la **tasa de crecimiento vegetativo** se ha mantenido cuantitativamente **constante**, lo que garantiza en todo caso que a menos que se produjera una emigración generalizada, la población siga **evolucionando positivamente** aunque a un ritmo más propio del crecimiento endógeno, sin aportaciones significativas del exterior. Esto al menos en los años inmediatamente próximos a venir.

Dentro del municipio, un tercio del conjunto de toda la población se concentra en los barrios de Anaka, Artia, Elizatxo -Lapitze y Larreaundi – Olaberria, con algo más del 10% de la población irunesa cada uno, y también tienen un peso poblacional importante los barrios del Centro, Arbes, San Miguel y Ventas, cada uno acogiendo a más de un 5% de la población.

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

Con los **datos disponibles** y partiendo de los datos censales de 2011 el panorama de la evolución de la población ha experimentado un necesario reajuste en cuanto a su cuantía de forma que las previsiones para el período de vigencia del PGO resultan inferiores a lo que se había planteado en el momento del Avance y ya en la línea de los últimos cálculos que se manejaron para el documento de Aprobación Inicial.

De esta manera, en cuanto a las componentes del crecimiento, la componente vegetativa se sigue manteniendo en el entorno de los **200 nuevos habitantes anuales** en términos absolutos, con una tasa del **0,37 % anual**, apoyando la tendencia que se inició en 2003 y que debe probablemente su origen a un cierto cambio en las pautas de formación de hogares de las parejas jóvenes por un lado, y por otro, al aporte de mayor natalidad de la población emigrante ya instalada en el municipio y en la parte porcentual que le corresponde.

En cuanto al saldo migratorio, que se había reforzado en el quinquenio 2003 - 2008, con medias superiores a los 500 habitantes anuales, con una tasa media del 0,90 % anual, en los últimos cinco años **ha caído** ostensiblemente, reduciéndose incluso hasta el extremo de resultar negativo en 2012. La **componente migratoria** que ya representaba en 2009 el **8%** del total de la población ha sufrido un descenso ligero, poco apreciable en cuantías totales.

Como resultado de todo ello, el equilibrio entre la componente vegetativa y la componente migratoria se ha inclinado ahora claramente hacia la primera, representando la **vegetativa** las **dos terceras partes** del incremento poblacional total.

De esta manera, y como se puede apreciar en el primero de los cuadros, de **Evolución de la Población** según las componentes del crecimiento, por un lado se señalan éstas desde 2003 hasta 2012 así como por otro tanto la **media del decenio** como la media de los **últimos 5 años**.

En el siguiente cuadro, de **Evolución de la Población Total de 1996 a 2011**, se observa que el crecimiento medio interanual experimentado en Irún en todo el período analizado ha sido del **0,74 %**, valor medio de la tendencia, que resulta claramente inferior al que sirvió inicialmente para los cálculos proyectivos del Avance, que se habían establecido en el 1% y que también sirvieron para las proyecciones del documento de Aprobación Inicial.

Finalmente, en la gráfica de **Evolución Real de la Población**, ajustada a períodos cuatrienales, podemos apreciar visualmente la denominada **Línea de Tendencia**, que efectivamente sigue ese valor medio bastante reducido respecto al anteriormente manejado, acusando claramente el estancamiento coyuntural que se ha producido en el último cuatrienio.

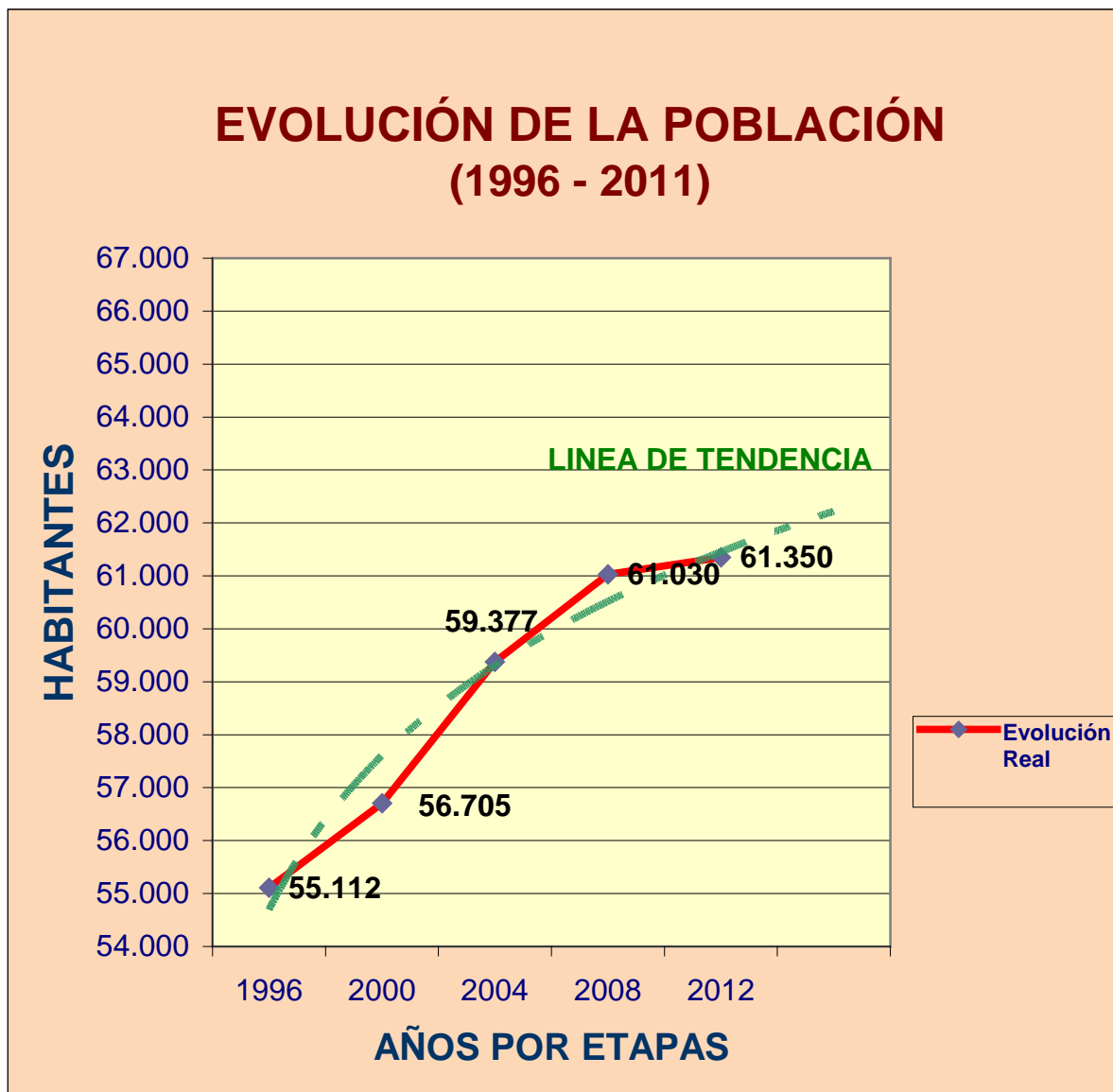
EVOLUCION DE LA POBLACION EN LOS ULTIMOS DIEZ ANOS SEGÚN LAS COMPONENTES DE CRECIMIENTO
--

PERIODO	CRECIMIENTO VEGETATIVO	%	CRECIMIENTO MIGRATORIO	%
2003	218	0,37%	301	0,51%
2004	210	0,35%	382	0,64%
2005	232	0,38%	683	1,13%
2006	254	0,42%	559	0,92%
2007	226	0,37%	797	1,31%
2008	249	0,41%	398	0,65%
2009	218	0,36%	151	0,25%
2010	247	0,40%	121	0,20%
2011	227	0,37%	148	0,24%
2012	205	0,33%	-81	-0,13%
<hr/>				
MEDIA 10 AÑOS	229	0,38%	346	0,57%
<hr/>				
MEDIA ULTIMOS 5 AÑOS	229	0,37%	147	0,24%

EVOLUCION DE LA POBLACIÓN TOTAL EN 1996-2011

PERIODO	CRECIMIENTO POBLACIONAL (habitantes)	DIFERENCIA ANUAL (habitantes)	%
1996	55.215	-	
1997	55.468	253	0,46%
1998	55.821	353	0,63%
1999	56.291	470	0,83%
2000	56.075	-216	-0,39%
2001	57.170	1.095	1,92%
2002	57.761	591	1,02%
2003	58.812	1.051	1,79%
2004	59.377	565	0,95%
2005	60.367	990	1,64%
2006	60.787	420	0,69%
2007	60.944	157	0,26%
2008	61.030	86	0,14%
2009	61.151	121	0,20%
2010	61.273	122	0,20%
2011	61.350	77	0,13%
<hr/>			
VALOR MEDIO DE LA TENDENCIA		392	0,70%

Fuente: Elaboración propia a partir datos aportados por por ADEBISA y EUSTAT



Fuente: Elaboración propia a partir de datos aportados por ADEBISA y EUSTAT

El incremento medio total por año se sitúa por tanto al final del período analizado 2001-2011 en los aproximadamente **350 hab anuales** debiéndose dicho incremento al mantenimiento sostenido de un importante crecimiento vegetativo en torno a los 230 habitantes anuales y el resto al aporte del saldo migratorio, menguado en los últimos años, pero que ha tenido su papel muy importante en la primera parte del período.

El **crecimiento vegetativo** es un fenómeno cuya tendencia se han venido consolidando, y por su evolución se aprecia que no es especialmente sensible a la crisis socioeconómica, mientras que el **crecimiento migratorio** está sufriendola muy particularmente, lo que no impide pensar que esta segunda componente del crecimiento, ahora minoritaria, se pueda recuperar en un plazo medio, incluso si no lo hiciera con la misma intensidad que en los primeros años del período contemplado.

Hay por tanto que reconocer que se ha producido una importante transformación respecto a la situación que sirvió de base a los análisis iniciales de la revisión, pues la consideración de la evolución de los **últimos años** con la perspectiva de cierto estancamiento que se vislumbra en el último período, obligan a **revisar a la baja** los planteamientos que se utilizaron inicialmente para la proyección de población.

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

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

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

El término municipal tiene una **densidad demográfica** bastante alta, del orden de 1.400 habitantes por km², claramente superior a la media de 350 habitantes por km² en Gipuzkoa. Ahora bien, si tenemos en cuenta sólo la superficie clasificada como suelo urbano / urbanizable, la **densidad urbana** de Irun rebasa los 11.000 habitantes por km². En este último concepto se puede afirmar que municipios próximos como Pasaia o el mismo Donostia alcanzan densidades urbanas muy similares.

2.2.3 Proyecciones de población para Irun

Con la finalidad de fundamentar la cuantificación de las distintas piezas del Plan General, desde el mismo es indispensable realizar una **hipótesis** de la **evolución de la población** para poder referir a ésta los nuevos suelos a disponer para las distintas actividades y evaluar la cuantía de los equipamientos y espacios libres necesarios.

De esta manera, analizando la **dinámica de crecimiento** que se ha experimentado en el municipio en el período a partir de 1996 y contando con los últimos datos fiables de 2011, la evolución que se ha manifestado hasta la fecha, ha moderado su tendencia en función de lo ocurrido en los últimos años con un crecimiento medio interanual para el conjunto del período equivalente a una **tasa anual** del **0,74 %**.

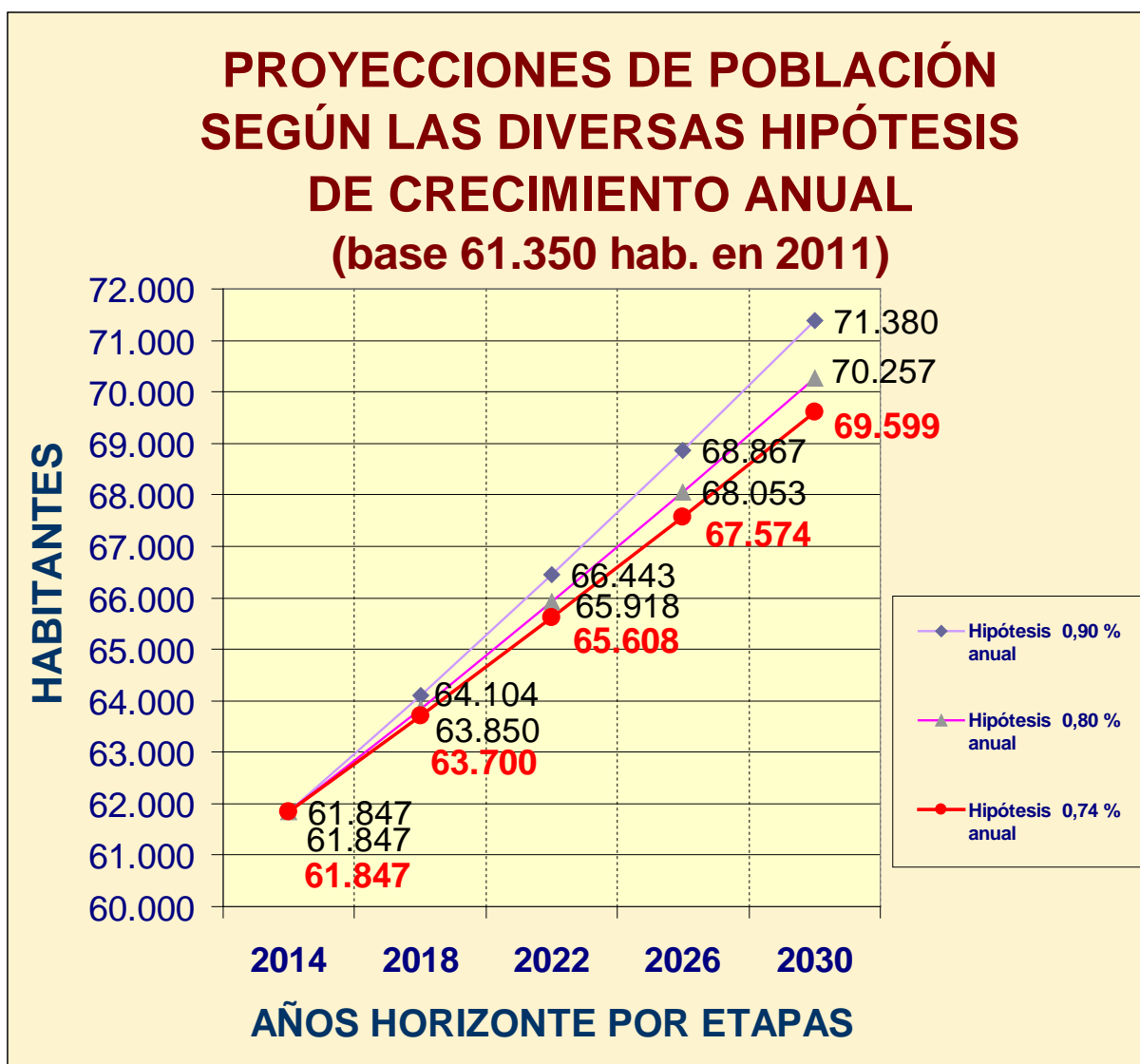
A pesar de este descenso del crecimiento con respecto al momento en que se realizó el Avance, y dada la atractividad de Irun en relación a puestos de trabajo, su situación central en la comarca de Bidasoaldea, el relativo menor descenso en la ocupación de pabellones industriales y las buenas perspectivas de desarrollo de los futuros planeamientos propuestos, parecería **razonable** hacer una previsión que contemple al menos una **hipótesis optimista**, que supusiera una cierta recuperación de la última tasa muy influida por el hecho de que en el período analizado, los últimos años corresponden a un período de fuerte crisis y de casi estancamiento poblacional.

Este supuesto que podríamos denominar **hipótesis máxima**, nos llevaría a plantear un **incremento medio** para los futuros 8 / 16 años a partir de 2014, del **0,9%**, situado a mitad de camino entre la hipótesis empleada en el documento de Aprobación Inicial, del 1%, y la resultante incluyendo los cinco años más críticos, del 0,74%.

Pero también podríamos establecer una **hipótesis media**, que se encontrase entre la máxima y la resultante actual, y que supondría una recuperación de la evolución poblacional relativamente menor, fijándola en el **0,8%** anual.

Finalmente vamos a considerar que la situación a largo plazo no va a variar demasiado en relación a la posibilidad de recuperar las tendencias anteriores, aunque lógicamente no podemos pensar que no exista recuperación posible en los **próximos 8 años** a partir de 2014, probable entrada en vigor del Plan y mucho menos si contemplamos el **período máximo de 16 años** de posible duración de su vigencia.

Por ello esta **hipótesis mínima**, quedaría fijada en la actual tasa resultante del 0,74% anual, alternativa muy conservadora que **asume una importante ralentización** del crecimiento de Irun a largo plazo. Las tres hipótesis figuran en la gráfica siguiente:



Fuente: Elaboración propia a partir datos aportados por ADEBISA y EUSTAT

Ante este abanico de alternativas, a pesar de todo bastante ajustadas entre sí, y ante las **incertidumbres** sobre las posibilidades de salida y recuperación de la crisis, se entiende que aunque desde el PGO apostemos por la mejor de las soluciones, podría resultar un tanto optimista apoyarnos en la nueva **hipótesis máxima**, que supondría el mantenimiento de un 0,9% de crecimiento anual de media para los próximos años de proyección del Plan.

En realidad se debería contemplar la **alternativa intermedia**, un crecimiento anual medio de un 0,8%, porque no es lógico y en todo caso no es razonablemente esperable, que la situación de crisis pueda durar un período tan largo como para mantener sus efectos durante tantos años sin que se produzcan cambios favorables.

De hecho habría que tener en cuenta que una parte significativa del incremento será debida al crecimiento puramente **vegetativo** que se ha mantenido estable durante todo este período siendo probable que esta componente sea mayor que en el período anterior, sobre todo que en la primera parte de ese período estudiado en el subcapítulo anterior.

Ahora bien, hay que reconocer que por una vez, existen una serie de **incertidumbres** que aconsejan adoptar las decisiones más conservadoras y que por el momento no es tan ilógico basarse en unos criterios de mínimos. Se trata sobre todo de que habrá que tener en cuenta que el aporte migratorio, que representó una parte significativa del crecimiento al principio de la década anterior, podría tardar más tiempo en recuperarse aunque haya sido ésta una componente básica y característica del crecimiento de la población y de la actual dinámica del municipio irunés.

Por ello, y a pesar de la moderación de las tres hipótesis planteadas, se opta contemplar para este documento la **hipótesis mínima**, que significa el estricto mantenimiento de la última tasa de crecimiento del **0,74%**, muy influenciada por los datos más negativos de la última parte del período que ha servido para su cálculo.

Con estos criterios y tomando como punto de partida el final del **año Base 2014**, año en el que presumiblemente se apruebe definitivamente el Plan General, se establecen **proyecciones a 4, 8, (año horizonte de los cálculos de necesidades de viviendas según las DOT), 12 y 16 años**, períodos que coinciden con las clásicas etapas de programación cuatrienal y que llevarían a 2018, **2022**, y posteriormente a 2026 y 2030.

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

2.2.4 Gráfica de proyección de la población para Irún hasta 2022 / 2030

A continuación se aporta el cuadro de proyección definitiva de la población hasta el **Año horizonte 2022** así como hasta el horizonte máximo de 2030, en base a la **hipótesis mínima** escogida.



Fuente: Elaboración propia a partir datos aportados por ADEBISA y EUSTAT

Capítulo 3

MEDIO FÍSICO Y MEDIOAMBIENTAL

INDICE: CAPITULO 3 – MEDIO FISICO Y MEDIOAMBIENTAL

3.- MEDIO FÍSICO Y MEDIOAMBIENTAL	1
3.1 PANORAMA GENERAL DEL MEDIO FÍSICO DE IRUN	1
3.1.1 Medio físico del municipio de Irun: descripción, planes y objetivos.....	1
3.1.2 Los principales condicionantes medioambientales.....	5
3.2 PRINCIPALES PROPUESTAS DEL PLAN GENERAL EN SUELO NO URBANIZABLE	9
3.2.1 Tratamiento de los Planes Especiales y otras figuras y directrices de protección.....	9
3.2.2 Tratamiento del valle de Olaberría mediante Plan Especial.....	11
3.2.3 Ambitos de Suelo Urbanizable No Sectorizado en zonas degradadas de Olaberría.....	12
3.2.4 Tratamiento del valle de la regata de Ibarrola mediante Plan Especial.....	14
3.2.5 Tratamiento del corredor ecológico Aiako Harria – Jaizkibel.....	15
3.3 REGULACIÓN DEL MEDIO FÍSICO	17
3.3.1 Regulación normativa del suelo no urbanizable.....	17

3.- MEDIO FÍSICO Y MEDIOAMBIENTAL

3.1 PANORAMA GENERAL DEL MEDIO FÍSICO DE IRUN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hay que señalar que las posibilidades de habilitar este corredor están **condicionadas** sobre todo en la zona en que la traza inicial barajada atraviesa un haz de redes de infraestructura que discurren prácticamente en paralelo: carretera N-1, Autopista A-8, redes ferroviarias de Renfe y Euskotren, así como la reserva para el trazado proyectado para el tren de alta velocidad, aunque en este aspecto aún no se pueda considerar el trazado como definitivo y vigente.

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

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

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

La **Agenda Local 21**, con una proyección especial en los aspectos medioambientales, planteaba tener en cuenta en la redacción del PGOU si fuese posible, algunos **criterios de sostenibilidad** referidos al equilibrio territorial y movilidad, recogidos a su vez en el Programa Marco Ambiental de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

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

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

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

La estrategia de desarrollo global de la Revisión del Plan General trata en la medida de lo posible de **articular estos tres objetivos**, combinándolos con el necesario planteamiento de renovación urbana y de disponer de nuevos suelos al servicio de las demandas socioeconómicas que deben ser también objetivo prioritario del nuevo Plan.

3.1.2 Los principales condicionantes medioambientales

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

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

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

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

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

Desde el punto de vista del **ruido ambiental**, destaca en Irun el producido por el tráfico de las vías interurbanas: autopista A-8, variante Norte, alguna calle principal; y el producido por el ferrocarril, que afecta principalmente a las áreas próximas a su trazado: Belaskoenea, Ventas, Anaka, S. Miguel, Antzaran. El **impacto de ruido** del Aeropuerto de Hondarribia afecta sobre todo a las zonas urbanas situadas en el cono de aproximación a la cabecera de pista: Anaka, Gibeleta y Pinar. Se han detectado algunos problemas de ruidos en las zonas residenciales adosadas a polígonos industriales: Belaskoenea, Errotazar y Soroxarreta.

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

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

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

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

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

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

El Plan Territorial Sectorial de Ordenación **Agroforestal y del Medio Natural de la CAPV** abarca la ordenación del suelo clasificado como No Urbanizable, proponiendo el establecimiento de un régimen de usos del suelo y actividades para las distintas

categorías de ordenación. Según la documentación del mismo habría zonas como Osinbiribil, Plaiaundi, meandros del Bidasoa y valle de Olaberria que podrían considerarse de alto valor estratégico para el sector agrario, lo que se ha recogido incorporando una nueva categoría de suelo denominada **RAVE, suelo rural de Alto Valor Estratégico**.

No obstante y aunque el mantenimiento y preservación del aprovechamiento agroforestal sea considerado como **prioritario** según este Plan de carácter sectorial, hay que tener en cuenta otros condicionantes y estrategias concurrentes que en el futuro podrían no coincidir exactamente con ese criterio, por lo que sería necesario por ejemplo coordinarlo en su momento con las condiciones de compatibilidad tal como lo establezca el Plan Territorial Parcial cuando esté definitivamente aprobado, si por alguna razón no coincidieran.

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

En relación con la recomendación de que las categorías **Montes de Utilidad Pública y Áreas Erosionables** se incorporen en el PGOU, ha parecido más oportuno hacer la referencia, como condicionantes superpuestos, a la existencia de estas zonas, cuya delimitación corresponderá a lo que señale el documento del Plan Territorial Sectorial en vigor.

En relación con la conveniencia de incluir un estudio de la eventual desaparición de **algunas explotaciones agrarias de tipo estratégico**, no hay ninguna afectada al Sur de la autopista, por no haberse planteado en esta zona del término municipal ningún nuevo suelo urbanizable. La única existente en la zona de Matxalagain, excesivamente próxima a la zona urbana podría perfectamente reubicarse en cualquier otro terreno más adecuado de los definidos como RAC o RAVE.

En cuanto a la posible afección que los nuevos desarrollos pudieran suponer a los **caseríos ligados a la actividad agraria**, dado el escaso número de los que finalmente resultarán afectados y la situación real de éstos en cuanto a las explotaciones agrarias vinculadas que hubieran estado realmente en explotación, no existe prácticamente ningún impacto con entidad suficiente como para renunciar a las determinaciones del Plan en el sentido de que las ampliaciones de suelo urbanizable previstas solamente afectan a terrenos situados al Norte de la Autopista.

Por último, el Departamento de Agricultura y Medio Ambiente de la Diputación Foral de Gipuzkoa redactó en 2001 un Plan de la Red de **Vías Ciclistas** de Gipuzkoa, que incluía en el municipio de Irun los itinerarios nº 1, “Donostia-Irun”, hasta ahora parcialmente ejecutado y el nº 7 “Valle del Bidasoa”, que está prácticamente concluido.

En julio de 2013 ha quedado aprobado el nuevo **PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa**, que recoge actualizado el esquema del anterior de la **Red Básica** del Plan de 2001, habiendo sido ambos itinerarios lógicamente recogidos en las propuestas de **Red de Bidegorris del Plan General**, descritas en el punto 6.4.4 de esta Memoria sobre Movilidad Sostenible. Se señala que además, el nuevo PGOU completa en su propuesta la red de bidegorris planteada por el PTS para el casco urbano y añade la conexión de éste con los núcleos existentes al sur de la autopista, Ibarrola – Meaka, Olaberria y Urune.

De todo este conjunto de determinaciones se incorporan obligadamente al nuevo Plan General todas aquellas que ya son **vinculantes**. No obstante, también se han considerado en esta Revisión algunas de las **determinaciones no vinculantes**, recomendaciones y propuestas de documentos aún en tramitación con la intención de facilitar la compatibilización posterior del nuevo Plan.

Ahora bien, en algunos otros casos de determinaciones que provenían de instrumentos de ordenación sectorial o específicos **no aprobados de forma definitiva**, no ha parecido conveniente incorporar por el momento sus determinaciones o propuestas, por no encontrarlas suficientemente acordes con las determinaciones del Plan, quedando pendiente una reconsideración de las mismas o la entrada en vigor de los mencionados instrumentos.

3.2 PRINCIPALES PROPUESTAS DEL PLAN GENERAL EN SUELO NO URBANIZABLE

3.2.1 Tratamiento de los Planes Especiales y otras figuras y directrices de protección

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

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

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

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

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

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

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

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

En relación a lo señalado en el Informe Preliminar de la Dirección de Planificación, Evaluación y Control Ambiental del Gobierno Vasco sobre la incorporación en el Plan General de manera explícita de los criterios ambientales estratégicos del **Programa Marco Ambiental de la CAPV (2007-2010)** así como de los criterios ambientales señalados en el Documento de Referencia de 24 octubre 2008 formulado por la Viceconsejería de Medio Ambiente, se ha realizado una valoración cualitativa y una referenciación particularizada de los criterios ambientales señalados, todo ello aplicado a la escala del Plan General. No obstante se señala que este tipo de aspectos son cuestiones cuyo enfoque comarcal, mayor precisión, y establecimiento de criterios para su concreta adaptación a la escala del planeamiento municipal, deberían corresponder más bien al Plan Territorial Parcial del área funcional de Donostialdea – Bajo Bidasoa.

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

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

3.2.2 Tratamiento del valle de Olaberria mediante Plan Especial

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

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

Además, en el mismo valle se encontraban una serie de zonas que tenían diversos usos no vinculados con el carácter rural o que estaban anteriormente clasificadas como suelos urbanizables, presentando problemas de inadecuación, abandono o deterioro, lo que requería una actuación coordinada y eficaz que ordenase esta situación y lo hiciese en un contexto de respeto y adecuación a las características medioambientales del conjunto general.

El hecho de que el valle de Olaberria sea un territorio con marcado carácter unitario y que se localiza próximo a la ciudad justificaba y obligaba a que para su regulación específica se recurriese a la figura de un Plan Especial de Protección de iniciativa municipal. Este Plan Especial abarcará el entorno de todo el valle, aproximadamente

del orden de las 600 Ha. si se incluye el subámbito de Mokozorrotz, y permitirá abordar adecuadamente la ordenación integral desde el punto de vista medioambiental de todo el conjunto, pudiendo armonizar de forma adecuada las futuras demandas que allí se planteen.

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

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

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

3.2.3 Ámbitos de Suelo Urbanizable No Sectorizado en zonas degradadas de Olaberriá

En algunas zonas del interior del valle de Olaberriá y en una parte proporcionalmente reducida del mismo (un 4%) pero significativa por su localización, existen una serie de suelos y enclaves (Zamora, Urantzuri, Urune y Epele), que han sido en el pasado soporte para usos de actividades económicas pero que están infrautilizados, deteriorados o abandonados y que carecen de una mínima ordenación, habiendo

estado los ámbitos Urune y Epele clasificados por el anterior Plan General como suelos urbanizables no programados destinados a uso industrial pero sin desarrollar.

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

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

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

En cuanto a la vinculación de estos ámbitos de Suelo Urbanizable No Sectorizado con el Plan Especial de Protección del valle, se entiende que constituyen una reserva de suelo a desarrollarse en su momento oportuno a través de un Plan de Sectorización, que es la figura definida por la Ley para desarrollar este tipo de suelos urbanizables y que tiene un trámite y garantías de participación idénticas a las del propio Plan General. De esta forma, el Plan General, de acuerdo con la Ley de suelo y Urbanismo así como con la estrategia municipal de sostenibilidad, se limita a definir los criterios mínimos para la delimitación del Sector, los usos de posible implantación y aquellos que se estiman incompatibles con el entorno del valle, pudiendo establecer las condiciones que garanticen la ordenación de las conexiones internas y externas con las infraestructuras y la red de sistemas generales.

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

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

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

3.2.4 Tratamiento del valle de la regata de Ibarrola mediante Plan Especial

Desde el Plan General se ha considerado el particular carácter que ofrece todo el valle de la regata denominada sucesivamente Ibarrola – Errotazar – Irugurutzeta - Aitzondo, situada en el barrio de Meaka, que por un lado sirve de tránsito hacia la zona más interior del valle a modo de transición entre los Lugares de Interés Comunitario de Aiako Harria y Txingudi, y por otro ofrece una variada multiplicidad de usos con posibilidades para una adecuada utilización de ocio y esparcimiento.

En base a ello, el Plan General, asumiendo el objetivo fundamental de preservar los valores medioambientales y favorecer el papel articulador entre los LICs, define los

criterios fundamentales en base a los cuales se prevé la posterior realización de un Plan Especial del valle de la regata de Ibarrola.

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

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

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

3.2.5 Tratamiento del corredor ecológico Aiako Harria – Jaizkibel

En relación a la propuesta del corredor ecológico Aiako Harria – Jaizkibel, se ha analizado desde el Plan General la posibilidades reales de su paso efectivo a través de todo el tramo que corresponde al término municipal de Irun, identificándolo mediante una delimitación específica y aplicándole una categoría que implica una **normativa de protección específica** adecuada cuya finalidad es garantizar la funcionalidad del Corredor.

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

En concordancia con ello se ha redelimitado la zonificación del ámbito de Prolongación de Araso para poder configurar el tramo correspondiente del Corredor Ecológico Aiako

Harria – Jaizkibel en este nuevo Sector de suelo urbanizable, **ampliando el suelo** destinado al mismo y garantizando su conectividad con los otros tramos del corredor, mediante una sección adecuada funcionalmente por sus dimensiones y topografía y evitando la posible interferencia con el asentamiento industrial previsto.

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

3.3 REGULACIÓN DEL MEDIO FÍSICO

3.3.1 Regulación normativa del suelo no urbanizable

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

En base al modelo territorial propuesto por las D.O.T. de la Comunidad Autónoma Vasca para el Suelo No Urbanizable y a lo establecido posteriormente por el Gobierno Vasco, se definen las siguientes categorías de ordenación, cada una de las cuales se caracteriza por un régimen específico de uso y edificación, recogido en la Normativa:

- | | | |
|----|--|---------|
| a- | Zona Rural Agroganadera y Campiña | (RAC). |
| b- | Zona Rural Agroganadera de Alto Valor Estratégico | (RAVE). |
| c- | Zona Rural Forestal | (RUFO). |
| d- | Zona Rural de Especial Protección | (REP). |
| e- | Zona de Protección de Aguas Superficiales | (PAS). |
| f- | Zona de Protección de Captaciones de Aguas | (PCA). |
| g- | Equipamientos en Zona Rural | (EZR). |

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

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

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

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

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

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

En cuanto a la **zona agroganadera de Alto Valor Estratégico**, (RAVE), se ha recogido tal como se recomendaba en el Informe de la Dirección de Desarrollo Rural y Litoral Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco, aunque se han ajustado mejor las zonas que se señalaban en el plano del Plan Territorial Sectorial Agroforestal y del Medio Natural de la CAPV, adecuándolas lo mejor posible a la realidad del terreno tal como lo permite la escala más detallada con la que se ha trabajado en el Plan General para el suelo no urbanizable.

La normativa aplicable es la señalada en el Título Primero (capítulos 1.1 y 1.2) y en el Título Quinto (Ordenanzas aplicables en el Suelo No Urbanizable) de la **Normativa Urbanística de este Plan General**.

Capítulo 4

EL MARCO Y LA ESTRATEGIA TERRITORIAL

INDICE: CAPITULO 4 – MARCO Y ESTRATEGIA TERRITORIAL

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

4.- MARCO Y ESTRATEGIAS TERRITORIALES

4.1 EL MARCO TERRITORIAL VIGENTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.1.2 Marco comarcal de la ciudad del Txingudi

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

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

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

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

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

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

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

4.1.3 Planes estratégicos y reforzamiento de la estructuración comarcal

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

También merece mencionar la perspectiva de planificación estratégica del **Plan Estratégico IRUN 2020**, que persigue continuar la tarea de consolidación de las

diversas actividades en las que Irún deberá basar su apoyatura económica y que el Plan General debe integrar en el proceso de revisión, dando respuesta a los distintos retos que se plantean, estableciendo una serie de áreas estratégicas con identificación de proyectos clave en el campo de la innovación, con la **potenciación de la ciudad** enfocada al reforzamiento de los servicios, el comercio, el ocio y el turismo, o al desarrollo de un polo tecnológico que contemple la implantación de **actividades de innovación y creación de empresas**.

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

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

4.1.4 Otros marcos territoriales

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

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

Las razones estriban en la gran **diversidad funcional** de los municipios que integran el territorio, capitales administrativas, centros industriales o de servicios, municipios

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

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

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

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

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

En cualquier caso y con independencia de la conveniencia de configurar nuevas estructuras administrativas, muchas de las **cuestiones pendientes** se deberían **resolver mediante la cooperación**, como el sistema de transportes a escala de todo

este amplio territorio, el trazado final del tren de alta velocidad, la complementariedad y racionalización de las infraestructuras actuales de aeropuertos, la coordinación de instalaciones logísticas, el mutuo refuerzo de dotaciones sanitarias, universitarias, culturales, turísticas, la cooperación en la explotación conjunta de la pesca, el entendimiento común del urbanismo, etc., etc.

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

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

4.2 PLANTEAMIENTOS DE INSERCIÓN EN EL MARCO TERRITORIAL

4.2.1 El reforzamiento del papel de Irun como ciudad integrada territorialmente

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

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

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

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

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

Por ello, y además de la influencia que toda intervención tendrá siempre en reforzar el papel de Irun como bisagra del corredor y punto clave en su parte central, para el Plan General cobran especial relevancia las actuaciones que están más específicamente destinadas a favorecer las funciones a la **mejora de la calidad ambiental** como la rehabilitación integral de la **fachada fluvial**, conjunto de más de 20 intervenciones diferentes, muchas de las cuales ya están realizadas y otras están en vías de realización, así como las actuaciones destinadas a resolver los problemas de accesibilidad intermunicipal y a la propia ciudad.

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

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

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

4.2.3 Las propuestas de compatibilización con otros municipios

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

Las D.O.T. consideraban que la existencia de **problemáticas** cuyos ámbitos de análisis, propuesta y gestión, superan el estrecho marco de lo municipal, requiere necesariamente de la compatibilización del planeamiento, buscando la **escala**

territorial apropiada para la resolución de conflictos y para la materialización de oportunidades que afectan conjuntamente a los municipios implicados.

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

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

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

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

Fue en base a estas premisas que en 1998 y una vez adoptado por el Ayuntamiento el acuerdo de aprobación del Plan General de Irun actualmente vigente, que se suscribió un **Protocolo** entre los municipios de **Irun y Hondarribia** en el que se

sentaron las bases para la compatibilización de planeamientos y coordinación de actuaciones.

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

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

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

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

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

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

4.3 EL PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL AREA FUNCIONAL DE DONOSTIALDEA

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

4.3.1 El documento de Plan Territorial Parcial aprobado inicialmente.

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

Al respecto, es importante señalar en primer lugar que el documento del PTP ha sido elaborado contemplando los diversos **planeamientos municipales** aprobados o en revisión. En este sentido es necesario llamar la atención sobre el hecho de que la versión del Plan General de Irun que se incluye en dicho documento, es la del **Avance** de planeamiento de la revisión del Plan, que tiene fecha de finales de 2008, y por tanto, se habría quedado ya muy obsoleto en relación con la posterior tramitación de la Revisión del Plan General, incluidas todas las modificaciones que se realizaron al mismo en base a la aprobación de los **Criterios y Objetivos Generales** que se establecieron para el Documento de Aprobación Inicial, así como las modificaciones posteriormente derivadas del proceso de participación pública y de los Informes de las administraciones que han dado lugar al presente documento.

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

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

Además, a la vista de las numerosas faltas de coincidencia entre ambos documentos, y del grado de concreción, desarrollo y consenso que caracterizan las propuestas del

Plan General, sería deseable, que en su posterior tramitación, se logren **reajustar algunas de las propuestas** que el PTP pretendía establecer sin haber tenido en cuenta la realidad del proceso de revisión municipal ni obviamente los debates y argumentaciones que en estos momentos apoyan el Plan General.

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

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

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

4.3.2 Los Objetivos y El Modelo de Ordenación Territorial.

Los **principales Objetivos de Ordenación Territorial** considerados en el documento para la configuración del Modelo de Ordenación Territorial del Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Donostialdea – Bajo Bidasoa, y en relación con el enunciado

que se hace de los cuales no existen en principio grandes diferencias de planteamiento con lo previsto en el Plan General de Irun, son los siguientes:

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

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

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

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

5.- Incorporación, así mismo, al Modelo de Ordenación del PTP de **alternativas de ordenación** para la **resolución integrada de los procesos de reconversión urbanística** y reordenación infraestructural pendientes en puntos sensibles y estratégicos del área funcional, como la regeneración urbanística de la Bahía de Pasaia, la ordenación del Corredor de Lezo-Gaintxurizketa, la reordenación del recinto portuario del Puerto de Pasaia, la posible construcción de una dársena exterior, **la reconversión de la zona ferroviaria y reordenación urbanística del centro de Irun**, y el tratamiento del Aeropuerto,

entre los más significativos, procediendo en cada caso al enunciado y valoración de los principales escenarios alternativos condicionados al desarrollo de dichas operaciones.

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

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

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

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

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

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

8.- Red Ferroviaria. **Integración física y operacional del TAV** con las redes del ADIF y de ETS. Configuración de una red ferroviaria multifuncional que,

minimizando sus consumos de espacio y sus impactos externos: atienda los tráficos de viajeros de cercanías, medio y largo recorrido y de mercancías, con excelente calidad de servicio; se conecte a todos los centros de generación/atracción de tráficos, intercambio modal y actividades logísticas; facilite y potencie el intercambio modal con el transporte por carretera y con el transporte marítimo, mediante un sistema múltiple de terminales convenientemente diseñado y dimensionado, y contribuya positivamente a la estructuración territorial y funcional en el marco del PTP. Previsión, en su caso, de un sistema de acceso ferroviario a una posible dársena exterior del puerto de Pasaia.

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

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

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

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

13.- Confirmación en el PTP del **modelo actual de ocupación espacial** de Donostialdea-Bajo Bidasoa, caracterizado por la **concentración urbana sobre los valles y sus corredores transversales** y la **preservación del territorio intersticial** situado a cotas altimétricas más elevadas. Esta disposición urbanística densa, que permite aprovechar los terrenos más apropiados para el

desarrollo urbanístico intensivo sin tener que incidir en áreas de topografía más accidentada, coincide con las **pautas de desarrollo sostenible y optimización del consumo de los recursos de suelo** contemplados en la nueva Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo del País Vasco.

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

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

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

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

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

4.3.3 El Modelo Territorial

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.3.4 La Ordenación General del Medio Físico.

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

4.3.5 Los suelos de especial protección naturalística y forestal

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

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

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

En principio, lo **previsto en el documento del Plan General de Irun** no plantea conflicto con estas determinaciones del PTP aprobado inicialmente, por coincidir con un territorio cuya categorización del suelo establece al menos el mismo nivel de protección que el documento marco del área funcional, si bien es importante señalar que el PTP establece unas condiciones de autorización excepcional de determinadas infraestructuras y servicios que no están contempladas en la normativa, más restrictiva, prevista en el Plan General.

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

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

Para este tipo de suelo se establece en el PTP una regulación territorial asimilable a la categoría de ordenación de las D.O.T. de “Zona agroganadera y campiña”, con las condiciones específicas de respetar, como condicionantes superpuestos, todas las regulaciones y planes de gestión aprobados, prohibir los crecimientos urbanísticos y evitar los edificios de utilidad pública e interés social salvo los precisos para el desarrollo del hábitat rural y los inherentes a los usos y actividades propias de los Parques Rurales Interurbanos y Periurbanos, según se disponga en sus correspondientes Planes Especiales de Ordenación.

Se establece finalmente que se consolidan en estas zonas, los usos urbanísticos preexistentes o los que, en su caso, ya estuviesen previstos en el planeamiento urbanístico vigente. También aquí el PTP establece en este tipo de espacios unas condiciones de autorización excepcional de determinadas infraestructuras y servicios que habría que considerar se superponen a la normativa más restrictiva prevista en el Plan General.

En cuanto a lo previsto en el documento del Plan General de Irun, y en referencia al primero de estos espacios, el del valle de Ibarla – Meaka, no se plantean diferencias sustanciales con estas determinaciones del documento del PTP aprobado inicialmente,

por haberse asignado desde el Plan General para esta zona una categorización del suelo que mayoritariamente establece un nivel incluso superior de protección que el documento marco del Área funcional.

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

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

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

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

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

Es cierto que la **escala** a la que se han realizado estos planos del PTP, 1:35.000, no permite descender al nivel de detalle al que se puede trabajar desde un Plan General.

Además, las líneas que delimitan este ámbito espacial en lo que se refiere a Irun, están definidas como trazados de aspecto aproximado. Por ello se considera conveniente que en la tramitación del PTP se tengan en cuenta las **delimitaciones** que se han precisado desde el documento del Plan General de Irun.

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

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

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

4.3.8 Los Corredores Fluviales

Se trata, según establece el PTP, de corredores fluviales que se corresponden con los suelos inundables en régimen de avenidas, a los que se añaden los espacios libres verdes, parques y paseos de borde ribereños no inundables y de los que se detraen las áreas urbanas consolidadas situadas en las márgenes de los ríos que deben ser

objeto de obras de prevención de inundaciones. En Irun se define el **corredor fluvial del Bidasoa – Jaizubia**.

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

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

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

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

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

4.3.9 Los Parques Rurales Interurbanos y Periurbanos

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

Uno de entre los de mayor extensión de los Parques propuestos es el **Parque Rural Interurbano de Usategieta** que comprende los terrenos de Altamira, Jaizkibelpe, Gaintzurizketa, Usategieta, Gurutze y Urkabe, coincidiendo con la delimitación del espacio de especial protección para la consolidación del hábitat rural a que se aludía anteriormente por su parcial coincidencia con el corredor ecológico de Aiako-Harria Jaizkibel.

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

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

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

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

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

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

Según se insiste en los planteamientos iniciales, estas propuestas tendrían un carácter sustancialmente indicativo, **no debiendo resultar vinculantes**, y ello en gran parte debido a que su ulterior concreción requerirá múltiples estudios y análisis de carácter preferentemente multisectorial y la consiguiente toma de decisiones posterior por parte de las administraciones competentes en cada caso.

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

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

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

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

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

Solamente el itinerario propuesto en **paralelo a las líneas ferroviarias** parece fuera de lugar pues no se entiende su interés ni su posible continuidad, destacando su total **falta de viabilidad técnica**, por lo que sería conveniente **eliminarlo** del plano de movilidad del PTP al no resultar realmente idóneo. En cambio, una vez aprobado este Plan Territorial sí habría que considerar desde Irun los tramos que corresponden a la red interurbana que finalmente se adopte, para señalar claramente ese **carácter interurbano** en el planeamiento municipal y reajustar en consecuencia los costes de su implantación, reduciendo la participación municipal e incrementando la de las otras administraciones.

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

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

4.3.11 La estructuración de las propuestas del Modelo de Movilidad

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

Este modelo de movilidad entra en **franca contradicción** con el **modelo de movilidad sostenible** que se ha previsto en el **Plan General de Irun**, aceptado por unanimidad en el Consejo Asesor de Planeamiento y coincidente con los más recientes proyectos

de la Diputación de Guipúzcoa, a quien corresponde la competencia en materia de la red interurbana. Además **no contempla**, y ni siquiera se menciona en el apartado de Síntesis Informativa del PTP, la importante propuesta de una **Ronda Sur** que en el Avance se planteaba con tres alternativas, y que ha sido adoptada como **solución para canalizar los tráfico**s entre los barrios al Sur de la ciudad y para repartir y distribuir adecuadamente el tráfico proveniente del nuevo acceso desde la A-8.

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

4.3.12 Las propuestas del Modelo Viario del PTP a corto plazo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Partiendo de la **realidad de 2010** en la que el tráfico de la A-8 en el **tramo Ventas – Behobia** estaba en torno a los 23.000 vehículos/día de media anual, y suponiendo que la prohibición de vehículos pesados por la antigua variante, hoy GI-636, aumentase la IMD de la A-8 incluso hasta una tercera parte de ese tráfico actual, la IMD total de la A-

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

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

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

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

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

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

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

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

4.3.15 La propuesta de un modelo viario más sostenible

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

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

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

4.3.16 Las propuestas sobre la Red Ferroviaria

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

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

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

4.3.17 Las propuestas sobre la Infraestructura Aeroportuaria

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

4.3.18 Las propuestas en relación al Ciclo Integral del Agua

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

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

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

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

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

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

4.3.19 Las propuestas en relación a las Infraestructuras de Servicio

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.3.21 La propuesta de Reservas Territoriales. La Reserva de Olaberria

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

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

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

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

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

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

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

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

4.3.22 Las propuestas de Áreas de Carácter Estratégico

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

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

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

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

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

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

4.3.23 El Área de Carácter Estratégico del Núcleo Ferroviario y Zubieta

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.3.24 La propuesta del Área de Carácter Estratégico en Olaberria

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

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

4.3.25 La propuesta de parámetros del Parque Residencial

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

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

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

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

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

En lo que se refiere al **reparto desagregado** de los crecimientos entre los municipios de forma proporcional a sus respectivos pesos poblacionales, al municipio de **Irun** le correspondería planificar hasta 2017, una cantidad de entre 4.000 y 5.900 nuevas viviendas, y en el horizonte de 2025, un abanico de entre 6.600 a 9.000 nuevas viviendas. Estas cantidades son **superiores a las previstas por el Plan General de Irun** en sus proyecciones para los años horizonte de 2022 y horizonte máximo de 2030, no existiendo por tanto contradicción entre ellas.

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

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

4.3.26 Las propuestas de ordenación del Suelo para Actividades Económicas

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

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

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

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

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

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

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

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

Irun ya ha destinado en el pasado, y sigue manteniendo en el presente, una **importante cantidad de suelo para plataformas logísticas y de transporte**, por lo que se entiende que en aras a una mejor ocupación del territorio, no se pueden ni deben disponer para esta finalidad suelos adicionales a los ya existentes. De la experiencia de Irun, uno de los problemas que más claramente se han detectado es la difícil rentabilidad obtenible en términos empleos/m² de los usos logísticos, que precisan de mucho espacio operativo pero con muy escaso valor añadido.

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

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

Sorprende que se establezcan pautas específicas **tan concretas** y traducibles a cantidades concretas de m², que además por definición del propio PTP, deberían ser vinculantes para el Plan General, en una reserva de suelo que en principio tiene como finalidad su conservación sin ocupación urbanística durante el horizonte del PTP.

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

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

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

4.3.27 Las propuestas de Equipamiento Comunitario General

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.3.28 La propuesta de Compatibilización

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Ordenación General del Medio Físico:

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

2. Corredores Fluviales:

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

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

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

4. **Infraestructuras de servicio:**

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

5. Ordenación General del Medio Urbano:

- Supresión de la Reserva Territorial del valle de Olaberria que sólo se justifica por su vinculación a **la propuesta de prolongación del 2º Cinturón** y que carece de sentido en el momento en que dicha propuesta dejase de formar parte de los contenidos vinculantes del PTP.
- Ordenación de este territorio de acuerdo con el Planeamiento municipal que valora las **especiales características del valle** mediante su remisión a un **Plan Especial de Protección** que potencie los valores ambientales, mejore las condiciones de algunas instalaciones obsoletas y articule su adecuación para el uso y disfrute como entorno natural, posibilitando a su vez el desarrollo de los dos enclaves anteriormente clasificados de Urune y Epele.

6. Áreas de Carácter Estratégico:

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

plazo como objetivo prioritario asociado y vinculado a dicha operación, recogiendo el modelo viario previsto en el Plan General con una accesibilidad adecuada y diversificada con la creación de la Ronda Sur y las nuevas conexiones con la variante norte.

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

7. La ordenación del suelo para Actividades Económicas:

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

8. Propuestas de Equipamiento Comunitario General:

- Incorporar como Equipamiento dotacional de carácter general, el **Complejo Deportivo previsto en Zubieta** por entender que debería tener el rango de equipamiento general dotacional, dado su servicio a nivel comarcal al beneficiar dotacionalmente a Irun y Hondarribia, y dado que su ejecución permitirá además trasladar la actual dotación deportiva de Plaiaundi, con el objeto de acometer su completa renaturalización.
- Solicitar un **análisis individualizado** de cada una de las actuaciones de **grandes superficies** existentes en el Área funcional de forma que se facilite la ampliación de estas áreas a un tipo de actividad comercial específica en función de la necesidad de su ubicación en posición exterior al casco, limitándose a establecimientos de gran superficie cuyas

características de volumetría, alturas, tipología arquitectónica, accesibilidad, etc., no fuese posible ni conveniente integrar en la trama urbana y no supongan por tanto competencia para el comercio urbano.

9. La propuesta de Compatibilización:

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

capítulo 5

ESTRUCTURA URBANA Y

GESTIÓN DEL SUELO

INDICE: CAPITULO 5 – ESTRUCTURA URBANA Y GESTIÓN DEL SUELO

5.- ESTRUCTURA URBANA Y GESTIÓN DEL SUELO	1
5.1- ESTRUCTURA URBANA: PRINCIPALES PROPUESTAS	1
5.1.1 Bases de partida: la estructura urbana y territorial	1
5.1.2 Los objetivos y la estructura propuesta por el PGOU 1999.....	2
5.1.3 Los objetivos y propuestas principales de la Revisión del Plan General	4
5.1.4 1 ^{er} Objetivo: Reordenación del espacio viario para favorecer la movilidad urbana.....	5
5.1.5 2º Objetivo: Remodelación y reordenación del espacio Ferroviario.	6
5.1.6 3º Objetivo: Oferta de nuevas alternativas de suelo para actividades económicas.	7
5.1.7 4º Objetivo: Definición de nuevo suelo para viviendas.....	7
5.1.8 5º Objetivo: Armonizar y adecuar los criterios de protección y regulación ambiental.	8
5.1.9 Conclusiones sobre los principales objetivos y propuestas del PGOU.	9
5.1.10 Cuantificación general de la propuesta del Plan	9
5.2.- LA GESTIÓN DEL SUELO SEGÚN EL MARCO LEGAL VIGENTE	17
5.2.1 Bases de partida para la gestión del suelo; el marco legal.	17
5.2.2 Los principios generales del urbanismo.....	19
5.2.3 La regulación del suelo urbano.	20
5.2.4 La regulación del suelo urbanizable.	21
5.2.5 La regulación del suelo no urbanizable.	22
5.2.6 La red de dotaciones del sistema general.	23
5.2.7 Los estándares de planeamiento.	24
5.2.8 La edificabilidad.	26
5.2.9 La ordenación pormenorizada.	28
5.2.10 La red de dotaciones del sistema local.....	29
5.2.11 Los instrumentos de planeamiento.	30
5.3- CUMPLIMIENTO DE LOS ESTÁNDARES OBLIGATORIOS	31
5.3.1 Localización de las justificaciones y cumplimiento de los estandares	31
5.4- LAS FICHAS DE AMBITOS	32
5.4.1 Objeto y contenido de las Fichas de Ambitos.....	32
5.4.2 Estructura y organización de las Fichas de Ambitos	33

5.- ESTRUCTURA URBANA Y GESTIÓN DEL SUELO

5.1- ESTRUCTURA URBANA: PRINCIPALES PROPUESTAS

5.1.1 Bases de partida: la estructura urbana y territorial

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

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

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

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

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

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

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

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

5.1.2 Los objetivos y la estructura propuesta por el PGOU 1999

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.1.4 1^{er} Objetivo: Reordenación del espacio viario para favorecer la movilidad urbana

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

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

Este primer objetivo centrado en mejorar las comunicaciones requiere un **rediseño** de diversos **elementos de la actual red viaria** con la finalidad de lograr su adecuada articulación y mallado, estableciendo la reserva para los nuevos viales de carácter general y distribuidor.

Entre estos elementos era necesario contemplar el adecuado tratamiento de la hasta ahora denominada **variante Norte** de la N-1, habiéndose propuesto un cambio sustancial de consideración de esta arteria, que independientemente de su nueva denominación, pasará a cumplir claramente un papel más vinculado a la estructura comarcal y local de la red viaria.

Pero también el cierre de un anillo distribuidor por el Sur era necesario, y por ello se plantea en el documento de Revisión la que se ha llamado **Ronda Sur**, que será una solución urbana de **circunvalación interna** en la que puedan canalizarse los movimientos de tráfico que hoy atraviesan el Paseo de Colón y todo el centro.

Además de esta Ronda, y tras el debate sobre las diferentes alternativas que se proponían en el Avance de planeamiento, la Revisión propone finalmente una forma sencilla de resolver la **Variante Sur de la N-1** mediante un ensanchamiento de la actual A-8, viario que deberá conectar con la actual GI-636, anteriormente N-1, en la zona del nudo de Ventas y en Behobia con la carretera de Navarra.

Considerando el conjunto urbano edificado y las previsiones de crecimiento, así como el progresivo incremento del tráfico interurbano y de paso, la propuesta que se realiza en la Revisión del Plan General pretende **absorber los tráfico perimetrales** y de

relación entre barrios a través de la Ronda de circunvalación que completa un anillo interior.

Por su parte, la solución de Variante Sur descargará el **tráfico exterior a la ciudad** y este planteamiento se completa en todo caso con la propuesta de un **nuevo acceso a Irun desde la A-8**, más centrado respecto a la ciudad y cuya reserva de suelo también se ha previsto. También se aportan soluciones para **articular** los barrios de la zona Sur, estableciendo una distribución equilibrada de ese nuevo acceso desde la autopista apoyándose en desarrollos urbanos y creando una nueva comunicación con la zona de Behobia que permitirá distribuir mejor el tráfico interior en dirección al Este de la ciudad.

5.1.5 2º Objetivo: Remodelación y reordenación del espacio Ferroviario.

El **segundo gran objetivo** del nuevo Plan, vinculado con la mejora global de la red viaria, es mejorar la inserción de las infraestructuras ferroviarias en el medio urbano, en concertación con las demás Administraciones y organismos públicos competentes.

Este objetivo que se ha concretado un **Protocolo firmado con fecha 11 de marzo de 2011** entre el Ministerio de Fomento, el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Gipuzkoa, el Ayuntamiento de Irun, Adif, Renfe-operadora y Euskotrenbideak

Es por ello que las Administraciones y entidades públicas intervinientes en el Protocolo, ante la evidencia de la necesidad de que cualquier actuación que se plantee debe ser contemplada de forma conjunta, han iniciado un proceso de diálogo y concertación, con **el objetivo de lograr una mejora sustancial tanto del servicio de pasajeros y mercancías como de la ordenación integral del territorio que consiga la unión y articulación de la trama urbana sobre el espacio ferroviario, así como de la interrelación de los distintos barrios a ambos lados del trazado ferroviario y la ampliación del espacio central de la ciudad.**

En la actualidad, el Ministerio de Fomento no ha concluido los estudios técnicos necesarios para remodelar las instalaciones ferroviarias de Irun, por lo que el presente Plan General contempla una **propuesta de ordenación** en base a los criterios establecidos en el Protocolo del 2011 y a las previsiones iniciales avanzadas por el Ministerio en cuanto a los posibles terrenos que pudieran quedar disponibles, una vez se haya realizado la remodelación del espacio ferroviario.

Por tanto, la calificación y edificabilidades definidas en los terrenos ocupados por infraestructuras ferroviarias tienen **carácter orientativo y no vinculante** mientras no concluyan los Estudios a realizar por el Ministerio de Fomento, manteniendo estos terrenos su calificación actual de **"sistema general ferroviario"**.

5.1.6 3º Objetivo: Oferta de nuevas alternativas de suelo para actividades económicas.

El **tercer objetivo básico** se refiere a otro importante aspecto pendiente, como es el facilitar el desarrollo de **actividades económicas**, una vez que ya se han gestionado gran parte de los suelos que planteaba el Plan de 1999, de forma que se pueda dar respuesta y continuidad a la progresiva demanda de suelo industrial en este sentido. La solución a este objetivo estaba muy condicionada por la **escasez de suelos** apropiados, por la extensión que suelen ocupar este tipo de usos y por la necesidad de garantizar unos accesos adecuados desde las vías principales a la vez de hacerlos compatibles con los requerimientos de sostenibilidad medioambiental.

Las propuestas del nuevo Plan se centran en:

- mejorar la eficiencia del uso del suelo de los polígonos y zonas industriales existentes a través de modificaciones de la normativa.
- Limitar las nuevas alternativas al Norte de la A-8, programando los sectores en función de las necesidades.
- Asignar una alta densidad de uso a los nuevos ámbitos de suelo para actividades económicas.
- Propiciar que los nuevos usos de actividades económicas que se implanten lo hagan con un alto aprovechamiento de empleos por m².
- Promover los usos mixtos de parque empresarial y tecnológico para los nuevos ámbitos de suelos para actividades económicas.

5.1.7 4º Objetivo: Definición de nuevo suelo para viviendas.

Un **cuarto objetivo igualmente fundamental** es crear nuevas oportunidades de suelo para uso residencial en zonas idóneas, habilitando más suelos calificados para **viviendas de protección**, para satisfacer una exigencia muy justificada y cumplir en todo caso con los mínimos que exige la nueva Ley.

A pesar de las evidentes dificultades de disponibilidad de suelos libres adecuados para el uso residencial y a la vez aptos para su urbanización, accesibilidad, etc., se han propuesto **nuevos emplazamientos** que deberán responder a las demandas de los diversos tipos de viviendas de protección en el período de desarrollo del nuevo Plan.

En consecuencia, se propone:

- Aprovechar las parcelas aún disponibles dentro del tejido urbano de la ciudad, contribuyendo a regenerar alguna zona degradada y sustituyendo usos que puedan resultar problemáticos o molestos.
- Emplear para este uso terrenos aún no ocupados situados al Norte de la A-8 que pueden tener características adecuadas para albergar el uso residencial y resulten emplazamientos atractivos.
- Adaptar las determinaciones de algunos ámbitos aún no desarrollados a las nuevas exigencias legales y de la ordenación.
- Favorecer la rehabilitación de viviendas vía normativa urbanística.
- Ampliar la variedad tipológica de la oferta residencial adaptándose a los requerimientos de la Ley.

5.1.8 5º Objetivo: Armonizar y adecuar los criterios de protección y regulación ambiental.

El **quinto objetivo** es la decidida voluntad de armonizar la **ordenación medioambiental** para encajar adecuadamente la ciudad en su territorio, materializando en el Plan General los criterios de Sostenibilidad que ya se fijaron en la Agenda 21 en los aspectos que son competencia del mismo y cumplimentando adecuadamente las disposiciones de carácter ambiental. Igualmente se ha tratado de cumplimentar y justificar razonadamente las opciones y medidas adoptadas por el Plan General en relación a los aspectos señalados en el Informe Previo del organismo competente en materia medioambiental.

Para lograr este objetivo se han los espacios protegidos y los protegibles y regulables mediante específicos Planes Especiales, así como el resto del territorio rural de laderas hasta Aiako Harria y los espacios fluviales de las riberas del Bidasoa y regatas afluentes.

También se ha tenido en cuenta, en el interior de la ciudad **completar** y **ampliar** las reservas de **espacios libres** dimensionándolas para el conjunto de habitantes de la ciudad, creando nuevos **parques periurbanos**, ampliando algunos de los **existentes** y ofreciendo una **diversidad de espacios** y tipologías de espacios libres de edificación para el uso y disfrute de los barrios y diversas zonas de Irun, creando nuevos parques periurbanos y ampliando algunos de los parques existentes.

5.1.9 Conclusiones sobre los principales objetivos y propuestas del PGOU.

En su conjunto se trata con todos estos objetivos de resolver los **problemas de deficiencia de la estructura urbana** municipal que no pudieron ser resueltos por el Plan General de 1999 ni tampoco en el proceso de desarrollo y ejecución que se siguió posteriormente. Ahora en el nuevo proceso de revisión se ha podido partir de la serie de **debates y reflexiones** que se han venido produciendo con anterioridad y que abordan las distintas problemáticas desde ópticas técnicas y de gestión que incorporan una importante diversidad de criterios.

La gran oportunidad es que se ha podido **avanzar sobre trabajos ya realizados**, unificando criterios y decisiones para tratar de cuadrar lo mejor posible y encajar conjuntamente los proyectos que estaban en marcha y que aun concebidos desde cada perspectiva individual, compartían la intención de contribuir a mejorar la ciudad

El nuevo Plan General revisado trata así de poner las bases para dar una **respuesta adecuada** y canalizar las **soluciones prácticas** a estos **distintos objetivos**, agrupados en cinco grandes paquetes que persiguen cada uno de una forma distinta, completar y articular mejor la estructura del conjunto urbano y medioambiental del municipio de Irun. Con ello se habrá logrado cumplir con el cometido principal de un documento de planeamiento municipal como este.

5.1.10 Cuantificación general de la propuesta del Plan

En este apartado se ofrece una rápida síntesis de las **grandes cifras del Plan**, en cuanto a ocupación de suelos y asignación de los mismos a las distintas clases. Para ello se adjunta un cuadro esquemático comparativo con la **situación del Plan General de 1999**, pero actualizando lo inicialmente previsto en este documento, con las Modificaciones de Plan aprobadas hasta la fecha, por entender que esa es la **situación real** a partir de la cual deben compararse las propuestas de la Revisión.

Según se desprende de los datos, la propuesta del Plan General **incrementa** la cantidad total del **suelo urbanizable** en relación con la situación del Plan General anterior **incluidas las modificaciones** hasta la fecha. Este incremento se debe fundamentalmente **al aumento del suelo urbanizable** para actividades económicas y a los dos ámbitos urbanizables de suelo residencial.

Por otra parte se ha considerado el **suelo urbano** en la situación real en la que está en el momento de realizar la propuesta de revisión, de forma que no existe diferencia.

Con ello, el aumento total de suelos que ahora se destinan a usos para usos urbanos y urbanizables significa un **incremento porcentual** de algo más del 11% sobre el suelo que ya estaba así clasificado por el anterior Plan General actualizado.

No obstante este incremento porcentual en relación al suelo urbano y urbanizable anterior debido al nuevo suelo que se clasifica para destinarse a la urbanización, su repercusión representa solamente la **reducción de menos de un 3% del suelo no urbanizable anterior**, realmente una proporción ínfima en comparación con cualquier revisión de planeamiento con una proyección a largo plazo de un horizonte máximo de 16 años. Pero sobre todo, hay que tener en cuenta que este nuevo suelo a urbanizar está exclusivamente localizado al Norte de la autopista, a excepción de los dos ámbitos urbanizables no sectorizados de Urune y Epele que provienen del PG 1999.

Estas cifras son coherentes con el esfuerzo de conciliar el nuevo Plan con una estrategia de **urbanismo sostenible**, combinando por un lado el esfuerzo por clasificar para fines urbanos todo aquel suelo que **aún quedaba disponible** al Norte de la autopista y a la vez respetar en su totalidad el **medio rural** situado al Sur.

Es importante señalar que a efectos de la **consideración urbanística** de los terrenos, en el **suelo urbano consolidado** se ha incluido en primer lugar el suelo urbano actualmente regulado por **licencia directa** y cuya ordenación no se somete a ninguna propuesta de remodelación, pero también se ha incluido como consolidados los **ámbitos de planeamiento** de desarrollo de suelo urbano o urbanizable del vigente Plan General de 1999 que están aprobados definitivamente y con la urbanización recepcionada antes de la presentación del Plan General para su aprobación inicial.

Hay que reseñar que en la evolución del **Suelo Urbano Consolidado**, contempla una reducción debido a la necesidad de redelimitar ámbitos de remodelación en algunas zonas que hasta ahora habían figurado como consolidadas (zona Estación, Kostorbe, Gazteluberri, Residencial Jaizkibel, actuaciones de viario y Sistema General, etc.)

Hay que señalar que a los solos efectos comparativos de estos cuadros, se ha revisado la **superficie total del municipio**, midiéndola con exactitud sobre la base cartográfica de la Diputación Foral, habiendo adoptado como medida la resultante de esta última pues es la que resulta coherente con el resto de mediciones que se refieren, realizadas también a través del sistema de información geográfica aplicado a la base cartográfica. La diferencia entre ambas cifras es de un incremento de 37,5 Ha., inferior al 1% de la superficie considerada en anteriores documentos.

Finalmente y a continuación del Cuadro de Cifras Globales, se adjuntan los cuadros que reflejan los **distintos tipos de ámbitos**, tanto los incorporados por la Revisión por

estar ya ejecutándose, como aquellos incorporados por estar ya aprobados pero sin haberse aún empezado a ejecutar como el listado conjunto de aquellos que provienen del PG 1999 pero no tienen un planeamiento de desarrollo que pueda considerarse vigente y aquellos de nueva creación por la Revisión. Esta serie de cuadros se completa con un **Cuadro Resumen de Ámbitos**. Igualmente se inserta el **Listado completo de Ámbitos** ordenados por su numeración.

CLASIFICACIÓN DEL SUELO EN m² DE SUELO SEGÚN PROPUESTA DE LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL		
SUELO URBANO		%
SUELO URBANO CONSOLIDADO :		
- SUELO DE LICENCIA DIRECTA PROVENIENTE DEL PGOU 1999	3.724.425	
- AMBITOS s/ PGOU 1999 ACTUALIZADO YA EJECUTADOS Y REGULADOS LICENCIA DIRECTA	2.638.166	
- SUBTOTAL SUELO URBANO CONSOLIDADO	6.362.591	
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO :		
- AMBITOS s/ PGOU 1999 ACTUALIZADO APROBADOS PENDIENTES DE TERMINAR SU EJECUCIÓN	695.221	
- AMBITOS s/ PGOU 1999 ACTUALIZADO APROBADOS QUE NO ESTÁN AÚN EJECUTÁNDOSE	57.085	
- AMBITOS s/ PGOU 1999 NO DESARROLLADOS Y AMBITOS CREADOS POR LA REVISIÓN	833.363	
- SUBTOTAL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO	1.585.670	
TOTAL SUELO URBANO	7.948.261	18,95%
SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO		
- AMBITOS s/ PGOU 1999 ACTUALIZADO APROBADOS PENDIENTES DE TERMINAR SU EJECUCIÓN	491.594	
- AMBITOS s/ PGOU 1999 ACTUALIZADO APROBADOS QUE NO ESTÁN AÚN EJECUTÁNDOSE	163.760	
- AMBITOS s/ PGOU 1999 NO DESARROLLADOS Y AMBITOS CREADOS POR LA REVISIÓN	732.063	
TOTAL SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO	1.387.418	3,31%
SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO		
- AMBITOS CREADOS POR LA REVISIÓN	200.225	
- AMBITOS NO DESARROLLADOS PROVENIENTES DEL PGOU 99	110.737	
TOTAL SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO	310.962	0,74%
SUELO NO URBANIZABLE		
- SUELO NO URBANIZABLE PROPUESTO	32.301.148	
TOTAL SUELO NO URBANIZABLE	32.301.148	77,00%
TOTAL SUELO URBANO Y URBANIZABLE PROPUESTO	9.646.640	23,00%
TOTAL SUELO TERMINO MUNICIPAL	41.947.788	100,00%

CLASIFICACIÓN DEL SUELO SEGÚN PGOU 1999 ACTUALIZADO		
SUELO URBANO SEGUN PGOU 1999 ACTUALIZADO		%
SUELO URBANO CONSOLIDADO		
- SUELO DE LICENCIA DIRECTA PGOU 1999 ACTUALIZADO	4.545.086	
- ÁMBITOS DESARROLLADOS DEL PGOU 1999 ACTUALIZADO	2.638.166	
- SUBTOTAL SUELO URBANO CONSOLIDADO	7.183.252	
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO		
- ÁMBITOS PENDIENTES DE DESARROLLO PGOU 1999 ACTUALIZADO	765.009	
- SUBTOTAL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO	765.009	
TOTAL SUELO URBANO	7.948.261	18,95%
SUELO URBANIZABLE SEGUN PGOU 1999 ACTUALIZADO		
- AMBITOS SUELO URBANIZABLE PENDIENTES DE DESARROLLO PGOU 1999	655.355	
- ÁMBITOS SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO PENDIENTES DE DESARROLLO PGOU 1999	110.737	
TOTAL SUELO URBANIZABLE	766.092	1,83%
SUELO NO URBANIZABLE SEGUN PGOU 1999 ACTUALIZADO		
- SUELO NO URBANIZABLE SEGUN PGOU 1999 ACTUALIZADO	33.233.436	
TOTAL SUELO NO URBANIZABLE	33.233.436	79,23%
TOTAL SUELO URBANO Y URBANIZABLE SEGUN PGOU 1999 ACTUALIZADO	8.714.353	20,77%
TOTAL SUELO TERMINO MUNICIPAL	41.947.788	100,00%

DIFERENCIAS EN OCUPACIÓN DEL SUELO POR LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL RESPECTO A LA OCUPACIÓN DEL SUELO POR EL PGOU 1999 ACTUALIZADO		
DIFERENCIA EN CUANTO AL SUELO URBANO	0	0,00%
DIFERENCIA EN CUANTO AL SUELO URBANIZABLE	932.288	121,69%
INCREMENTO DE SUELO URBANO MÁS URBANIZABLE	932.287	10,70%
DIFERENCIA EN CUANTO AL SUELO NO URBANIZABLE	-932.287	-2,81%

AMBITOS s/ PGOU 1999 ACTUALIZADO APROBADOS, CONSIDERADOS AUN EN EJECUCIÓN - INCORPORADOS A LA REVISIÓN

DATOS GENERALES: CLAVE Y SUPERFICIE BRUTA

AMBITOS QUE PROVENIAN DEL SUELO URBANO DEL PGOU 99:

CLAVE	DENOMINACIÓN	USO GLOBAL PRINCIPAL	SUPERFICIE BRUTA m ² suelo
1.2.01	TESA	Actividades Económicas	31.476,00
1.2.03	ELATZETA	Residencial	13.795,00
1.2.06	ANDREARRIAGA	Residencial	17.908,00
1.3.01	PORCELANAS BIDASOA	Residencial	29.911,00
2.2.03	WAGON-LITS	Actividades Económicas	33.333,61
2.2.05	MUGICA	Actividades Económicas	34.154,00
2.2.06	DECOEX S.A.	Actividades Económicas	54.520,00
3.1.01	SAN MIGUEL-ANAKA	Residencial	137.725,80
4.2.03	IPARRALDE-GAL	Residencial	109.838,75
4.2.04	RECONDO-IPARRALDE	Residencial	6.039,43
5.2.10	ARTALEKU	Actividades Económicas	16.673,95
5.2.14	PARCELA MIREN - NEKANE	Residencial	2.383,20
5.3.03	BIDASOA	Residencial	2.189,45
5.3.06	ISTILLAGA-DUNBOA	Residencial	9.408,00
5.3.11	SAN JUAN-ETXEANDIA	Residencial	26.570,10
6.1.01	LARTZABAL	Residencial	3.385,40
6.3.03	GAIN GAINEAN	Sistema General Espacios Libres	58.683,88
7.2.02	ALTZUKAITZ	Residencial	24.940,20
7.2.04	ARBES	Sistema General Equipamientos	33.117,40
8.1.03	ARTIA	Residencial	23.488,00
8.1.07	GAZTELUZAHAR	Residencial	25.680,00

SUBTOTAL AMBITOS ANTERIORMENTE SUELO URBANO PGOU 99

695.221

AMBITOS QUE PROVENÍAN DEL SUELO URBANIZABLE DEL PGOU 99:

1.1.02	ARASO NORTE	Actividades Económicas	273.424,55
6.2.01	ONAUURRE	Residencial	122.092,04
7.1.01	OSINBIRIBIL	Sistema General Espacios Libres	96.077,70

SUBTOTAL AMBITOS ANTERIORMENTE SUELO URBANIZABLE PGOU 99

491.594

SUPERFICIE TOTAL AMBITOS EN EJECUCION

1.186.815

AMBITOS s/ PGOU 1999 ACTUALIZADO, QUE ESTANDO APROBADOS NO ESTAN AUN EJECUTÁNDOSE Y QUE SE INCORPORAN MODIFICADOS A LA REVISIÓN

DATOS GENERALES: CLAVE Y SUPERFICIE BRUTA

AMBITOS QUE PROVENÍAN DEL SUELO URBANO DEL PGOU 99:

CLAVE	DENOMINACIÓN	USO GLOBAL PRINCIPAL	SUPERFICIE BRUTA m ² suelo
5.2.06	ALMIRANTE ARIZMENDI	Residencial	9.765,80
5.3.13	KORROKOITZ	Residencial	16.347,00
5.3.14	PAPINEA	Residencial	4.980,00
6.3.01	ALARDE	Residencial	8.086,60
8.3.05	MENDIPE	Residencial	17.906,00

SUBTOTAL SUELO URBANO

57.085

AMBITOS QUE PROVENÍAN DEL SUELO URBANIZABLE DEL PGOU 99:

6.2.06	TXENPERENEA	Residencial	163.760,30
--------	-------------	-------------	------------

SUBTOTAL SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO

163.760

SUPERFICIE TOTAL AMBITOS APROBADOS AUN SIN EJECUTARSE

220.846

RELACIÓN DE ÁMBITOS s/ PGOU 1999 ACTUALIZADO, QUE NO SE HAN DESARROLLADO Y ÁMBITOS CREADOS DE NUEVO POR LA REVISIÓN

DATOS GENERALES: CLAVE Y SUPERFICIE BRUTA

SUELO URBANO:

CLAVE	DENOMINACIÓN	USO GLOBAL PRINCIPAL	SUPERFICIE BRUTA m ² suelo
0.2.01	ENTORNO ESTACION	Residencial	362.271,17
1.1.13	ATALAIA	Actividades Económicas	19.498,20
1.1.14	SEMEZARRENGO MALDA	Actividades Económicas	2.749,03
1.2.02	CALLE ARABA OESTE	Residencial	2.774,35
1.2.13	VENTAS CENTRO	Residencial	27.011,02
1.2.14	CALLE ARABA ESTE	Sistema General Viario	8.447,69
1.3.11	ARRETXEKO MALDA	Residencial	1.848,79
1.3.12	C/ AUZOLAN Nº 5	Residencial	374,95
2.1.07	RESIDENCIAL JAIZKIBEL	Residencial	17.570,73
3.2.09	EQUIPAMIENTO SAN MIGUEL	Sistema General Equipamientos	4.197,13
4.2.05	SANTIAGO URTIZBEREA	Sistema General Viario	85.297,41
4.2.07	KOSTORBE	Residencial	22.200,26
5.1.01	LÓPEZ DE BECERRA	Residencial	16.777,61
5.2.04	MENDIBIL	Residencial	1.640,38
5.2.08	CASINO	Residencial	454,43
5.2.09	IKUST ALAI	Residencial	2.569,55
5.2.16	ALDAPETA	Residencial	4.171,72
5.3.10	FERMIN CALBETON	Residencial	1.772,09
6.2.02	OÑA	Sistema General Viario	13.553,64
6.2.08	ALEI	Residencial	12.176,01
6.2.09	RONDA SUR Y ENLACE	Sistema General Viario	114.927,97
7.2.05	ERMITA	Residencial	2.204,64
8.1.02	AZKEN PORTU	Sistema General Espacios Libres	9.890,06
8.1.05	JOSE M ^a FRANCO	Residencial	7.593,86
8.1.11	HARROBIETA	Residencial	4.875,48
8.2.03	ERNAUTENEA	Residencial	10.795,96
8.2.06	GAZTELUBERRI	Sistema General Equipamientos	25.299,57
8.2.07	GAZTELU	Sistema General Equipamientos	27.013,93
8.3.04	LASTAOLA POSTETXEA	Residencial	17.327,04
8.3.12	PAUSU	Actividades Económicas	6.078,41
S.N.U.	PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN VALLE DE OLABERRIA		(superficie a definir)
S.N.U.	PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN VALLE DE IBARROLA		(superficie a definir)

SUBTOTAL SUELO URBANO

833.363

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO:

1.1.04	ZALDUNBORDA	Actividades Económicas	7.510,71
1.1.10	PROLONGACIÓN ARASO NORTE	Actividades Económicas	196.631,10
1.1.12	ARASO-SASIKOBURUA	Actividades Económicas	43.563,24
2.1.05	URDANIBIA - ZUBIETA	Actividades Económicas	138.070,87
7.2.08	MATXALAGAIN	Sistema General Espacios Libres	174.498,34
8.2.05	BLAIA	Sistema General Espacios Libres	171.788,71

SUBTOTAL SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO

732.063

SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO PROPUESTO POR LA REVISIÓN:

1.1.11	PROLONGACION OIANTZABALE	A definir en el Plan de Sectorización	69.638,96
2.1.08	ZABALETA	A definir en el Plan de Sectorización	130.585,73

SUBTOTAL SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO PROPUESTO REVISIÓN

200.225

SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO PROVENIENTE DE PGOU 99:

9.1.01	URUNE	A definir en el Plan de Sectorización	55.770,57
9.1.02	EPELE	A definir en el Plan de Sectorización	54.966,34

SUBTOTAL SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO PROVENIENTE PGOU 99

110.737

SUPERFICIE TOTAL ÁMBITOS NO DESARROLLADOS Y NUEVOS REVISIÓN

1.876.388

→ Ámbito suspendido en el acuerdo de aprobación definitiva, remitiéndose su régimen urbanístico al establecido en el Plan General de 1.999 (suelo no urbanizable, zona rural agroganadera y campiña)

TOTAL DE AMBITOS PROPUESTOS ASÍ COMO AMBITOS PROVENIENTES DEL PGOU 99 ACTUALIZADO, INCORPORADOS A LA REVISIÓN SUELO URBANO Y URBANIZABLE	
SUPERFICIE TOTAL AMBITOS NO DESARROLLADOS Y NUEVOS REVISIÓN	1.876.388
SUPERFICIE TOTAL AMBITOS APROBADOS AÚN SIN EJECUTARSE	220.846
SUPERFICIE TOTAL AMBITOS EN EJECUCIÓN	1.186.815
TOTAL TODOS LOS AMBITOS INCLUIDOS EN LA REVISIÓN DEL PGOU	3.284.049

RELACION COMPLETA DE AMBITOS INCLUYENDO LOS PROPUESTOS POR LA REVISIÓN Y LOS AMBITOS SEGÚN PGOU 1999 ACTUALIZADO, QUE HAN SIDO INCORPORADOS

DATOS GENERALES: CLAVE Y SUPERFICIE BRUTA

CLAVE	DENOMINACIÓN	USO GLOBAL PRINCIPAL	SUPERFICIE BRUTA m ² suelo
0.2.01	ENTORNO ESTACIÓN	Residencial	362.271,17
1.1.02	ARASO NORTE	Actividades Económicas	273.424,55
1.1.04	ZALDUNBORDA	Actividades Económicas	7.510,71
1.1.10	PROLONGACIÓN ARASO NORTE	Actividades Económicas	196.631,10
1.1.11	PROLONGACION OIANTZABALE	A definir en el Plan de Sectorización	69.638,96
1.1.12	ARASO-SASIKOBURUA	Actividades Económicas	43.563,24
1.1.13	ATALAIA	Actividades Económicas	19.498,20
1.1.14	SEMEZARRENGO MALDA	Actividades Económicas	2.749,03
1.2.01	TESA	Actividades Económicas	31.476,00
1.2.02	CALLE ARABA OESTE	Residencial	2.774,35
1.2.03	ELATZETA	Residencial	13.795,00
1.2.06	ANDREARRIAGA	Residencial	17.908,00
1.2.13	VENTAS CENTRO	Residencial	27.011,02
1.2.14	CALLE ARABA ESTE	Sistema General Viario	8.447,69
1.3.01	PORCELANAS BIDASOA	Residencial	29.911,00
1.3.11	ARRETXEKO MALDA	Residencial	1.848,79
1.3.12	C/ AUZOLAN Nº 5	Residencial	374,95
2.1.05	URDANIBIA - ZUBIETA	Actividades Económicas	138.070,87
2.1.07	RESIDENCIAL JAIZKIBEL	Residencial	17.570,73
2.1.08	ZABALETA	A definir en el Plan de Sectorización	130.585,73
2.2.03	WAGON-LITS	Actividades Económicas	33.333,61
2.2.05	MÚGICA	Actividades Económicas	34.154,00
2.2.06	DECOEX S.A.	Actividades Económicas	54.520,00
3.1.01	SAN MIGUEL-ANAKA	Residencial	137.725,80
3.2.09	EQUIPAMIENTO SAN MIGUEL	Sistema General Equipamientos	4.197,13
4.2.03	IPARRALDE-GAL	Residencial	109.838,75
4.2.04	RECONDO-IPARRALDE	Residencial	6.039,43
4.2.05	SANTIAGO URTIZBEREA	Sistema General Viario	85.297,41
4.2.07	KOSTORBE	Residencial	22.200,26
5.1.01	LÓPEZ DE BECERRA	Residencial	16.777,61
5.2.04	MENDIBIL	Residencial	1.640,38
5.2.06	ALMIRANTE ARIZMENDI	Residencial	9.765,80
5.2.08	CASINO	Residencial	454,43
5.2.09	IKUST ALAI	Residencial	2.569,55
5.2.10	ARTALEKU	Actividades Económicas	16.673,95
5.2.14	PARCELA MIREN - NEKANE	Residencial	2.383,20
5.2.16	ALDAPETA	Residencial	4.171,72
5.3.03	BIDASOA	Residencial	2.189,45
5.3.06	ISTILLAGA-DUNBOA	Residencial	9.408,00
5.3.10	FERMIN CALBETON	Residencial	1.772,09
5.3.11	SAN JUAN-ETXEANDIA	Residencial	26.570,10
5.3.13	KORROKOITZ	Residencial	16.347,00
5.3.14	PAPINEA	Residencial	4.980,00
6.1.01	LARTZABAL	Residencial	3.385,40
6.2.01	OÑAURRE	Residencial	122.092,04
6.2.02	OÑA	Sistema General Viario	13.553,64
6.2.06	TXENPERENEA	Residencial	163.760,30
6.2.08	ALEI	Residencial	12.176,01
6.2.09	RONDA SUR Y ENLACE	Sistema General Viario	114.927,97
6.3.01	ALARDE	Residencial	8.086,60
6.3.03	GAIN GAINAN	Sistema General Espacios Libres	58.683,88
7.1.01	OSINBIRIBIL	Sistema General Espacios Libres	96.077,70
7.2.02	ALTZUKAITZ	Residencial	24.940,20
7.2.04	ARBES	Sistema General Equipamientos	33.117,40
7.2.05	ERMITA	Residencial	2.204,64
7.2.08	MATXALAGAIN	Sistema General Espacios Libres	174.498,34
8.1.02	AZKEN PORTU	Sistema General Espacios Libres	9.890,06
8.1.03	ARTIA	Residencial	23.488,00
8.1.05	JOSE M ^º FRANCO	Residencial	7.593,86
8.1.07	GAZTELUAHAR	Residencial	25.680,00
8.1.11	HARROBIETA	Residencial	4.875,48
8.2.03	ERNAUTENEA	Residencial	10.795,96
8.2.05	BLAIA	Sistema General Espacios Libres	171.788,71
8.2.06	GAZTELUBERRI	Sistema General Equipamientos	25.299,57
8.2.07	GAZTELU	Sistema General Equipamientos	27.013,93
8.3.04	LASTAOLA POSTETXEA	Residencial	17.327,04
8.3.05	MENDIPE	Residencial	17.906,00
8.3.12	PAUSU	Actividades Económicas	6.078,41
9.1.01	URUNE	A definir en el Plan de Sectorización	55.770,57
9.1.02	EPELE	A definir en el Plan de Sectorización	54.966,34
SUPERFICIE TOTAL AMBITOS EN SUELO URBANO Y URBANIZABLE			3.284.049
AMBITOS PROPUESTOS EN SUELO NO URBANIZABLE			
S.N.U.	PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN VALLE DE OLABERRIA	Sup. aprox. 600 Ha.	
S.N.U.	PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN VALLE DE IBARROLA	Sup. aprox. 300 Ha.	

5.2.- LA GESTIÓN DEL SUELO SEGÚN EL MARCO LEGAL VIGENTE

5.2.1 Bases de partida para la gestión del suelo; el marco legal.

La presente Revisión del Plan General recoge la nueva terminología y los conceptos, principios e instituciones de la **Ley 2/2006**, de 30 junio, de Suelo y Urbanismo del País Vasco ha regulado, complementada con el **Decreto de Medidas Urgentes 105/2008**, siendo éste el marco legal vigente en el momento de la aprobación inicial del Plan y sin perjuicio de las modificaciones legales que se pudieran aprobar posteriormente.

Uno de los aspectos más novedosos de este marco legislativo consiste en la distinción entre **determinaciones de ordenación estructural y pormenorizada**, lo que incide en la aplicación de los principios generales del urbanismo, los criterios para la clasificación del suelo, el concepto de la red de dotaciones de sistemas generales y locales, así como los estándares de dotaciones, viviendas de protección y alojamientos.

En lo que se refiere a la **Ordenación Estructural** y según el artículo 61.a) de la mencionada Ley, el Plan General debe establecer con carácter mínimo la ordenación estructural del municipio completo, que según regula el artículo 53) se estructura en **tres niveles**: el suelo urbano y urbanizable sectorizado, el suelo urbanizable no sectorizado y el suelo no urbanizable.

A nivel de **todo el término municipal**, el Plan General debe definir los siguientes ocho parámetros básicos:

- 1.- La estrategia de la evolución urbana y de la ocupación del suelo.
- 2.- La clasificación del suelo (distinguiendo en el suelo urbanizable el suelo sectorizado del no sectorizado).
- 3.- La calificación global por zonas (distinguiendo las zonas de uso público y privado).
- 4.- Los plazos para el planeamiento de desarrollo y la programación del suelo.
- 5.- Las directrices de protección del medio ambiente, conservación de la naturaleza, defensa del paisaje y de los elementos naturales y del patrimonio cultural.
- 6.- La red de sistemas generales y su adscripción o inclusión en ámbitos de ejecución -a los efectos de su obtención- y, cuando sean “funcionalmente necesarios” para el desarrollo de uno o varios ámbitos de ordenación concretos, a los efectos también de su ejecución y asunción del coste.
- 7.- Las determinaciones que garanticen el cumplimiento de estándares y cuantías de viviendas de protección pública y de alojamientos dotacionales.

- 8.- Los criterios que permitan reconsiderar la delimitación de las áreas y de los sectores, sin que ello suponga modificación de la ordenación estructural, fijando parámetros de respeto de los objetivos del Plan General.

Par el **suelo urbano** y el **suelo urbanizable sectorizado**, el Plan General debe determinar con naturaleza de ordenación estructural los aspectos que relacionan más abajo:

- 1.- Delimitar el perímetro de las áreas y sectores.
- 2.- Determinar las áreas y sectores cuya ordenación se remita a Plan Especial o Parcial.
- 3.- Fijar la edificabilidad urbanística del uso característico y de los usos compatibles (respecto a estos hay que indicar el porcentaje máximo de edificabilidad urbanística).
- 4.- Definir las características básicas de los sistemas locales y las condiciones mínimas de la urbanización. Y en el suelo urbanizable, la conexión y el refuerzo de infraestructuras existentes.

Para el **suelo urbanizable no sectorizado**, el Plan General, debe determinar, con naturaleza de ordenación estructural:

- 1.- Los criterios mínimos para delimitar sectores.
- 2.- Las conexiones con la red de sistemas generales existente o prevista.
- 3.- Los usos incompatibles o prohibidos y autorizables.
- 4.- La delimitación potestativa de reservas de suelo para el patrimonio público de suelo.

Finalmente, para el **suelo no urbanizable**, el Plan General debe fijar, con el rango jerárquico de ordenación estructural, aquellos aspectos que se enumeran a continuación:

- 1.- La calificación del suelo, incorporando las categorías de los instrumentos de ordenación territorial y añadiendo otras subcategorías de ordenación
- 2.- Usos y construcciones admitidas y prohibidas en cada categoría
- 3.- La delimitación de los núcleos rurales, estableciendo los criterios de su ordenación a través del planeamiento especial.
- 4.- Las dotaciones e infraestructuras públicas de necesaria implantación, con sus parámetros básicos.
- 5.- La delimitación potestativa de reservas de suelo para patrimonio público de suelo.

Además, el Plan General, conforme al artículo 103.2, debe distinguir expresamente entre **determinaciones propias** del Plan y determinaciones que aun formando parte de él no son propias de su función legal, sino de la **ordenación pormenorizada**. Esta distinción que ahora se plantea de forma muy clara, es importante en relación a los eventuales **modificaciones** posteriores del Plan General, ya que las determinaciones propias requerirán la tramitación del expediente de modificación y las determinaciones que no lo son, serán susceptibles de variación mediante un Plan Especial de ordenación urbana si se está en suelo urbano – artículo 70- o un Plan Parcial si se está en suelo urbanizable – artículo 104.a) -.

Hay no obstante una salvedad a la regla anterior en cuanto a la necesidad de tramitar un expediente de modificación del Plan General cuando se trate de determinaciones “propias” de su rango legal, del tipo de las determinaciones de ordenación estructural, pues en determinadas circunstancias permite que puedan modificarse determinaciones estructurales mediante un Plan de compatibilización y un Plan de sectorización - artículo 104.d)-.

5.2.2 Los principios generales del urbanismo.

La ley 2/2006 establece **siete principios generales** (artículos 3 a 9), que se deben apreciar como elementos de juicio a la hora de redactar el Plan General. De todos ellos, hay que destacar que a efectos de la estrategia de la ocupación del suelo, y en virtud del principio de desarrollo sostenible, mencionado en el artículo 3 de la ley, se ha de poner especial atención en la **rehabilitación y reutilización** del suelo como **opción preferente**, evitando la segregación y dispersión urbana, para lo cual se efectuará una correcta integración y cohesión espacial de los diversos usos con el fin de reducir la generación de movilidad.

Ello va ligado al concepto de **construcción sostenible**, que supone dar prioridad a la regeneración del patrimonio construido y urbanizado y a la utilización de viviendas vacías. En concreto y en sintonía con este principio de desarrollo sostenible, la ordenación estructural, según el artículo 55.1.b) debe delimitar los núcleos históricos existentes a efectos de su conservación y los ámbitos degradados a efectos de su regeneración.

Del resto de los principios, el **principio de la coherencia** de la ordenación urbanística obliga a interpretar las contradicciones entre determinaciones prescriptivas escritas de manera coherente con los “objetivos explícitos de la ordenación” y siempre a favor de la solución que tenga como resultado mayores dotaciones públicas, mejora ambiental o mayor interés público. Con ello, el Plan General debe explicitar nítidamente los objetivos de la ordenación para servir de guía en estos supuestos.

Por otro lado, la **participación ciudadana** se erige en el principio que debe inspirar toda la ordenación urbanística, estableciendo para ello los llamados “Programas de participación” así como el Consejo Asesor de Urbanismo. Asimismo, muy ligado a la participación se encuentra el principio de **información pública** que obliga a las Administraciones Públicas a disponer de “instrumentos de información indicativos y comparativos” entre el estado actual y la imagen futura. Así también se establece en el artículo 108.c) como mecanismo de participación específico la preparación de **material divulgativo** junto con los documentos legalmente exigibles, para facilitar la comprensión y difusión del Plan.

5.2.3 La regulación del suelo urbano.

La clasificación del suelo de todo el municipio es otra de las determinaciones de ordenación estructural que se desarrolla en los artículos 10 a 14 de la Ley, que se resumen esquemáticamente a continuación, existiendo dos categorías.

El **Suelo urbano consolidado** es una de las categorías que la Ley considera en el suelo urbano y está constituido por los terrenos que tienen las siguientes características:

- Los actualmente transformados
- Los integrados o integrables en la trama urbana existente

Ese tipo de suelos urbanos son los que cuentan con los 4 servicios siguientes que sirvan para las edificaciones existentes y para las previstas en el planeamiento:

- 1) Con acceso rodado por vías pavimentadas y de uso público efectivo.
- 2) Con suministro de agua.
- 3) Con evacuación de aguas residuales – pluviales y fecales –
- 4) Con suministro de energía eléctrica de baja tensión.

Si los suelos carecen de algún servicio pero la edificación ocupa dos terceras partes de los espacios aptos para ello y si están urbanizados según las exigencias de la ordenación urbanística entrarán en la misma categoría de **suelo urbano consolidado**.

Son **directamente edificables** (susceptible de edificación) y se pueden considerar como **solar** (artículo 12 de la Ley), los suelos urbanos cuentan además con:

- ordenación pormenorizada
- alineaciones y rasantes conformes con el planeamiento
- Y además con la siguiente urbanización mínima:

- 1) Da frente a vías municipales urbanas o vías públicas que discurren por suelo urbano
- 2) Acceso peatonal, encintado de aceras y alumbrado público, en todas las vías a que de frente.
- 3) Suministro de agua y energía eléctrica con caudal y potencia suficiente para el uso existente y el resultante del planeamiento
- 4) Evacuación de aguas residuales a la red de alcantarillado con capacidad suficiente para el uso existente y el resultante del planeamiento.

Se entiende que carecen de urbanización consolidada y entran en la categoría de **suelo urbano no consolidado** (artículo 11.3.b), -1-), aquellos terrenos en los que:

- a.- La urbanización existente no tiene dotaciones, servicios e infraestructuras exigidos por el planeamiento o las tiene pero sin que su proporción, dimensión o características sean adecuadas para la edificación existente o construable.
- b.- La urbanización existente precisa de renovación, mejora o rehabilitación mediante su transformación urbanística (incluyendo dotaciones).
- c.- Atribuirle la ordenación una edificabilidad urbanística ponderada superior respecto a la previa existente...

La Ley también considera como no consolidados los terrenos a los que el Plan General atribuye una **edificabilidad urbanística ponderada superior** a la existente, pues se entiende que en estos casos hay incremento de edificabilidad.

Esta **categorización** del suelo urbano en consolidado y no consolidado debe ser establecida por el Plan General en el suelo urbano, siendo una determinación de ordenación pormenorizada en virtud de los artículos 61.a) y 56.1.c).

5.2.4 La regulación del suelo urbanizable.

Según el artículo 14) de la Ley, son terrenos que han de considerarse como **suelos urbanizables** aquellos que:

- no están integrados o no son integrables en la trama urbana
- son idóneos para ser soporte de usos urbanísticos
- no están clasificados como urbanos ni como no urbanizables
- cuya dimensión debe:

- a) ser proporcional a las previsiones del crecimiento poblacional en función de su capacidad de acogida.

- b) permitir el cumplimiento de los programas de viviendas protegidas.

Si estos terrenos están ubicados en un mismo sector constituyen la categoría de **suelo urbanizable sectorizado** y si no se integran en ningún sector constituyen la categoría de **suelo urbanizable no sectorizado**. La ley no establece criterios para esta última categorización, que entra de lleno en el campo del Plan General, que es el que debe especificar los parámetros o condiciones para incluir los terrenos de suelo urbanizable en una u otra categoría o bien justificar las decisiones adoptadas al respecto.

5.2.5 La regulación del suelo no urbanizable.

Según el artículo 13) de la Ley, son terrenos que han de considerarse como no urbanizable aquellos cuya **transformación urbanística es improcedente** porque:

- a) son objeto de protección -por la ordenación territorial o la legislación sectorial o por la ordenación urbanística- por sus valores: agrícola, forestal, ganadero, de explotación de recursos naturales, paisajístico, histórico y cultural, de defensa de la fauna, flora o equilibrio ecológico.
- b) está prohibida su transformación urbanística por la legislación sectorial de protección del dominio público-
- c) su transformación urbanística provocaría riesgos naturales del tipo: erosión, desprendimientos, corrimientos, incendios, inundaciones o catástrofes.
- d) son necesarios para la protección de infraestructuras, servicios, dotaciones o equipamientos públicos.

También han de considerarse como suelo no urbanizable aquellos terrenos inadecuados para el desarrollo urbano porque:

- a) se debe mantener su carácter rural para garantizar la estrategia local de sostenibilidad
- b) se deben vincular al sector primario para su fomento económico por existir denominaciones de origen

En el suelo urbanizable no sectorizado y también en el suelo no urbanizable, se establece como una **determinación potestativa de ordenación estructural** del Plan General la delimitación de **reservas de suelo** con destino al **patrimonio público** de suelo. Esta figura de la reserva viene regulada en los artículos 119 a 122 de la Ley.

5.2.6 La red de dotaciones del sistema general.

Otra de las determinaciones de ordenación estructural que, como mínimo, debe definir el Plan General es la **red de sistemas generales**, según especifica la Ley en el artículo 54. También se debe justificar su adscripción o inclusión en ámbitos de ejecución, a los efectos de su obtención, ejecución y asunción del coste, cuando resulten **funcionalmente necesarios** para el desarrollo de uno o varios ámbitos de ordenación concretos.

La Ley se refiere como mínimo a las siguientes dotaciones:

- 1.- **Espacios libres** y zonas verdes de dominio y uso público (en proporción a 5 m²/habitante). La ley establece en su artículo 105.2 que si a raíz de una Modificación de Plan General se incrementa la edificabilidad urbanística residencial, se aumentarán en la proporción indicada de 5 m²/habitante los espacios libres y las zonas verdes.
- 2.- **Equipamientos colectivos de titularidad pública** (educativos, culturales, sanitarios, asistenciales, deportivos y administrativos)
- 3.- **Infraestructuras de servicios**. En todo caso, los definitorios de la urbanización (acceso rodado y peatonal, abastecimiento y suministro de agua y energía eléctrica, saneamiento, alumbrado, telecomunicaciones y aparcamiento de vehículos), así como, cualesquiera otros de los que en función de la evolución técnica, deban estar provistas las construcciones. También las previsiones generales de desarrollo de las mismas infraestructuras.
- 4.- **Vías públicas**, peatonales y de circulación rodada, que conecten y comuniquen entre sí todos los elementos de la red de dotaciones garantizando su funcionamiento como una única red.
- 5.- **Equipamientos colectivos privados** (centros comerciales, religioso, cultural, docente, deportivo, sanitario, asistencial, de servicios técnicos y de transporte y demás equipamientos privados de interés público o de interés social). Estos no sustituyen a las dotaciones públicas.
- 6.- En caso de establecerse así por la ordenación estructural, se podrá reservar con destino a **dotación residencial protegida** la propiedad superficiante, esto es, la propiedad de los terrenos calificados para viviendas sometidas a algún régimen de protección oficial.

Es también obligatorio que el Plan General determine cómo se van a **obtener** los terrenos necesarios para implantar las dotaciones mencionadas o bien cómo se va a financiar su ejecución, es decir, por expropiación o por adscripción o por inclusión en unidades de ejecución.

5.2.7 Los estándares de planeamiento.

La ley considera que otra determinación de ordenación estructural es la de establecer cómo se **garantizará el cumplimiento de estándares**, por un lado de las viviendas de protección pública y por otro lado de los alojamientos dotacionales. Estos estándares vienen regulados en los artículos 80 y 81 de la misma.

En cuanto al **estándar de las viviendas de protección pública** cabe diferenciar dos casos según se trate de cada área de suelo urbano no consolidado o de cada sector de suelo urbanizable. En relación con cada Área de suelo urbano no consolidado de uso global residencial a ejecutar por actuación integrada, el Plan General, o los Planes especiales – si se hace remisión a ellos -, deberán calificar terrenos con dicho destino a fin de materializar como mínimo el 40 % del incremento de la edificabilidad urbanística de uso residencial, respecto de la previamente materializada. Un 20 % será para viviendas de protección oficial y el restante para viviendas tasadas autonómicas o municipales.

Por cuanto se refiere a cada sector de suelo urbanizable de uso global residencial, el Plan General -o el Plan de Sectorización, o los Planes Parciales- deberán calificar con dicho destino los terrenos para materializar como mínimo el 75 % del incremento de la edificabilidad urbanística de uso residencial respecto de la previamente materializada: un 55 % para viviendas de protección oficial, y el 20% restante para viviendas tasadas autonómicas o municipales.

El cumplimiento de esos estándares de viviendas de protección pública se realizará **individualmente** por cada sector, área o unidad de ejecución, o **en conjunto**, siempre y cuando el Plan General establezca las determinaciones para cumplir de forma diferente los estándares, bien en el conjunto del suelo urbano no consolidado y urbanizable, o entre ambas clases de suelo, o entre distintos sectores, áreas o unidades de ejecución, previa autorización del Departamento de vivienda del Gobierno Vasco para garantizar una calificación equilibrada de las reservas evitando los riesgos de segregación socio espacial.

Sin embargo, cabe la **exención de reserva** para determinadas unidades de ejecución por razón del número de viviendas posibilitadas, en cuyo caso la condición es que las viviendas resultantes de dicha unidad de ejecución sean del tipo de las tasadas municipales. La ley prevé también un supuesto de cumplimiento global por **transferencias de viviendas**, para lo cual será requisito imprescindible garantizar la ejecución previa o simultánea de un número de viviendas de protección pública

proporcional a la diferencia de valores entre las viviendas libres de los ámbitos objeto de la transferencia.

Por lo que respecta a los estándares de **reservas para alojamientos dotacionales**, el Plan General deberá calificar en ámbitos de uso predominante residencial, con dicho destino, una superficie de suelo no inferior a 1,5 metros cuadrados por cada incremento de 100 metros cuadrados de techo de uso residencial o, en defecto de su determinación, por cada nueva vivienda prevista en el planeamiento, o, en su caso, un porcentaje que dé lugar, al menos, a dos parcelas independientes. No obstante, será la ordenación pormenorizada la que establezca su localización concreta.

Existen otros estándares que se refieren a las **dotaciones de sistema general y local**, regulados en los artículos 78 y 79 de la ley. De cara al Plan General solamente es obligatoria la fijación del estándar de 5 m² por habitante de espacios libres para zonas verdes y parques urbanos, incluyendo la superficie ya existente. Para ello se establece la correlación de un habitante por 25 m² de superficie construida destinada al uso de vivienda en suelo urbano y urbanizable. Por cuanto se refiere a las dotaciones de **sistema local** en sectores de suelo urbanizable con uso global residencial, el Plan General puede de forma potestativa y en todo caso obligatoriamente el instrumento de planeamiento pormenorizado, establecerán las siguientes reservas a fin de cumplir los estándares mínimos:

- a) Para dotaciones públicas de la red de sistemas locales: 10 metros cuadrados de suelo por cada 25 metros cuadrados de superficie de techo sobre rasante destinada a usos distintos de los de las dotaciones públicas. La superficie de la reserva destinada a zonas verdes y espacios libres no será, en ningún caso, inferior al 15 % de la superficie total del sector, sin computar en dicha superficie los sistemas generales incluidos en el sector.
- b) Para aparcamiento de vehículos: 0,35 plazas por cada 25 metros cuadrados de superficie de techo sobre rasante destinada a usos distintos de los de las dotaciones públicas en parcelas de titularidad privada, y 0,15 plazas por cada 25 metros cuadrados de superficie de techo, computado de igual modo, en terrenos destinados a dotaciones públicas.
- c) Para equipamientos privados de la red de sistemas locales: 1 metro cuadrado de superficie de techo por cada 25 metros cuadrados de superficie de techo sobre rasante destinado a usos distintos de los de las dotaciones públicas.
- d) Para vegetación: plantación o conservación de un árbol por cada nueva vivienda en suelo de uso residencial y por cada incremento de 100 metros cuadrados de

construcción en suelo industrial o terciario dentro del correspondiente ámbito objeto de incremento de edificabilidad urbanística. Este estándar para vegetación será aplicable igualmente al suelo urbano.

En sectores de suelo urbanizable de uso global industrial o terciario se deberá establecer una reserva en cuantía no inferior al 12 % de la superficie total del sector, deducidos los terrenos destinados a dotaciones públicas de sistemas generales, destinándose la mitad de dicha reserva a zonas verdes. En cuanto a estos estándares de dotaciones de sistemas locales en suelo urbanizable no cabe minorarlos o transferirlos a otro sector o ámbito de actuación.

5.2.8 La edificabilidad.

En el suelo urbano y en suelo urbanizable sectorizado la ordenación estructural del Plan General debe **fijar las edificabilidades**, conforme al artículo 53.2.c). Para ello hay que tener en cuenta las nuevas edificabilidades definidas en la ley en el artículo 35 así como los límites establecidos en el artículo 77.

A) Edificabilidad física o bruta

La **edificabilidad física** es la totalidad de la superficie de techo construida o por construir, tanto sobre rasante como bajo rasante, establecida por la ordenación urbanística para un ámbito territorial determinado. Podrá expresarse bien en una cuantía total de metros cuadrados de techo o bien en metros cuadrados de techo por cada metro cuadrado de suelo, o bien si se trata de solares, parcelas o edificaciones existentes, mediante el señalamiento de perfiles, alturas u otros parámetros reguladores de la forma o volumen de la edificación, o finalmente remitiéndose a la consolidación de la edificación existente.

B) Edificabilidad urbanística

La **edificabilidad urbanística** es la física correspondiente a los usos y actividades de carácter lucrativo establecidos por la ordenación urbanística para un ámbito territorial determinado, quedando por tanto excluido del concepto de edificabilidad física la superficie construida de las dotaciones públicas existentes o previstas para dicho ámbito.

C) Edificabilidad ponderada

La **edificabilidad ponderada** es la suma de los productos resultantes de multiplicar la edificabilidad urbanística de cada uso o grupo de usos de valor equivalente, por los coeficientes de ponderación u homogeneización que expresen la relación del valor de repercusión del suelo urbanizado para cada uso o grupo de usos, respecto al valor de repercusión correspondiente a aquel uso que se defina como característico del ámbito. La edificabilidad ponderada se expresa en metros cuadrados de techo de uso característico.

D) Edificabilidad media

La **edificabilidad media** es el cociente resultante de dividir la totalidad de la edificabilidad ponderada del ámbito entre la superficie total de dicho ámbito. A estos efectos se incluirán en dicha superficie las superficies de los terrenos destinados a dotaciones públicas de los sistemas generales incluidos o adscritos al ámbito territorial correspondiente a efectos de su obtención, excluyéndose aquellas superficies correspondientes a los sistemas generales existentes que estén consolidados por la ordenación urbanística.

Los límites de edificabilidad

En las Áreas de **Suelo Urbano no Consolidado** cuya ejecución se realice mediante actuaciones integradas con **uso predominante residencial**, la edificabilidad física estará limitada por una cantidad **máxima** sobre rasante destinada a usos distintos de los de las dotaciones públicas no podrá superar la que resulte de la aplicación del índice de 2,3 metros cuadrados de techo por metro cuadrado de suelo a la superficie del área, sin computar al efecto el suelo destinado a sistemas generales. En operaciones de reforma y renovación urbana donde no sea ello posible se podrán autorizar excepcionalmente edificabilidades urbanísticas superiores.

En cada **Sector de Suelo Urbanizable** con **uso predominante residencial**, la edificabilidad física máxima sobre rasante destinada a usos distintos de los de las dotaciones públicas no podrá superar la que resulte de la aplicación del índice de 1,30 metros cuadrados de techo por metro cuadrado de suelo a la superficie del sector, sin computar el suelo destinado a sistemas generales. Con carácter excepcional, se podrá autorizar su incremento en una cuantía máxima del 10 %,

Por otra parte, en cada Área o Sector con uso predominante residencial, la **edificabilidad física mínima** sobre rasante destinada a usos distintos de los de las

dotaciones públicas no podrá ser inferior a la que resulte de la aplicación del índice de 0,4 metros cuadrados de techo por metro cuadrado de suelo a la superficie del área o del sector, sin computar el suelo destinado a sistemas generales. No obstante, en superficies de suelo con una pendiente media igual o superior al 15 %, este índice quedará fijado en 0,3 metros cuadrados de techo por metro cuadrado de suelo y se podrá autorizar su disminución en una cuantía máxima del 20 % solamente con carácter excepcional.

En Áreas de Suelo Urbano no Consolidado y Sectores con uso predominante **industrial o terciario**, la edificación habrá de ocupar al menos un 30 % de la superficie total del área o sector.

En general estas edificabilidades urbanísticas mínimas y máximas así como las superficies de reserva de terrenos para dotaciones públicas de la red de sistemas locales se mantendrán en futuras modificaciones de planeamiento, aunque estén realizadas de forma independiente a la revisión.

5.2.9 La ordenación pormenorizada.

De acuerdo con el artículo 61.a) de la Ley el Plan General tiene la obligación de establecer la **ordenación pormenorizada** solamente en el suelo urbano consolidado. Asimismo y con carácter potestativo conforme al artículo 61.b), también puede establecer la ordenación pormenorizada del **suelo urbano no consolidado** y del **suelo urbanizable sectorizado**, aunque en este segundo supuesto también puede realizar simplemente una remisión a un plan de desarrollo.

Se consideran determinaciones de ordenación pormenorizada según el artículo 56.1 las siguientes:

- 1.- Definir los sistemas locales (respetando los estándares del artículo 79) y su conexión e integración en la red de sistemas generales del Plan General.
- 2.- Delimitar las Actuaciones Integradas que deban ser objeto de un único Programa de Actuación Urbanizadora (PAU) en áreas del suelo urbano no consolidado y sectores del suelo urbanizable.
- 3.- Categorizar el suelo en suelo urbano consolidado y no consolidado.
- 4.- Especificar, en suelo urbano, los solares y las parcelas edificables por Actuación Aislada.
- 5.- Fijar las edificabilidades físicas pormenorizadas y los usos compatibles con los porcentajes máximos y mínimos de cada uso permitido, a la luz de los artículos 35 y 77.

- 6.- Establecer los coeficientes de ponderación entre usos -tanto en suelo urbano como en suelo urbanizable sectorizado- (actualizables por los instrumentos de equidistribución).
- 7.- Definir los elementos básicos de las construcciones y edificaciones (alturas, número de plantas, vuelos, aparcamientos para vehículos).
- 8.- Fijar alineaciones y rasantes – que pueden rectificarse por un Estudio de Detalle, según el artículo 73.
- 9.- Identificar, individualmente, las construcciones y edificaciones en fuera de ordenación, de acuerdo con la regulación del artículo 101 (como consecuencia de prever su desaparición en un plazo concreto por inclusión en Actuación Aislada, Actuación Integrada o Actuación de Ejecución de sistema general y local).
- 10.- Los criterios para la redacción de Estudios de Detalle, teniendo en cuenta el artículo 73.
- 11.- La parcelación resultante de la ordenación del Plan y las condiciones y limitaciones aplicables a su posterior modificación, con indicación de la parcela mínima de cada ámbito definido.

En cuanto al **rango jerárquico** y según lo previsto en el artículo 58 de la Ley, las determinaciones de la ordenación pormenorizada no podrán contravenir las determinaciones de la ordenación estructural, salvo la previa o simultánea modificación o revisión del correspondiente Plan General. En caso de contradicción entre la ordenación estructural y la ordenación pormenorizada, prevalecerá siempre la ordenación estructural establecida en el Plan General.

La **distinción** entre determinaciones de ordenación estructural y pormenorizada es importante también de cara a la Modificación del Plan General, de acuerdo con el artículo 103.3., pues aquella se ajustará a las reglas propias de la figura de ordenación así como a las mejoras en la ordenación pormenorizada efectuables desde el Plan Parcial o el Plan Especial de Ordenación Urbana (artículo 104.a).

5.2.10 La red de dotaciones del sistema local.

En aquellas circunstancias en las que el Plan General tenga que definir la ordenación pormenorizada en el suelo urbano consolidado, u opte potestativamente por hacerlo en otros tipos de suelos, (artículo 56.1.a), la red de dotaciones que tienen la naturaleza de **sistema local** son según el art. 57 el conjunto de dotaciones cuya función se circunscribe al uso y servicio predominante de los residentes en un área o sector. Se trata en concreto de las siguientes dotaciones:

- 1.- Zonas verdes y espacios libres (parques urbanos, jardines y plazas), según el estándar de un árbol por cada nueva vivienda y para el Sector, 15 % de la superficie, establecido en artículo 79.
- 2.- Equipamientos colectivos de titularidad pública (educativos, culturales, sanitarios, asistenciales, deportivos y administrativos), en proporción al estándar de 10 m² suelo por cada 25 m²t sobre rasante, fijado en el art. 79.
- 3.- Infraestructuras de servicios definitivos de la urbanización (acceso rodado y peatonal, abastecimiento y suministro de agua y energía eléctrica, saneamiento, alumbrado, telecomunicaciones y aparcamiento de vehículos) y además, cualesquiera otros que en función de la evolución técnica, deban estar provistas las construcciones así como las previsiones generales de desarrollo de las mismas infraestructuras.
- 4.- Vías públicas - peatonales y de circulación rodada- que conecten y comuniquen entre sí todos los elementos de la red de dotaciones, garantizando su funcionamiento como una única red.
- 5.- Equipamientos privados (comerciales, culturales, educativos, deportivos, sanitarios, asistenciales, religiosos y de transportes) en proporción al estándar de un 1 m²t / por cada 25 m²t, preceptuado en el artículo 79.

5.2.11 Los instrumentos de planeamiento.

Para concluir este repaso sintético al marco legal en el que debe desarrollarse la Revisión del Plan General de Irun, y sin pretender agotar la referencia a otros aspectos de la Ley que también son importantes pero que ya están comentados en el documento de Diagnóstico, como la cuestión de las construcciones disconformes, el contenido de la propiedad del suelo o la ejecución urbanística, merece la pena hacer un **resumen** de los diversos **instrumentos de planeamientos** aplicables en la actualidad.

La ley diferencia por una parte, los **Planes de ordenación estructural**, que son el Plan General, el Plan de Sectorización y el Plan de Compatibilización (artículo 63) y por otra parte, los **planes de ordenación pormenorizada**, que son entre otros, el Plan Parcial, el Plan Especial de Ordenación Urbana y de forma complementaria el Estudio de Detalle, y los **planes de compatibilización** entre varios municipios, cuando existan afecciones o aspectos para cuya resolución es necesaria la coordinación.

La **importancia** del Plan de Sectorización y el Plan de Compatibilización radica en que pueden completar y definir nuevas determinaciones de ordenación estructural del Plan General sin tener que recurrir a un expediente de modificación. En cuanto a su contenido, el **Plan de Sectorización** (artículos 64 a 66) establece la ordenación

estructural del **suelo urbanizable no sectorizado** y el **Plan de Compatibilización** ordena las zonas limítrofes de **varios términos municipales** a fin de coordinar la ordenación estructural de los Planes Generales. Los **Planes de compatibilización de ordenación pormenorizada** pueden regular, cuando proceda, las determinaciones de ese rango.

El **Plan Especial de Ordenación Urbana** se refiere al **suelo urbano** que el Plan General **no ha ordenado pormenorizadamente** (artículo 70). El **Plan Parcial**, que regulará el suelo urbanizable, actualmente tiene también la posibilidad de alterar determinaciones recogidas por el Plan General para un sector de suelo urbanizable concreto en cuanto tengan el rango jerárquico propio de la ordenación pormenorizada sin iniciar un expediente de modificación (artículos 67 y 68).

El **Estudio de Detalle** (artículo 73) completa la ordenación pormenorizada para cualquier clase de suelo, rectificando alineaciones y rasantes, ordenando volúmenes, regulando las características estéticas y compositivas de las obras de urbanización, pero no puede incrementar edificabilidad urbanística, ni alterar el destino del suelo ni suprimir ni reducir viales aunque sí puede establecer nuevos viales o nuevas dotaciones públicas.

Finalmente, el **Plan de Compatibilización**, cuyo contenido y alcance se limitarán exclusivamente a las determinaciones propias de la ordenación estructural salvo que su propia finalidad y objetivos aconsejen extender los contenidos de la compatibilización también a las determinaciones propias de la ordenación pormenorizada, vienen definidos en los arts. 13 y 14 del Decreto de Medidas Urgentes 105/2008 en desarrollo de la Ley del Suelo y el Urbanismo.

5.3- CUMPLIMIENTO DE LOS ESTÁNDARES OBLIGATORIOS

5.3.1 Localización de las justificaciones y cumplimiento de los estándares

En lo referente al cumplimiento de los estándares de **Viviendas en régimen de protección**, el Plan General lo establece con toda precisión el **cap. 4.3** de la Memoria de Viabilidad Económica y Financiera. En el mismo capítulo se encuentran las precisiones referentes al cálculo y ubicación de los **Alojamientos Dotacionales**. Ambos extremos están particularizados para cada uno de los ámbitos, en las correspondientes **Fichas de Planeamiento**. En lo referente al cumplimiento del estándar mínimo de **Espacios Libres de Sistema General**, éste se encuentra cuantificado y justificado en el **cap. 9.1.4** de la Memoria de Ordenación.

5.4- LAS FICHAS DE AMBITOS

5.4.1 Objeto y contenido de las Fichas de Ámbitos

Con el objeto de dar cuenta de todos los requerimientos expuestos en el precedente subcapítulo donde se describe el vigente marco legal del suelo, se ha tomado la opción de mantener el mismo criterio del Plan General de 1999, reflejando todas las **condiciones específicas de desarrollo posterior** de los ámbitos de ordenación mediante una **Ficha de determinaciones y parámetros** para cada uno de ellos.

En consecuencia, se adjuntan al documento del Plan las Fichas de Ámbitos referentes a los **nuevos ámbitos propuestos** por el Plan, incluyendo aquellos que se recogen del anterior Plan pero que se han modificado, así como las Fichas de Ámbitos que provenían del Plan General 1999 y que están aún **en tramitación o ejecutándose**.

Las determinaciones y parámetros de los ámbitos del anterior Plan General que se consideran completamente **tramitados y ejecutados**, no figuran ya en el documento de Fichas de Ámbitos, por estimar que se trata de suelos urbanos consolidados que quedan regulados por la propia Normativa y Ordenanzas del presente Plan General.

La principal diferencia de las actuales Fichas respecto a las del Plan General de 1999 estriba en los **distintos conceptos** que es necesario contemplar ahora desde un Plan General, que son aquellos que son vinculantes, esto es, la diferenciación entre determinaciones de carácter estructural y determinaciones de carácter pormenorizado, según la específica definición de dichos conceptos que introdujo la vigente legislación.

Por estas razones, las Fichas se han organizado con una distinción muy clara de lo que es **ordenación urbanística estructurante**, que es lo que se considera estrictamente vinculante, y lo que resulta ser **ordenación pormenorizada**, y ello tanto a nivel de la **referencia gráfica** de los **usos globales** como de referencia de la Cuantificación de parámetros, (datos numéricos que comprenden el régimen general, los Usos Globales y las Condiciones de Uso y Edificabilidad urbanística), así como de las **condiciones** que expresan textualmente las determinaciones de cada tipo.

Se ha dado a las Fichas un **aspecto visual** fácilmente entendible e identificable, **sistematizado por campos**, procurando favorecer una consulta rápida y sencilla de la serie de condicionantes a tener en cuenta a la hora de prever el desarrollo de un ámbito concreto. Por ello se utiliza el **mismo formato o plantilla** para los ámbitos en suelo urbano sin consolidar que para los ámbitos de suelo urbanizable, y esto tanto si se trata de ámbitos de usos y actividades económicas como si son de uso residencial.

Es importante señalar que el conjunto de estas Fichas de Ámbitos constituye, por su carácter, parte del **documento normativo** del Plan General y por ello contienen todas las **determinaciones estructurantes** que se refieren particularmente a cada uno de los ámbitos de planeamiento de desarrollo tanto en suelo urbano no consolidado como en suelo urbanizable sectorizado.

El suelo urbanizable **no sectorizado** por un lado y los suelos sometidos a Planes Especiales de Protección en Suelo no Urbanizable, por otro, se definen mediante un tipo de Ficha diferente, acorde con las determinaciones que son características de estos dos tipos particulares de ámbitos.

5.4.2 Estructura y organización de las Fichas de Ámbitos

Las Fichas de Ámbitos de planeamiento propuesto por la revisión o que se mantienen se encuadernan en un volumen independiente se estructuran de este modo:

DETERMINACIONES URBANÍSTICAS

1.- DESCRIPCIÓN

2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACIÓN

3.- REGIMEN URBANÍSTICO ESTRUCTURAL

- Clasificación Urbanística
- Calificación Global
- Régimen de Determinación de la Ordenación Pormenorizada
- Régimen General de Programación y Ejecución

4.- REGIMEN URBANÍSTICO PORMENORIZADO

5.- REGIMEN ESPECÍFICO DE EJECUCIÓN

6.- CONDICIONANTES SUPERPUESTOS A LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA

PLANO DE CALIFICACIÓN GLOBAL

capítulo 6

REDES DE COMUNICACIÓN

INDICE: CAPITULO 6 – REDES DE COMUNICACIÓN

6.- REDES DE COMUNICACIÓN.....	1
6.1- INFRAESTRUCTURA VIARIA	1
6.1.1 Análisis de la situación actual.....	1
6.1.2 Problemáticas de la red viaria principal de Irun	1
6.1.3 Planteamiento general de las propuestas.....	4
6.1.4 Advertencia sobre el grado de definición de las propuestas	5
6.1.5 Contemplación de los criterios de Movilidad Sostenible.....	7
6.1.6 Variante N-1 como GI-636: nueva consideración de este vial.....	7
6.1.7 La Ronda Sur de circunvalación de la ciudad.....	9
6.1.8 El nuevo acceso a Irun desde la Autopista A-8.	11
6.1.9 Solución Variante Sur de N-1 con criterios de racionalidad y sostenibilidad.....	11
6.1.10 Otras soluciones viarias en la red estructural distribuidora.	12
6.1.11 Especial consideración de los niveles sonoros en la A-8, N-638 y GI-636.	13
6.2.- INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA.....	14
6.2.1 Análisis de la situación.....	14
6.2.2 Propuestas para la red ferroviaria.....	16
6.2.3 Propuestas en el sector Sur de la zona ferroviaria.....	17
6.2.4 Propuestas en el sector Central de la zona ferroviaria.....	18
6.2.5 Propuestas en el sector Norte de la zona ferroviaria.....	19
6.2.6 Compatibilidad de propuestas ferroviarias con lo previsto por los Organismos competentes.....	20
6.3.- INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA.....	21
6.3.1 Antecedentes	21
6.3.2 Informes de la Dirección General de Aviación Civil.....	21
6.4.- MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.....	23
6.4.- MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.....	23
6.4.1 Antecedentes: el Plan General y el PMUS.	23
6.4.2 El documento del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.	24
6.4.3 Los aspectos del PMUS que inciden directamente en el Plan General.	27
6.4.4 Modo en que se recogen las recomendaciones del PMUS.....	28

6.- REDES DE COMUNICACIÓN

6.1- INFRAESTRUCTURA VIARIA

6.1.1 Análisis de la situación actual.

En relación con las infraestructuras viarias de comunicación, en la fase de Avance se realizó un amplio **análisis de la situación actual** tanto a partir de la red existente como de las actuaciones previstas en el anterior Plan General de 1999 que se habían venido ejecutando. Igualmente se tuvieron en cuenta los **estudios previos** realizados durante 2007 por consultores especializados en modelos de tráfico y transportes, así como el Plan de Movilidad Sostenible realizado en 2010, que han permitido cuantificar los principales problemas así como detectar aquellos que se plantearían en un futuro a medio y largo plazo si no se adoptasen medidas de optimización y ampliación de la red viaria.

Hay que señalar que muchos de los aspectos de disfuncionalidad, insuficiencia o saturación de la red ya fueron mencionados en el **Diagnóstico informativo**, documento integrante del proceso de revisión del Plan General y algunos de ellos también fueron objeto de las conclusiones de la **Agenda 21** del municipio de Irun.

Por otra parte, durante la redacción del documento de Revisión del Plan General, se celebraron **reuniones de trabajo** con las administraciones responsables de la red viaria interurbana, así como con el **ayuntamiento de Hondarribia**, con el objetivo de lograr el máximo consenso en cuanto a las soluciones que afectan directa o indirectamente a los dos territorios.

6.1.2 Problemáticas de la red viaria principal de Irun

Uno de los principales objetivos de la revisión del Plan General es la **reordenación del espacio viario** a partir de la definición de un nuevo modelo del sistema de comunicaciones coherente con las propuestas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible que integra las políticas de transporte, medioambiente urbano y tráfico, y ello con el objeto de favorecer desde el Plan General la recuperación de espacios urbanos para peatón y bicicleta y el uso del transporte colectivo.

Asimismo, se plantea la **articulación y mallado de la red viaria**, estableciendo las determinaciones gráficas y condiciones necesarias que deben posibilitar la ejecución de los nuevos viales de carácter general y distribuidor. Se ha tenido presente por un lado que en la red viaria de Irun resultaba insuficiente para absorber los principales

tráficos de la ciudad, tanto algunos internos como sobre todo los de carácter perimetral e interurbano, así como el hecho de que la competencia y capacidad para abordar las soluciones de la red de Sistema General no depende en gran medida del Ayuntamiento.

En base a todo ello se han tratado de identificar los **principales problemas** y necesidades detectadas de la red de transporte viario tal como está concebida actualmente. Su relación, ordenada por niveles de la red es la siguiente:

RED INTERURBANA PRINCIPAL

- El desdoblamiento previsto y gran parte ya ejecutado por la Diputación de Gipuzkoa entre Gaintzurizketa y el nudo de Osinbiribil incrementa la capacidad de la carretera que hasta ese momento había sido la variante de la N-1 para absorber los **tráficos generados por Hondarribia** y el **Aeropuerto** en el enlace con la N-638, resolviendo estos accesos, pero habría que evitar que estos ensanchamientos generen a la larga un problema de congestión en el nudo de Osinbiribil en la zona central de la ciudad.
- Reconocimiento de la insuficiencia de capacidad del anterior tramo de N-1 en el **tramo entre Osinbiribil y Behobia** para absorber el futuro incremento de tráfico de paso y comarcal.
- El diseño del nudo de **enlace** del vial de variante con la **Avenida de Iparralde** ha permitido mejorar la vialidad en este sector urbano. También la relación de este vial con el núcleo de **Behobia**, su enlace con la N-121 hacia Navarra y con la N-10 de la red francesa hacia Bayonne, exigen un reajuste que permita mejorar el tráfico de vehículos compatibilizándolo con el uso urbano y peatonal del suelo circundante y prohibiendo el paso de vehículos pesados ajenos a la ciudad.
- Necesidad de contemplar un **nuevo enlace de la A-8** a la red urbana de Irún, de forma que estando situado entre el actual del nudo de Ventas y el de Behobia permita acceder de forma directa a la zona central de la ciudad.
- Conveniencia de que apoyados en este nuevo enlace de la A-8 con la ciudad, se canalicen también a través del mismo los **flujos con destino hacia la zona Este**. Este aspecto se ha reconocido con la reubicación de la N-1 en la traza de la A-8, contemplando un ensanchamiento de la misma.

RED ESTRUCTURANTE DISTRIBUIDORA

- Reconocimiento de la necesidad de articular un **viario perimetral interior** que enlace las distintas zonas y barrios situados al Sur así como los desarrollos urbanísticos pendientes de ejecutar en este borde de la ciudad y que permita a la vez cerrar un anillo que pueda absorber el tráfico de circunvalación y de enlace entre los distintos barrios de Irun.
- Este **viario de Ronda interior** sirve a la vez como distribuidor del nuevo enlace previsto con la autopista A-8.
- Necesidad de aprovechar la remodelación del espacio ferroviario para **trazar nuevas vías distribuidoras** a través del haz de vías que articulan y completan la trama urbana, mejorando sustancialmente el enlace del centro de la ciudad con toda la zona Oeste y reduciendo así la presión del tráfico sobre el Paseo de Colón y la calle Hondarribia.
- Necesidad de reorganizar la **jerarquía de la red interior** de la ciudad otorgando capacidad suficiente a las vías y cruces o rotondas que asumen la función de estructurantes, esto es con capacidad distribuidora, dejando el resto de las calles con carácter de viarios locales, es decir, con la función de accesibilidad pormenorizada a todas las manzanas y parcelas.
- En este sentido se puede desde el Plan General contribuir a la estrategia de moderar la circulación al interior de la ciudad contemplando la **descongestión** del tráfico de paso e interurbano por el eje del **Paseo de Colón** y sus prolongaciones de calle Hondarribia, Av. de Navarra, aun manteniendo para este eje la característica de vial distribuidor.

RED LOCAL

- Dentro del esfuerzo jerarquizador del viario es necesario adoptar las medidas posibles desde el Plan General para que el conjunto de la red de carácter local logre una **continuidad de mallado** que permita las máximas facilidades de accesibilidad a este nivel.
- Es igualmente necesario contribuir desde las posibilidades de intervención del Plan General a que el diseño del viario local permita que la circulación interior de la ciudad se desarrolle con una **intensidad media de uso** moderada que al menos no sobrepase la alcanzada hasta el momento de la revisión.

- Con ello se podrán poner en práctica los planes **de peatonalización y/o coexistencia de tráfico**s de determinadas calles y espacios urbanos, en función de lo previsto en el **Plan de Movilidad Sostenible** basado en redes de circulación peatonal y ciclable, así como en la habilitación de redes de transporte colectivo alternativo al vehículo privado. Este Plan se tramita con independencia del Plan General aunque tiene lógicamente indicaciones que es conveniente recoger en el mismo.

6.1.3 Planteamiento general de las propuestas

Una vez identificados inicialmente los problemas principales de la red viaria que el nuevo Plan General trata de resolver, y tras el minucioso estudio de **posibles soluciones** a los problemas de comunicación viaria realizados para el Avance y el posterior **debate** sobre las **ventajas e inconvenientes** de cada una de las soluciones expuestas, se ha llegado a un planteamiento que se ha tratado de consensuar para ser recogido en el documento del Plan General.

En relación con la ordenación detallada de los tráfico y de la movilidad urbana, hay que tener en cuenta que aunque su establecimiento y determinación no es **cometido específico** de un Plan General de Ordenación Urbana, era necesario en cambio trabajar desde la perspectiva de **posibilitar soluciones de transporte** de manera que la red definida por el Plan fuese susceptible de dar respuesta a la demanda originada tanto en las zonas actualmente consolidadas como en las nuevas áreas cuya urbanización se propone.

En este sentido el Plan General debe facilitar la resolución de la articulación viaria de todos los sectores y barrios de la ciudad incorporando para ello las determinaciones que facilitan la implantación de los **modos de transporte alternativo**, y en particular las redes de transporte colectivo, las redes peatonales / ciclables – bidegorris así como la eventual ubicación de aparcamientos en los barrios de Ventas y Behobia.

Asimismo, el Plan debe de facilitar el **mallado completo del viario**, que pasa necesariamente por la creación de una Ronda interior de tipo urbano al Sur de la ciudad conectando los barrios nuevos y existentes en toda la zona Sur, articulando un viario perimetral que enlaza los barrios situados al Sur, cerrando un anillo de **Ronda Sur** que permita absorber el tráfico entre los distintos barrios de Irun. Igualmente el Plan plantea la **conexión** de esta Ronda Sur con la autopista A-8 con un sementase situado en posición central entre los barrios de Ñaure y Tempérenla, y finalmente se

aprovecha la remodelación del espacio ferroviario para trazar nuevas calles distribuidoras y mejorar así el enlace del centro con la zona Oeste de la ciudad.

Se ha puesto un hincapié especial en definir el **tramo Sur** de la nueva **Vía de Ronda** concebida ésta como una circunvalación de **carácter urbano**. La ejecución del tramo Sur deberá obtenerse en una parte muy importante con cargo a los nuevos ámbitos de desarrollo previstos en la zona en la justa proporción de los servicios de acceso y distribución que da a cada uno.

En relación con la necesaria resolución de los problemas planteados por el paso de la **N-1** por el municipio de Irun, se han considerado éstos de forma independiente entendiendo que se trata de una **red de alta capacidad** cuya función principal es la de absorber y canalizar un importante porcentaje de la **demanda de desplazamientos intercomarcales** de Bidasoaldea, considerado fundamentalmente la naturaleza de los tráficos soportados y muy en particular los de carácter interurbano. En este sentido se cuenta con la relativamente reciente decisión de hacer discurrir estos tráficos por la A-8 así como el futuro ensanchamiento de su sección.

Se ha tenido en cuenta también que en la zona Norte y Este de la ciudad, la hasta ahora denominada variante Norte de la N-1, discurre atravesando literalmente el suelo urbano consolidado, y por ello está cumpliendo igualmente una **función de Vía de Ronda** que permite accesos a los diversos barrios que se van sucediendo a su paso. Parece claro que hay que contemplar la función que tiene esta vía de **servicio perimetral al tráfico urbano** y cómo se complementa con la prevista Ronda Sur.

6.1.4 Advertencia sobre el grado de definición de las propuestas

No obstante todos estos planteamientos del Plan General, hay que hacer la **advertencia**, recogida en el Informe de la Dirección General de Gestión y Planificación del Departamento de Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral Gipuzkoa, en cuanto que la descripción y soluciones de viario general dibujadas en el Plan General en aquellos casos en los que todavía no hay proyectos cerrados, y que requieren una especial coordinación porque involucran a administraciones y organismos distintos, las mismas deben entenderse como **propuestas de soluciones** que están **pendientes de ratificar** a medida que los distintos proyectos de desarrollo se vayan redactando.

Esta advertencia, en relación a la necesidad de entenderlas como propuestas genéricas en el mencionado sentido, se aplica en particular al planteamiento que hace el Plan General del trazado de la **carretera GI-636 a su paso por Mendelu, Plaiaundi, conexión con la Av. de Letxumorro y cruce con las vías férreas**. E

igualmente, en lo que se refiere al Sistema General Viario interurbano denominado **Ronda Sur y enlace**, contemplado en el ámbito 6.2.09 Ronda Sur y Enlace, así como en relación con la **solución viaria de la GI-636** desde el enlace de la **rotonda de Zubimuxu hasta la de Osinbiribil**, ámbito 4.2.05 Santiago Urtizberea.

En el mismo sentido, y en cuanto a lo referido en el ámbito **1.1.10 - Prolongación Araso Norte**, en relación con la conexión con la rotonda de la GI-636, en el **alto de Gaintzurizketa**, dada la forma en la que se ha previsto la misma, atravesando en túnel la zona en la que se sitúa el corredor ecológico, se entiende que queda resuelta su compatibilidad con dicho corredor al no afectarle en su continuidad física y funcional, siendo coherente con los objetivos del Plan al respecto.

Por otro lado se ha estudiado la eventualidad de que dicha conexión pudiera con el tiempo convertirse en una **nueva alternativa de movimientos** entre las glorietas de Gaintzurizketa y de Txingudi, pero aunque efectivamente el recorrido podría llegar a ser algo más corto, resultaría en todo caso mucho más complejo de utilizar, siendo en todo momento posible establecer, con un coste muy reducido, las correspondientes medidas que lo impidieran, tanto de señalización, como de otro tipo de control. Por ambas razones se ha estimado procedente mantener el ámbito tal como estaba a este respecto en la aprobación inicial.

En lo que se refiere a los ámbitos **7.2.08 Matxalagain** y **8.2.05 Blaia**, se ha modificado la calificación global Residencial de los suelos en la zona de coincidencia y **afección** por la ampliación con el **tercer carril** de la autopista AP-8, señalando una franja con una calificación urbanística acorde a los usos de sistema general viario interurbano.

Igualmente, en el caso de actuaciones como la **rotonda de Loiolam**, situada en el entorno de Ventas y su **conexión hacia la AP-8**, se trata en este caso de propuestas sectoriales del Plan General que, por su naturaleza no comprometen necesariamente a la Diputación Foral de Gipuzkoa.

Finalmente, y en relación a las **asignaciones económicas** recogidas en la Memoria de Viabilidad económico-financiera para estas actuaciones, se señala que en aquellas que son fundamentalmente mejoras de urbanización de los bordes de la GI-636, la parte que la Diputación Foral asumirá en su momento corresponderá exclusivamente a la que esté vinculada a mejoras de seguridad o funcionalidad de su red, debiendo el resto ser asumido por las distintas Unidades de Actuación o el propio Ayuntamiento.

En el caso concreto del vial propuesto desde el **nuevo enlace con la AP-8** en Txenperenea, hasta la segunda rotonda de Oinaurre y hasta la glorieta de Ribera, así como en relación a las asignaciones correspondientes a la Red Viaria Estructurante de

Distribución General, los porcentajes de imputación a la Diputación deben considerarse en todo caso como propuestas de máximos, pero la proporción final deberá resolverse en el marco de los acuerdos que se alcancen en su momento entre las instituciones implicadas y ello siempre en función de la consideración que se haga de la participación de estas redes en la real distribución de tráfico no locales.

6.1.5 Contemplación de los criterios de Movilidad Sostenible

Es voluntad del Plan General que el diseño del espacio viario debe de permitir el desarrollo de las diversas propuestas sobre movilidad sostenible que se plantearon en el Plan de Movilidad Sostenible redactado en 2010, incorporando las **determinaciones estructurales** que sean coherentes con los resultados de dicho estudio específico.

Para ello, y sin necesidad de entrar a la concreta definición en el documento del Plan General de los tipos de tráfico a desarrollarse, tipos de tratamiento del espacio viario, tipos de aparcamiento según viales, etc., aspectos que son propios de otros instrumentos o Planes de Urbanización, se ha comprobado que las propuestas incluidas en este Plan de Movilidad son efectivamente **realizables** en las reservas del espacio viario definidas por el Plan General según su distinta jerarquía: secciones, reservas para nudos, glorietas y enlaces, posibles trazados en espacios libres para viales tipo bidegorris, etc.

En cumplimiento de lo previsto legalmente de acuerdo con el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, recientemente aprobado así como con las propuestas del Plan de Movilidad que se redactó, el Plan General incluye en concreto los trazados que permiten garantizar la posterior ejecución de la **red de carriles bici**, entre los cuales los tramos correspondientes a Irun, de los dos **itinerarios de la Red básica 1 y 7** definidos en el PTS.

6.1.6 Variante N-1 como GI-636: nueva consideración de este vial.

La antigua **carretera nacional N-1** que discurría en Irun por las actuales Av. de Guipúzcoa, paseo de Colón, Av. de Navarra, hace más de tres décadas que sustituyó su paso a través del núcleo urbano para rodearlo mediante la construcción de una alternativa, la durante muchos años denominada **Variante de la N-1**.

Este importante eje viario ha venido soportando una gran parte del **tráfico de paso en Guipúzcoa**, incluido el del transporte de pesados, pero también ha ido adquiriendo progresivamente una función importante como vía de circunvalación al Norte de la ciudad y en consecuencia como elemento de conexión de muchos de los barrios, en

particular a través de la utilización de los nudos de Loioalde con Av. Letxunborro, Zubimusu, Av. Iparralde, Osinbiribil y Behobia, pero también a través de los enlaces de Urdanibia, Hospital, Plaiaundi – Lope de Irigoyen, Artia, y algún otro acceso adicional.

La Diputación de Gipuzkoa, de la que este vial depende administrativamente, ha llevado a cabo el **desdoblamiento** a dos carriles por sentido en el tramo situado entre el alto de Gaintxurizketa y el nudo con el ramal de acceso a la A-8 en Loiolalde, así como el nuevo acceso a la Avenida de Iparralde.

Asimismo existe **proyecto propuesto** por la Diputación para el desdoblamiento desde el enlace de Ventas hasta el nudo de Mendelu que incluye el enlace con la N-638 a Hondarribia, desdoblamiento que en parte se llevaría a cabo en el término de Hondarribia, y que ha sido incorporado en la revisión del Plan General de Irun. Forman parte de este proyecto los nuevos accesos a la Avenida de Iparralde. Igualmente está previsto el **soterramiento** de la variante en Mendelu, lo que implica la supresión del enlace con la avenida de Letxunborro que debe de sustituirse mediante una solución a nivel que se ubica a la altura de Plaiaundi.

Finalmente, hay que señalar que todo el tramo que en el término municipal de Irun discurre desde el Alto de Gaintxurizketa hasta Behobia, ha dejado de ser considerado como perteneciente a la N-1 y ha pasado a formar parte de la **red provincial**, con la denominación **GI-636**, habiéndose establecido la prohibición de circulación de vehículos pesados en los tramos de Osinbiribil y Behobia. Ambas decisiones contribuyen a favorecer todos los planteamientos realizados desde el proceso de revisión del Plan General para dar una solución más adecuada a los problemas de vialidad de la conocida como Variante. Por ello ya no parece que sea necesario plantear un desdoblamiento ni en su primera parte, cuando discurre paralelo al Bidasoa ni en su paso a través del núcleo de Behobia.

Por estas razones, y ante los resultados del debate que se produjo con motivo de la presentación de varias alternativas durante el Avance de planeamiento, el Plan optó por mantener el carácter actual del viario en el **tramo Osinbiribil - Behobia**, con una sección de un carril por sentido, accesos locales y una reserva en plano para este Sistema General que permitirá en el futuro desarrollar un **diseño distinto** para este tramo de vía, con una sección que permita acondicionar mejor la zona peatonal de la ribera, y favorezca su progresiva incorporación como vial de tipo urbano.

Por otro lado se ha planteado y acordado con la Diputación que el nuevo **nudo de acceso al Hospital Comarcal**, que deberá desarrollarse a distinto nivel en terrenos de Hondarribia, tenga un desarrollo lo más reducido posible, permitiendo así favorecer el carácter urbano de este viario en todo su recorrido así como la relación peatonal a

ambos lados de la variante y la conexión con el viario interno previsto para el entorno de Zubieta y la Ikastola. Al estar situada esta actuación en gran parte en el término municipal de Hondarribia la propuesta se hace en coordinación con el proceso de revisión del planeamiento general en el municipio vecino.

En cuanto al paso de la hasta ahora variante **junto a las marismas de Plaiaundi** y las instalaciones del Instituto, y tras el debate habido sobre alternativas durante el Avance, se ha propuesto una solución de diseño que garantizando el objetivo fundamental de mantener y mejorar la incorporación de las instalaciones del Instituto a la trama urbana de la ciudad resuelve adecuadamente el paso e incorporación a la calle Lope de Irigoyen mediante una glorieta, el soterramiento bajo la zona ferroviaria, así como la adecuada conexión de la Variante con la Av. de Letxumorro.

Esta solución **no afecta a la zona protegida** de Plaiaundi y es la que se entiende que resuelve mejor los diversos condicionantes que se plantean incluido su coste, debiendo de contemplarse no obstante la adopción de medidas para evitar los impactos visuales y sonoros y una mejora de la **conexión en el entorno de Plaiaundi** favoreciendo la conexión peatonal con la zona de marisma. Además se deberá contemplar en esta zona el paso de las vías de agua procedentes de San Miguel y calle Lope de Irigoyen y su canalización hacia el entorno de Plaiaundi.

Finalmente, en cuanto al paso de la variante por el **barrio de Behobia**, tras desestimarse las diversas alternativas que se habían presentado en la fase del Avance para desarrollar la duplicación de carriles en esta zona, se optó por mantener el actual perfil de un solo carril por sentido, habiéndose mejorado no obstante el trazado y habiendo previsto una reserva de suelo en la que se podrán contemplar diversas actuaciones como el ensanchamiento e inserción de aceras, una posible mediana central, el carril bici, aparcamientos, tratamiento de arbolado, etc., de forma que también en este sector se favorezca el carácter urbano de este viario y se reduzca la separación entre las zonas residenciales y comerciales a ambos lados del mismo.

6.1.7 La Ronda Sur de circunvalación de la ciudad.

En el Plan General se da respuesta a la necesidad de **completar un anillo viario** como parte de su **red estructural de distribución** de forma que permita enlazar los actuales y futuros barrios del Sur de la ciudad. Efectivamente, la estructura del viario principal de una ciudad apoyada en un sistema de **anillo perimetral** permite que el tráfico pueda optar por una referencia de mayor fluidez y rapidez de circulación, a pesar de los mayores recorridos a que obliga la estructura circular. Este efecto real descarga de tráfico las vías más centrales de una ciudad y permite en cualquier

momento implantar planes que restringen el paso de vehículos por las zonas centrales o la peatonalización de esas zonas.

Una vez que se ha reconocido el papel que juega la antigua variante en toda la zona Norte y Noroeste como parte de ese tipo de estructura viaria perimetral, el planteamiento de completarla se justifica en la necesidad de articular este tipo de conexión en todo el **tramo central de la zona Sur de Irun**, y más concretamente entre Oñurre y Artia. Es a esta nueva red de carácter fundamentalmente urbano que desde el Plan General se ha denominado como viario de **Ronda** y a la cual se le incorpora la posibilidad de extenderlo hasta Antton Ttipi.

Una vez analizadas y debatidas las tres propuestas que se barajaban en el documento del Avance, se tomó la decisión de adoptar la alternativa que discurría toda ella **al Norte de la Autopista A-8**, con tres tramos claramente diferenciados, bordeando primero Txenperenea, más adelante el barrio de Ribera, y siguiendo por Matxalagain y por la actual calle de Alzukaitz para finalmente a través de Blaia, enlazar con la Avenida central de Antton Ttipi.

Es importante señalar que en el estudio de los trazados se incluyó la posibilidad de asegurar su **conexión en Ventas y Behobia**, formalizando de esta forma una Ronda Sur completa.

La elección de este trazado se realizó considerando por un lado que al no presentar afecciones con la banda de reserva del tren de alta velocidad era más fácilmente ejecutable y que por otro esta solución consolida el **criterio de ocupación de suelos al Norte** de la autopista A-8, vinculándose directamente al tejido urbano actual y además siendo previsiblemente la menos costosa de las tres alternativas que se habían planteado en fases anteriores del trabajo.

Además de ello el trazado elegido desde el Plan General ofrece una buena funcionalidad viaria y de enlace con el resto de la red urbana así como de posibilidades de cierre de toda la circunvalación. También es importante el hecho de que puede ejecutarse como **parte de los ámbitos de desarrollo residencial propuestos**, tanto en lo que respecta a la cesión de los terrenos como en cuanto a la propia ejecución de los respectivos tramos de vial.

En la medida que se prevé una solución para el tráfico de paso interurbano, la **sección mínima** de este anillo de circunvalación puede diseñarse en una **primera fase con un carril por sentido**, si bien el Plan General define una amplitud de la **reserva del suelo** suficiente para poder incorporar más adelante un carril adicional por sentido de forma que esta Ronda acabe disponiendo de dos carriles por sentido en todo su recorrido.

6.1.8 El nuevo acceso a Irun desde la Autopista A-8.

Se ha considerado necesario plantear una distribución del tráfico general de acceso a Irun en un punto medio de la ciudad, coincidente aproximadamente con la zona de Txemperenea, por lo que el Plan General plantea abrir un **nuevo acceso desde la A-8** hasta la Ronda Sur, que cubra al menos los sentidos desde y hasta San Sebastián. Este punto de enlace tiene una situación intermedia entre los actuales accesos a los dos extremos de la ciudad, localizados en Ventas y en Behobia.

La zona elegida para ubicar este enlace, al sur del ámbito de Txemperenea, permite la ejecución del mismo sin modificar la actual zona de reserva del tren de alta velocidad y su ubicación está inicialmente consensuada con la Diputación de Gipuzkoa, a reserva de las advertencias señaladas en el punto 6.1.4 estando plenamente **justificada** por la oportunidad que ofrece el nuevo anillo de Ronda Sur propuesto y su papel distribuidor.

El nuevo enlace permitirá incorporarse desde y hacia la autopista a la propia Ronda Sur **en ambos sentidos** y desde allí **distribuir o canalizar** el tráfico hacia las diversas glorietas de acceso a la Ronda para que el usuario pueda elegir el más conveniente según su origen o destino, (Oñurre, Txemperena, Ribera, Alzukaitz, Artia, Blaia, etc.).

Distribuyendo los tráficos de esta manera se evita hacer gravitar directamente el nuevo enlace con la A-8 sobre uno sólo de estos accesos, evitando así perjudicar su funcionalidad por acumulación de tráfico sobre un solo acceso o calle de la ciudad. Además con esta estrategia se dota de un mayor **papel redistribuidor** al propio **Viario de Ronda**, disminuyendo las posibilidades de su saturación en un solo punto.

6.1.9 Solución Variante Sur de N-1 con criterios de racionalidad y sostenibilidad.

Aunque en el Avance de planeamiento se estudiaron diversas soluciones para ofrecer una alternativa de trazado por el Sur a la variante de la N-1 que discurría por el Norte, sin embargo, y con la intención de no hipotecar alternativas en el futuro y también por evidentes razones económicas y de complejidad constructiva, se consideró que la solución idónea era **aprovechar el trazado existente de la autopista A-8** para absorber el tráfico de paso que discurría por el tramo más urbano de la en ese momento variante Norte, y desviar de este modo ese tráfico hacia la A-8.

Esta solución, que evitaba la construcción de una nueva infraestructura independiente de Variante Sur de la N-1, debía contemplar la necesaria **ampliación de carriles** para canalizar todos los tráficos, coincidiendo en este sentido con las decisiones recientemente adoptadas por la Diputación de Gipuzkoa.

Esta propuesta desde el Plan General para solucionar el paso de la N-1 es lógicamente independiente de la posterior **gestión del peaje** de la A-8 en el tramo entre Ventas y Behobia a su paso por Irun, pues caben diversas soluciones, como eliminar completamente el peaje en dicho tramo o arbitrarse soluciones técnicas que hagan compatible la eliminación del peaje en este sector de la autopista para los vehículos con origen y destino en Irún, con su mantenimiento para el tráfico de paso. En todo caso es un tipo de decisión ajena a la competencia del Ayuntamiento.

Hay que señalar no obstante, que esta solución, que vincula directamente la variante de la N-1 con la A-8, es además, por la **reducida necesidad de ampliación** de su sección, compatible con la actual franja de reserva para el trazado del tren de alta velocidad. Además es probablemente la solución más económica y la más fácilmente ejecutable tanto por fases como considerada en su totalidad. No obstante, en el entorno del nudo de Ventas se debería considerar la mejora del actual enlace con la hasta ahora N-1 y la carretera a Hondarribia.

6.1.10 Otras soluciones viarias en la red estructural distribuidora.

En cuanto a la red estructural distribuidora las principales intervenciones que ha introducido el Plan General están fundamentalmente los tres **pasos sobre la zona ferroviaria**, dos de ellos de nueva apertura.

De los propuestos el más importante es la **nueva conexión** entre la calle de Anaka y el barrio de Pio XII a través de la calle Sebastian Errazu, a escasos 300 m. de la plaza de Txanaleta. El siguiente es el actual **punto de Eraustieta** que enlaza Soroxarreta con la zona de Belaskoenea y Arretxe, y el tercero es el situado más hacia el Oeste, de nueva creación, entre la glorieta de Eskortza en la avenida de Letxunborro y el barrio de Ventas, sustituyendo al actual **punto de la Av. de Elizatxo** que debe eliminarse por falta de gálibo suficiente para permitir el paso del ferrocarril de alta velocidad.

En la remodelación de la zona central se realizan dos viarios en sentido paralelo a las vías que tendrán un importante efecto distribuidor. También se propone un enlace desde la nueva glorieta en la **Avenida de Letxunborro** con la variante Norte de la N-1 en la zona de Zubieta en Hondarribia, así como el nuevo diseño del **acceso y enlace al Hospital Comarcal**. Igualmente tiene importancia a nivel distribuidor el enlace directo de **Lope de Irigoyen** con la N-1, así como su continuidad por la calle Cipriano Larrañaga.

Se recoge la mejora prevista del **enlace** de la Av. Letxumbo con la **calle de Anaka** mejorando la capacidad de esta intersección. También se plantea una nueva **glorieta en Gibeleta** de acceso al barrio de San Miguel y la reordenación de la **rotonda de Zubimusu** fundamentalmente al servicio de las zonas residenciales en Hondarribia considerando el nuevo funcionamiento de las calles Donostia y Hondarribia.

Igualmente es importante el nuevo **vial de acceso a Urdanibia** y al extremo Oeste de la Av. de Puiana a través de la glorieta de Eskortza en Letxunborro y de un ensanchamiento y remodelación de la actual calle de Pozuetakogaina, lo que permitirá compensar la posible eliminación del acceso directo a Urdanibia desde la GI-636.

6.1.11 Especial consideración de los niveles sonoros en la A-8, N-638 y GI-636.

Se consideran específicamente los Mapas Estratégicos de Ruido definidos en la Orden Foral 412-C/2008 sobre la A-8, N-1, N-638 y la aplicación del Real Decreto en cuanto a curvas isófonas. Para ello se incorpora la obligación de tener en cuenta las medidas correctoras pertinentes en las Fichas técnicas de los ámbitos a los que se afectan, teniendo en cuenta los estudios de amplitud de las curvas que se lleven a cabo a estos efectos.

6.2.- INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

6.2.1 Análisis de la situación.

En el momento de iniciar la Revisión del Plan General las instalaciones ferroviarias ocupan una **extensa franja de territorio**, configurando en la trama urbana de la ciudad un importante **corte espacial y funcional** que produce importantes impactos, entorpece su funcionamiento y limita su desarrollo urbanístico.

Estas instalaciones tienen adosadas las instalaciones de C.A.F. en su borde Norte así como el trazado del “Topo”, que discurre paralelo por el borde Sur en la práctica totalidad de su tramo urbano, incrementando en ambos casos los efectos de ruptura y segregación. El trazado del Euskotren se separa de la plataforma del ferrocarril de ADIF a su paso por el centro de la ciudad, lo que da lugar a una duplicación adicional del corte en la trama urbana.

En su conjunto, este efecto de ruptura se agrava además como consecuencia del escaso número de **elementos de unión transversal** existentes, con un solo paso intermedio de cierta capacidad entre los puentes de Belaskoenea y la hasta ahora variante norte de La N-1: el puente del Paseo de Colón. Además en un tramo de casi 2 km. de longitud del trazado ferroviario, no hay posibilidades de conexión entre las dos zonas urbanas que separa.

Esta **segregación del espacio urbano** sólo mitigada por el puente del Paseo Colón, impide la extensión y difusión del carácter de centralidad en torno a dicho paseo. Asimismo, la ausencia de elementos de relación entre ambos lados de las plataformas ferroviarias introduce importantes limitaciones y rigideces en la estructura viaria y en el transporte público del conjunto urbano.

Por otra parte, los dos sistemas ferroviarios, ADIF y Euskotren, están inmersos en un **proceso de actualización** y remodelación que pretenden mejorar el nivel de servicio de pasajeros y el de mercancías, lo que permite abordar en esta Revisión importantes operaciones de remodelación que se juzgan como muy beneficiosas para la ciudad.

En lo que respecta a la actual **Estación de pasajeros de ADIF** resulta necesaria la completa renovación, física, funcional y de imagen, de la Estación y sus servicios, en parte para albergar la futura llegada de las composiciones del tren de alta velocidad, y en parte porque necesita mejorar su integración urbana y la capacidad de intercambio con el sistema de transporte urbano y metropolitano tanto peatonal como del transporte público.

Por su parte, la infraestructura de **Euskotren** presenta una problemática particular en la que coincide la necesidad de renovación con la de mejorar la integración urbana de los servicios de la Estación con el objeto de ofrecer un adecuado marco para el incremento de las frecuencias de funcionamiento, lo que implicaría incluso prolongar la duplicación de la vía antes de llegar a Ventas.

Parece evidente que cualquier solución a las redes del transporte ferroviario, deben ser contempladas en el marco del **eje de comunicaciones Pasaia-Irun-Hendaia**, pues se trata de una problemática que implica un ámbito territorial mayor que el exclusivo de un territorio municipal.

Sin embargo, hay que reconocer que desde el punto de vista del municipio, el **espacio ferroviario de Irun** que se prolonga hacia Hendaia es el más crucial para la ciudad, por la enorme implantación territorial que este uso tiene en el territorio y por las expectativas que está abriendo el proceso de remodelación del conjunto de este espacio.

En este sentido es fundamental contribuir a la **unión y articulación de la trama urbana** sobre el espacio ferroviario, de forma que se aproveche esta ocasión única para lograr una mejora sustancial de la interrelación de los distintos barrios a ambos lados del trazado ferroviario y para ampliar el espacio central de la ciudad.

Entre los diversos estudios y proyectos realizados o iniciados en los últimos años y referidos a la definición de las infraestructuras ligadas a la alta velocidad y al tráfico intermodal se tienen que considerar particularmente los aspectos normativos del **Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria** así como el **estudio de la reordenación del espacio ferroviario irunés** y su posterior conexión con Hendaia, encargado por el Ministerio de Fomento que pueden tener implicaciones directas en el futuro de la ordenación ferroviaria y en la posible liberación de suelos para otros usos.

En este sentido se han contemplado las previsiones avanzadas por el Ministerio en cuanto a los posibles **terrenos que quedarán disponibles** una vez se haya realizado la remodelación de la zona de la Estación y playas de vías anejas, en base a las cuales el Plan General plantea los nuevos usos a los que se van a destinar dichos terrenos así como las conexiones viarias que resuelven los problemas de aislamiento de la zona de Anaka pendientes de resolución desde hace décadas.

También es importante a este respecto la realización en paralelo al proceso de Revisión, de un estudio de Ordenación del Espacio Ferroviario con el objetivo de estudiar las posibilidades de formalización y definición de los usos resultantes en la

zona ferroviaria una vez deducidos los de instalaciones que no sería necesario mantener.

En el **eje Pasaia-Irun** se vienen esbozando diversas actuaciones que surgen de foros institucionales como la Comisión Interinstitucional de Pasaialde, Jaizkibia S.A., manejándose diferentes planes sectoriales como el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria, el Avance del Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística del Transporte y de carácter zonal como los documentos de tramitación del Plan Territorial Parcial de Donostialdea-Bajo Bidasoa.

Para el denominado **Corredor Intermodal de Jaizkibel**, resultan como piezas clave de las mencionadas actuaciones las infraestructuras ferroviarias, la ampliación exterior del Puerto de Pasajes, las plataformas logísticas y el refuerzo en las infraestructuras viarias.

En lo que respecta a la red ferroviaria, las previsiones contempladas están relacionadas fundamentalmente con la **Y vasca de alta velocidad**, destinada tanto para mercancías como para viajeros, existiendo en concreto una propuesta de estación intermodal en posición central situada en el trazado ferroviario de Ventas a Hendaia y otra en Lezo, en la zona de Larramón.

En relación con las infraestructuras ferroviarias, una **afección** que sobre todo condiciona algunas de las soluciones viarias propuestas al Sur es la reserva realizada por el Ministerio de Fomento – Gobierno Vasco para el futuro tren de **alta velocidad**, que discurre sensiblemente paralela a la A-8 por su borde Sur, e incluso en algunos tramos se superpone con el actual trazado de la autopista. Se trata de una **banda de reserva** cuyo diseño definitivo está pendiente de posteriores decisiones que escapan completamente a la competencia municipal.

6.2.2 Propuestas para la red ferroviaria.

Admitiendo que la mayoría de las decisiones en materia de infraestructura ferroviaria a desarrollar sobre el término municipal de Irun son en última instancia **competencia de otras administraciones**, fundamentalmente del ámbito estatal y que algunas de esas decisiones están aún pendientes de adoptarse de forma definitiva o de plasmarse en planes o programas que deberían ser aprobados, se realiza una **recopilación** de las propuestas al respecto, para hacer coherente el resto de determinaciones del Plan a las mismas.

Por tanto, la calificación y edificabilidades definidas en los terrenos ocupados por infraestructuras ferroviarias tienen **carácter orientativo y no vinculante** mientras no concluyan los Estudios a realizar por el Ministerio de Fomento, manteniendo estos terrenos su calificación actual de "**sistema general ferroviario**".

Solo una vez que el Ministerio haya aprobado los proyectos de remodelación del complejo ferroviario, y que los terrenos que finalmente resulten liberados hayan pasado los necesarios trámites de desafectación y enajenación podrá definirse su calificación urbanística mediante el correspondiente Planeamiento urbanístico.

Para la descripción de las principales propuestas se ha subdividido el **espacio ferroviario** de Irun en tres sectores: Sur, Central y Norte.

6.2.3 Propuestas en el sector Sur de la zona ferroviaria.

En el **sector Sur**, es decir, el que discurre desde Gaintxurizketa hasta el actual puente de Auzolan, se contempla la comunicación del nuevo trazado del tren de alta velocidad con la red internacional a través de un by-pass que entraría en la estación de Irun, lo que implica la remodelación de los puentes de Ventas y Auzolan.

Se prevé asimismo la **prolongación de la vía mixta** hasta el puerto de Pasajes y el desdoblamiento de las vías de "Euskotren" desde Araso, ya que entre este punto y Ventas están desdobladas.

Asimismo se propone mejorar el **apeadero de Ventas**, dándole accesibilidad a esta estación a ambos lados del haz de vías mediante una pasarela sobre las mismas, extendiendo así el servicio de esta red hasta la zona de Letxunborro.

Finalmente y como **propuesta municipal** se propone ubicar un **nuevo apeadero de Euskotren** en la zona del Polígono comercial de Araso / futura Ampliación de Araso, pues en este área se van a concentrar nuevos usos industriales y terciarios lo que incrementará la demanda, pudiendo contribuir así a la disminución del tráfico de vehículos en el interior de la ciudad. El ligero incremento del tiempo de recorrido desde Donostia debido a la eventual inserción de esta parada podía verse compensado por la fusión en una sólo estación junto a ADIF, de los dos apeaderos actuales de Belaskoenea y Paseo Colón.

No obstante, en relación a esta cuestión y según el Informe de la Dirección de Patrimonio y Urbanismo del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), hay que señalar la advertencia que esta propuesta municipal de ubicar una nueva estación o apeadero en el entorno de Araso, sólo se hace a **título orientativo**, y ello por que es evidente que la decisión final de la posibilidad de este apeadero conjunto así como de

su futura localización, habrá de ser objeto del **acuerdo de las administraciones** de la red ferroviaria de ADIF y la de EUSKOTREN.

Por estas razones no puede ser definida con mayor detalle por el Plan General manteniendo la **ubicación orientativa** de la mencionada Estación en el plano T-9 pero sin que pueda figurar con mayor precisión en los planos de calificación pormenorizada ni en los planos de las Fichas Urbanísticas de los ámbitos de actuación.

6.2.4 Propuestas en el sector Central de la zona ferroviaria.

En el **sector Central**, el que discurre entre el puente de Auzolan y el del Paseo de Colón se propone la separación del tráfico de mercancías del de viajeros, **reubicando la estación de viajeros** algo más al sur de su emplazamiento actual y liberándose el espacio ferroviario situado junto a la antigua Aduana. Se propicia desde el Plan la futura articulación de las medidas oportunas para adecuar y transformar la actual estación de Irun en estación de Alta Velocidad, consolidando su papel protagonista en el conjunto de la red ferroviaria.

Unido a esta operación de remodelación de las instalaciones ferroviarias, que en todo caso es competencia de la administración correspondiente, se propone realizar el **cubrimiento** de una parte de las vías y más en concreto de la Estación, generando con ello nuevos espacios para incorporarlos a la trama urbana de la ciudad. Asimismo se vincula esta operación a la ubicación en una zona inmediata, de la nueva Estación de Autobuses.

Como parte de los objetivos, resulta asimismo fundamental la propuesta de **modificación del trazado del Euskotren** integrándolo en la plataforma de vías de ADIF, llevándolo en paralelo y adosado a las vías, así como de la nueva estación a proyectar, liberando el espacio ferroviario resultante, eliminando el corte adicional que supone el mismo en el centro urbano y mejorando la intermodalidad y la versatilidad de servicio de ambos sistemas ferroviarios mediante la construcción de una estación conjunta.

La construcción de una nueva Estación constituye una oportunidad que permite plantear una importante operación para **completar el crecimiento interno** de Irun y **revitalizar la zona central** de la ciudad.

Esta operación tiene **cuatro objetivos principales**:

- Objetivo de integración urbana, con el cubrimiento de las zonas de vías situadas en pleno centro de la ciudad, creando de esta manera nuevos espacios y viales transversales, contribuyendo así tanto al mallado de la ciudad como a la mejora de la comunicación entre los barrios situados a ambos lados del trazado ferroviario.
- Objetivo de contribuir a la oferta residencial con una actuación que será la más importante de las planteadas en Irun en las últimas décadas.
- Objetivo de aportar una importante oferta de actividades económicas, tanto terciarias como de posible carácter empresarial.
- Objetivo de ampliar la oferta de equipamientos planteando otro tipo de usos de carácter dotacional y de servicios de forma que la convivencia de usos permita crear un nuevo espacio de centralidad, con capacidad de ofrecer una respuesta global a las demandas y necesidades de la ciudad.

6.2.5 Propuestas en el sector Norte de la zona ferroviaria.

En el **sector Norte**, en la actual playa de vías de Plaiaundi situada entre el puente del Paseo de Colón y el Bidasoa, se contempla la ubicación de un **espacio intermodal de mercancías** con la instalación de vías bajo pórtico de gran longitud adaptadas al intercambio de mercancías con conexión a la red de carreteras. Para posibilitar composiciones de grandes dimensiones se propone el soterramiento bajo el ferrocarril del trazado de la anterior Variante Norte de la N-1, facilitando la creación de una explanada y acceso directo de conexión con este vial diseñado específicamente para el tráfico de pesados.

Se contempla igualmente la localización de un **nuevo apeadero de cercanías** de Euskotren junto al recinto ferial de FICOBA así como la ampliación de los puentes sobre el Bidasoa con el objeto de mejorar la conexión con la estación de Hendaia.

Es oportuno tener en cuenta la posibilidad de ubicar zonas de **aparcamientos de disuasión**, en las reservas de viario próximas tanto a la estación ferroviaria de Ventas como junto a la estación del puente internacional de Santiago. Este tipo de equipamientos situados en zonas no centrales favorecen enormemente el uso racional del transporte y contribuyen a reducir los tráficos urbanos y la demanda de aparcamiento en otras zonas de la ciudad.

6.2.6 Compatibilidad de propuestas ferroviarias con lo previsto por los Organismos competentes.

No obstante, las propuestas que realiza el Plan General en cuanto a la red ferroviaria se deberán enmarcar en las previsiones de los **Organismos competentes** de ambas redes, la Dirección de Patrimonio y Urbanismo del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias – ADIF-, por un lado y el Ente Publico Red Ferroviaria Vasca - Euskal Trenbide Sarea por el otro, teniéndose en cuenta al respecto lo señalado en los **Informes Previos** emitidos al Avance de Planeamiento, en cuanto a las propuestas de remodelación de la Estación ferroviaria central de Irún por un lado y las de modificación del trazado del Euskotren y nuevas estaciones por el otro, tal como se ha reflejado más arriba.

Igualmente se ha tenido en cuenta lo señalado en el segundo Informe del ADIF en cuanto a la referencia concreta a realizar en los ámbitos de los entornos de la Estación, Ventas Centro y Edificio Belasko en cuanto a la aplicación de la **Ley 39/2003 del Sector Ferroviario**.

6.3.- INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA

6.3.1 Antecedentes

En relación a la infraestructura aeroportuaria correspondiente al **Aeropuerto de San Sebastián** ubicado en el término municipal de Hondarribia pero en suelos colindantes con los del término municipal de Irun, particularmente los barrios de Amute, San Miguel y zona baja de la Av. de Letxumborro, no existían afecciones directas a nivel de la superficie de los terrenos pero sí en cambio las importantes afecciones a **nivel del vuelo de los edificios** derivadas de las Servidumbres Aeronáuticas así como las Afecciones Acústicas igualmente para la habitabilidad de los edificios.

Es por ello que ya desde el **Avance** del Plan General de Irun se realizó un estudio de la incidencia de ambos tipos de servidumbres, acompañando la documentación con una serie de planos explicativos. Este estudio ha ido completándose posteriormente con una serie de entregas documentales al organismo responsable de la navegación aérea y de la gestión de los aeropuertos para ir perfilando el cumplimiento del Plan General de lo dispuesto legalmente a este respecto, hasta llegar al documento de Aprobación Provisional, que es definitivamente conforme a lo establecido por la Dirección General de Aviación Civil respecto al conjunto de servidumbres aeronáuticas.

6.3.2 Informes de la Dirección General de Aviación Civil

La Dirección General de Aviación Civil de la Secretaria de Transportes, en relación con la tramitación del Plan ha ido emitiendo una serie de Informes, dos de ellos al documento de Avance y otros cuatro posteriores al documento de Aprobación Inicial. Las cuestiones tratadas en todos estos Informes se refieren a la conformidad con las **afecciones acústicas** y **servidumbres aeronáuticas** vigentes, así como a las precisiones que deben de figurar en los documentos del Plan, para garantizar el puntual cumplimiento de lo legalmente establecido por la legislación vigente.

Toda la información referente a esta cuestión ha sido recogida en el documento anexo denominado **Memoria de Informes de Organismos**, precisándose en el mismo la forma en la que se han reflejado las sucesivas determinaciones, tanto en la **Normativa del Plan General**, en particular el Regimen General de regulación de las Areas acústicas y Regimen General de protección de las Servidumbres Aeronáuticas, en el capítulo 0.2 sobre **Condicionantes superpuestos a la Ordenación Urbanística**, así como en otros puntos como el el art. 5.1.13.

También se han incorporado especiales **Limitaciones de la Edificabilidad** y a la altura en las Fichas de Ambitos de planeamiento delimitados por el Plan General, tanto en suelo urbano como urbanizable, en los que el propio terreno vulnera la superficie horizontal interna o la Superficie Cónica señalando que en cualquier caso será necesario solicitar previamente el informe de la Dirección General de Aviación Civil. Se han incluido **determinaciones específicas** en los ámbitos Ronda Sur y enlace, Gain Gainean, Urdanibia – Zubieta, Alarde, Gazteluzahar, Urune. También se han incorporado otra serie de determinaciones precisas en las Fichas de los ámbitos Eltazeta, Txenperenea, Oñaurre o San Miguel.

También se han modificado y adaptado a lo solicitado las referencias a las Servidumbres Aeronáuticas en los **Planos de la Serie A de Afecciones Urbanísticas**, de manera que se puede considerar que la Revisión del Plan General de Irún es compatible con todos los aspectos legales derivados del aeropuerto de Hondarribia – San Sebastián, situado en las inmediaciones del término municipal.

Además se han incorporado una serie de **Acreditaciones** sobre las determinaciones de altura establecidas en las Ordenanzas de aplicación en el suelo urbano consolidado cuya ordenación pormenorizada ya estaba definida en el Plan General de 1999, así como las determinaciones de altura establecidas por el mismo para los ámbitos cuyo desarrollo ha alcanzado entre tanto el nivel suficiente para incorporarlos en el documento de revisión como suelo urbano consolidado con el mismo carácter de ordenación pormenorizada definida y que por lo tanto ya no se recogen en el Plan General como ámbitos de planeamiento a desarrollar.

En relación al **Informe Definitivo** de la Dirección General de Aviación Civil, de fecha 24 de octubre de 2013, hay que señalar que resulta favorable en relación al extracto de documentación que se había presentado ajustada ya a la nueva base topográfica y a la representación digital del conjunto de servidumbres aplicables. Las últimas correcciones y acreditaciones han sido recogidas todas ellas en el documento de Aprobación Provisional.

6.4.- MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

6.4.1 Antecedentes: el Plan General y el PMUS.

El Ayuntamiento encargó, en paralelo a la redacción del Plan General de Ordenación Urbana, una serie de **estudios técnicos específicos** para establecer un diagnóstico de la situación de la movilidad en el municipio, en los diversos modos de transporte. Como resultado final de estos trabajos se presentó en 2010, un Plan de Movilidad Urbana Sostenible - PMUS - para la ciudad de Irun que por su interés complementario del Plan General fue analizado desde los trabajos de redacción del mismo.

Efectivamente, desde el inicio de la redacción del Plan General siempre se mantuvo la estrategia de que los trabajos de revisión del planeamiento debían de contar con el **apoyo de un trabajo en profundidad** y realizado por profesionales especializados utilizando metodologías propias, distintas a las del planeamiento urbanístico, que pudiera establecer con suficientes garantías las condiciones más adecuadas para el desarrollo de todo lo concerniente a los modos de transporte en el municipio.

Siendo conscientes de que un Plan General, por sus objetivos y por su contenido definido legalmente, no era el documento adecuado para definir y entrar con el suficiente detalle en todos los aspectos que era necesario tratar para asegurar una gestión futura adecuada y a la vez sostenible de la movilidad, se optó por dejar abiertas las **determinaciones técnicas** en todo lo concerniente a las redes de transporte, de manera a integrarlas lo mejor posible con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el momento en el que estuviera formalizado.

Antes de la Aprobación inicial del Plan General fue posible contar con el documento del PMUS, coincidiendo en gran medida con los principales planteamientos que ya se venían argumentando desde el proceso de la Revisión, lo que permitió ya desde esa fase, **incorporar** aquellas determinaciones que se veían convenientes y que a la vez parecían posibles de traducir a las determinaciones propias de un documento de planeamiento general.

Hay que señalar que obviamente **no todas las medidas** que proponía el documento del Plan de Movilidad Sostenible podían ser reflejadas en un Plan General. Primero porque muchas de estas medidas se referían a la futura gestión de los modos de transporte o de los espacios públicos de comunicación, o incluso de las campañas de divulgación o concienciación, y esto no entra en los cometidos de un Plan General. Pero además, porque otro tipo de medidas deben de tener la suficiente flexibilidad para que puedan ser aplicadas, revisadas, modificadas, en resumen, gestionadas, sin que para su ajuste se precise acudir a modificaciones del Plan General.

Sobre todo hay que tener en cuenta que el campo de **regulación** propio de un Plan General está por un lado en la determinación de los usos admisibles en cada punto del territorio, es decir en determinaciones de tipo espacial, pero que dado el nivel “general” de este documento, no se debe encorsetar ni predefinir en exceso, para poder permitir una mínima flexibilidad en la posterior aplicación y desarrollo de las actuaciones. Es el caso concreto por ejemplo del destino de un espacio viario, que comprenderá la canalización de diversos usos como acoger el tráfico rodado motorizado, otros tipos de tráfico rodado como el ciclista, el tráfico peatonal, las zonas estanciales, etc.

No tiene sentido en principio que desde el Plan General se condicionen por ejemplo los tamaños concretos de las calzadas, aceras, carriles especiales, cuando ello es algo que depende fundamentalmente de la **función que en cada momento** se asigna a una calle o vial y que las sucesivas decisiones o modificaciones respecto al papel que ha de jugar no pueden ni deben estar condicionadas o excesivamente determinadas por un Plan General. Por ello lo importante es la **delimitación** exacta del espacio viario público, entre alineaciones de otros usos no viarios, y eso sí, la caracterización general de cada vía o calle y aquí es donde deben confluir ambos documentos.

Hay otro campo específico del Plan General que es el **normativo**, y es el que regula los parámetros y condiciones de implantación de cada uno de los usos admisibles en cada zona y punto de la ciudad. En éste se presenta también una cuestión de niveles, pues en lo concerniente al uso de las vías públicas, el espacio en el que se desarrolla la movilidad de todos los modos de transporte posibles, la normativa del Plan General define su titularidad pública y los grandes tipos de jerarquía viaria pero no entra a regular el diseño concreto de las mismas. Por ello la Normativa del Plan no contempla una normativa específica de urbanización del viario, que debería desarrollarse como una Ordenanza independiente, y en ese sentido sólo algunas de las recomendaciones del PMUS deben traspasarse a la normativa general.

6.4.2 El documento del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

El documento del Plan de Movilidad Urbana Sostenible o PMUS, es un trabajo de **tipo sectorial** cuyo **objetivo fundamental** es proponer a la Corporación Municipal una herramienta de planificación que facilite el desarrollo de medidas por y hacia una movilidad más sostenible, respetuosa con el medio ambiente y energéticamente eficiente. El contenido, extraído directamente de la propia Memoria de Propuestas de Actuación del PMUS, consiste en los aspectos que se exponen a continuación.

Este documento se encuentra **articulado** de forma escalonada en **distintos niveles** que incluyen Metas y objetivos a largo plazo, Políticas Básicas y una serie de Areas de Intervención. Las metas y objetivos a largo plazo están ligadas a los grandes problemas socioeconómicos, ambientales, energéticos, de crecimiento sostenible y de eficiencia de transporte.

Entre las **metas principales** que recorren todas las actuaciones propuestas en el PMUS, están las de **mejorar la calidad de vida** de los ciudadanos de Irún a través de la reducción de los tiempos de viaje en la movilidad urbana, la reducción generalizada de los impactos directos sobre el ciudadano como el ruido, la contaminación del aire y la congestión, la recuperación de espacio público urbano para el transporte no motorizado, fomentar una movilidad individual más responsable y sostenible, favorecer el trasvase de viajes desde el vehículo privado hacia los desplazamientos andando, en bicicleta y en transporte público, perseguir la igualdad de accesibilidad a servicios, usos urbanos y equipamientos para todos los colectivos usuarios del transporte y aumentar la seguridad vial y reducir el número de accidentes.

Como segunda meta se considera la de reducir el **impacto ambiental derivado del transporte**, especialmente el ruido y la emisión de gases producidos por los vehículos privados, con medidas como coordinar las acciones del PMUS con otras iniciativas incluidas en la estrategia de lucha contra el cambio climático, alcanzar una reducción en la emisión de CO₂ por el sistema de movilidad, disminuir la emisión de gases contaminantes derivados de la movilidad urbana, reducir el nivel de ruido en el viario urbano, limitando la circulación de vehículos en las zonas residenciales y acometiendo medidas paliativas para los colectivos que sufren niveles por encima de los admisibles, redistribuir el espacio público de manera que se favorezca al transporte público, al peatón y al ciclista, reduciendo el espacio viario actualmente dedicado al automóvil, promover la eliminación de barreras infraestructurales de tipo físico, viario, ferroviario, haciendo viable el tránsito peatonal y ciclista a través de las mismas y mejorar la movilidad y accesibilidad a los servicios de los colectivos con movilidad reducida.

La tercera meta del PMUS se centra en conseguir un **mayor ahorro energético** mediante la reducción del consumo energético basado en combustibles fósiles, así como a través de la incidencia en una conducta eficiente de la movilidad, consiguiendo que una parte de la población cambie sus hábitos de movilidad.

La cuarta meta, que incide directamente en el Plan General es la de **promover un planeamiento urbanístico sostenible**, entendiendo que la importancia de una adecuada planificación en la movilidad de los nuevos desarrollos urbanos, tanto de tipo residencial como de actividades económicas tiene un peso decisivo en el balance energético y ambiental de una ciudad. El argumento principal es que el diseño urbano

o los servicios previstos de transporte colectivo son claves para que los nuevos habitantes o trabajadores de estas áreas puedan verse favorecidos por una movilidad sostenible.

Finalmente, la quinta meta es la de conseguir una **mayor funcionalidad y eficiencia económica**, obtenible a través la mejora de la competitividad económica, reduciendo los costes de transporte, principalmente en lo que se refiere a congestión y coste energético y a través también del establecimiento de un marco positivo de coste / eficacia para las actuaciones que desarrolle el PMUS.

Para alcanzar todas estas metas, el PMUS plantea la conveniencia de acudir a las **políticas básicas** de fomento de los modos no motorizados; potenciación de un reparto modal favorable al transporte público; favorecimiento de un uso más racional y ambientalmente óptimo del espacio público; incidencia sobre los colectivos ciudadanos; mejora de la calidad ambiental y el ahorro energético, y finalmente la planificación sostenible del desarrollo urbano.

Estas “políticas” a su vez dan lugar en el PMUS, a una serie de **áreas de Intervención** con objetivos específicos dan lugar a un paquete de **programas y medidas de actuación**. El Plan de Movilidad sostenible **se estructura** así en áreas de intervención que luego se desarrollan a través de uno o varios programas cada área, en total más de 50 programas de intervención.

Las áreas de intervención, y por tanto los **programas de actuación** correspondientes, versan sobre movilidad peatonal, movilidad ciclista, transporte público, ordenación de la circulación y estructura de la red viaria, circulación y distribución de mercancías, seguridad vial, intervenciones sobre el espacio público / espacio ciudadano, aparcamiento, gestión de la movilidad para colectivos específicos, formación y educación en la movilidad sostenible, organización municipal de apoyo a la movilidad sostenible, mejora de la calidad ambiental y ahorro energético y finalmente políticas urbanísticas y movilidad.

El PMUS plantea dos posibles **escenarios**. El **primer escenario** es de **tipo tendencial**, y se basa en el supuesto de que no se interviniera específicamente con criterios de sostenibilidad manteniendo las tendencias actuales de movilidad de Irún, lo que llevaría indefectiblemente a un incremento de los viajes motorizados, especialmente los que se realizan en vehículo privado, y una disminución de los viajes a, tanto los recurrentes, como aquellos que tienen como destino actividades comerciales, deportivas o de ocio.

El **segundo escenario** contempla en cambio la adopción de medidas para **modificar las tendencias actuales** hacia una **movilidad urbana sostenible** de la población de Irún, en pos de un nuevo equilibrio entre los modos de transporte a favor de aquellos con menor gasto energético, la progresiva consecución de una estructura de ciudad más compacta y un sistema de transporte público que permita y facilite el acceso desde las nuevas zonas residenciales o de trabajo hasta el centro de la ciudad, los centros de barrio o los puntos de intercambio de transporte.

Para ello este segundo escenario, cuya puesta en marcha es el **objeto específico** del PMUS, contempla la conveniencia de realizar **actuaciones** sobre las infraestructuras peatonales, ciclistas, viarias y sobre los estacionamientos; también medidas centradas en la planificación y gestión de los sistemas de transporte que incluirán actuaciones destinadas a potenciar y mejorar el transporte público o se dirigirán a colectivos específicos de usuarios del transporte como escolares, laborales, personas con movilidad reducida, etc.; y finalmente medidas centradas en los nuevos desarrollos y en la coordinación con las políticas urbanísticas, lo que incidiría específicamente en el Plan General.

6.4.3 Los aspectos del PMUS que inciden directamente en el Plan General.

De entre las distintas áreas de intervención y programas de actuación definidos por el PMUS, las que pueden tener un reflejo directo en el Plan General, son particularmente un primer paquete relacionado con la definición y reflejo de **itinerarios y zonas peatonales** consistente en los programas específicos de la Red de Itinerarios Peonales, tanto principales entre barrios como secundarios; la red de itinerarios en la naturaleza; los Proyectos de mejora Peatonal en el Centro y en los Barrios con los ejes secundarios y las áreas de Prioridad Residencial Zonas S28 y Zonas S30.

En relación con la definición y reflejo de los **itinerarios ciclistas** se encuentra la propuesta de Red de itinerarios ciclistas urbanos, y la incorporación de la Red Básica de vías ciclistas de Guipuzcoa definidas por el PTS, así como de una serie de recorridos de la naturaleza.

En cuanto a las medidas tendentes a **reorientar los tráficos viarios**, destaca la de canalización del tráfico de paso con la adaptación de un viario que sirva como distribuidor sur y la prohibición o restricción del paso de vehículos pesados por la GI-636 y la mejora del diseño de la llamada variante.

En relación con la **normativa aplicable**, destaca el programa que propone la adaptación de la normativa del Plan y de otras normas municipales a los objetivos de

movilidad urbana sostenible que afecta tanto a las infraestructuras ciclistas y acondicionamiento de zonas de aparcamiento de bicicletas en la edificación, como a las zonas e itinerarios peatonales. Igualmente en este sentido hay que tener en cuenta el programa de reducción de ruido.

Finalmente el último de los programas del PMUS se refiere a los **parámetros de movilidad en las políticas urbanísticas** e incide directamente en la particular concepción del Plan General. En este programa se citan cinco **criterios generales** que consisten en que el planeamiento esté conformado en una **estructura policéntrica** donde se acceda fácilmente a las necesidades básicas y en la que la accesibilidad a centros de mayor magnitud pueda estar bien cubierta mediante el transporte público, la bicicleta o los desplazamientos a pie. Un segundo objetivo se centra en la definición en el planeamiento de **densidades urbanas medias y altas** con una combinación de usos frente a usos y actividades separados en espacio.

Un tercer objetivo de este último programa pretende que los desarrollos que generan o atraen muchos viajes deban ser **concentrados** en nodos o a lo largo de **corredores** de transporte público existentes, de manera que estas áreas estén identificadas en el PGOU y puedan ser clasificadas según niveles de accesibilidad de transporte sostenible donde ciertas actividades no son permitidas en áreas con un bajo índice de accesibilidad. El cuarto objetivo es la **reutilización de suelo** industrial o terciario frente a la construcción en zonas sin explotar y el quinto objetivo se centra en que la **ubicación de los nuevos desarrollos** tengan en cuenta las **necesidades de transporte**.

El **resto de programas** del PMUS, cuyas Areas de Intervención se han listado en el apartado 6.4.2, se entiende que no pueden ni deben de tener un reflejo específico en el documento del Plan General, por no corresponder con los cometidos que la legislación establece para este tipo de documento.

6.4.4 Modo en que se recogen las recomendaciones del PMUS.

Aparte de las reflexiones expuestas en el primer apartado de este capítulo, en el documento de **Criterios y Objetivos** para la redacción del Plan General se recogía específicamente, el Criterio C-02 sobre Contemplación de los criterios de Movilidad Sostenible. En dicho documento que ha servido para la elaboración del Plan General, se precisa que el **diseño del espacio viario** en el Plan General deberá de permitir el desarrollo de las diversas propuestas sobre movilidad sostenible que puedan derivar del Plan de Movilidad que se redacta en paralelo.

También se añadía que si bien la pormenorización de estas propuestas no deberá formar parte de las determinaciones de Plan General en cambio éste deberá centrarse en definir las **determinaciones estructurales** que hagan viable la incorporación de los resultados de dicho estudio específico.

Continúa el documento de Criterios y Objetivos estableciendo que para llevar a cabo lo anterior, y sin necesidad de entrar a la concreta definición en el documento del Plan General de los tipos de tráfico a desarrollarse, tipos de tratamiento del espacio viario, tipos de aparcamiento según viales, etc., aspectos más propios de un Plan de Movilidad que además podrían readecuarse progresivamente, se podría realizar una **comprobación** de que las propuestas incluidas en este Plan sean **efectivamente realizables** en las **reservas del espacio viario** definidas por el Plan General según su jerarquía: secciones, reservas para nudos, glorietas y enlaces, reservas en espacios libres para viales peatonales o bidegorris, etc.

Pues bien, una vez descritas las Areas de Intervención en las que el PMUS establece criterios que se entiende pueden integrarse en el Plan General, se pasa a relacionar la forma concreta de cómo se ha **llevado a cabo** en el presente documento.

En relación con la **Red de Itinerarios Peditones**, el Plan General los recoge físicamente en un **plano específico** denominado **Plano T10 de Movilidad Sostenible**. En el mismo se ha reflejado el conjunto de la Red peatonal como una **mallla continua**, que se ha de entender como **esquema vinculante** del Plan General, de manera que se prevé la existencia de una vía peatonal en un determinado sector o tramo del espacio público viario, pero sin fijar aspectos concretos de secciones, tratamiento, señalización, etc.

También ha parecido conveniente recoger en la **Normativa del Plan General**, las recomendaciones que a este respecto se hacen en el PMUS sobre la redacción de una Ordenanza específica que establezca este tipo de pormenores, en particular en los arts. 2.5.5 a 2.5.7 y en el art. 3.2.1.5).

En relación con la **Red de Itinerarios ciclistas**, y en particular los **Itinerarios 1 y 7** del Plan Territorial Sectorial de Vías ciclistas de Gipuzkoa, el Plan General los recoge físicamente en el mismo plano específico de **Movilidad Sostenible**, reflejando el conjunto de la Red de itinerarios ciclistas también como una **mallla continua** sin entrar al detalle de itinerarios por su denominación o descripción, por entender igualmente que para el Plan General la determinación que tiene **carácter vinculante** es el **esquema** de vías ciclistas a desarrollar sobre determinados viales o caminos del espacio público viario, pero sin fijar aspectos concretos de los diversos tipos y diseño de estas vías ni tampoco las secciones, el tratamiento, la señalización, etc.

El objetivo ha sido además, el cumplimiento de lo **previsto legalmente** en el sentido de la obligación de delimitar concretamente en el Plan General, los esquemas de trazado que permitan garantizar la posterior ejecución de las redes de Vías Ciclistas.

La posterior **configuración final**, tanto de la red de itinerarios peatonales como la de itinerarios ciclistas, será objeto de la ordenación pormenorizada, entendiéndose que ésta deberá seguir los criterios de los esquemas incluidos en este Plan General, siendo necesaria la adecuada justificación en el caso de que se adoptaran otras alternativas distintas a la de dichos esquemas.

También ha parecido oportuno recoger en la **Normativa del Plan General**, las recomendaciones que a este respecto se hacen en el PMUS sobre la redacción de una Ordenanza específica que establezca este tipo de pormenores así como las reglas aplicables para hacer compatible la circulación de los distintos medios de transporte. En el caso concreto de la obligación de destinar **zonas de aparcamiento de bicicletas** en las nuevas edificaciones, se ha recogido en la normativa como una **norma vinculante**, expresando los parámetros propuestos por el PMUS.

En cuanto a las medidas tendentes a **reorientar los tráfico viarios**, en las que se propone la canalización del tráfico de paso con la creación de un viario que sirva como distribuidor sur y la prohibición o restricción del paso de vehículos pesados por la N-I así como la mejora del diseño de la llamada variante, todos estos objetivos están materializados en las propuestas del Plan General, tal como se expone en el Capítulo destinado a la Infraestructura viaria y se puede apreciar en los planos de ordenación correspondientes.

En lo relativo a los **parámetros de movilidad en las políticas urbanísticas** y su particular incidencia en la concepción urbanística del Plan General, se entiende que los cinco **criterios generales** planteados por el PMUS para alcanzar esta finalidad coinciden de manera coherente con lo planteado por el nuevo Plan General de Irun.

En particular la propuesta de ordenación ha buscado un desarrollo basado en una **estructura policéntrica** lo que permite el fácil acceso a las necesidades básicas en cada zona o barrio. Igualmente, la ubicación de los nuevos centros de mayor importancia, como la renovación del tejido urbano sobre la estación ferroviaria, se basa en la proximidad a las redes de accesibilidad de los distintos medios de transporte, favoreciendo especialmente el transporte público, el uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie.

En cuanto a la definición del planeamiento basándose en **densidades urbanas medias y altas** combinando usos y actividades no separados en el espacio, este ha sido el criterio aplicado no sólo en los nuevos desarrollos sobre suelo antes rústico sino que también se aplica a los suelos ya consolidados, permitiendo un moderado incremento de los aprovechamientos y reforzando la mezcla de usos, en particular residenciales, dotacionales, terciarios y de espacios libres de distintos tipos y escalas.

En lo referente la ubicación de los desarrollos urbanísticos que se espere van a generar o atraer una cantidad importante de viajes, éstos se han localizado **concentrados** en zonas muy concretas bien comunicadas mediante viarios distribuidores que servirán para la función de alojar **corredores de transporte público** y relacionarse con los ya existentes.

Es el caso de la ampliación de las **nuevas zonas** destinadas a las **actividades económicas** completando los asentamientos ya existentes en la zona Oeste del municipio aprovechando ejes viarios que permitirán jerarquizar los accesos y la distribución de los modos de transporte. También la **zona de Zubieta** cumple estas condiciones, encontrándose entre la GI-636 y la Av. del Hospital, y no menos coincidente con esta estrategia es la ubicación de las dos nuevas principales **actuaciones residenciales** de Matxalagain y Blaia, vinculadas a la nueva Ronda Sur, a cuya ejecución contribuirán con su aportación correspondiente.

El programa y objetivo de **reutilización de suelo** industrial o terciario en lugar de recurrir a la construcción en zonas sin explotar es coincidente con el Plan General y ha sido ampliamente justificado y explicado en el capítulo 8 de la Memoria específico destinado al Suelo de Actividades Económicas y es en base a ello que se han reajustado las condiciones normativas y de aprovechamiento de este tipo de zonas, incluidas lógicamente las ya existentes.

Finalmente, el último de los programas que entendemos puede tener un reflejo directo en el Plan General, el que propone la **ubicación de los nuevos desarrollos** en función de las **necesidades de transporte**, se puede repetir la misma argumentación anterior, en el sentido de que los nuevos desarrollos siempre están jerarquizados desde el punto de vista de la red viaria, con la dotación de un eje distribuidor, que en algunas zonas puede ser el viario principal, colector de los tráficos, y en otros directamente un viario de la categoría de una Ronda de circunvalación interna. Importa señalar adicionalmente que todas las nuevas ubicaciones disponen de al menos un segundo acceso para evitar el bloqueo de las actuaciones en casos de emergencia.

Todas estas precisiones han sido llevadas igualmente a las concretas determinaciones gráficas reflejadas en los **planos de ordenación** así como a las **Fichas** de los **ámbitos de planeamiento** en los casos en los que correspondiera.

Con estas precisiones se entiende que además se ha dado **cumplimiento** a lo previsto en el **documento de Criterios y Objetivos**, en el que se señalaba que uno de los principales objetivos de la revisión del Plan General era la reordenación del espacio viario a partir de la definición de un nuevo modelo del sistema de comunicaciones basado precisamente en las propuestas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible que es el documento que plantea la integración de las políticas de transporte, medioambiente urbano y tráfico, y ello con el objeto de favorecer desde el Plan General la recuperación de espacios urbanos para peatón y bicicleta y el uso del transporte colectivo.

Igualmente se ha tratado de dar cumplimiento a la propuesta del documento de Criterios y Objetivos, para lograr la **articulación y mallado** de la red viaria, estableciendo las determinaciones y condiciones necesarias que posibilitan la ejecución de los nuevos viales de carácter general y distribuidor, y ello teniendo en cuenta por un lado que en la actualidad la red viaria de Irun resultaba insuficiente para absorber los principales tráficos de la ciudad, tanto algunos internos como sobre todo los de carácter perimetral e interurbano, así como el hecho de que la competencia y capacidad para abordar las soluciones de la red de Sistema General no depende en gran medida del Ayuntamiento, pero que precisamente son objeto de discusión y negociación con las instancias correspondientes.

Asimismo, en la **Memoria de Viabilidad Económica** del Plan General ha parecido oportuno contemplar de forma orientativa una parte significativa de las actuaciones previstas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, en particular las que tenían una relación o incidencia espacial con éste último, siempre que sus costes hubieran sido evaluados en el PMUS o que fuese posible calcularlos en base a precios unitarios aplicables. Se trata sobre todo de las actuaciones de construcción o mejora de bidegorris, senderos peatonales / carriles bici así como el coste de la reordenación de las líneas de transporte público, aunque éste último programa apenas tenga incidencia espacial en la ordenación urbanística del Plan General.

En esta Memoria de Viabilidad Económica también se han considerado como actuaciones que permitirán potenciar la puesta en marcha de la estrategia de movilidad sostenible, la inversión en **peatonalizaciones** de determinados sectores de la ciudad, así como aspectos, como la construcción de una **Estación Urbana Intermodal de Transportes**, que aun no contemplados directamente en el PMUS, el Plan General las considera como acciones que facilitan la movilidad sostenible por

entender que un mejor servicio en este sentido facilitará la movilidad en medios de transporte públicos.

También se ha considerado dentro de este epígrafe la posibilidad de ejecutar **aparcamientos**, tanto el central en la Plaza de San Juan, como los aparcamientos de barrio, pues con esta dotación se podrá disponer mejor de los espacios viarios al diseñar las peatonalizaciones, disponiendo de más espacio mediante la eliminación de plazas de aparcamiento en superficie.

Finalmente, señalar que con la integración de las anteriores medidas, programas y actuaciones, los problemas de **completar la red del sistema general viario** que estaban pendiente de solucionar, podrán comenzarse a resolver, de acuerdo con las **conclusiones** y **propuestas** derivadas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, teniendo en cuenta simultáneamente que el desarrollo de las nuevas infraestructuras **no incremente el transporte motorizado** en el centro y las zonas residenciales, que se **mejore la accesibilidad** de las actuales zonas residenciales, industriales y terciarias y que la mejora de la accesibilidad se base en posibilitar el **aumento de la movilidad** en **otros medios de transporte alternativos** al uso del vehículo privado.

capítulo 7

USOS RESIDENCIALES Y VIVIENDA

INDICE: CAPITULO 7 – USOS RESIDENCIALES Y VIVIENDA

7.- USOS RESIDENCIALES Y VIVIENDA	2
7.1 Análisis de la situación general y planteamiento de las soluciones	2
7.2 Criterios básicos de ubicación de las nuevas propuestas de uso residencial.....	4
7.2.1- El primer criterio: reforzar el carácter urbano del centro de la ciudad.....	4
7.2.2- El segundo criterio: aprovechar los espacios vacíos intersticiales.....	4
7.2.3- El tercer criterio: la adecuación de los ámbitos que no se habían desarrollado.	5
7.2.4- El cuarto criterio: la mejora de las posibilidades de las zonas residenciales consolidadas.....	5
7.3 Principales propuestas de nuevo suelo de uso residencial.....	6
7.3.1- Propuestas de nuevo suelo residencial en la zona central de la ciudad.....	6
7.3.2- Propuestas de nuevo suelo residencial en las zonas Oeste y Suroeste.....	8
7.3.3- Propuestas de nuevo suelo residencial en las zonas Este y Sureste	9
7.4 Cálculo de las necesidades de viviendas en base a las Directrices	12
7.5 Cuantificación de la propuesta residencial y del incremento de nuevas viviendas.....	21
Esta última tabla incorpora como ámbitos propuestos por el Plan aquellos ámbitos en ejecución del Plan General de 1999 (Almirante Arizmendi, Korrokoitz, Papinea, Alarde y Mendipe), y donde se posibilita un incremento de edificabilidad o la modificación de la ordenación.	26
7.6 La cuestión de las viviendas vacías	26
7.6.1- Una aproximación al concepto de vivienda vacía.....	26
7.6.2- La vivienda realmente vacía en Irun	29
7.6.3- Valoración del porcentaje real de vivienda vacía en Irun	31
7.6.4- La situación de Irun en cuanto a los datos censales de viviendas vacías	31
7.6.5- La consideración en Irun de viviendas vacías como futura oferta.....	32
7.7 Las viviendas en régimen de protección y los estándares aplicables.....	36
7.7.1- El marco legislativo de los estándares mínimos.....	36
7.7.2- La aplicación de los estándares mínimos.....	37
7.7.3- Cumplimiento de estándares de viviendas protegidas y alojamientos dotacionales.....	38
7.8- Informe/Liquidación: Cumplimiento transferencias de edificabilidad residencial protegida.	43

7.- USOS RESIDENCIALES Y VIVIENDA

7.1 Análisis de la situación general y planteamiento de las soluciones

En relación con la cuestión de la vivienda hay que tener en cuenta que en el momento en el que se **inicia la revisión del planeamiento** general de Irun en 2007, se parte de una situación en la que aún quedaban por construirse **una cantidad importante** de las **viviendas previstas por el Plan vigente**, incluyendo entre ellas las que se contemplaban en las modificaciones de planeamiento aprobadas desde 1999.

Sin embargo, en el momento de presentar el documento para Aprobación Definitiva, al final de 2014, la situación ha **variado** notablemente. De los ámbitos provenientes del PGOU de 1999, que están aprobados y en vías de ejecución, ya sólo quedaban pendientes de construirse una cantidad estimada de **2.850** unidades. Además, deben considerarse aquellos ámbitos residenciales también en ejecución, pero que la Revisión contempla la posibilidad de algún tipo de modificación sobre los mismos, (Almirante Arizmendi, Korrokoitz, Papinea, Alarde, Mendipe, Txenperenea), la estimación total de viviendas pendientes de construirse alcanzaría aproximadamente las **1.450** unidades.

Estas cifras provenientes de los planeamientos de desarrollo del PGOU-99, equivalen a un total de **nuevas viviendas** del orden de **4.300**. Por otro lado hay que considerar el **ritmo medio de construcción** de nuevas viviendas anuales en Irun, que aunque osciló en torno a las 400 unidades a principio de los años 2000, en los últimos años de excepcional crisis inmobiliaria se ha situado en las **200/250 anuales**.

Por tanto y suponiendo una recuperación moderada de la actividad en el futuro, esto significaría que el suelo clasificado y/o calificado para usos residenciales en el anterior Plan General, aún tendría **capacidad teórica** para responder a la demanda de construcción de viviendas de los próximos años. Sin embargo, si tenemos en cuenta la aplicación de los Cálculos de Necesidades de Viviendas según la metodología de las Directrices de Ordenación del Territorio para los primeros ocho años de vigencia del nuevo Plan, esta cifra resulta en cambio **muy inferior a la necesaria**.

Frente a esta situación, los dos **Objetivos Prioritarios de la política de vivienda municipal**, según lo acordado en las múltiples sesiones de evaluación del nuevo Plan, son: **ofertar nuevos suelos residenciales** en cantidad suficiente para evitar que se agote o ralentice la oferta al menos en los primeros 8 años del Plan, y **ofertar vivienda**

de los distintos tipos de régimen de protección en cuantía suficiente, respondiendo a la demanda social existente y cumpliendo los estándares fijados por la Ley.

Para cumplir con ambos objetivos prioritarios, el nuevo Plan General está obviamente obligado a **incrementar la oferta de suelo residencial** para cubrir el plazo de tiempo requerido y evitar así el agotamiento del suelo clasificado y el bloqueo del proceso edificatorio, aplicando para ello los criterios del cálculo de la potencialidad de viviendas establecidos por las Directrices de Ordenación del Territorio.

En base a estas estimaciones hay que reconocer que considerando el número de viviendas en su conjunto y los suelos pendientes de ejecución, la **situación actual en Irun** permite abordar un incremento del suelo para uso residencial que sea **suficiente**, sin necesidad de rebasar los límites máximos calculados.

Por ello, uno de los principales retos del nuevo Plan era el de prever, en la medida de las disponibilidades físicas del territorio, las suficientes **actuaciones residenciales de diverso tipo** para cubrir las necesidades de vivienda en un plazo razonable y dentro los estándares de crecimiento previstos legalmente.

De esta manera, la Revisión del Plan General, se veía obligada a calificar **nuevos suelos** destinados a **usos residenciales** tanto en zonas de remodelación urbana interior como en suelo urbanizable, pero teniendo en cuenta la incorporación como **parte de esa oferta futura** de suelos para viviendas, los que **ya estaban** destinados a este uso en el Plan General vigente.

Para ello se han tenido en cuenta tanto los ámbitos que están **en ejecución** y cuyas viviendas se están ya construyendo o se construirán en breve plazo, como aquellos que **se tramitaron pero no empezaron a ejecutarse** y/o que era preciso ajustar o modificar. Todas estas actuaciones residenciales contribuyen además a solucionar otro tipo de problemáticas urbanísticas locales tales como cesiones para espacios libres, equipamientos y completación de los viarios.

Además se ha tenido que considerar los tipos de **régimen** de las viviendas, no sólo por obligado cumplimiento de lo previsto legalmente, sino porque la correcta satisfacción de la demanda de viviendas requería un **esfuerzo adicional** para garantizar la presencia de los diversos tipos de régimen, y en particular los de **protección** del precio de venta, en la práctica totalidad de los nuevos ámbitos, fuesen de remodelación del suelo urbano no consolidado, o de nueva urbanización en suelo urbanizable.

Estos aspectos se desarrollan más adelante en un **punto específico** de este capítulo, en el que además se ofrecen las cuantías exactas de suelo residencial, así como los números estimados de viviendas y el **cumplimiento de los estándares** establecidos.

7.2 Criterios básicos de ubicación de las nuevas propuestas de uso residencial

En lo que se refiere a los **criterios de ubicación de suelo residencial**, y de forma independiente a los cumplimientos legales en materia de vivienda, en la revisión del Plan General se han observado los siguientes criterios:

7.2.1- El primer criterio: reforzar el carácter urbano del centro de la ciudad.

El **primer criterio** aplicado consiste en completar la estrategia ya iniciada por el Plan General de 1999 de **reforzar el carácter urbano del centro de la ciudad**, aprovechando las pocas parcelas aún sin edificar, ampliando los usos residenciales propios de la zona central a alguna zona degradada que aún está pendiente de regenerar y sustituyendo usos obsoletos o problemáticos, ofreciendo en su caso otras localizaciones alternativas preferentemente en la zona Oeste ya destinada a actividades productivas.

Hay que tener en cuenta la compatibilidad entre esta estrategia y lo previsto en el Plan Territorial Sectorial de Actividades Económicas, que dentro de cada municipio obliga a **mantener o compensar los usos industriales** ubicados en terrenos actualmente dedicados a ellos donde el planeamiento cambia su destino a otros usos, fundamentalmente residenciales, por resultar atractivos para la ubicación de los mismos. No obstante hay que precisar a este respecto que en la Revisión del Plan General se proponen nuevos suelos para actividades económicas en cuantía de metros construibles muy superior al suelo industrial que se plantea reclasificar para usos residenciales.

En todo caso, la estrategia manejada es la de **ofrecer alternativas concretas de nueva ubicación** para los usos de actividades productivas que **aún en actividad**, en lo que sería una aplicación flexible de lo previsto en el Plan Territorial Sectorial.

7.2.2- El segundo criterio: aprovechar los espacios vacíos intersticiales.

El **segundo criterio** fundamental de ubicación de usos residenciales es el de partir del análisis detallado de las **posibilidades de los vacíos aún existentes**, en particular de aquellos terrenos que aún permanecen como suelo no urbanizable y a la vez se encuentran en la zona del territorio municipal mayoritariamente ocupado por la ciudad, siempre dentro de la **franja situada al Norte de la autopista A-8**.

En este tipo de **situaciones exteriores al suelo urbano** aunque ya próximos a la ciudad, se han propuesto posibles crecimientos residenciales que por una parte ofrecen alternativas de localización de viviendas en la **parte del territorio adecuada** ambiental y topográficamente, y por otra se apoyan en **nuevos accesos** que permiten incorporar correctamente esas nuevas actuaciones a la trama de la ciudad y a la vez sirven como intervenciones de mejora de la estructura urbana general.

7.2.3- El tercer criterio: la adecuación de los ámbitos que no se habían desarrollado.

El **tercer criterio** se materializa en una serie de propuestas que sin crear nuevos ámbitos, **modifican** las condiciones o la delimitación de **ámbitos de remodelación** de suelo urbano no consolidado que ya habían sido definidos en el anterior Plan General pero que no estaban aún completamente tramitados o ejecutados.

El objetivo fundamental en este sentido ha sido de **adecuar las determinaciones** de dichos ámbitos a las nuevas exigencias legales y nuevos requerimientos de la ordenación o de las tipologías residenciales o bien el de adaptarlos a actuaciones sobre la red general que modificaban los supuestos hasta ahora previstos.

7.2.4- El cuarto criterio: la mejora de las posibilidades de las zonas residenciales consolidadas.

Como **cuarto criterio** y como parte del objetivo general de ofertar nuevas posibilidades para la construcción de viviendas, se pretende favorecer la rehabilitación de viviendas vía normativa urbanística contando para ello con la opción de un **mejor aprovechamiento tipológico** de la **zona residencial ya consolidada** a través de ligeros cambios en la regulación por **Ordenanzas** que se aplican a tipologías de edificación colectiva lo que en algunos casos podría propiciar operaciones de sustitución aprovechando mejor los fondos, las alturas y las posibles distribuciones interiores y/o permitiendo un mayor número de viviendas sin alterar el perfil general de las zonas edificadas.

Se trata de una estrategia que podría facilitar en algún caso puntual la **rehabilitación** o **reforma de inmuebles existentes**, contribuyendo así a incrementar la oferta de viviendas en zonas centrales de carácter muy urbano, dando un cauce adecuado al hecho que se ha venido produciendo en los últimos años con la aparición de un porcentaje de licencias próximo al 10% que corresponden a actuaciones de rehabilitación o de cambio de uso.

No obstante, desde los cálculos del Plan General no se ha querido contemplar este **posible incremento** en la contabilidad de nuevas viviendas porque se trata de un tipo

de operaciones que no tiene sentido programar y que en realidad pueden irse desarrollando a lo largo de bastante tiempo. En todo caso, habrá que tener en cuenta que en estos supuestos se deberán cumplir las condiciones aplicables por la legislación vigente al incremento del suelo residencial en suelo urbano.

Con estos cuatro tipos de criterios, incluyendo entre ellos la posibilidad que se ofrecerá de rehabilitar algunas edificaciones existentes, se pretende asegurar la **futura oferta residencial** tanto en cuantía como en cuanto a **variedad tipológica y de ubicación**, lo que se entiende como una estrategia clave para dar respuesta a los retos que tiene planteados la revisión en materia de vivienda.

7.3 Principales propuestas de nuevo suelo de uso residencial

Entre las distintas propuestas de nuevo suelo calificado para uso residencial, es decir de aquellas donde el uso residencial es uso global, es decir, mayoritario, interesa diferenciar según tres grandes zonas de la ciudad: la central, las de los **barrios** de la zona Oeste y Ventas y los de la zona Este y Behobia.

Todas las actuaciones tienen la finalidad de ir **completando la nueva oferta de uso residencial** repartiéndola equitativamente por las distintas zonas y barrios, de forma que un núcleo como Irun, cuya estructura longitudinal es muy marcada, pueda ofrecer **nuevas alternativas** de residencia en todas y cada una de las partes más significativas de esta ciudad.

7.3.1- Propuestas de nuevo suelo residencial en la zona central de la ciudad

De entre las intervenciones propuestas en la zona central de la ciudad, la más **importante en extensión** y por su previsible repercusión en la estructura y funcionalidad de Irun es la que se plantea en el conjunto de suelos del **entorno de la Estación**, importantísima operación de remodelación a la que se sumará en su momento la ya prevista intervención residencial de San Miguel, completando la total transformación de todo esta área central.

Tal como se ha planteado inicialmente, este ámbito está compuesto a su vez de una serie de **ámbitos más específicos**: Estación de Renfe propiamente dicha, área del edificio de la antigua Aduana, zona de Vías nuevas, zona residencial de Belaskoenea, zona talleres de la CAF. Todas ellas pueden desarrollarse de forma independiente pero no obstante **coordinadas** en un **proyecto común**.

En la medida que las decisiones definitivas en cuanto a la **liberación del suelo ocupado** por la zona ferroviaria dependen de los respectivos acuerdos entre las administraciones competentes y a que no se define por el momento sobre el **eventual traslado de las actuales instalaciones industriales** que se encuentran dentro de la zona a remodelar a otra ubicación también conectada con la red ferroviaria pero dentro del municipio, la aportación final de la operación de la Estación podría variar en una mayor o menor cantidad de suelo destinable a usos residenciales.

En todo caso, para la operación de remodelación de la zona ferroviaria se ha adoptado una alternativa que contempla la definición de las **sucesivas fases de ejecución** a precisar en el planeamiento de desarrollo correspondiente. En este sentido, para poder disponer de los suelos actualmente ocupados por los talleres situados en la zona, será necesario que se cumplan una serie de condiciones, y entre ellas que las actividades se puedan trasladar a otra zona industrial dentro del municipio.

Se plantea por lo tanto una propuesta de remodelación teniendo en cuenta todos los terrenos que en principio se han propuesto desde el organismo gestor de infraestructuras ferroviarias como **disponibles en el futuro**, por el posible desmantelamiento de vías o instalaciones al no estimarse ya necesarias.

Con esta amplia intervención se trata de **completar el crecimiento interno** de la ciudad de Irun aprovechando la gran oportunidad que se plantea ahora, tras tantos años de existencia de la brecha ferroviaria, de una **menor necesidad de ocupación** de los espacios ferroviarios reduciendo de forma importante la **barrera** para la ciudad que han supuesto las vías de ferrocarril, estructurando a su vez una malla que complete la trama urbana actual y dando una solución a la comunicación viaria y funcional a los barrios de ambos lados de las vías.

También hay que señalar que no sólo se ha tratado de ubicar viviendas en todo este terreno sino que para lograr el objetivo fundamental de **revitalizar la zona central**, había que plantear igualmente **otros usos** de tipo terciario, dotacional y de servicio aportando a la ciudad un espacio de centralidad con la mezcla de usos necesaria para asegurar su función. En todo caso la **oferta residencial** que podrá finalmente garantizarse con esta operación, será con diferencia **la más importante** de las planteadas en Irun, en esta revisión del planeamiento y desde hace muchas décadas.

Esta operación tiene la ventaja añadida de nacer en **pleno centro** de la ciudad, en un área que ha permanecido cercada y dividida, pero con un enorme **potencial de integración** y conformación de tejido urbano y un **atractivo** muy importante para ser elegida como zona de ocupación residencial preferente.

También se propone una intervención independiente en terrenos colindantes a la zona de la Estación, en la calle **López de Becerra**, cuya ejecución no se ha querido vincular a la del resto del espacio ferroviario e interviniendo fundamentalmente en el frente Oeste de esta calle.

Asimismo se ha previsto una importante operación de remodelación en la zona de **Ikust Alaia – Aldapeta**, vinculando en la misma usos obsoletos que era conveniente sustituir al estar ubicados en un área muy central mientras que podían constituir una oportunidad para un mejor aprovechamiento de dichos terrenos para destinarlos a uso residencial.

7.3.2- Propuestas de nuevo suelo residencial en las zonas Oeste y Suroeste

Además de este importante conjunto de operaciones de remodelación en la zona central, se plantean asimismo otras con capacidad igualmente transformadora si bien a un **nivel y escala más locales**. Entre ellas destacan la intervención propuesta por el Plan en el barrio de Ventas, en el ámbito de **Ventas Centro**.

En la actuación de **Ventas Centro** situada en la zona Nordeste del núcleo de Ventas y al Sur de las vías del ferrocarril se trata de posibilitar para este barrio la creación de un **espacio singular central** de calidad y de carácter público, creando una oferta de viviendas en edificios residenciales de altura moderada y considerando la consolidación de la antigua Venta y la Ferrería y su adaptación a la nueva ordenación propuesta.

Además con esta actuación se trata de adecuar mejor la **relación de todo el núcleo** con la **zona ferroviaria**, construyendo una nueva estación conjunta Euskotren–Renfe con paso superior para peatones que permita relacionar Ventas con las zonas urbanas al Norte de las vías.

En la zona **Suroeste** de la ciudad se plantean algunas actuaciones de consolidación que permiten terminar de **formalizar la avenida de Elizatxo** regularizando su frente y aprovechando intersticios urbanos ocupados por usos que podrían dejar paso a pequeñas actuaciones residenciales.

Se trata de ámbitos de pequeña extensión como **Arretxeko Malda**, entre las calles Auzolan y la avenida de Elizatxo situado en la zona actualmente ocupada por un concesionario y un taller de automóviles que quedaría substituido por una promoción residencial.

También y junto al **soterramiento** previsto para la **avenida de Elizatxo** frente al parque de Alai-Txoko, el nuevo ámbito denominado **Alei**, al este de la actuación residencial de Oñurre, en una zona actualmente ocupada por pequeñas huertas localizadas en una posición central del municipio que también dejarían paso a una pequeña actuación residencial.

7.3.3- Propuestas de nuevo suelo residencial en las zonas Este y Sureste

En el **barrio de Behobia** se plantea un ámbito de remodelación coincidente con el denominado **Lastaola Postetxea** en la zona situada a lo largo de la calle del mismo nombre. Se prevé un **trazado viario** que mejora el previsto por el planeamiento de desarrollo ya en tramitación, **reordenando y ajustando la edificabilidad** del ámbito y ayudando a generar una nueva zona residencial **mejor conectada** con el núcleo de Behobia y con el entorno de Gazteluberri localizado al Sur de la actuación.

En parte relacionada con esta actuación está también la del nuevo ámbito propuesto de **Pausu**, que prevé la remodelación de la **zona comercial de Behobia**, cuyos accesos y ordenación pueden modificarse y adaptarse a un trazado rectificado de la calzada. Con esta intervención se mejorará la funcionalidad de la dotación comercial así como la relación con el espacio en torno a la Iglesia y al borde del Bidasoa.

En la zona alta se plantean las actuaciones de **Gazteluberri** y **Gaztelu**, en el segundo de los cuales se mejora la distribución de aprovechamientos retomando el anterior ámbito de Gaztelu Norte definido por el Plan Parcial del ámbito de Antton Tippi cuyo principal objetivo era una importante parcela de equipamiento que ahora podrá destinarse a la ubicación de un **equipamiento escolar** que satisfaga las necesidades de toda la zona de Behobia y barrio de Artia.

En la **zona Sur de Irun** se plantean dos importantes actuaciones residenciales sobre suelo clasificado en el anterior Plan General como **no urbanizable**. Se trata de aprovechar la actual situación de dos colinas que no pueden admitir edificaciones debido a las servidumbres del área de aproximación al aeropuerto para desarrollar en sus zonas más bajas una oferta residencial de cierta importancia.

Por estas razones, las **condiciones de desarrollo** de estos dos ámbitos están **necesariamente vinculadas a las cesiones** para la ciudad, de los **espacios libres** no edificables, la parte más relevante de ambas colinas, así como los necesarios tramos de **vías de acceso**. En ambos casos, solamente a través de una **gestión conjunta** se podía admitir el cambio de clasificación de suelo que ahora se propone desde la revisión, reclasificando el suelo no urbanizable como suelo urbanizable.

El nuevo ámbito de **Matxalagain**, situado en torno a las laderas de la colina del mismo nombre, se extiende hasta el actual límite del suelo urbano formado por las calles Ermita y Arbesko Errota, proponiéndose una **ordenación residencial** en la parte más baja del borde oriental de la ladera, a través de una edificación que esté en correspondencia con los valores topográficos del entorno y que permita la regularización de la estructura viaria.

Gran parte del terreno del nuevo ámbito está calificado como **Sistema General de Espacios Libres** preservando los valores medioambientales de la zona alta de la colina de Matxalagain inedificable por razones de topografía, visibilidad y protección del paisaje, convirtiéndola en un **parque de tipo periurbano** con excelentes vistas sobre la ciudad y la bahía. Una pequeña parte del ámbito se reserva al acceso desde la zona de Ribera como Sistema General viario.

El nuevo ámbito de **Blaia** está situado en torno a las laderas de la colina de Buenavista, incluido su borde Norte que linda con la calle César Figerido, llegando hacia el Sur hasta la zona de Lekuenea y el amplio espacio existente entre el trazado de la autopista y las edificaciones de la carretera de Blaia.

Se trata de terrenos que no eran urbanizables, en los que además resultaban **inedificables** los que corresponden a la colina Buenavista, por las fuertes pendientes, la visibilidad y la protección del paisaje.

En este ámbito de importante extensión, se ha planteado una **ordenación residencial** situada en la zona de menor pendiente al sur de la carretera de Blaia basada en bloques de vivienda en altura, oferta de usos residenciales que complementa el conjunto de nuevas propuestas con aprovechamiento residencial planteadas en Irun.

Gran parte del terreno de este nuevo ámbito queda calificado como **Sistema General de Espacios Libres** así como una zona verde al Sur y Oeste de las instalaciones dotacionales municipales de Blaia preservando así los valores medioambientales de la colina de Buenabista aprovechando su situación para dotar a la ciudad de otro parque periurbano complementario con muy buena panorámica sobre el Bidasoa y la bahía.

Una parte de este ámbito se califica como Sistema General, destinado a la ejecución del **viarío acceso** desde el paseo de Artia por donde se conectaría con el centro de la ciudad y que serviría igualmente para completar el nuevo vial de ronda por el Sur.

Un **objetivo fundamental** de estas dos últimas actuaciones es que el resto de los terrenos que no pueden emplearse para ubicar el aprovechamiento residencial, es

decir, las colinas de Matxalagain y Buenavista y sus entornos, se califiquen como **Espacios Libres de Sistema General**, preservándose así sus valores ambientales.

El otro objetivo fundamental de ambas actuaciones es que de las mismas se **obtengan** los suelos necesarios para la realización de una parte de la nueva Ronda Sur, e incluso de una parte de su ejecución en aquellos tramos que además sirven de acceso y servicio a las nuevas zonas residenciales.

7.4 Cálculo de las necesidades de viviendas en base a las Directrices

Según la determinación 7ª de las **Directrices de Ordenación Territorial del País Vasco**, la cuantificación del suelo residencial en los diferentes municipios de la Comunidad Autónoma del País Vasco es una cuestión que en lo relativo a "Criterios" de cuantificación forma parte de la propia definición del Modelo Territorial, por lo que corresponde a las Directrices establecer la Cuantificación de la necesidad de viviendas en las diferentes áreas o zonas del territorio. Con esta concreta Directriz se ha pretendido orientar el difícil proceso de cuantificación del suelo residencial necesario en cada uno de los municipios de la Comunidad Autónoma del País Vasco, en correspondencia con las propuestas de contenido marcadas por la propia Ley de Ordenación Territorial.

Aunque el horizonte temporal de estas DOT sobrepasa el marco del corto y medio plazo, e incluso las cuestiones estrictamente coyunturales, centrándose en los aspectos de **carácter "Estructural" y de "Modelo"** propiamente dicho, sin embargo, es importante señalar que un documento de esta naturaleza tiene capacidad de adaptación a las cuestiones coyunturales, sobre todo en una temática como la de la cuantificación de la oferta de suelo residencial desde el planeamiento.

En base a lo establecido, y a falta de un Plan Territorial Parcial del área funcional de Donostialdea en vigor, la cuestión del cálculo concreto que se debe realizar para un cierto período y en un municipio determinado es algo que corresponde al Plan General, de manera que en el caso de Irun, es este documento el que viene obligado a **calcular el suelo residencial** de forma que se garantice como mínimo la cantidad de viviendas que se deberán habilitar para satisfacer las necesidades en el período para el que se está previendo la ejecución del Plan.

Para realizar esta previsión, se deben emplear los criterios de aplicación de una **metodología de cálculo** que se concreta en una fórmula integrada por cinco factores o componentes que figura en las D.O.T., aplicando para cada municipio una serie de coeficientes contenidos en el Anexo 1 del cap. 21, según sus características.

Es necesario aclarar que lo que este documento establece con carácter de **determinaciones de orden vinculante**, es la cuantificación adecuada del suelo residencial, para que según los instrumentos de Planeamiento general se pueda responder adecuadamente a la demanda en correspondencia con el **previsible crecimiento demográfico**, y verificando para ello la previsión con el cálculo del número de viviendas que deba acoger el citado suelo según los niveles de densidad residencial propuestos por el planeamiento municipal.

El Gobierno Vasco, ha establecido y publicado a través de las DOT una serie de **criterios básicos** que en cada caso deberán aplicarse en función de la base estadística disponible en el momento o de los factores exógenos a cada municipio que no eran previsibles en el momento de su publicación pero cuya futura predicción se preveía.

Este Cálculo simplificado provisional fue **actualizado y revisado en 1997** . Con posterioridad, en 2011 se inició la tramitación de una revisión de las DOT, que en el momento de presentar este PGO a su aprobación provisional, no han sido aún aprobadas. Tiene no obstante interés recordar, como se puede observar en el cuadro que se adjunta a continuación y que está basado en el primer período de 8 años a partir de la aprobación de un Plan General, que según la **revisión del cálculo simplificado** , se preveía para el caso de Irun, la posibilidad de una cantidad máxima de nuevas viviendas de **9.202 unidades** .

Incluso resultaba mayor, de 9.530 unidades, la resultante del **expediente de modificación de las DOT** aprobado sólo inicialmente, si bien dados los importantes cambios que se han producido en la situación económica y poblacional de Euskadi, este expediente podría estar sujeto en su redacción definitiva a un posterior reajuste.

En todo caso, estos valores, pero sobre todo el primero de ellos, sólo cabría considerarlos como **cuantías máximas de nuevas viviendas** , siempre sujetos a su necesaria actualización. Por ello se entiende que sirven como marco de referencia, de manera que, salvo una situación muy particular o justificable, que no sería el caso en Irun, no deberían ser superados por el planeamiento municipal.

Egoitza kuantifikazioa: 2010-2017 plangintza-epeldirako emaitzak
Metodoen arteko alderaketa

Cuantificación residencial: Resultados para el período de planeamiento 2010-2017
Comparación de métodos

kode	lur	af	tam	esparrua / ámbito	eg. parkea parque res. ene 2009 urt	LAA 2011 metodoa / Método DOT 2011					egoitza ahalmena		LAA 1997 berrikusia / DOT 1997 revisada					tot gutira total
						A1 bitanleria población	A2 fam.tamaina tamaño fam.	B1 big.ebob. viv.secund.	C1 ebob.hutsa viv.deocup.	tot beharak necesidades	max	min	C2 bitanleria población	C3 fam.tamaina tamaño fam.	C4 eskuzerunt. rgidez of.	C5 big.ebob. viv.secund.		
48045	B	1	3	Gueñes	3.115	127	184	6	19	336	941	659	132	258	718	10	1.118	
01056	A	14	5	Harana / Valle de Arana	254	-6	9	1	0	4	30	21	0	15	52	8	75	
20040	G	4	2	Hernani	7.804	152	561	3	36	752	1.955	1.369	161	884	1.806	7	2.868	
20041	G	13	5	Hernialde	130	13	10	0	2	25	88	62	13	12	52	0	77	
20036	G	4	2	Hondarribia	7.155	634	487	280	70	1.471	3.578	2.505	673	776	1.256	338	3.043	
20042	G	13	3	Ibarra	1.787	-14	123	0	7	116	325	228	0	184	653	1	848	
48048	B	7	5	Ibarangelu	438	28	18	12	5	63	221	156	31	38	128	24	219	
20043	G	2	4	Idiazabal	1.088	32	82	0	7	101	303	212	33	81	328	1	441	
48094	B	8	3	Igoene	1.799	34	113	0	9	156	437	306	34	129	394	0	577	
20044	G	13	5	Ikaztegieta	199	26	13	0	3	42	139	97	28	16	74	0	116	
20045	G	4	1	Irun	25.283	1.973	1.814	31	153	3.971	9.530	6.671	2.088	2.653	4.444	37	9.202	
01901	A	14	4	Iruña Oka / Iruña de Oca	1.390	473	85	111	47	716	973	681	491	117	610	121	1.339	
20046	G	13	4	Iruña	748	318	43	0	25	386	524	367	344	78	373	0	795	
01027	A	14	5	Iruña-Gauna	287	32	15	6	4	57	200	140	33	19	86	8	146	
48049	B	7	5	Ispaster	402	2	18	2	2	24	84	59	2	22	88	4	116	
20047	G	2	5	Itxasondo	350	-3	17	0	1	15	53	37	0	27	95	1	123	
48910	B	5	3	Iurreta	1.670	-86	106	0	1	21	200	140	0	129	526	3	658	
48050	B	5	5	Izuriza	108	-3	7	0	0	4	20	14	0	7	31	2	40	
48022	B	1	4	Karrantza Harana / Valle de Carranza	1.451	-37	79	5	3	50	174	122	0	105	290	22	417	
48907	B	7	5	Kortezubi	179	10	11	2	2	25	88	62	10	12	56	4	82	
01019	A	9	5	Kripian	152	-2	5	1	0	4	20	14	0	7	27	4	38	
01020	A	14	5	Kuartango	303	1	11	3	1	16	56	39	1	18	62	10	91	
01028	A	9	4	Lanastida / Bastida	1.758	190	48	60	21	319	957	670	203	81	345	79	708	
01030	A	14	5	Lagrán	225	2	6	2	1	11	39	27	2	14	41	7	64	
01031	A	9	4	Laguardia	1.010	36	46	21	7	110	330	231	38	73	288	47	428	
01032	A	9	5	Lanciego / Lantziego	499	21	21	11	4	57	200	140	22	31	120	22	195	
48051	B	1	5	Lanestosa	178	2	9	3	1	15	53	37	2	14	50	8	74	
01902	A	14	5	Lantaron	631	34	28	16	6	84	294	206	35	36	153	28	252	
01033	A	9	5	Lapuebla de Labarca	517	14	26	10	4	54	189	132	15	38	144	25	222	
48052	B	3	4	Larrabetzu	971	84	52	3	10	149	447	313	88	74	305	5	472	
20048	G	13	5	Larraul	105	27	6	1	3	37	74	52	26	5	34	1	66	
20902	G	4	2	Lasarte-Oña	7.408	-40	502	3	23	488	1.269	888	0	677	1.840	7	2.524	

En cuanto a la aplicación de la fórmula de cuantificación, se trata de que el planeamiento defina **la cantidad total de suelo que el Plan tiene que calificar como residencial**, capaz para acoger un número de viviendas tal que al menos haya garantía de que un porcentaje del mismo vaya a construirse realmente en el período previsto de ejecución del Plan. El objetivo es garantizar, en la medida de lo posible, que en ese período se desarrollará la cantidad de suelo capaz de albergar las **viviendas que realmente serán necesarias** en el año horizonte del Plan.

La primera cantidad, que es suelo convertible en viviendas construibles según las condiciones y parámetros que fije el PGOU, debe ser lógicamente superior a la segunda, y en ello influye decisivamente el llamado **factor de corrección de rigidez de la oferta**, ya que evidentemente siempre habrá una serie de suelos residenciales que aún previstos por el planeamiento general o parcial, por diversas razones no van a poderse materializar en ese período sino más adelante.

La realidad es que el planeamiento previo a la urbanización y construcción de viviendas no se desarrolla siempre con la celeridad inicialmente prevista, ni de una sola vez o en un solo período, y que además, para un adecuado funcionamiento de la oferta y la demanda es conveniente que exista siempre más suelo residencial calificado que el estrictamente necesario para un determinado período y **evitar así el bloqueo y el encarecimiento** de los procesos edificatorios.

Hechas estas aclaraciones se realizan paso a paso las operaciones para cumplimentar el procedimiento de **CUANTIFICACION DE LA OFERTA RESIDENCIAL** siguiendo el establecido por las Directrices, respetando el **período de 8 años** que se ha venido utilizando para su aplicación.

Este cálculo no ha de resultar contradictorio con el **horizonte temporal máximo** del Plan General, que en el caso de Irun y sobre todo en lo que respecta a las previsiones de población a largo plazo, tenía que ser más amplio, en función de la reciente experiencia del lapso real de tiempo transcurrido entre la aprobación del anterior PGO y la previsible puesta en marcha del nuevo.

Ello significa que en base a lo previsto por las Directrices, la **oferta de suelos residenciales** del presente expediente de revisión deberá ser capaz de **satisfacer normalmente la demanda** a lo largo del período que va desde la previsible entrada en vigor de este nuevo PGO en **2014** hasta la fecha horizonte **2022**.

Los datos empleados el análisis de bases y antecedentes se han basado en los de mayor fiabilidad, que son los coincidentes con los censales. Con ellos, el análisis

realizado en el documento de aprobación inicial, se ha extendido **5 años más**, hasta 2011, con la idea de contemplar la evolución más reciente de los parámetros.

La **Fórmula** se obtiene de la suma de los 5 componentes descritos en las D.O.T.:

$$C1 + C2 + C3 + C4 + C5$$

- C1 Componente de Implicaciones del Modelo Territorial

Al no estar incluido Irun según el Documento de las Directrices entre los municipios a los que se les adjudica los criterios del Crecimiento Selectivo ni entre los considerados como Hábitats de Descongestión, esta componente resulta cero.

Por tanto:

$$C1 = 0 \text{ viviendas}$$

- C2 Componente de Crecimiento Demográfico

Para realizar los cálculos del crecimiento demográfico, actualizados al momento de preparación del documento para Aprobación Provisional, se ha ampliado el período transcurrido entre los años de los que disponíamos de datos censales, el año censal inicial 1996 y el año final 2011, a los que corresponden los siguientes datos de Población y Viviendas Ocupadas: **PB_i** y **VOB_i** (**datos iniciales de 1996**) y **PB_f** y **VOB_f** (**datos finales de 2011**). Se trata de una información estadísticamente fiable que resulta comparable en términos estadísticos con otros datos del mismo rango y pertenecen a una serie que es suficientemente representativa de la **evolución reciente de Irun**, que a la vez incorpora, en una justa medida, los últimos años de cambios del comportamiento de la economía y el crecimiento poblacional.

Dado el momento en el que se ha redactado finalmente el documento para Aprobación Provisional de la presente Revisión del Plan General, el **año Base** para el inicio de los cálculos de proyecciones deberá situarse en **2014** por ser el que presumiblemente coincidirá con el inicio de la ejecución de este nuevo Plan, siendo el **PB_b** y el **VOB_b** los datos de ese año Base, estimados por proyección. El **año Horizonte, 2022**, se sitúa ocho años después, siendo **PB_h** y el **VOB_h** los datos resultantes de ese año Horizonte.

En este sentido, el planteamiento es **exactamente coincidente** con los presupuestos contemplados en el capítulo 2.2 de esta Memoria, siendo datos que tienen coherencia con las estimaciones de proyección de población allí descritas, una vez consideradas las rectificaciones debidas al reajuste de los períodos de evolución de la población, así como al de la aplicación de los nuevos criterios en cuanto a la moderación del crecimiento de la misma debido a los recientes cambios socioeconómicos.

Así pues:

PB_i (Población del año censal inicial) :	55.215 hab.
PB_f (Población del año censal final) :	61.350 hab.
PB_b (Población estimada año Base) :	61.847 hab.

VOB_i (Viviendas ocupadas año censal inicial) :	18.100 viv.
VOB_f (Viviendas ocupadas año censal final) :	23.396 viv.

TAC (Tasa Anual de Crecimiento de la población año censal final – año censal inicial).
La Tasa anual de Crecimiento es: $TAC = (61.350 - 55.215) / 15 / 55.215 = 0,00741$

TMF Es la Tasa Media Familiar de población de hecho por vivienda ocupada:

TMF_i (Tasa Media Familiar de habitantes por vivienda ocupada año censal inicial):
La tasa media era: $Pb_i / Viv. ocup. = 55.215 \text{ hab} / 18.100 \text{ viv} = \mathbf{3,05055}$

TMF_f (Tasa Media Familiar de habitantes por vivienda ocupada año censal final):
La tasa media era: $PB_f / Viv. ocup. = 61.350 \text{ hab} / 23.396 \text{ viv} = \mathbf{2,62224}$

La **reducción media anual del TMF** se calcula por la siguiente fórmula:

$$= (TMF_f - TMF_i) / 10 / TMF_i =$$

$$= (3,05055 - 2,62224) / 10 / 3,05055 = 0,042831 / 3,05055 = \mathbf{- 0,01404}$$

De esta forma, la **variación media Vm** se fija como el coeficiente:

$$1 - 0,01404 = \mathbf{0,98596}$$

TMF_h (Tasa Media Familiar año Horizonte) a partir de datos anteriores es:

$$= TMF_f \times (Vm)^8 = 2,62224 \times (0,98596)^8 = 2,62224 \times 0,893047 = \mathbf{2,34178}$$

PB_h (Población año Horizonte 2022)

$$PB_h = PB_b (1+TAC)^8 = 61.847 \times (1,00741)^8 = 61.847 \times (1,06084) = \mathbf{65.609 \text{ hab.}}$$

luego:

CD (Crecimiento Demográfico año Horizonte)

$$= PB_h - PB_b = 65.609 - 61.847 = \mathbf{3.762 \text{ hab.}}$$

y por tanto:

$$\mathbf{ND_h} \text{ (Necesidad de Viviendas en el año Horizonte para los nuevos habitantes)} \\ = CD / TMF_h = 3.762 / 2,34178 = \mathbf{1.606 \text{ viv.}}$$

que serían las viviendas efectivamente necesarias para los nuevos habitantes que tendría Irun en los 8 años siguientes a partir de su previsible puesta en ejecución.

$$\mathbf{C2 = 1.606 \text{ viviendas}}$$

- C3 Componente de Variación de la Estructura Familiar

Con este factor se calculan las nuevas viviendas que serán necesarias para el esponjamiento de las unidades familiares actuales al disminuir progresivamente el tamaño de los miembros de cada familia. Se parte del dato de Viviendas Ocupadas en el año base 2011, que es del último del que se dispone de datos censales (VOB_f) y se estiman las Viviendas Ocupadas en el Año Base de 2014 considerando que en el período 2011 – 2014 el ritmo anual de nuevas viviendas terminadas se haya reducido a una media 250 viv./año, luego: $VOB_b = VOB_f + (3 \times 250) = 23.396 + 750 = 24.146 \text{ viv}$

Necesidad nuevas viviendas para actuales habitantes

$$= PB_b / TMF_h - VOB_b = 61.847 / 2,34178 - 24.146 = \mathbf{2.264 \text{ viv.}}$$

Es decir, que para los habitantes actuales de Irun que formarán nuevos hogares serán necesarias además de las existentes, otras

$$\mathbf{C3 = 2.264 \text{ viviendas}}$$

- C4 Componente de Rigidez de la Oferta

Para esta componente se toma el valor que las D.O.T. asignan al municipio de Irun, considerado del Nivel 3 de Jerarquía urbana.

El **CR (Coeficiente de Rigidez)** para Irun es = 0,15

Corrección de la Oferta

$$= (VOB_b + C2 + C3) \times CR = (24.146 + 1.606 + 2.264) \times 0,15 = \mathbf{4.202 \text{ viv.}}$$

$$\mathbf{C4 = 4.202 \text{ viviendas}}$$

- C5 Componente de Segunda Residencia

En este caso, si bien Irun no figura en los listados que el Documento de Directrices establece como municipios con una componente turística reseñable, sin embargo, esa componente residencial existe en Irun y se ha potenciado en algunos sectores, aunque siga resultando bastante minoritaria. Es preciso no obstante tenerla en cuenta, pues la recalificación por el Plan General de diversos ámbitos residenciales en el municipio y la propuesta de remodelación de algunas zonas muy centrales se basa en parte en considerar el factor **segunda residencia** como parte de la posible demanda de esas nuevas viviendas.

En Irun se estima que si consideramos, como se ha podido ir verificando, que entre un 25% y un 30% de las viviendas que figuran como desocupadas están cumpliendo en realidad una función de viviendas secundarias, y a esta cantidad le añadimos las formalmente declaradas como secundarias, el porcentaje actual en el municipio es **realmente de un 5% de viviendas secundarias**.

De cara a la **plena integración de Irun** en la comarca del Txingudi, comarca que tiene una **fuerte componente turística**, se considera que es necesario suponer al menos el mantenimiento de ese 5% de viviendas secundarias o de segunda residencia durante los próximos 8 años.

Por tanto los coeficientes a aplicar por esta última componente serían como sigue:

CSR_b (Coeficiente estimado Segunda Residencia año base 2014) = **1,05**

CSR_n propuesto para el año 2022 = **1,05**

Por tanto, aplicando la fórmula correspondiente:

$$\begin{aligned} &= (C2 + C3 + C4) \times (CSR - 1) \times 0,5 = (1.606 + 2.264 + 4.202) \times (1,05-1) \times 0,5 = \\ &= 8.072 \times 0,05 \times 0,5 = \quad \mathbf{202 \text{ viviendas}} \end{aligned}$$

Es decir, que se debe prever la construcción de una serie de nuevas viviendas que estarán exclusivamente destinadas a tener una función de segunda residencia cuyas características no tienen por qué ser necesariamente todas de tipo turístico.

C5 = 202 viviendas

CUANTIFICACIÓN TOTAL

Los anteriores cálculos nos llevan a la siguiente cuantificación Total:

$$\mathbf{C1 + C2 + C3 + C4 + C5 = 0 + 1.606 + 2.264 + 4.202 + 202 = 8.274 \text{ viviendas.}}$$

Con lo calculado anteriormente, la disponibilidad del nuevo suelo residencial clasificado por el Plan General deberá tener capacidad final para:

8.274 nuevas viviendas

Esta **cifra máxima** resulta **superior** a la resultante de la cantidad total del **incremento de nuevas viviendas** calculadas para la totalidad de los **ámbitos con aprovechamiento residencial** planteados por el Plan General en suelo urbano no consolidado y en suelo urbanizable.

Este **cálculo de viviendas**, cuya metodología se explica en el siguiente subcapítulo 7.7, se ha realizado a través de una estimación, ya que se trata de un dato, que al ser no vinculante por ley, no figura como parámetro en las Fichas de Ámbitos. Para su obtención, y según el tipo de ámbito y su situación, se ha deducido la parte de aprovechamiento que previsiblemente se destinará a usos terciarios, comerciales y otros compatibles y complementarios con el residencial.

Lógicamente tampoco se podían contabilizar las **viviendas que ya están construidas** en los ámbitos considerados por el Plan General por **estar aún en ejecución**, así como aquellas que se estima estarán **terminadas** al final del año Base 2014, momento en el que el Plan General debería de empezar a ejecutarse. Ambas cantidades han sido calculadas en base a lo explicado en el siguiente subcap. 7.7.

Aplicando estos criterios la estimación de la cantidad total de incremento de nuevas viviendas alcanza la cifra de **7.100 viviendas**, cantidad que sólo supone **un 86%** de la resultante del Cálculo de Necesidades de viviendas según la metodología de las Directrices de Ordenación del Territorio, por lo que se entiende que la propuesta del nuevo Plan General **no sobrepasa los márgenes de crecimiento** de suelo residencial previstos por las DOT.

Aunque no está previsto legalmente por las DOT, y se pueda afirmar que con los anteriores cálculos se consideran cumplidos los requisitos al respecto, se ha considerado **conveniente** tener además en cuenta una razonable **proporción de viviendas vacías** como parte del parque que podría satisfacer la futura demanda.

Así, en base a los análisis realizados por el Plan General, reflejados en el subcap. 7.8, y teniendo en cuenta la proporción relativamente moderada de viviendas vacías existentes actualmente en Irun, dentro de aquellas que puedan considerarse realmente como tales y por lo tanto **susceptibles de ser ofertadas** en el mercado de la vivienda, se ha optado por incorporar como futura oferta para los 8 años de cálculo, una cantidad del **2%** del parque estimado del año base 2014, lo que en concreto supondría la cantidad de **485 viviendas vacías**.

De esta manera, si al incremento del número de viviendas construibles por el Plan General añadimos las viviendas vacías que se entiende serían susceptibles de ser ocupadas, se totaliza la cantidad de **7.585 viviendas**, cuantía que sigue resultando **inferior, (un 92%)** a la cifra máxima del cálculo del total de Necesidades de vivienda que según la aplicación de la fórmula de las DOT no debería de rebasar el nuevo PGO.

7.5 Cuantificación de la propuesta residencial y del incremento de nuevas viviendas

La propuesta residencial en los ámbitos de planeamiento de desarrollo incorporados en el nuevo Plan General ha sido evaluada en **superficie edificable de uso residencial**, tal como exige la ley.

Sin embargo, también ha sido necesario realizar una estimación lo más aproximada posible a la realidad, del **número de viviendas** que se podrán edificar en todos los ámbitos, aunque ley considere el dato de viviendas como **parámetro no vinculante**. El objeto fundamental de esta estimación ha sido, una vez calculadas las posibles viviendas construibles y deducidas las viviendas ya existentes en esos ámbitos, la de obtener un **Total del incremento de nuevas viviendas**.

Esta cifra del **incremento total** es la que permite la comparación con la que resulta de la **aplicación de la fórmula** de las Directrices de Ordenación del Territorio para el período de 8 años a partir de la aprobación definitiva del PGOU, según se ha descrito en el subcap. 7.6. Esta comparación asegura el **ajuste del documento** de la nueva revisión a los máximos admisibles por las DOT, garantizando de esta manera la idoneidad del nuevo Plan para **satisfacer la futura demanda de viviendas**.

La **cantidad de viviendas construibles** ha sido el resultado de considerar una **superficie construida media** de **85 m²** valor que, con la excepción del de 70 m² que se ha aplicado a las actuaciones en el casco antiguo, está en correspondencia con el **tamaño promedio mínimo** definido en la Normativa de este PGOU, y aplicarla sobre la parte de la edificabilidad residencial que se destinará realmente a **viviendas**, deduciendo en cada caso el porcentaje de esa edificabilidad que según las particulares situación y características de cada ámbito, se materializará en **usos compatibles** como el terciario, el comercial u otros, complementarios del uso residencial.

De la cantidad de viviendas construibles así calculada, se han restado las viviendas ya existentes en los ámbitos residenciales, pues numéricamente serán sustituidas por las nuevas, de forma que la cifra obtenida sea la adecuada para la comparación con el cálculo de la necesidad del **incremento de viviendas de nueva construcción**.

Para la comparativa con el cálculo de Necesidades de viviendas según las DOT, también se han deducido las **viviendas ya construidas** en algunos de los ámbitos considerados por el nuevo PGOU, por estar **terminadas** a fecha de septiembre 2013, así como también las viviendas, (250 unidades según el ritmo medio anual de los últimos años), cuya **terminación** es previsible que se produzca a todo lo largo de 2014, a finales del cual debería estar ya aprobado definitivamente el nuevo PGO,

siendo ésta la **fecha Base** adoptada para contabilizar las proyecciones, de manera que las cifras comparadas coincidan de la forma más exacta posible.

En cuanto a la posibilidad de construcción de nuevas viviendas en **solares de la ciudad consolidada** aplicando las Ordenanzas del nuevo PGOU y a que esto pudiera dar lugar a una cuantía superior a las existentes que se sustituirían o derribarían, el alto grado de consolidación del suelo urbano, la incertidumbre de en qué momento podrían realizarse estas viviendas, así como la pequeña cuantía esperable del saldo de nuevas unidades resultantes, no permite contemplarlas como datos significativos a tener en cuenta a los efectos de la cuantificación del incremento total de viviendas.

Con este conjunto de consideraciones, el **incremento total de nuevas viviendas**, garantizado por el nuevo Plan General queda estimado en la cifra de **7.353 unidades**, **saldo** de nuevas viviendas a construir en los ámbitos contemplados por el Plan General a fecha de **septiembre 2013**, a la que hay que restar la cantidad de 250 unidades de viviendas que previsiblemente estarán **terminadas** antes del fin de **2014**.

La **estimación final del incremento de nuevas viviendas** resultaría por tanto para el momento de inicio de la ejecución del Plan, un total de **7.100 nuevas viviendas**, lo que como se explicaba al principio de este subcapítulo, supone una previsión total de viviendas, que junto a la estimación del 2% del parque de viviendas estimado en el año Base: **483 viviendas vacías**, que pudieran servir para la satisfacción de la demanda total, da un resultado global de **7.583 unidades de viviendas**, que resulta compatible con la **cuantificación global** de nuevas viviendas a añadir a las existentes, prevista por las Directrices de Ordenación del Territorio y cuyo cálculo se justificaba detalladamente en el anterior subcapítulo.

Ahora bien, una vez calculado el incremento neto de viviendas, se aborda el concepto de **Capacidad Total de nuevas viviendas** que corresponden a los ámbitos de planeamiento incluidos en el nuevo Plan General. En este sentido se contemplan por un lado las **viviendas** situadas en **ámbitos en ejecución provenientes del PGO de 1999** ya previstos anteriormente y que disponían de planeamiento de desarrollo definitivamente aprobado y en vigor. Su incorporación al nuevo PGO se debe a que aún están **en ejecución**. Todos estos ámbitos disponen de planeamiento aprobado aunque algunos **no han comenzado a ejecutarse materialmente** mientras que otros ya han iniciado el proceso de **urbanización** o la **construcción de viviendas**.

Por otro lado se contemplan los **nuevos ámbitos propuestos por el PGO**, en los que, aparte de los que resultan realmente de **nueva creación**, se incluyen también muchos otros que ya estaban **planteados por el Plan anterior** pero cuyo planeamiento de

desarrollo no había llegado aún a desarrollarse, no estaba definitivamente aprobado o tenía que ser revisado y reajustado debido a circunstancias de diversa índole.

En cuanto a estas cantidades residenciales, según lo acordado tras el debate del documento de Avance así como en los posteriores debates al respecto y sobre todo en la consideración de las alegaciones e informes al documento de Aprobación Inicial, hay que tener en cuenta que a algunos de los ámbitos se les ha aplicado un **reajuste del aprovechamiento**, de la altura de las edificaciones o de la densidad, donde ello era factible técnica y medioambientalmente, incluyendo además las reducciones de la capacidad de los ámbitos propuestos debidas a las servidumbres aeronáuticas, al cumplimiento de los objetivos de calidad acústica y al resto de las diversas servidumbres.

Del **total estimado de nuevas viviendas**, considerando la **cifra total** de las mismas independientemente del incremento respecto a las existentes, hay que señalar que mientras un **48%** del total son de **promoción libre**, en cambio un **52%** son de **protección pública**, es decir, **más de la mitad** de ese total. En concreto se trata de un **41%** que son viviendas de **Protección Oficial de Régimen General** y el otro **11%**, que son **viviendas de Protección Pública Tasada**. Para ello se ha aplicado el criterio de que las determinaciones específicas del Plan General se ajusten a las condiciones de los correspondientes regímenes de protección en vigor en el momento de la ejecución de cada ámbito, manteniendo los porcentajes en idénticos términos porcentuales a los establecidos por Ley para los suelos urbanos y urbanizable y aplicándolos, cuando era posible, a los ámbitos provenientes del planeamiento anterior.

A esta cantidad habría que añadir un porcentaje de al menos un 1% de **alojamientos dotacionales**, resultante de aplicar el porcentaje legal correspondiente del 1,5% en los nuevos ámbitos propuestos por el Plan General y en aquellos otros propuestos que aún no habían comenzado su tramitación. En total, se puede afirmar que algo más de **la mitad del total de nuevas viviendas** correspondientes a los ámbitos incluidos en el Plan tendrán una componente social y facilitarán el acceso de la población a una vivienda acorde con sus capacidades económicas, cumpliendo con ello uno de los **objetivos básicos** del nuevo Plan General.

En los dos **cuadros** que se incorporan al final de este subcapítulo, figuran por separado los dos tipos de ámbitos, provenientes del PGO de 1999 y en ejecución, y los nuevos propuestos, incluidos los que provienen del PG de 1999 y en los que se propone alguna modificación. Figuran los datos correspondientes al **número total estimado de viviendas** resultantes en todos los ámbitos contemplados, así como las referentes al **incremento de nuevas viviendas** deducidas las anteriormente existentes antes del desarrollo de dichos ámbitos.

Los **datos** de los **Ámbitos con usos residenciales** que forman parte de la propuesta de revisión del Plan General son, según su origen y su situación de desarrollo, los siguientes:

**ÁMBITOS CON USOS RESIDENCIALES QUE PROVIENEN DEL PG 99 Y/O ESTÁN EN DESARROLLO
SUPERFICIES DE SUELO Y SUPERFICIES CONSTRUIBLES**

(en tramado los ámbitos cuya Calificación Global es mixta de Actividades Económicas y Residencial pero cuya superficie bruta se contabiliza como ámbito de Actividades Económicas)

NOMBRE ÁMBITO	CODIGO DEL AMBITO	SUPERFICIE BRUTA DEL ÁMBITO	TOTAL EDIFICABILIDAD RESIDENCIAL m ²	TOTAL EDIFICABILIDAD QUE ES INCREMENTO DEL TECHO RESIDENCIAL m ²	% PORCENTAJE DE VPO RESPECTO INCREMENTO DE TECHO RESIDENCIAL	% PORCENTAJE DE VTME-1,7 RESPECTO INCREMENTO DE TECHO RESIDENCIAL	% PORCENTAJE DE VI RESPECTO INCREMENTO DE TECHO RESIDENCIAL	TOTAL ESTIMADO DE INCREMENTO DEL Nº DE VIVIENDAS	NUMERO DE VIVIENDAS YA TERMINADAS (Septiembre 2013)	TOTAL ESTIMADO DE INCREMENTO DE VIVIENDAS A PARTIR FINAL AÑO 2014
ELATZETA	1.2.03	13.795	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0	0	0
ANDREARRIAGA	1.2.06	17.908	14.500	12.423	16,92%	0,00%	83,08%	146	64	82
PORCELANAS BIDASOA	1.3.01	29.911	40.400	40.000	20,00%	0,00%	80,00%	445	0	445
SAN MIGUEL-ANAKA	3.1.01	137.726	116.000	90.288	100,00%	0,00%	0,00%	1.062	0	1.062
IPARRALDE-GAL	4.2.03	109.839	65.644	56.561	20,00%	20,00%	60,00%	665	0	665
RECONDO-IPARRALDE	4.2.04	6.039	8.624	5.598	3,26%	0,00%	96,74%	66	0	66
ARTALEKU	5.2.10	16.674	2.100	2.100	0,00%	0,00%	100,00%	20	0	20
PARCELA MIREN - NEKANE	5.2.14	2.383	1.907	1.320	0,00%	0,00%	100,00%	17	0	17
BIDASOA	5.3.03	2.189	4.500	2.850	0,00%	0,00%	100,00%	47	47	0
ISTILLAGA-DUNBOA	5.3.06	9.408	7.600	7.320	0,00%	0,00%	100,00%	70	49	21
SAN JUAN-ETXEANDIA	5.3.11	26.570	5.250	0	0,00%	0,00%	0,00%	0	0	0
LARTZABAL	6.1.01	3.385	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0	0	0
OÑAURRE	6.2.01	122.092	60.600	55.744	66,85%	3,77%	29,38%	531	235	296
ALTZUKAITZ	7.2.02	24.940	36.290	35.290	20,00%	0,00%	80,00%	371	271	100
ARTIA	8.1.03	23.488	13.252	12.952	20,00%	0,00%	80,00%	150	150	0
GAZTELZAHAR	8.1.07	25.680	13.147	6.893	0,00%	0,00%	100,00%	81	0	81

TOTALES	389.814	329.339	3.671	816	2.855
SUP. BRUTA AMBITOS USO GLOBAL RESIDENCIAL MAYORITARIO	555.354				

**RESTO ÁMBITOS CON USOS RESIDENCIALES PROPUESTOS POR EL PLAN
SUPERFICIES DE SUELO Y SUPERFICIES CONSTRUIBLES**

(en tramado los ámbitos cuya Calificación Global es de Actividades Económicas y cuya superficie bruta se contabiliza como ámbitos de Actividades Económicas)

NOMBRE ÁMBITO	CODIGO DEL AMBITO	SUPERFICIE BRUTA DEL ÁMBITO	TOTAL EDIFICABILIDAD RESIDENCIAL m²t	TOTAL EDIFICABILIDAD QUE ES INCREMENTO DEL TECHO RESIDENCIAL m²t	% PORCENTAJE DE VPO RESPECTO INCREMENTO DE TECHO RESIDENCIAL	% PORCENTAJE DE VTME-1,7 RESPECTO INCREMENTO DE TECHO RESIDENCIAL	% PORCENTAJE DE VL RESPECTO INCREMENTO DE TECHO RESIDENCIAL	TOTAL ESTIMADO DE INCREMENTO DEL Nº DE VIVIENDAS
ENTORNO ESTACIÓN	0.2.01	362.271	163.058	100.935	20,00%	20,00%	60,00%	1.186
ATALAIA	1.1.13	19.498	0	160	0,00%	0,00%	100,00%	1
SEMEZARRENGO MALDA	1.1.14	2.749	0	750	0,00%	0,00%	100,00%	9
CALLE ARABA OESTE	1.2.02	2.774	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0
VENTAS CENTRO	1.2.13	27.011	11.450	7.705	20,00%	20,00%	60,00%	90
ARRETXEKO MALDA	1.3.11	1.849	2.700	1.254	20,00%	20,00%	60,00%	15
C/ AUZOLAN Nº 5	1.3.12	375	560	330	0,00%	0,00%	100,00%	4
URDANUBIA - ZUBIETA	2.1.05	138.071	0	19.540	55,00%	20,00%	25,00%	229
RESIDENCIAL JAIZKIBEL	2.1.07	17.571	3.000	3.000	0,00%	0,00%	100,00%	14
KOSTORBE	4.2.07	22.200	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0
LÓPEZ DE BECERRA	5.1.01	16.778	27.300	20.348	20,00%	20,00%	60,00%	240
MENDIBIL	5.2.04	1.640	420	420	0,00%	0,00%	100,00%	4
ALMIRANTE ARIZMENDI	5.2.06	9.766	7.813	4.623	0,00%	0,00%	100,00%	54
CASINO	5.2.08	454	2.650	1.664	0,00%	0,00%	100,00%	20
IKUST ALAI	5.2.09	2.570	4.150	4.150	0,00%	0,00%	100,00%	49
ALDAPETA	5.2.16	4.172	6.864	5.491	20,00%	20,00%	60,00%	65
FERMIN CALBETON	5.3.10	1.772	2.275	746	0,00%	0,00%	100,00%	9
KORROKOITZ	5.3.13	16.347	26.100	13.574	20,00%	0,00%	80,00%	194
PAPINEA	5.3.14	4.980	9.500	7.108	0,00%	0,00%	100,00%	102
TXENPERENEA	6.2.06	163.760	85.000	65.952	55,00%	20,00%	25,00%	776
ALEI	6.2.08	12.176	5.040	5.040	100,00%	0,00%	0,00%	59
ALARDE	6.3.01	8.087	17.080	14.830	10,18%	19,06%	70,76%	174
ERMITA	7.2.05	2.205	1.800	583	0,00%	0,00%	100,00%	7
MATXALAGAIN	7.2.08	174.498	47.212	36.597	55,00%	20,00%	25,00%	431
JOSE Mª FRANCO	8.1.05	7.594	2.100	0	0,00%	0,00%	0,00%	0
HARROBIETA	8.1.11	4.875	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0
ERNAUTENEA	8.2.03	10.796	2.000	1.340	0,00%	0,00%	100,00%	12
BLAIA	8.2.05	171.789	47.162	37.304	55,00%	20,00%	25,00%	439
GAZTELUBERRI	8.2.06	25.300	5.121	3.476	20,00%	20,00%	60,00%	41
LASTAOLA POSTETXEA	8.3.04	17.327	15.261	9.247	66,22%	3,19%	30,59%	108
MENDIPE	8.3.05	17.906	17.687	14.045	26,47%	4,74%	68,80%	166
TOTALES			513.302	380.211				4.498
TOTAL SUP. BRUTA AMBITOS USO GLOBAL RESIDENCIAL		1.108.842						
TOTAL TODOS LOS AMBITOS CON USOS RESIDENCIALES			903.116	709.551				7.353
TOTAL SUP. BRUTA TODOS LOS AMBITOS USO GLOBAL RESIDENCIAL		1.664.197						

Esta última tabla incorpora como ámbitos propuestos por el Plan aquellos ámbitos en ejecución del Plan General de 1999 (Almirante Arizmendi, Korrokoitz, Papinea, Alarde y Mendipe), y donde se posibilita un incremento de edificabilidad o la modificación de la ordenación.

Asimismo, los datos del ámbito de la Estación (Espacio Ferroviario) tienen carácter indicativo y se encuentran condicionados a los estudios a realizar por el Ministerio de Fomento.

7.6 La cuestión de las viviendas vacías

Tanto en los debates del Consejo Asesor de Planeamiento posteriores a la presentación del Avance de planeamiento, como también en los que se produjeron en relación con el documento de Aprobación Inicial, se abordó la cuestión de las viviendas vacías y su **posible papel** en la **satisfacción de una parte de la demanda futura**.

Es esta una cuestión que siempre suele suscitarse, y con cierta lógica, cuando se planifica el futuro de una ciudad y se señalan las zonas que deberán acoger las futuras áreas residenciales, pues **a primera vista** parecería que todas esas viviendas podrían satisfacer algunas de esas futuras necesidades, y que de ser así, permitiría tener que clasificar o calificar **menos suelo residencial** del que se calcula en función de las proyecciones de **necesidades de hogares** para el período de vigencia de cada Plan.

7.6.1- Una aproximación al concepto de vivienda vacía

Ahora bien, al realizar un análisis más pormenorizado de la cuestión, la realidad de las viviendas vacías empieza a aparecer con una serie de **matices** que resitúan su posible papel como alternativas dentro del mercado de la vivienda. Esto obliga a realizar una serie de correcciones sobre las cifras para que un Plan General pueda considerar con **suficientes garantías** que una parte de la futura demanda calculada de viviendas pudiera ser realmente satisfecha gracias a la existencia de las viviendas vacías.

El fenómeno de las viviendas vacías, que es un dato necesariamente variable en función de diversas coyunturas, es algo **consustancial** al funcionamiento de la vivienda como un bien que está sujeto a las **leyes del mercado**; es decir, que la cantidad de viviendas disponibles **no se ajustan nunca** con exactitud a las necesidades que deberían cubrir. Sucede de forma muy similar a lo que ocurre con los locales comerciales, o con los pabellones y naves para actividades económicas.

Siempre hay un **desajuste** entre el parque de viviendas construido y las unidades familiares que desean disponer de una vivienda como alojamiento principal. Además sucede que **no todas las viviendas vacías** están disponibles, ya sea para la venta o para el alquiler, aunque en general sí se puede afirmar que las que sí lo están forman parte de ese universo de viviendas que los censos catalogan como vacías.

En épocas de **normal desenvolvimiento** de una sociedad como son las que vienen sucediéndose desde hace décadas en nuestro país, incluyendo los períodos de crisis aunque sean intensos como el actual, lógicamente el proceso de la **construcción de viviendas** va a ir por delante de la demanda evitando el enrarecimiento de la oferta y se van a ir poniendo a disposición de los usuarios viviendas de tipos variados, generalmente más adaptadas a los requerimientos modernos que algunas de las más antiguas de la ciudad que van quedándose obsoletas por muy diversas razones.

Pero este aparente **superávit permanente de oferta**, no significa que todos los demandantes vayan a poder acceder fácil o automáticamente a esas nuevas viviendas ni ajustarse a sus condiciones. Siempre ocurre que por un lado no pueden ocuparse todas las viviendas puestas en mercado pues no están realmente disponibles y por otro muchos demandantes no pueden optar por las que sí se pueden considerar “viviendas disponibles”.

En realidad ocurre un **progresivo desplazamiento** de unidades familiares, que se van ajustando poco a poco a las distintas ofertas, según la idoneidad del momento o las capacidades económicas de cada uno, según el modo de tenencia deseado o al que se puede aspirar, en propiedad o alquiler. También influye la localización que más pueda interesar, o las preferencias sobre el formato de vivienda o sobre el tipo de inmueble en el que ésta se encuentra, el barrio, o incluso otros muchos tipos de razones.

En este multifacético **movimiento de usuarios** de la vivienda, algunos tienen los medios para entrar en viviendas de primera mano, por vez primera en el momento de la formación de la unidad familiar o porque venden la vivienda que ocupaban anteriormente, mientras que otros tienen que acudir a las viviendas ya existentes, que se van quedando desocupadas a medida que sus ocupantes se trasladan a otras más adaptadas a sus necesidades. Y algunos finalmente tienen que esperar a que la ocasión se presente más favorable para independizarse de las personas con las que comparten una vivienda o formar una nueva unidad familiar.

En este **panorama complejo** tienen un determinado papel las viviendas vacías, si bien este concepto viene definido por una denominación que se le da a una serie de

viviendas cuando se realizan los censos, pero cuya cuantificación está siempre sujeta a controversias. La realidad es que con los medios disponibles, resulta imposible por el momento asegurar con certeza que las viviendas así clasificadas estén **realmente vacías**.

Y es que en un primer lugar, no todas esas viviendas **formalmente desocupadas** lo están de hecho. Una parte que puede llegar a ser bastante significativa de las mismas corresponde a viviendas realmente ocupadas, generalmente a través de alquileres no declarados y/o en situaciones más o menos irregulares. Y otra parte pueden estar utilizadas para actividades económicas, oficinas, consultas, etc., o simplemente no coincidir exactamente con viviendas, a pesar de su inclusión catastral como tales.

Siguiendo con estas consideraciones, resulta que otra parte de las viviendas vacías corresponden en realidad a viviendas, efectivamente vacías en el momento de realizarse el censo, pero que no fueron declaradas como **secundarias**, esto es, de segunda residencia, aunque sin embargo están teniendo una **función similar**. Sus propietarios disponen de ellas de vez en cuando, y no necesitando económicamente venderlas ni obtener una renta de las mismas, las reservan para alojar temporalmente familiares o amigos, o para otros usos, pero en ningún caso tienen la intención de ponerlas en el mercado. La proporción de este tipo de “**vacías no disponibles**” es también difícil de establecer con rotundidad y puede variar de un municipio a otro.

Teniendo en cuenta las reflexiones anteriores y considerando las viviendas que **realmente están vacías y disponibles**, existen para las mismas las dos alternativas básicas: bien su posible alquiler, probablemente la opción mayoritaria, sobre todo en tiempos de exceso de oferta inmobiliaria, o bien su posible venta.

Ahora bien, hay que señalar que la **opción de ofertar en alquiler** las viviendas que realmente estén vacías, las que no entrarían en ninguno de los supuestos comentados más arriba, se enfrenta siempre al dilema de la **inseguridad y falta de garantías** respecto al buen mantenimiento de la vivienda por los arrendatarios y a la regularidad del pago de los recibos, razón por la cual los sistemas que ofrecen garantías para el alquiler resultan muy eficaces para favorecerlo.

La **opción de la venta** está sujeta a la situación del mercado inmobiliario en el que las viviendas que no sean de primera ocupación estarán consideradas como oferta de “**segunda mano**”, y por lo tanto dependiente también de los vaivenes de este tipo de mercado.

7.6.2- La vivienda realmente vacía en Irun

Una vez planteadas las **principales cuestiones** a tener en cuenta en general a la hora de valorar “**los datos**” de viviendas vacías, es el momento de abordar el análisis concreto de la **situación de Irun** respecto a esta cuestión.

Empezando por los **datos censales**, según publica EUSTAT, en **2001**, había unas **3.295** viviendas vacías, un **13,8% del total** de ese año, mientras que en **2011**, último año de censo de viviendas, había **2.714 viviendas vacías**, habiendo pasado éstas a representar un **10,17% del total** de ese año.

Esto significa por un lado una **clara mejoría en cuanto a la cantidad de viviendas vacías** desde 2001 a 2011, que habría correspondido a un **mejor ajuste del parque de viviendas** respecto a la demanda de las mismas. Por otra parte, si comparamos el porcentaje de **viviendas vacías en 2011**, que es el dato más reciente y el que puede interesar de cara al futuro, con el de **otras ciudades de tipo medio o de la misma zona**, resulta que la proporción de viviendas catalogadas como vacías en Irun resulta más bien muy moderada.

Por otro lado, en Irun se han dado ya **pasos importantes** para **identificar y entender mejor** la realidad de ese parque de viviendas supuestamente vacías, y ello con la intención de facilitar la entrada en el mercado de aquellas que sean susceptibles realmente de hacerlo, con el objeto de **beneficiar** a los posibles demandantes de vivienda que pudieran encontrar satisfacción con alguna de estas viviendas.

Hay que señalar que generalmente las **viviendas realmente vacías** que no se corresponden con **viviendas de primera venta**, que serían las viviendas recientemente construidas aún sin vender, proporción pequeña de las verdaderamente vacías, podrían en el caso de Irun pasar mayoritariamente al mercado en la modalidad de **alquiler**, y en menor proporción a la venta de segunda mano, que ha sido una opción tradicional aunque es probable que dadas las condiciones actuales no sea tan factible como en el pasado e incluso se encuentren casos de **ofertas dobles**, en venta o alquiler.

En lo que respecta al Ayuntamiento de Irun, la **sociedad municipal de vivienda IRUNVI**, encargó la realización, basada en una encuesta desarrollada a finales de 2009, de un **Estudio específico** para el **Observatorio de la vivienda vacía**. De entre los resultados más significativos de este estudio, se deduce que el **porcentaje de vivienda no habitada**, o más precisamente, sin titulares ni residentes empadronados

en la misma, estaría en torno al **7,5%** del total de viviendas, aproximadamente unas **1.800** unidades para la fecha de principios de 2010.

Esta cifra y porcentaje son **inferiores** a los que se deducen de los censos decenales, en particular al que se realizaría en 2011, un año después. Lo que sucede es que al tratarse de un **análisis más pormenorizado** en el que se intentaba investigar con más detalle de lo que se puede hacer al realizar los censos, se vio que en realidad además de las viviendas que se encontraban sin ocupar había otras que se habían considerado como vacías en principio pero que no lo estaban o bien tenían otra función.

Así se detectaron una serie de viviendas que tenían una **baja intensidad de ocupación** (un **0,4%** del total de viviendas), o que en realidad estaban destinadas a **comercios** (un **1,3%** del total de viviendas), así como un importante resto de unidades que en realidad **no se correspondían** exactamente con el concepto de vivienda, suponiendo éstas últimas un **1,6%** adicional del total de viviendas.

Además, los estudios detectaron la existencia de un importante **colectivo de habitantes** viviendo en domicilios que no tenían a nadie empadronado, lo que, al margen de otro tipo de consideraciones sobre este hecho, significa que incluso una parte importante de las viviendas vacías “en origen”, en realidad tampoco lo estaban.

Muy brevemente resumido **el análisis realizado por IRUNVI**, detecta que un **3,3% del total de viviendas** que según los censos figuraban como vacías, en realidad **no pueden considerarse** como realmente vacías, quedando solamente reducidas las que pueden considerarse como viviendas que podrían estar realmente vacías, el **7,5 % del total de viviendas**.

La **diferencia** con el porcentaje de viviendas vacías del **10,17%** señalado por EUSTAT para 2011 se podría comprender a partir de las matizaciones a las que se llegó con el mencionado análisis pormenorizado. Ello supondría que un **30%** de las **viviendas censalmente consideradas como vacías** no se corresponden con este concepto. Si a esto se añade, como se explicaba más arriba, que tampoco estarían realmente vacías la totalidad de las que podrían considerarse como tales, ya que muchas de ellas están habitadas por personas o familias no empadronadas, probablemente **sólo un 5%** del total de viviendas podrían al final considerarse como **verdaderamente vacías**.

Más recientemente, en este mismo año de 2013, el Ayuntamiento ha iniciado las gestiones para el cobro del **nuevo IBI**, realizando en un primer lugar una serie de notificaciones a los propietarios de viviendas en las que a fecha de 1 de enero de 2013

no figuraba **nadie empadronado**, o si se quiere utilizar la definición a efectos fiscales, de **viviendas no habituales**, que es a las que comúnmente denominamos como vacías.

Del total de **2.460 viviendas** que correspondían a esta situación, **menos del 10%** del parque de viviendas, aproximadamente **una tercera parte** de las mismas, algo más de las **900 unidades**, han sido objeto de reclamaciones formuladas por los propietarios de forma que se ha podido entender que no estaban realmente vacías. A ello habría que añadir también una parte de viviendas que aunque no han sido objeto de reclamación, también pudieran no corresponder con la situación de vacías.

Esto podría reducir aproximadamente a **la mitad**, a unas **1.300 unidades**, las viviendas que sí podrían considerarse en principio como vacías realmente, o al menos como susceptibles de entrar eventualmente en el mercado del alquiler o de la venta. Estas cantidades reducirían el porcentaje de viviendas vacías a una cifra ligeramente **por debajo del 5%** del total del parque de viviendas, tratándose de un resultado perfectamente **coherente** con el estudio de IRUNVI de finales de 2009.

7.6.3- Valoración del porcentaje real de vivienda vacía en Irun

Esta situación, constatada en un corto espacio de tiempo por una doble aproximación a la realidad, muestra un comportamiento del municipio irunés respecto a la cantidad de viviendas vacías que resulta **bastante satisfactorio**.

El **parque de viviendas** va a disponer siempre de un cierto margen real de viviendas no ocupadas para fines de **primera residencia**, que debería situarse **por encima del 4%** del total de viviendas y no mucho más allá del **6%**.

Por **debajo del 4% real**, los fenómenos de enrarecimiento de la oferta harían subir los precios y dificultarían el acceso a las personas con menores medios económicos. Por **encima del 6% real** empieza a producirse de forma progresiva una degradación de la actividad inmobiliaria, alargamiento de los plazos financieros, deterioro del patrimonio no ocupado y un progresivo hundimiento del sector de actividad.

7.6.4- La situación de Irun en cuanto a los datos censales de viviendas vacías

Por otra parte se podría afirmar que el **dato censal de viviendas vacías**, como dato censal "bruto" que se mantiene en Irun en el entorno del **10%** no estaría variando fundamentalmente en estos últimos años, y ello a pesar de la crisis socioeconómica, lo que es un factor **bastante positivo** y significativo de que la oferta se está acomodando a la reducción coyuntural de la demanda.

Esto es coherente con la constatada **reducción** del número de viviendas terminadas anualmente, aunque a medio plazo este hecho provocará un mayor **grado de insatisfacción de la demanda**, afectando por un lado a los potenciales usuarios que necesitan dotarse de un **domicilio habitual**, como al normal proceso de **esponjamiento** del ratio de habitantes por vivienda, que se deriva de las normales aspiraciones de una mayor independencia de individuos o parejas respecto de los familiares o amigos con los que conviven, así como un reajuste de los hogares a la reducción del ratio de personas por hogar.

Y en cuanto a la situación de Irun en un **contexto más general** respecto a las viviendas vacías, según la última comparativa que es posible realizar en relación a otros municipios guipuzcoanos basada en los datos del **último censo de viviendas** recientemente hechos públicos por EUSTAT en junio 2013, **Irun**, que figuraba con un **porcentaje del 10,17%**, resulta posicionado en un lugar más bien **favorable**, y en todo caso por encima de la **media de Euskadi** que es del 11,4%, de la de **Gipuzkoa**, que es del 12,76%, y aún más diferenciado respecto a la media de la comarca de **Donostialdea** (11,76%), en la que Irun se encuentra incluido.

Además resulta claramente **por delante** de **municipios de la comarca** como Donostia, que tiene el 13,20%, Oiartzun con el 11,95%, Pasaia (11,08%), Hernani (10,77%), o de **otros municipios guipuzcoanos** de cierta importancia poblacional como Tolosa (17,47%), o Eibar (13,8%). Esta comparativa se realiza siempre a partir de datos censales obtenidos con la misma metodología y en el mismo momento, pero sin olvidar lo que se ha explicado más arriba sobre la realidad del **concepto censal** de vivienda vacía en relación a la realidad constatable, una vez se profundiza y pormenoriza en las situaciones de hecho, que al menos en Irun, hacen rebajar esas cifras a **la mitad**, si lo que queremos es cuantificar las **viviendas no ocupadas** que realmente **podrían entrar en el mercado libre de la vivienda**.

7.6.5- La consideración en Irun de viviendas vacías como futura oferta

Es necesario concluir el análisis de este subcapítulo con una **aproximación útil** a la consideración de un porcentaje de la vivienda vacía como parte del parque que podría **dar satisfacción** a la futura **demanda de vivienda**. El objetivo es calcular cuántas viviendas se podrían añadir a la oferta en los primeros ocho años de vigencia del Plan General, en el supuesto del cálculo de necesidades de vivienda de las Directrices de Ordenación del Territorio.

Los cálculos realizados hasta aquí muestran por un lado la proporción de **viviendas existentes** que al no estar habitadas pudieran ser realmente una **alternativa a la**

previsión de nuevas viviendas va a ser bastante pequeña, pues con un porcentaje, aparentemente estable en términos proporcionales, de viviendas vacías del 5%, que resulta muy poco exagerado, no hay realmente un gran margen para imaginar una contribución eficaz a paliar una parte sustantiva de las futuras necesidades.

Por otra parte, en cuanto a las experiencias de favorecimiento del alquiler, es significativo que la cuantía de viviendas vacías que se lograron poner en alquiler a través del **programa Bizigune**, puesto en marcha en 2003 por el Gobierno Vasco en Irun se consiguieron alquilar 67 unidades, lo que apenas representó un 5% de las viviendas estimadas como vacías.

En todo caso, y a pesar de la incidencia relativamente menor, no parece que haya de abandonarse la oportunidad que desde el Ayuntamiento o en cooperación con otras administraciones, se siguieran implantando las **medidas adecuadas** para favorecer que la **mayor parte posible** de las viviendas que realmente estén vacías en un momento dado puedan entrar directamente a ofertarse en el mercado, ya sea como viviendas en alquiler, o como proposiciones de viviendas a la venta.

Entre estas **medidas** hay que contar ya, en lo que respecta al **Ayuntamiento de Irun**, con la iniciativa que se ha tenido al realizar el estudio de viviendas vacías encargado por la sociedad municipal de vivienda IRUNVI para tratar de identificar mejor la problemática, y posteriormente con la propuesta de gravar con un tipo impositivo adicional el IBI de las viviendas vacías, lo que ya fue acordado por el Ayuntamiento de Irun y cuya puesta en práctica está siendo precedida de un proceso previo de notificación y posterior verificación y resolución de los recursos de los propietarios.

En cuanto al favorecimiento del alquiler de viviendas vacías, también habría que contar con las medidas del Gobierno Vasco, con una renovación de los **programas de apoyo** a las **políticas de alquiler de viviendas**. Y también será posible de poner en marcha **otras medidas** o políticas, siempre que no resulten coercitivas, pues en ese caso su utilidad sería fácilmente puesta en entredicho. Una de las líneas a favorecer sería la de asegurar a arrendadores y arrendatarios una serie de **garantías** que hagan más transparente el mercado, más normal el proceso del alquiler y propicien el mutuo cumplimiento de las cláusulas contractuales de estos contratos entre particulares.

En este sentido cabe que se establezca la **colaboración con otras administraciones**, en **programas específicos** actualizables cuyo objetivo esté dirigido a favorecer y gestionar de **manera permanente** el alquiler de la mayor cantidad posible de viviendas vacías existente en el municipio y que estos esfuerzos se mantengan activos en el tiempo. Con ello se lograría **mejorar el acceso a la vivienda** familiar a **colectivos** como el de los **jóvenes** o el de los **inmigrantes**, que de

otro modo ni siquiera se podrían identificar como demanda cuantificable, con el resultado de ver frustrados sus derechos o el riesgo de acceder de todas formas a una vivienda pero acudiendo al mercado oculto, que se ha visto no es despreciable en términos cuantitativos.

En cuanto a la posibilidad de imponer administrativamente **medidas específicas** para que parte de las viviendas vacías se pusieran **a la venta**, es decir, que se ofertaran como tal al mercado en un momento dado, y más en un momento como el actual, parece un poco difícil imaginar procedimientos realmente eficaces, descartando lógicamente acudir a disposiciones de carácter coercitivo.

Parece que **cualquiera de las medidas** que se pudieran implementar, que siempre deberían de estar **vinculadas a programas o estrategias** de una duración determinada, aunque sea conveniente que se actualicen en el tiempo, no pueden formar parte ni **incorporarse a un Plan General de Ordenación**, cuya finalidad es más bien **fijar las reglas del juego** durante un largo período de tiempo, y más bien en torno a la gestión de los suelos, las calificaciones y clasificaciones urbanísticas de los mismos, y no de un producto final como es la vivienda.

Sin embargo, y en base a lo debatido en torno al Plan General, se entiende que aunque **no se puedan introducir medidas concretas** que desde el mismo obliguen o puedan garantizar la puesta en el mercado de una parte de esas viviendas vacías, sí puede en cambio **basar su propuesta de suelo residencial** suficiente, contando con una determinada proporción de ese parque de viviendas que por diversas razones no está sirviendo para vivienda principal de los eventuales demandantes.

Pues bien, analizada en Irun la realidad al respecto, y teniendo en cuenta que la cuantía más realista de las viviendas vacías está en la actualidad en torno al 5%, y a pesar de que no existe por el momento **obligación legal** para hacerlo, parecería en cambio adecuado que para cubrir las necesidades de alojamiento calculadas para los primeros ocho años de vigencia del PGO se considere un **2% del parque de viviendas ocupadas** como las **viviendas vacías** que corresponderán a parte de la cuantificación realizada según el método de las DOT.

Esta **apuesta del Plan General** de Irun por incorporar en sus cálculos un **porcentaje de viviendas vacías** como parte de la cuantificación total calculada, supone que aplicado el 2% sobre el total de Viviendas ocupadas estimado para finales de 2014, la cantidad adicional sería de **483 viviendas vacías** a entrar en el mercado durante los primeros ocho años.

Ello supondría un **saldo neto medio anual** (habría viviendas vacías que lógicamente se ocuparían y otras viviendas ocupadas que quedarían como vacías), del orden de las **60 viviendas / año**, muy similar al de la pasada experiencia del Bizigune, lo que es una razón adicional para seguir impulsando este tipo de programas, que conseguiría satisfacer partes menos solventes de la demanda o más difíciles de ajustar, y de paso reducir y/o mantener lo más bajo posible el parque de viviendas sin ocupar.

7.7 Las viviendas en régimen de protección y los estándares aplicables.

Como ya se mencionaba en el punto 7.1, la cuestión del régimen de las viviendas es un aspecto que ha sido especialmente tratado por la Revisión del Plan General.

7.7.1- El marco legislativo de los estándares mínimos.

El **marco legislativo** de la Ley 2/2006 del Suelo y Urbanismo del País Vasco, en el **art. 80** modificó los **estándares mínimos** aplicables en ayuntamientos de más de 3.000 hab. según unas **cuantías mínimas para las viviendas protegidas**.

Según lo allí previsto, en aquellas **áreas de suelo urbano no consolidado** cuya ejecución se prevea mediante **actuaciones integradas de uso predominantemente residencial**, el Plan General o los Planes Especiales, deberán disponer los terrenos precisos para materializar **como mínimo el 40%** del incremento de la edificabilidad urbanística de uso residencial destinados a viviendas con algún régimen de protección.

Este porcentaje del 40% en suelo urbano no consolidado, se divide en dos partes: un **mínimo del 20%**, al menos la mitad, deberá aplicarse a la construcción de viviendas de **protección oficial de régimen general y especial**, y el restante porcentaje hasta alcanzar el 40% podrá aplicarse a viviendas de **protección oficial de tipo tasado**.

Igualmente, en cada **sector de suelo urbanizable de uso preferente residencial**, el Plan General y luego los Planes Parciales, deberán disponer los terrenos precisos para calificar **como mínimo el 75%** del incremento de la edificabilidad urbanística de uso residencial para viviendas de algún régimen de protección. En el suelo urbanizable ese porcentaje del 75% también se divide en 2 partes: un **mínimo el 55%** en viviendas de **protección oficial de régimen general y especial** y el restante porcentaje hasta alcanzar el 75% podrá aplicarse a viviendas de **protección oficial de tipo tasado**.

Teniendo en cuenta la disponibilidad de suelos ya calificados en **ámbitos de planeamiento** por el vigente Plan General de Irún para **vivienda sometida a algún régimen de protección pública** incluidas las de precio tasado, habría una capacidad aproximada para construir viviendas de alguno de estos tipos, en un porcentaje próximo al 50% del total de las viviendas que podrían construirse en ámbitos de planeamiento de suelo urbano no consolidado y suelo urbanizable ya definidos.

La nueva Ley del Suelo prevé que los porcentajes de viviendas protegidas se apliquen **sobre el incremento de edificabilidad** respecto de la previamente materializada en cada área o sea, deduciendo el aprovechamiento de las edificaciones residenciales construidas actualmente, lo que se refleja en las Fichas y en las Tablas resumen.

Además, estos porcentajes deben de aplicarse sobre la **cuantía del aprovechamiento** en metros cuadrados construibles y no sobre el **número de viviendas**, que en cambio ahora no es preciso determinar de forma vinculante desde el Plan General, aunque sea un parámetro que se sigue manteniendo de forma **orientativa** porque es más fácil de entender para valorar la oferta del nuevo Plan en materia de vivienda.

Como consecuencia del incremento de los **estándares mínimos** por la nueva Ley y a pesar de que cuando se aprobó el anterior Plan General se superaban los porcentajes de vivienda protegida exigibles en suelo urbano y urbanizable por la ley entonces vigente, la **aplicación de los nuevos estándares** ha obligado a **aumentar** el porcentaje de la **superficie construible residencial** que es necesario destinar a los distintos tipos de viviendas protegidas en el conjunto de los ámbitos residenciales aún no tramitados y que se mantienen en el nuevo Plan.

A ello se añade la aplicación de los estándares mínimos sobre los **nuevos ámbitos residenciales** propuestos por la Revisión del Plan General, dando una cantidad total de los distintos tipos de viviendas protegidas superior a lo previsto anteriormente.

7.7.2- La aplicación de los estándares mínimos.

En principio la Ley prevé que el **cumplimiento de los estándares mínimos** de edificabilidad destinados a viviendas sometidas a algún régimen de protección pública se aplique individualmente a cada sector, área o unidad de ejecución, pero al revisar el Plan General también permite establecer **otra forma** de cumplir con los estándares legales, bien en el conjunto del suelo urbano no consolidado y urbanizable bien entre ambas clases de suelo o entre distintos sectores, áreas o unidades de ejecución.

No obstante, en este último supuesto será necesaria la **autorización** de la administración competente en materia de vivienda, para así garantizar que el planeamiento adopte una calificación equilibrada de las reservas que evite los riesgos de la segregación socioespacial entre unos y otros tipos de viviendas.

En todo caso el nuevo Plan General tiene que garantizar el **cumplimiento** de estos estándares aplicándolos tanto a los nuevos suelos residenciales propuestos como a los que se incorporan desde el documento anterior. Por ello se ha realizado una **distribución** de edificabilidades para unos y otros tipos de viviendas aplicando las cuantías reglamentarias a cada uno de los ámbitos urbanizables y de los ámbitos de suelo urbano no consolidado de uso predominantemente residencial.

7.7.3- Cumplimiento de estándares de viviendas protegidas y alojamientos dotacionales.

En principio la Ley 2/2006 prevé que el **cumplimiento de los estándares mínimos** de edificabilidad destinados a viviendas sometidas a algún régimen de protección pública se aplique individualmente a cada sector, área o unidad de ejecución, pero al revisar el Plan General también permite establecer **otra forma** de cumplir con los estándares legales, bien en el conjunto del suelo urbano no consolidado y urbanizable bien entre ambas clases de suelo o entre distintos sectores, áreas o unidades de ejecución.

En este segundo supuesto será necesaria la **autorización** de la administración competente en materia de vivienda, para así garantizar que el planeamiento adopte una calificación equilibrada de las reservas que evite los riesgos de la segregación socioespacial entre unos y otros tipos de viviendas.

Con carácter general, y para todos aquellos ámbitos de planeamiento que son de nueva creación y que pudieran considerarse actuaciones integradas, el Plan General de Irun ha adoptado el **criterio** de que el cumplimiento de los estándares de viviendas en régimen de protección de la Ley 2/2006, tanto en suelos urbanos no consolidados como en suelos urbanizables, **se lleve a efecto en cada ámbito** de forma **independiente** cumpliendo con este requisito legal de manera independiente para cada uno.

Por tanto, y salvo alguna excepción que se señala en el capítulo siguiente, **no se establecen compensaciones** entre unos y otros ámbitos y el estándar se aplica siempre para los usos residenciales, y lógicamente en la medida en que los nuevos aprovechamientos significan un incremento de usos residenciales en relación a los que estaban reconocidos con anterioridad.

En consecuencia, los ámbitos provenientes del PG-1999 cuyos Planes Parciales o Planes Especiales se habían desarrollado hasta alcanzar la **aprobación definitiva**, y que la Revisión del Plan considera como **ámbitos residenciales en desarrollo**, están sujetos a la aplicación de los estándares de viviendas protegidas previstos en el momento de su tramitación, tal como se recoge en la primera de las tablas que se adjuntan a continuación y en cada Ficha de ámbito correspondiente.

En cuanto a los **nuevos ámbitos residenciales propuestos**, tanto en suelo urbanizable como en suelo urbano no consolidado, así como a los ámbitos que se incorporan desde el documento anterior pero que **no estaban desarrollados**, el nuevo Plan General garantiza el **cumplimiento** de los estándares mínimos aplicándoles la **distribución** de edificabilidades para unos y otros tipos de viviendas según las cuantías reglamentarias de la Ley 2/2006.

Hay que señalar que en el caso de algún ámbito de los considerados como propuestos pero que se incorporaban desde el anterior PGOU de 1999, como es el del ámbito **8.3.04 Lastaola – Postetxea**, se ha mantenido la dotación de vivienda pública en unos **porcentajes superiores** a los señalados por la Ley 2/2006, pues se han mantenido los que preveía para el mismo el anterior Plan General, que eran mayores.

También hay que señalar que en el caso particular de aquellos ámbitos en los que la Revisión del Plan General ha aplicado un **mayor aprovechamiento** al previsto en el instrumento de desarrollo aprobado, el estándar mínimo de viviendas de protección de la ley 2/2006 se aplica, pero solamente al **incremento de edificabilidad** entre el nuevo aprovechamiento asignado y el que ya estaba aprobado. Estos ámbitos, debido a la modificación de su aprovechamiento por la Revisión, están incluidos en la categoría de propuestos por la misma.

Todas estas cuantías, tanto en **superficie residencial** como en **número estimado de viviendas**, figuran en las **Tablas de Régimen Jurídico de Incrementos de viviendas**, insertadas a continuación, así como de manera más pormenorizada en cada una de las **Fichas de Ámbitos** correspondientes.

Las **excepciones a la regla** general en aquellos ámbitos en los que no se podía o no se debía ubicar en los mismos las edificabilidades para vivienda protegida, forman parte de una **propuesta de transferencias de edificabilidad** para vivienda protegida, que es objeto de un **Informe / Liquidación** que se ha incorporado al final de este capítulo.

Por otra parte hay que considerar el cumplimiento de lo previsto en el **artículo 81** de la Ley en cuanto a los nuevos estándares y cuantías mínimas de reservas que es necesario realizar para **alojamientos dotacionales** y que son aplicables en municipios con población de más de 20.000 habitantes como Irun.

Esta disposición legal obliga, en ámbitos de **uso predominantemente residencial**, a calificar con destino a alojamientos dotacionales una superficie de suelo no inferior a **1,5 m²** por cada incremento de 100 m² de techo de uso residencial o por cada nueva vivienda prevista en el planeamiento, quedando su localización concreta definida mediante las determinaciones establecidas por la ordenación pormenorizada.

Por lo tanto, el posterior planeamiento de desarrollo deberá **acreditar el cumplimiento** de este estándar y precisar la ubicación concreta de la parcela o parcelas que correspondan.

Las precisiones que garantizan al cumplimiento del estándar de **alojamientos dotacionales** están también reflejadas en cada una de las Fichas de los Ámbitos de Planeamiento, señalando la cuantía y la obligación, bien de ubicarlos en el propio ámbito, que es el caso de la mayoría de los ámbitos, bien de ubicar esta reserva en un suelo específicamente calificado para alojamientos dotacionales.

La propuesta del Plan General es que los alojamientos dotacionales que por su escaso aprovechamiento total debido a la reducida extensión superficial o porque no se hubiese considerado su conveniencia, no pueden materializarse en el propio ámbito, se ubiquen, bien en el ámbito **6.1.01 Lartzabal**, o en su caso en una parcela ahora calificada como Alojamiento Dotacional situada en **Larreundi**.

Tabla cuantificación estándares dotacionales de vivienda de protección pública:

		PROPOSATUTAKO BIZITEGITARAKO ERAIKIGARRITASUN GEHIKUNTZA INCREMENTO DE EDIFICABILIDAD RESIDENCIAL PROPUESTA							GUTXIENKO ESTANDARRAK	
		Gehienezko Eraikigarritas una Edificabilidad máxima	Eraikigarritas unaren gehiakuntza de edificabilidad	E. libreak V.Libres	Babes Publikoko Etxebizitzak Viviendas de Protección Pública			GUZTIRA TOTAL	Babes Publikoko Etxebizitzak Viviendas de Protección Pública	
BIZITEGITARAKO HIRI- LURZORUA SUELO URBANO RESIDENCIAL	Azalera Superficie m ²	Eraikigarritas una m ² sabai-az. m ² techo	Eraikigarritas unaren m ² sabai-az. m ² techo	E. libreak V.Libres m ² sabai- az. m ²	BOE V.P.O. m ² sabai- az. m ²	E.Tasatua V.Tasada m ² sabai- az. m ²	Guztira Total m ² sabai- az. m ²	GUZTIRA TOTAL m ² sabai- az. m ²	BOE V.P.O. m ² sabai- az. m ²	E.Tasatua V.Tasada m ² sabai- az. m ²
0.2.01 Entorno Estación	139.952	163.058	100.935	60.561	20.187	20.187	40.374	100.935	20.187	20.187
1.1.13 Atalaia*	12.021	738	160	160	0	0	0	160	0	0
1.1.14 Semezarrengo Malda*	2.749	1.250	750	750	0	0	0	750	0	0
1.2.13 Ventas Centro	15.889	11.450	7.705	4.623	1.541	1.541	3.082	7.705	1.541	1.541
1.3.11 Arretzeko Malda	1.849	2.700	1.254	752	251	251	502	1.254	251	251
1.3.12 Calle Auzolan*	375	560	330	330	0	0	0	330	0	0
2.1.07 Residencial Jaizkibel*	17.571	3.000	3.000	3.000	0	0	0	3.000	0	0
5.1.01 Lopez de Becerra	12.524	27.300	20.348	12.209	4.070	4.070	8.140	20.349	4.070	4.070
5.2.04 Mendibil*	1.640	420	420	420	0	0	0	420	0	0
5.2.06 Almirante Arizmendi**	9.765	7.813	875	875	0	0	0	875	175	175
5.2.08 Casino*	454	2.650	1.664	1.664	0	0	0	1.664	0	0
5.2.09 Ikust Alaia**	2.569	4.150	4.150	4.150	0	0	0	4.150	830	830
5.2.16 Aldapeta	4.171	6.864	5.491	3.295	1.098	1.098	2.196	5.491	1.098	1.098
5.3.10 Fermin Calbeton*	1.772	2.275	746	746	0	0	0	746	0	0
5.3.14 Papínea**	4.980	9.500	1.800	1.800	0	0	0	1.800	360	360
6.2.08 Alei	8.029	5.040	5.040	0	2.520	2.520	5.040	5.040	1.008	1.008
6.3.01 Alarde	8.086	17.080	5.420	3.252	1.084	1.084	2.168	5.420	1.084	1.084
8.2.06 Gazteluberri	7.516	5.121	3.476	2.086	695	695	1.390	3.476	695	695
8.3.04 Lastaola Postetxea	13.498	15.261	1.477	886	295	295	590	1.477	295	295
8.3.05 Mendipe	17.616	17.687	2.487	1.492	497	497	995	2.487	497	497
HIRI-LURZORUA /	283.025	303.917	167.528	103.051	32.239	32.238	64.477	167.529	32.092	32.092
BIZITEGITARAKO LURZORU URBANIZAGARRIA SUELO URBANIZABLE	Azalera Superficie m ²	Eraikigarritas una m ² sabai-az. m ² techo	Eraikigarritas unaren m ² sabai-az. m ² techo	E. libreak V.Libres m ² sabai- az. m ²	BOE V.P.O. m ² sabai- az. m ²	E.Tasatua V.Tasada m ² sabai- az. m ²	Guztira Total m ² sabai- az. m ²	GUZTIRA TOTAL m ² sabai- az. m ²	BOE V.P.O. m ² sabai- az. m ²	E.Tasatua V.Tasada m ² sabai- az. m ²
6.2.06 Txenperenea	122.262	85.000	65.952	16.488	36.274	13.190	49.464	65.952	36.274	13.190
7.2.08 Matxalagain	57.342	47.212	36.597	9.149	20.128	7.319	27.447	36.596	20.128	7.319
8.2.05 Blala	52.351	47.162	37.304	9.326	20.517	7.461	27.978	37.304	20.517	7.461
LURZORU	231.955	179.374	139.853	34.963	76.919	27.970	104.889	139.852	76.919	27.970
GUZTIRA / TOTAL	514.980	483.291	307.381	138.014	109.158	60.208	169.366	307.381	109.010	60.062
ESTANDARRAREN BETETZEA CUMPLIMIENTO DE LOS ESTÁNDARES					147		294		169,072	

*Zuzkidura-jarduketa

*Actuación de Dotación

**Transferentzia bidez betetzen du

**Cumplimiento por transferencia

Tabla cuantificación estándares dotacionales de alojamientos dotacionales:

BIZITEGITARAKO HIRI-						
LURZORUA						
SUELO URBANO	Azalera Superficie	Eraikigarritasuna Edificabilidad	Bizitegitarako Eraikigarritasunaren gehikuntza Incremento de edificabilidad residencial	Gutxieneko Estandarra Estándares mfnimos	Lurzoru erreserba Reserva de Suelo	Kokapena Situación
RESIDENCIAL	m ²	m ² sabai-az. m ² techo	m ² sabai-az. m ² techo	lurzoru m ² m ² suelo	lurzoru m ² m ² suelo	lurzoru m ² m ² suelo
0.2.01 Entorno Estación	139.952	163.058	100.935	1.514	1.514	Entorno Estación
1.1.13 Atalaia	12.021	738	160	2	0	Larraundi
1.1.14 Semezarrango Malda	2.749	1.250	750	11	0	Larraundi
1.2.13 Ventas Centro	15.889	11.450	7.705	116	0	Larraundi
1.3.11 Arretzeko Malda	1.849	2.700	1.254	19	0	Larraundi
1.3.12 Calle Auzolan	375	560	330	5	0	Larraundi
2.1.07 Residencial Jaizkibel	17.571	3.000	3.000	45	0	Larraundi
5.1.01 Lopez de Becerra	12.524	27.300	20.348	305	0	Larzabal
5.2.04 Mendibil	1.640	420	420	6	0	Larzabal
5.2.06 Almirante Arizmendi	9.765	7.813	4.623	69	0	Larzabal
5.2.08 Casino	454	2.650	1.664	25	0	Larzabal
5.2.09 Ikust Alaia	2.569	4.150	4.150	62	0	Larzabal
5.2.16 Aldapeta	4.171	6.864	5.491	82	0	Larzabal
5.3.10 Fermin Calbeton	1.772	2.275	746	11	0	Larzabal
5.3.14 Papinea	4.980	9.500	8.910	134	0	Larraundi
6.1.01 Lartzabal	3.385	0	0	0	995	Larzabal
6.2.08 Alei	8.029	5.040	5.040	76	0	Txenperenea
6.3.01 Alarde	8.086	17.080	13.187	198	0	Larraundi
8.2.06 Gazteluberri	7.516	5.121	3.476	52	0	Larzabal
8.3.04 Lastaola Postetxea	13.498	15.261	9.247	139	0	Larzabal
8.3.05 Mendipe	17.616	17.687	14.683	220	0	Larzabal
AD-02 Larraundi	1.150	0	0	0	1.150	Larraundi
HIRI-LURZORUA / SUELO	287.560	303.917	206.119	3.092	3.659	
BIZITEGITARAKO LURZORU						
URBANIZAGARRIA						
SUELO URBANIZABLE	Azalera Superficie	Eraikigarritasuna Edificabilidad	Bizitegitarako Eraikigarritasunaren gehikuntza Incremento de edificabilidad residencial	Gutxieneko Estandarra Estándares mfnimos	Lurzoru erreserba Reserva de Suelo	Kokapena Situación
RESIDENCIAL	m ²	m ² sabai-az. m ² techo	m ² sabai-az. m ² techo	lurzoru m ² m ² suelo	lurzoru m ² m ² suelo	lurzoru m ² m ² suelo
6.2.06 Txenperenea	122.262	85.000	65.952	989	1.065	Txenperenea
7.2.08 Matxalagain	57.342	47.212	36.597	549	549	Matxalagain
8.2.05 Blaia	52.351	47.162	37.304	560	560	Blaia
LURZORU URBANIZAGARRIA	231.955	179.374	139.853	2.098	2.173	
SUELO URBANIZABLE	231.955	179.374	139.853	2.098	2.173	
GUZTIRA / TOTAL	519.515	483.291	345.972	5.190	5.832	
ESTANDARREN BETETZEA CUMPLIMIENTO DE LOS ESTÁNDARES					643	

7.8- Informe/Liquidación: Cumplimiento transferencias de edificabilidad residencial protegida.

En relación con lo previsto por el **Decreto 123/2012**, de estándares urbanísticos, y en concreto lo establecido en el art. 15 respecto a la autorización de las transferencias o del cumplimiento global de la edificabilidad residencial protegida, se establece el siguiente **INFORME – LIQUIDACIÓN JUSTIFICATIVO**:

En los siguientes ámbitos ha sido necesario admitir **una excepción** a la regla de asignación de la cuantía prevista por los estándares mínimos dentro del ámbito, tal y como se razona y justifica a continuación:

Ámbito que transfiere la obligación: **5.2.06 Almirante Arizmendi**

La no inclusión en este ámbito de las edificabilidades para viviendas de régimen protegido es debida a las dificultades de encaje físico y de ordenación.

En este ámbito al que la Revisión del PGOU asigna 7.812,64 m²t, la edificabilidad definida en el PERI aprobado de 6.938,00 m²t contempla la construcción de la totalidad de las viviendas en régimen libre, y ello también en correspondencia con lo establecido en el Plan General de 1999.

El incremento de edificabilidad residencial, en el supuesto máximo de que toda se emplease en la construcción de viviendas, sería por tanto de 874,64 m²t, por lo que el total de edificabilidad a transferir es el 40% de esta última cantidad, o sea, 349,84 m²t.

Ámbito que transfiere la obligación: **5.2.09 Ikust-Alai**

La no inclusión en este ámbito de las edificabilidades para viviendas de régimen protegido es debida a que se ha tenido que actuar en correspondencia con lo previsto en el convenio urbanístico suscrito con la propiedad, según el cual la totalidad de la edificabilidad ubicada en dicho ámbito debía de corresponder al régimen de vivienda libre.

Por lo tanto, en este ámbito al que la Revisión del PGOU asigna 4.150,00 m²t, la totalidad de esa edificabilidad es considerada como incremento de edificabilidad residencial, y en el supuesto máximo de que toda se emplease en la construcción de viviendas, el total de edificabilidad a transferir será el 40% de esta última cantidad, es decir, 1.600,60 m²t.

Ámbito que transfiere la obligación: **5.3.14 Papinea**

La no inclusión en este ámbito de las edificabilidades para viviendas de régimen protegido es debida a dificultades de encaje físico y de ordenación.

En este ámbito al que la Revisión del PGOU asigna 9.500,00 m²t, la edificabilidad definida en el PERI aprobado de 7.700,00 m²t contempla la construcción de la totalidad de las viviendas en régimen libre, y ello también en correspondencia con lo establecido en el Plan General de 1999.

El incremento de edificabilidad residencial, en el supuesto máximo de que toda se emplease en la construcción de viviendas, sería por tanto 1.800,00 m²t, por lo que el total de edificabilidad a transferir es el 40% de esta última cantidad, o sea, 720,00 m²t.

Ámbito que concentra las transferencias: **6.2.08 Alei**

En este ámbito es el que el Plan General ha designado para proponer la transferencia de la cuantía resultante de aplicar los estándares sobre el aprovechamiento asignado a los ámbitos señalados más arriba que se considera que supone un incremento de edificabilidad a los efectos de la **aplicación y cumplimiento de los estándares** de uso residencial de vivienda protegida de la **Ley 2/2006**.

En este ámbito de Alei, al que la Revisión del PGOU asigna 5.040,00 m²t y al que ha aplicado que el 100% del uso residencial sea destinado al Régimen de Promoción Pública, y una vez descontada su **propia reserva** para edificabilidad protegida que es el 40% (2.016 m²t), queda **disponible el 60% restante**, 3.024 m²t, que como se puede apreciar en el cuadro siguiente, cubre completamente las edificabilidades pendientes de transferencia de los tres ámbitos mencionados al inicio de este Informe, tanto en lo que se refiere a la VPO como a la vivienda tasada VT.

Efectivamente hay que señalar que aunque el Plan General establece para este ámbito de Alei, que la totalidad de la edificabilidad residencial sea en **régimen de promoción pública**, el cumplimiento legal de dicho régimen sólo alcanzaría a un mínimo del **50% del total**, pudiendo destinarse en su caso parte o la totalidad del 50% restante al régimen, también protegido, de **Vivienda Tasada VT** si así lo acordase en su momento la administración correspondiente.

A continuación se inserta el **cuadro resumen** del cumplimiento de las Transferencias de edificabilidad protegida propuesto por la Revisión del Plan General:

INFORME / LIQUIDACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS TRANSFERENCIAS DE EDIFICABILIDAD RESIDENCIAL PROTEGIDA									
INDICACIÓN DE TRANSFERENCIAS PREVISTAS Y EMPLAZAMIENTO DE LAS MISMAS									
AMBITOS EN LOS QUE NO SE CUMPLE LA ASIGNACIÓN DE ESTÁNDARES DE VPO Y VT	Nº DE ÁMBITO	SUPERFICIE BRUTA DEL ÁMBITO	TOTAL EDIFICABILIDAD RESIDENCIAL m²	TOTAL INCREMENTO RESPECTO PLANEAMIENTO APROBADO m²	% VPO RESPECTO INCREMENTO RESIDENCIAL	EDIFICABILIDAD A TRANSFERIR DE VPO EN m²	% VT RESPECTO INCREMENTO RESIDENCIAL	EDIFICABILIDAD A TRANSFERIR DE VT EN m²	TOTAL EDIFICABILIDAD EN REGIMENES DE VPO Y VT
ALMIRANTE ARIZMENDI	5.2.06	9.766	7.813	875	20%	175	20%	175	350
IKUST ALAI	5.2.09	2.570	4.150	4.150	20%	830	20%	830	1.660
PAPINEA	5.3.14	4.980	9.500	1.800	20%	360	20%	360	720
TOTALES A TRANSFERIR DE LOS AMBITOS SEÑALADOS						1.365		1.365	2.730
AMBITO AL QUE SE TRANSFIEREN									
ALEI (cumplimiento propio)					20%	1.008	20%	1.008	2.016
ALEI - TRANSFERENCIA DE EDIFICABILIDAD PROPUESTA	6.2.08	12.176	5.040	5.040	30%	1.512	30%	1.512	3.024

capítulo 8

ACTIVIDADES ECONOMICAS Y USOS TERCIARIOS

INDICE: CAPITULO 8 ACTIVIDADES ECONÓMICAS - USOS TERCIARIOS

8.- ACTIVIDADES ECONOMICAS Y USOS TERCIARIOS.....	1
8.1 Análisis de la situación.....	1
8.2 Criterios para la ubicación de las nuevas propuestas de para actividades económicas.	5
8.3 Estrategias de la oferta tipológica de usos de actividades económicas	6
8.4 Consideración de naves vacías en suelo para actividades económicas.	7
8.5 Principales propuestas de nuevo suelo para actividades económicas.	8
8.6 Cuantificación de la propuesta de usos productivos y terciarios.....	14

8.- ACTIVIDADES ECONOMICAS Y USOS TERCIARIOS

8.1 Análisis de la situación.

En el análisis de los usos de actividades productivas destaca el alto grado de consolidación alcanzado en las propuestas del anterior Plan General, con una fuerte presencia de este tipo de usos en la **zona Oeste del municipio** habiéndose ampliado la implantación de zonas industriales al Oeste y Sur de Ventas y habiendo adquirido la avenida de Letxunborro el papel de eje vertebrador de las comunicaciones viarias enfocadas fundamentalmente al tráfico generado por estos usos.

Ahora bien, hay que tener en cuenta que en el momento en el que se inicia la revisión del planeamiento general de Irun ya se habían **desarrollado gran parte** de los ámbitos de suelo destinado a actividades productivas que se contemplaban en el Plan General de 1999, habiéndose urbanizado casi todo el suelo previsto.

Este fenómeno se explica por la importante **demanda de suelo** que se había venido produciendo durante los últimos veinte años para este tipo de usos, alguna de las cuales ha tenido incluso que localizarse en otros términos municipales colindantes. Gran parte esta demanda se ha seguido manteniendo, tanto en la modalidad de industria en parcela como de pabellones industriales y casi dos terceras partes de la misma ha correspondido a solicitudes de empresas radicadas en el municipio.

Aunque en estos momentos concretos la situación de demanda de suelos para actividades productivas se ha ralentizado por efecto de la crisis económica, esta situación debe de entenderse como coyuntural desde las previsiones de un Plan General y más aún en un municipio situado estratégicamente como Irun, en el que la demanda de locales de actividades económicas se ha **mantenido** con cierta estabilidad.

Por ello, se considera que a pesar de la situación económica actual sigue siendo necesario que la Revisión del Plan oferte **nuevas localizaciones** para permitir con cierta holgura garantizar la ubicación de asentamientos de actividades económicas, productivas y terciarias.

De esta forma se pretende **garantizar** que durante el periodo de vigencia del nuevo Plan General se pueda continuar el **normal desarrollo de la actividad económica** y en consecuencia la oferta de empleo en el término municipal, aportando nuevas localizaciones pero siempre dentro de la compatibilidad con la preservación de los valores medioambientales.

En estos momentos la sociedad se enfrenta en general a un **cambio de modelo económico**, lo que obviamente exigirá un importante esfuerzo de transformación si Irun quiere seguir siendo una economía pujante en el futuro. Por ello era indispensable que estos aspectos fuesen tenidos en cuenta en la Revisión, que las determinaciones del nuevo Plan General **no sean un obstáculo** para el futuro desarrollo y que se facilite que la nueva situación económica se pueda desarrollar en nuestra ciudad de forma que los empleos de calidad y futuro tengan cabida no sólo para los actuales habitantes sino también para la nueva población esperada.

Ahora bien, en el momento de tramitarse el nuevo Plan General, y salvo pequeñas actuaciones pendientes de completación de los polígonos y parcelas industriales existentes, el único sector significativo de suelo industrial disponible en el municipio era el del ámbito de **Araso Norte**, pero su ejecución ha avanzado mucho en estos últimos años.

Y también había que considerar que unas pocas instalaciones industriales situadas aún en **zonas muy centrales** enclavadas dentro del suelo destinado mayoritariamente a uso residencial, debían dejar paso un aprovechamiento residencial o dotacional, que es más adecuado al entorno donde se ubican esas instalaciones actualmente.

Por tanto se ha considerado la conveniencia de completar la **regeneración y homogeneización de la trama urbana** en ciertas zonas centrales, relocalizando asentamientos industriales existentes en ubicación inadecuada y dando **alternativas** dentro del municipio que sean ventajosas entre otras cosas por la mayor facilidad de accesos a las redes principales y por evitar los condicionantes de coexistencia con los usos residenciales.

Por ello, una de las propuestas de la Revisión tiene que girar por tanto en torno a la **creación de nuevos asentamientos productivos** que permitan atender a la futura demanda de instalación de actividades económicas cuando éstas tengan interés para el municipio y ofrezcan una **rentabilidad de empleo por superficie ocupada** que sea considerada como suficiente, mejorando en este sentido algunas instalaciones recientes que se han realizado con un bajo rendimiento del suelo en función de su repercusión económica a nivel de la población activa.

Ahora bien, el problema que ya se detectaba desde la fase de Diagnóstico del presente proceso de Revisión del planeamiento es que para usos propiamente de carácter industrial y salvo los suelos pendientes de desarrollo o de ejecución, al **Norte de la autopista A-8** sólo se puede contar en principio con la zona de **Zubieta** por un lado, en terrenos que ya eran objeto del Protocolo de compatibilización establecido con

Hondarribia, y con la zona de **Zaldunborda** y la **Prolongación de Araso Norte**, aún con las consecuentes limitaciones físicas y medioambientales que reducían en este último caso las posibilidades de extensión de nuevo suelo destinado a usos urbanizables.

Además, se considera oportuno establecer **reservas** para la ubicación de posibles usos de actividades económicas, también al Norte de la A-8, habiéndose seleccionado las zonas de la **Prolongación de Oiantzabaleta** y la ladera de **Zabaleta**, situada a caballo entre terrenos iruneses y de Hondarribia. Ahora bien, ambas zonas quedan clasificadas como suelos urbanizables no sectorizados, a modo de reserva a medio o largo plazo, con el objetivo de que sea en el momento en el que se viera la necesidad de iniciar su desarrollo en el que se precisen los parámetros concretos.

En los terrenos del municipio al Sur de la autopista A-8, y descartando las terrazas fluviales de Alunda y Lastaola por la manifiesta incompatibilidad con sus especiales características medioambientales, las alternativas que se barajaron en la fase de Avance de propuestas estaban en el valle de Olaberria – Ventas, fueron descartadas con la excepción de los dos ámbitos de suelo urbanizable de moderada extensión que no se habían desarrollado.

Efectivamente, en el proceso de discusión del Avance y debates consiguientes **se eliminó** toda propuesta que implicase ampliar la clasificación de suelos urbanizables a otros terrenos situados en este valle. Contaron para esta toma de decisión las dificultades de acceso, de implantación de las redes de servicios, así como los valores ambientales del valle con los que era prioritaria la compatibilización. Se optó por tanto por mantener solamente los **suelos ya urbanizables de Urune y Epele**, dentro de la categoría de no sectorizados, pero condicionando su desarrollo a lo que se establezca en el Plan Especial de Protección del valle de Olaberria a tramitar.

En cuanto a los suelos destinados a **actividades del transporte**, el Plan General anterior ya incorporó tres actuaciones (ZAISA I y II y III o Antton Ttipi), que se desarrollaron en fases sucesivas y que han estado dedicadas preferentemente a las actividades relacionadas con el transporte, como forma de mantener un tipo de actividad vinculada con la que había sido muy importante para Irun en el pasado, pero en una versión adaptada a la situación posterior a la eliminación de las aduanas.

De esta manera, se pudo conformar un importante **Centro de Transportes**, inscrito a su vez en un marco asociativo nacional y regional, que sigue funcionando normalmente y que por el momento no parece plantear necesidades urgentes que requieran ampliar la ocupación de las plataformas de suelo, máxime teniendo en

cuenta las escasas posibilidades de disponer en todo el término municipal de terrenos amplios y llanos que serían los únicos aptos para este tipo de uso.

En lo que se refiere a las **actividades terciarias** de carácter **comercial** hay que señalar que el anterior Plan General recogió las previsiones comerciales definidas en el Plan Estratégico definido en 1992 para la comarca del Bidasoa y en el Plan de Urbanismo Comercial cuyo objetivo fue revitalizar el comercio tradicional de Irun y mejorar su posición competitiva en el territorio.

Como **concreción** de estos **planes de tipo estratégico** se llegaron a materializar dos importantes actuaciones, una muy céntrica, la del Centro Comercial Mendibil, sustituyendo al antiguo mercado, y otra exterior, la del Parque Comercial Txingudi en la zona de Araso.

Independientemente de que la **eventual instalación** de grandes equipamientos comerciales en el territorio sea una cuestión cuya planificación, seguimiento y control corresponden al Departamento de Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco, en el proceso de la Revisión se ha planteado que desde una visión de sostenibilidad, el modelo de funcionamiento de los **equipamientos comerciales exteriores** a una ciudad puede tener determinadas consecuencias por la gran extensión ocupada, el aumento de las necesidades de transporte generadas y el posible efecto de abandono del centro urbano que podría generar.

Por ello, en principio **no se ha planteado** la ubicación de otra gran superficie comercial, si bien se han delimitado los ámbitos de actividad económica susceptibles de albergar superficies comerciales, regulándose las condiciones de implantación de acuerdo a lo establecido en el "PTS de Creación de suelo para Actividades Económicas y Ordenación de Grandes Equipamientos Comerciales".

En todo caso la revisión del Plan General tiene en cuenta el **PERCO**, Plan Especial de Revitalización Comercial elaborado por el Ayuntamiento de Irun con el apoyo del departamento de Industria, Comercio y Turismo y la participación de la Asociación de Comerciantes Mugan, que ha pretendido promover la modernización del sector y contribuir a su desarrollo a través de distintas actuaciones urbanísticas y de estructura comercial.

8.2 Criterios para la ubicación de las nuevas propuestas de para actividades económicas.

De acuerdo con el análisis expuesto y al diagnóstico que se realizó en la primera fase de los trabajos de revisión del Plan General, parece claro que en el término municipal de Irun los terrenos mejor adaptados por topografía, centralidad y viabilidad de los accesos a las principales redes de comunicación, **ya están ocupados** por usos urbanos o fueron incluidos entre los ámbitos cuyo desarrollo se preveía desde el anterior Plan General.

Por otro lado, los usos de actividades productivas precisan habitualmente de una serie de **características específicas**: terrenos susceptibles de organizarse en plataformas planas, que permitan diseñar grandes parcelas, en los que se puedan habilitar accesos fáciles para vehículos de transporte y situados en entornos que sean compatibles con los habituales condicionantes de cualquier actividad de este tipo en la medida que puede generar aumento de tráfico, ruidos, etc.

También es necesario reconocer que el territorio irunés ha quedado muy marcado por la Autopista A-8, que no por casualidad fue trazada **coincidiendo con la línea** que delimita los suelos más llanos al Norte y los más pendientes e irregulares situados al Sur de la misma. Es precisamente al Sur donde las pendientes del terreno empiezan a remontar hacia el macizo rocoso de Aiako Harria a través de valles y colinas de difícil adecuación a la implantación de usos e infraestructuras urbanas, que por ello resultarían más costosas que en terrenos topográficamente más sencillos.

A este hecho hay que añadir la **consideración medioambiental**, muy importante, que coincidiendo en gran parte con los terrenos situados al Sur de la A-8, exigiría a cualquier nueva intervención transformadora del territorio garantizar una serie de parámetros y condiciones de compatibilidad que por un lado limitarían los aprovechamientos y por otro encarecerían las intervenciones.

Por ello, y siguiendo las pautas de los condicionantes físicos, el conjunto del desarrollo urbano de la ciudad se ha ido centrando exclusivamente **al Norte** de la importante infraestructura viaria de la Autopista, donde los trabajos de adaptación de los terrenos a las funciones del desarrollo urbanístico eran menos costosos y problemáticos. Es por ello que como resultado se han ido **saturando paulatinamente** los suelos disponibles entre el Bidasoa, el límite con Hondarribia y la A-8.

Ahora bien, por similares razones a las que guiaron la **mayoritaria ubicación** de los desarrollos urbanísticos **al Norte de la A-8** en el anterior Plan General de 1999, se

vuelve a plantear ahora en su Revisión, el criterio de no traspasar hacia el Sur el límite de la autopista para ubicar los nuevos ámbitos de planeamiento. Se busca con ello que el presente Plan garantice una **viabilidad** técnica, medioambiental y económica para los futuros desarrollos que se proponen, lo que es especialmente necesario en los planteamientos de nuevas zonas de actividades productivas.

Por ello se ha extremado al máximo la **selección de terrenos** que pudieran ser destinados a este tipo de usos urbanísticos en el espacio situado al Norte de la autopista, reconociendo, como ya se hizo desde el Diagnóstico, que las posibilidades son escasas y que se ubicaban sobre todo en prolongación a las zonas industriales y terciarias del Oeste de Ventas y Araso por un lado, hasta zonas ya limítrofes con Hondarribia y en las localizaciones en cierto modo singulares de Zubieta por otro, también en coordinación con el municipio vecino. Como ya se ha explicado más arriba, se han desestimado las posibilidades de desarrollo al Sur de la Autopista planteadas tentativamente en el Avance.

La opción más específica en relación a la ubicación de futuros usos terciarios, tanto de carácter comercial como de oficinas u otros, ha sido la de destinar a estos usos una parte importante de la **remodelación de la Estación Ferroviaria**. La excepcional ubicación de este nuevo ámbito, en pleno centro de la ciudad y a modo de bisagra entre la ciudad tradicional y la zona Noroeste, permite albergar una atractividad suficiente para su desarrollo y una interesante gama de tipos de actividades a localizarse en esta zona.

8.3 Estrategias de la oferta tipológica de usos de actividades económicas

En coherencia con la **escasa disponibilidad de suelos** para actividades económicas, se plantea dedicar los únicos suelos posibles a una cierta variedad tipológica de implantaciones de tipo económico o productivo, contemplando entre las mismas aquellas que pudieran servir también para **relocalizar** algún uso industrial situado en zonas centrales o inadecuadas.

Se persigue también **actualizar** este enfoque diversificador a determinadas pautas de las demandas que se vienen produciendo, tratando de proponer un índice de edificabilidad adecuado para **aprovechar mejor** las parcelas disponibles y evitar en lo posible la infrautilización que supondría la disposición de polígonos de grandes parcelas con una ocupación parcial de las mismas o el destino de los suelos para actividades de almacenaje, que apenas generan empleo, en polígonos y desarrollos que podrían tener una **mayor densidad de actividad**.

Es en esta línea que por un lado se proponen polígonos con un aprovechamiento industrial de **tipo “nido”** que aprovecha la totalidad de una parcela, bien regularizada, en naves o edificios adosados por medianerías y regulados por una misma normativa, que pueden albergar actividades en dos niveles accesibles por calles opuestas, aprovechando precisamente las explanaciones de los terrenos disponibles que deberán dar lugar a plataformas situadas a cotas diferentes, de forma que se puedan incluso prever entradas independientes para cada una de las plantas.

Pero también se propone otro tipo de agrupación de usos productivos según las fórmulas del **Parque Tecnológico** o **Parque Empresarial**. En el **primer modelo** las parcelas de mayores tamaños, no necesariamente regularizadas en sus bordes pero adaptadas a algunos límites irregulares de los polígonos, pueden ser ocupadas por empresas específicas que requieren de mayor espacio y de un tipo de implantación peculiar o significativa, sin necesidad de seguir en este caso unas pautas normativas idénticas o rígidas. En el **segundo modelo** tipológico del Parque Empresarial se pueden plantear edificios que funcionan como contenedores de oficinas, despachos, o incluso talleres, organizados en una zona que puede tener igualmente todos los servicios necesarios, destinados a las personas que tienen empleo en la misma.

Hay que reconocer que estas tipologías permiten la **mezcla de usos productivos y usos terciarios** del tipo no comercial y que ésta es precisamente una de las características más significativas de la **actual combinación de usos** que constituyen las ofertas que más interés puede tener para una ciudad como Irun, con un desarrollo urbano maduro y equilibrado, que puede permitirse favorecer aquellas implantaciones productivas que más benefician a sus habitantes.

En todo caso ha parecido oportuno dar una **mayor flexibilidad** a la normativa de los usos de actividades económicas: industrial, parque tecnológico y terciario, de forma que la opción final para los nuevos ámbitos no quede excesivamente determinada por el Plan General y se pueda ajustar mejor a los requerimientos específicos del momento en el que desarrollen.

Se trata con todo ello de **dar mayor atractivo** a alguna de las ofertas de suelo de Irun, un municipio que ya tiene un alto porcentaje de suelo destinado a actividades productivas, buscando un mayor valor añadido en cada una de las intervenciones para **rentabilizar** al máximo las alternativas de nuevas implantaciones posibles, dando a la vez la posibilidad de ubicar una importante **diversidad de tipologías productivas**.

8.4 Consideración de naves vacías en suelo para actividades económicas.

La consideración de la eventual situación en un momento dado de **pabellones o naves vacías** en los polígonos existentes no es en principio un objeto del Plan General pues se trata de datos que pueden evolucionar enormemente de uno a otro año y según de qué zonas se trate.

Por otro lado, según informes de Adebisa respecto de **los pabellones industriales de gestión pública**, se deduce que éstos **mantienen una gran cuota de ocupación**, y ello a pesar del impacto general de la crisis en los últimos años.

De hecho, según datos de **2013**, de la suma de más de **110 locales** disponibles en los polígonos de Arretxe-Ugalde, Oianzabaleta y Gabiria, **sólo había 1 vacío** y en Araso, el polígono más reciente, quedan vacíos aún un tercio de los locales.

Esta situación podría interpretarse como un comportamiento bastante favorable del municipio en cuanto a suelos industriales de gestión pública, lo que se podría explicar por su **especial situación estratégica** y muy buena comunicación con las principales redes de transporte a nivel incluso interestatal.

No parece por lo tanto que la actual situación aconseje reducir la ya de por sí moderada **ampliación de suelos de actividades económicas** planteadas desde el Avance de planeamiento e incluidas en los Criterios y Objetivos que fueron aceptados en las reuniones consultivas del Consejo Asesor de Planeamiento.

La única medida que parecía oportuno adoptar frente a la actual situación de crisis cuya duración no es fácil de evaluar, ha sido la de aplicar a dos de los ámbitos inicialmente planteados para usos de actividades económicas, la categoría de reservas de suelo pendientes de programar.

Con ello, como ya se ha explicado, se facilita que su concreción se realice en base a los requerimientos de oportunidad del momento y de paso se facilita centrar el crecimiento en los otros ámbitos de actividades económicas propuestos como suelo urbanizable sectorizado.

8.5 Principales propuestas de nuevo suelo para actividades económicas.

Entre las distintas propuestas de nuevo suelo calificado para actividades económicas, es decir de aquellas donde estos tipos de usos son usos globales, o sea mayoritarios, cabe destacar las que se desarrollan en los terrenos situados al **Oeste del término municipal** en continuación a los polígonos industriales de Ventas, aquellos que se plantean en **laderas apoyadas en la carretera GI-636**, a partir del Alto de

Gaintxurizketa, en suelos cuya continuidad está compartida con Hondarribia y Oiartzun.

Todas estas propuestas tienen como objetivo el de **complementar** la **oferta de usos productivos** existentes, localizándola en aquellos terrenos que se sitúan en zonas adecuadas desde los distintos puntos de vista de los requerimientos.

Las que desde los criterios del Plan General podrían estar destinadas al uso más **tradicionalmente** considerado como **industrial**, se localizan al Oeste de la zona de Araso, en terrenos de suaves vaguadas que no obstante va a ser necesario regularizar, y que han ido quedando **muy encajados** entre los distintos ejes de infraestructura de comunicaciones pero tienen una **fácil accesibilidad** por esa misma razón y por estar estratégicamente situados entre el acceso de Ventas a la autopista y la nueva glorieta de Gaintxurizketa.

El más extenso de estos ámbitos es el de la **Prolongación de Araso Norte**, situado a continuación del polígono de Araso Norte, también industrial, previsto por el anterior planeamiento, extendiéndose hasta prácticamente el límite Oeste del municipio y hasta el borde de las vías férreas.

Se propone aquí la implantación de **actividades de tipo industrial** con tipología de grandes manzanas e industria tipo “nido”, prolongando la zona industrial de Araso Norte con tipología que podría desarrollarse con grandes manzanas e industria nido dispuestas en doble altura aprovechando para su configuración los desniveles debidos a la necesaria adaptación de los terrenos en diversas terrazas. Este ámbito está apoyado en la prolongación del viario central de Araso Norte, siendo la **actuación más importante** en superficie construible para uso industrial de entre las propuestas por la Revisión.

Derivado de esta actuación es el establecimiento de una importante **reserva de terreno** que se clasifica como Sistema General de espacio libre especialmente protegido en el entorno afectado por el paso del **corredor medioambiental del Jaizkibel** de enlace entre el monte Jaizkibel y el macizo de Aiako Harria, así como la preservación de los valores ambientales de las masas de robledales actualmente existentes.

Sin embargo, recogiendo las consideraciones del Informe Definitivo de Impacto Ambiental y del informe de la COTPV, se propone suspender la aprobación definitiva de la Revisión del Plan General en este ámbito 1.1.10 Prolongación Araso Norte, en su actual configuración, dadas las afecciones al referido corredor. En consecuencia, el ámbito mantiene el régimen urbanístico del suelo no urbanizable establecido en el Plan

General de 1.999, debiéndose proceder a la tramitación y aprobación de un nuevo instrumento de ordenación que establezca las nuevas determinaciones urbanísticas teniendo en cuenta las consideraciones realizadas.

En esta misma zona se propone también el ámbito de **Araso – Sasikoburua**, de dimensión más reducida que los anteriores, situado al Noroeste de la zona comercial de Araso, del que le separa la pequeña regata Sasiko, y al Sur de la banda de reserva de la entrada a la estación de Irun del tren de alta velocidad. La posible ordenación urbanística contempla una **gran manzana lineal** completamente servida por el vial principal de acceso que a su vez se conecta con la actual entrada al polígono de Araso.

El Plan General propone para esta zona una alternativa consistente en destinarlo a actividades económicas de tipo **industrial o terciario**, si bien no sería autorizable el uso comercial tal y como se señala en el informe de la COTPV, aprovechando de esta manera los servicios ya ofrecidos por el actual polígono comercial de Araso y la accesibilidad al mismo.

Otro ámbito propuesto en esta zona Oeste es la **Prolongación de Oiantzabaleta**, planteado como **suelo urbanizable sin sectorizar**, situado a continuación del polígono de Oiantzabaleta y limitado a ambos lados por la traza de la carretera GI-636 al Norte y las redes ferroviarias al Sur, planteado para acoger actividades productivas que deberían de definirse en el momento que se realice su sectorización.

Este ámbito permite una solución de **accesibilidad directa desde las vías del ferrocarril** a la parcela, para permitir la salida o entrada de mercancías transportadas por ese medio, con lo que sería necesaria la regularización de la topografía para obtener una plataforma continua a la misma cota así como el acceso rodado.

Con esta propuesta se trata de **completar** el suelo disponible para usos de **actividades económicas**, preferentemente de tipo **industrial** en una zona de Irun situada al Oeste y Norte de la Autopista que se ha destinado de forma mayoritaria a este tipo de usos, sirviendo igualmente para la eventual **reubicación de asentamientos industriales** que fuese conveniente **relocalizar dentro del municipio de Irun**, con acceso directo al ferrocarril en la primera alternativa, o independiente de la red ferroviaria en la segunda.

Otra de las propuestas enfocadas a usos de actividades productivas en la zona Oeste del municipio, también como **suelo urbanizable sin sectorizar**, es la del ámbito de **Zabaleta**, situado entre la GI-636 a su entrada en Irun y el enlace de ésta con la autopista A-8, y la urbanización Jaizkibel al Nordeste. Tiene la peculiaridad de que al

Noroeste limita con terrenos del término municipal de **Hondarribia** compartiendo un área cuya clasificación también está prevista en el planeamiento urbanístico de carácter general del municipio vecino para usos similares.

El **acceso** a este ámbito se plantea inicialmente a través de la rotonda de Gaintxurizketa sobre la carretera y el desarrollo urbanístico de la ordenación se basa en un vial casi horizontal con el objeto de minimizar impactos en el paisaje, pudiendo disponerse los usos agrupados en las **bandas edificables** que resultan de la ordenación. Su delimitación ha sido reducida en relación con la propuesta inicial planteada en el Avance con el objeto de excluir la gran mayoría de los caseríos que se encuentran al interior así como la zona de ladera Norte junto a la urbanización del Golf

En este ámbito no se ha definido aún el tipo específico de uso al que podría destinarse, esperando que ello se concrete **en el momento de su sectorización** pues cabe una cierta flexibilidad en cuanto a la mezcla de distintas tipologías de actividades económicas, aprovechando la excelente oportunidad que brindan estos terrenos para completar la oferta de suelo disponible para usos productivos. En todo caso será especialmente necesario buscar un diseño que controle el **tratamiento de la fachada** al borde de la carretera.

Entre las propuestas enfocadas a usos de **actividades productivas de un carácter distinto** está el nuevo ámbito de **Urdanibia–Zubieta**, situado entre el palacio de Urdanibia y el Hospital Comarcal, junto a la Ikastola Txingudi y al Norte del barrio de Puiana, aprovechando la disponibilidad de unos terrenos que han ido quedando rodeados de viarios y zonas ya ocupadas por diversos usos y son muy accesibles.

Se trata de una zona compartida con terrenos pertenecientes al término municipal de **Hondarribia** con el que tiene **total continuidad** y que es igualmente destinado al mismo uso en ambos Planes Generales. Este ámbito incorpora en un principio los terrenos municipales actualmente ocupados por la **Hípica**, siendo ésta una actividad que al quedar rodeada de viario convendría trasladar a otra posición más idónea y con mayores posibilidades de relación con el entorno rural.

Los **accesos** a este ámbito se plantean aprovechando el nuevo nudo con la Av. del Hospital y mediante dos rotondas de enlace, una en la parte baja que conectará con la Ikastola y una segunda glorieta en la parte alta, que además debe permitir la entrada al ámbito destinado también a Parque Tecnológico y ubicado en el entorno de Zubieta en el término de Hondarribia, siendo accesible directamente desde Irun por el barrio de Puiana.

El objetivo del desarrollo urbanístico de este ámbito se plantea como una **actuación conjunta coordinada** con Hondarribia, de gran dimensión superficial, inicialmente enfocada a la ubicación de actividades económicas de tipo terciario no comercial mediante un **Parque Tecnológico** como alternativa preferente o como **Parque Empresarial**, o incluso una oferta combinada de ambos tipos de usos. En todo caso se considera como **localización prioritaria** para la ubicación de un Parque Tecnológico en Irun.

Se contempla dentro del ámbito la reserva de **varias áreas de equipamiento** localizadas en la parte baja y a ambos lados de la actual Ikastola, destinadas por un lado a ampliar la zona de **aparcamiento** al servicio de ésta, a la definición de una parcela localizada al oeste de la Ikastola, que podría en su caso destinarse a la ubicación de una nueva **sede universitaria** como una dotación de tipo educativo de nivel superior.

Finalmente, la zona de **equipamiento** prevista en este ámbito **Urdanibia – Zubieta** que resulta más **importante** por su extensión, estaría destinada a albergar un conjunto de **instalaciones deportivas** que permitan ofrecer una **localización alternativa** a las situadas actualmente en **Plaiaundi**, que deberán ser desmanteladas.

En la **zona Centro** hay que considerar la importante actuación de **remodelación del espacio ferroviario** de la que se derivan una serie de usos de actividades económicas que incluirán una importante proporción de usos terciarios, mayoritariamente oficinas y comerciales. Esta intervención es básica para la renovación del tejido central de Irun.

Entre las propuestas destinadas a actividades económicas, se incorporan los ámbitos, ya definidos por el Plan General anterior, de **Urune y Epele**, situados al Sur de la autopista, aprovechando ahora la oportunidad de incorporarlos a la oferta general de suelos para actividades terciarias o similares. Con ello se **actúa solamente** sobre zonas que ya estaban clasificadas, anteriormente destinadas a usos industriales, estableciéndose ahora una serie de condicionantes de compatibilidad con el futuro Plan Especial de Protección del valle de Olaberria.

Finalmente es importante reseñar la propuesta de remodelación de la **zona terciaria comercial de Behobia**, que se reubicará en la misma zona, en el ámbito denominado **Pausu**, mejorando notablemente la disposición y calidad del aprovechamiento así como la accesibilidad a esta zona.

Para contribuir a **rentabilizar mejor** los suelos calificados para los usos de actividades económicas y terciarias, se ha reajustado la capacidad de los nuevos ámbitos propuestos siempre que ello era factible desde el punto de vista técnico y

medioambiental. También se ha estudiado la posibilidad del mantenimiento de algunas edificaciones rurales que estaban habitadas permanentemente y tenían las características de caserío tradicional de carácter rural siempre que ello no impidiese la viabilidad del ámbito, declarando fuera de ordenación aquellas edificaciones actuales cuya ubicación fuese realmente incompatible con el nuevo desarrollo previsto.

Para evitar conflictos de gestión, y en relación a las propuestas que se habían planteado en la fase de Avance así como a los debates que se produjeron al respecto, se ha tratado de aplicar con preferencia a estos **caseríos rurales** y a la parcela asociada la no inclusión en la delimitación de los nuevos ámbitos de siempre que su mantenimiento no impidiese el desarrollo, **manteniéndolos** en la clasificación como suelo no urbanizable y considerando la consolidación de la superficie actualmente construida. Esta estrategia ha sido aplicada en general a todos los ámbitos de nueva creación.

También se ha revisado la capacidad de algunos de los ámbitos de actividades económicas ya existentes, a través de pequeñas **modificaciones** de la normativa en cuanto a la ocupación y condiciones constructivas admisibles, garantizando siempre que las transformaciones que esto posibilite se realicen sin producir perjuicios a terceros y sin provocar una saturación de las redes y accesos disponibles y que resulten compatibles con la posible aplicación de criterios de consolidación de la edificación industrial o terciaria existente.

Finalmente se ha ampliado ligeramente el **aprovechamiento** estándar de los nuevos ámbitos urbanizables sectorizados con el objeto de hacer una mejor utilización de los suelos del municipio que han sido destinados a estos usos, evitando en todo caso que se produzca una saturación de la funcionalidad de los mismos. Y también se han mejorado las posibilidades de aprovechamiento de **entreplantas**, aumentando el porcentaje máximo de las mismas hasta el 50% del total de la edificabilidad admitida.

8.6 Cuantificación de la propuesta de usos productivos y terciarios

La propuesta de usos productivos y terciarios ha sido evaluada en **superficie calificada** y **superficies edificables**, con el objeto de poder valorar el alcance de la Revisión en cuanto a la capacidad de satisfacción de las futuras demandas de los diversos tipos de usos, tanto en superficie total como para los distintos tipos de usos de actividades económicas.

USO GLOBAL DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS				
AMBITOS EN SUELO URBANO Y SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO				
NOMBRE ÁMBITO	CODIGO DEL AMBITO	SUPERFICIE BRUTA DEL ÁMBITO	EDIFICABILIDAD EN ÁMBITOS DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS m²t	INDICE DE EDIFICABILIDAD MÁXIMA m²/m²s
ARASO NORTE	1.1.02	273.425	100.991	0,37
ZALDUNBORDA	1.1.04	7.511	4.424	0,59
PROLONGACIÓN ARASO NORTE	1.1.10	196.631	92.857	0,47
ARASO-SASIKOBURUA	1.1.12	43.563	34.828	0,80
ATALAIA	1.1.13	19.498	3.314	0,17
SEMEZARRENGO MALDA	1.1.14	2.749	1.250	0,45
TESA	1.2.01	31.476	26.755	0,85
URDANIBIA - ZUBIETA	2.1.05	138.071	78.160	0,57
WAGON-LITS	2.2.03	33.334	18.803	0,56
MÚGICA	2.2.05	34.154	16.397	0,48
DECOEX S.A.	2.2.06	54.520	26.179	0,48
EQUIPAMIENTO SAN MIGUEL	3.2.09	4.197	3.637	0,87
ARTALEKU	5.2.10	16.674	4.200	0,25
PAUSU	8.3.12	6.078	3.800	0,63
TOTAL SUPERFICIES		861.881	415.595	

Nota.- Se ha adoptado la decisión de contabilizar el ámbito Entorno Estación en el capítulo de Uso Residencial, aunque dispone de una significativa cantidad de usos terciarios

Nota.- En el Uso de Actividades Económicas se incluyen los Ambitos: Atalaya, Urdanibia-Zubieta y Artaleku, que tienen una parte de la edificabilidad destinada al uso residencial, pero que ha sido contabilizada independientemente

La tabla incorpora el ámbito 1.1.10 Prolongación Araso Norte que se propone suspender en el acuerdo de aprobación definitiva, recogiendo las consideraciones del Informe Definitivo de Impacto Ambiental y del informe de la COTPV.

Los datos de la propuesta en suelo urbanizable sin sectorizar son los siguientes:

USO GLOBAL DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS				
AMBITOS EN URBANIZABLE SIN SECTORIZAR				SUELO
NOMBRE AMBITO	código	Sup. Bruta m²	edificabilid ad m²t	índice edificab.
PROLONGACION OIANTZABALET	1.1.11	69.639	0	0,00
ZABALET	2.1.08	130.586	0	0,00
URUNE	9.1.01	55.771	0	0,00
EPELE	9.1.02	54.966	0	0,00
TOTAL SUPERFICIES		310.962	0	

Además, hay que considerar como Usos Terciarios de diverso tipo, aquellos que se consideran admisibles en los ámbitos que no son específicos de Uso Global de Actividades Económicas:

**ACTIVIDADES ECONOMICAS Y USOS TERCIARIOS
NUEVOS USOS TERCIARIOS AUTORIZADOS COMO USOS
COMPLEMENTARIOS EN AMBITOS EN EJECUCIÓN O
PROPUESTOS**

CLAVE	DENOMINACIÓN	EDIFICABILIDAD MÁXIMA m² constr.
0.2.01	ENTORNO ESTACION	66.870
1.2.13	VENTAS CENTRO	2.290
1.3.01	PORCELANAS BIDASOA	400
3.1.01	SAN MIGUEL-ANAKA	23.200
4.2.03	IPARRALDE-GAL	9.083
4.2.04	RECONDO-IPARRALDE	1.200
5.1.01	LÓPEZ DE BECERRA	5.460
5.2.08	CASINO	986
5.2.16	ALDAPETA	1.373
5.3.03	BIDASOA	330
5.3.06	ISTILLAGA-DUNBOA	140
5.3.10	FERMIN CALBETON	414
5.3.11	SAN JUAN-ETXEANDIA	5.250
5.3.13	KORROKOITZ	5.220
5.3.14	PAPINEA	1.900
6.2.01	OÑAURRE	1.800
6.2.06	TXENPERENEA	17.000
6.3.01	ALARDE	2.250
7.2.02	ALTZUKAITZ	1.000
7.2.08	MATXALAGAIN	9.442
8.1.03	ARTIA	300
8.1.05	JOSE M ^º FRANCO	2.100
8.2.05	BLAIA	9.432
8.2.06	GAZTELUBERRI	1.024
8.3.04	LASTAOLA POSTETXEA	3.052
8.3.05	MENDIPE	3.004
TOTAL USOS TERCIARIOS		174.521

capítulo 9

ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS

INDICE: CAPITULO 9 ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS

9.- ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS.....	1
9.1 LOS ESPACIOS LIBRES PUBLICOS	1
9.1.1 Estándares y criterios a considerar para las propuestas de Sistemas Generales.	1
9.1.2 Análisis de la situación en cuanto a los Espacios Libres de Sistema General.....	3
9.1.3 Criterios de ubicación y propuestas de Espacios Libres de Sistema General	5
9.1.4 Cumplimiento de los estándares de Espacios Libres de Sistema General.	7
9.1.5 Relación y cuantificación de Espacios Libres de Sistema General.	9
9.2 EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS PÚBLICOS	12
9.2.1 Situación de partida en cuanto a Equipamientos colectivos públicos.	12
9.2.2 Criterios de ubicación y propuestas de Equipamientos de Sistema General.....	13
9.2.3 Equipamiento Educativo	14
9.2.6 Equipamiento Sanitario	23
9.2.7 Equipamiento Socio - Cultural.....	24

9.- ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS

9.1 LOS ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS

9.1.1 Estándares y criterios a considerar para las propuestas de Sistemas Generales.

Las dotaciones de **equipamientos y espacios libres** son, junto con la infraestructura de comunicaciones, el **complemento indispensable** de carácter **dotacional público** para toda actividad urbana, ya sea de naturaleza residencial, de actividades productivas o de cualquiera de los tipos de actividades terciarias que se asientan y desarrollan en el tejido de la ciudad.

La **legislación vigente** distingue entre aquellos equipamientos colectivos públicos y espacios libres que son de **Sistema General**, esto es, que tienen como objetivo atender las necesidades del conjunto de la población del municipio o de grandes zonas de la misma, y aquellos otros equipamientos y espacios libres de **Sistema Local**, que están más directamente vinculados a una zona más reducida, a un solo barrio o a una urbanización o polígono específico.

El Plan General **garantiza** la dotación de cada uno de los grandes tipos de equipamientos, en sus distintas categorías: sanitarios, asistenciales, educativos, deportivos, socio-culturales, etc., teniendo incluso en cuenta determinadas subcategorías, por ejemplo los distintos niveles del equipamiento educativo como infantil, enseñanza media, enseñanza superior o universitaria. Algunos son por su propia definición de carácter general, un hospital comarcal, un instituto o un pabellón deportivo por ejemplo, mientras que otros siempre serán de carácter local.

Igual sucede con la necesaria garantía desde el Plan General de los **espacios libres**, que están constituidos fundamentalmente por parques periurbanos, parques y jardines urbanos, plazas ajardinadas y otros pequeños elementos significativos del espacio público que no están propiamente destinados a canalizar los flujos de comunicación como calles, avenidas y carreteras.

También en este caso hay espacios libres que dan servicio a amplias zonas de la ciudad como los grandes parques, que pueden tener una densidad de uso bastante baja y un diseño de amplias zonas verdes y masas forestales que pueden incluso adaptarse a zonas en pendiente. Se tratará sobre todo de **Sistemas Generales de Espacios Libres**.

En cambio, mientras que muchas de las **reservas de pequeño tamaño** atienden a las necesidades más inmediatas de la población del entorno más inmediato, teniendo en

este caso densidades de uso más altas y por tanto diseños que dejan más espacio al tránsito de la población, a la estancia, a los juegos, y que generalmente se desarrollan en terrenos más bien llanos. Se trata en este caso de **Sistemas Locales de Espacios Libres**.

La legislación urbanística establece algunos **criterios y estándares** que en general se refieren de manera directa o indirecta a la población beneficiaria de estas dotaciones y que son de obligado cumplimiento en el planeamiento. Los espacios libres que son del **nivel de Sistema General** tienen que estar previstos en los Planes Generales y los que son del **nivel de Sistema Local** van a ser exigidos en el desarrollo de cualquier Plan Especial en suelo urbano no consolidado o Plan Parcial en suelo urbanizable.

Además el Plan General **ha previsto** todos los Sistemas Generales que serán necesarios no sólo para la población actual sino también para la población que vaya a albergarse en los nuevos desarrollos residenciales previstos, y tener en cuenta que además será necesario que los suelos de actividades económicas dispongan también sus correspondientes dotaciones de espacios libres de Sistema General.

Ahora bien, la legislación vigente, art. 78 de la Ley 2/2006 del Suelo y Urbanismo del País Vasco, sólo establece un **estándar mínimo** de **Sistemas Generales de Espacios Libres** para el caso de los suelos residenciales, aplicable globalmente al conjunto de la población, incluyendo la actual y la prevista en el Plan General.

Este estándar se cifra en **5 m²** de Sistemas Generales de **Espacios Libres por habitante** pero sin condicionar dónde ni cómo han de ubicarse estos suelos, por lo que es el Plan General el que tiene el cometido de **distribuirlos y repartirlos** de la forma más conveniente para igualar el acceso a la población de todos los barrios.

La **fórmula de equivalencia** propuesta en el mismo artículo 78 de la Ley, y ratificada por el Decreto de Medidas Urgentes 105/2008 (art. 16), es una correlación de **un habitante por cada 25 m²** de suelo construido para las nuevas previsiones edificatorias en suelo urbano y urbanizable, o sea, que si contemplásemos una superficie media por vivienda de por ejemplo 100 m² construidos, esta proporción daría una **media aproximada de 4 hab./vivienda**.

Se trata de una forma de calcular la **correlación** entre posibles habitantes y la superficie construida que, según la misma Ley, podrá ser **modificada** en función de la evolución de la estructura familiar y de las características medias de las viviendas. De hecho, tomando las cifras de viviendas ocupadas y de población censada en Irun, en el momento de realizarse el último Censo de 2011 (61.350 hab / 23.396 viv.), la densidad media resultante de ocupación por vivienda es de **2,62 hab./ vivienda**.

En cuanto a los **Equipamientos colectivos públicos de Sistema General**, son los Ayuntamientos los que han de decidir la cantidad y densidad de uso de las distintas reservas debiendo igualmente en este caso localizarlos lo más próximos a los distintos grupos de población servida, en terrenos o en futuras cesiones de suelo que tengan la superficie, forma y accesibilidad más adecuadas a la función que deben de cumplir.

En lo que se refiere a los **Sistemas Locales**, ya sea de equipamientos colectivos públicos como de Espacios libres, la misma legislación en el art. 79, impone unos estándares más detallados que son de obligado cumplimiento a la hora de realizar los **planeamientos de desarrollo**: Planes Especiales y Parciales.

Por ello aunque el Plan General **puede señalar** la localización de algunas de estas dotaciones, pero no está obligado a señalar ni precisar las que surjan como cesiones obligatorias de los planes de desarrollo que se realizarán con posterioridad. Sin embargo el Plan General sí tiene que señalar los equipamientos que están ubicados en **suelo urbano consolidado**, para garantizar el correcto funcionamiento de la ciudad en estas zonas ya construidas.

Si bien la **asignación del uso** de Sistema General de **Espacios Libres** queda fijada de manera exclusiva por el Plan General, en lo referente a los **Sistemas Generales de Equipamientos**, muchos de ellos quedarán asignados a una subcategoría en concreto, como un tipo de escolar o de asistencial, pero en otros casos puede ser conveniente que el Plan General **no condicione** el destino futuro de los mismos, sobre todo cuando se trata de ámbitos de suelo a desarrollar posteriormente.

La razón estriba en que no habiéndose previsto ningún estándar o mínimo por la Ley, tampoco el Plan debe de **condicionar el futuro destino** de una serie de reservas que podrán adaptar su función a los requerimientos que se vayan planteando a medida que evolucionen las necesidades de la población.

Lógicamente, la **condición a esta flexibilidad** es que estos equipamientos que el Plan General puede dejar sin definir, deberán de destinarse en todo caso a alguna de las dotaciones públicas de carácter colectivo y público previstas de forma que para la asignación concreta de dicho uso no sea necesario modificar el Plan General.

9.1.2 Análisis de la situación en cuanto a los Espacios Libres de Sistema General

En relación con los **Espacios Libres de Sistema General**, considerados como aquellos efectivamente clasificados como tales, el Plan General de 1999 hacía una

previsión tal que para una población total estimada de 65.000 habitantes, alcanzaba un estándar en el entorno de los **6 m²/hab.**, superando ya entonces los 5 m²/hab exigidos por la legislación.

Por otro lado, las **modificaciones de planeamiento** tramitadas en los últimos años, aunque han aumentado las previsiones de población, han incrementado proporcionalmente el sistema general de zonas verdes manteniéndose por tanto esa mayor cuantía respecto de la exigida.

Pero además resulta, que determinados espacios libres estructurantes del Plan General de 1999, que en realidad hacían el papel de Sistemas Generales, alcanzaban los 79.000 m², lo que unido a todas las reservas que se definieron por este Plan como Sistemas Generales, y las que como tales se fueron **definiendo posteriormente** por algunas modificaciones de Plan, se había ampliado esta cifra en otros aproximadamente 402.000 m², según superficie recalculada en base a la nueva planimetría.

Esta situación nos llevaría de hecho a considerar que de resultados del desarrollo del Plan de 1999, y en base a una población horizonte de 65.000 hab., a efectos prácticos se elevó el estándar previsto hasta la cifra de **7,4 m²/hab.**

Otra cuestión sería el ritmo de la **ejecución** de algunos de aquellos grandes parques previstos, como en el caso del parque de Gain-Gaínean que aún no está terminado aunque se espera concluir a medio plazo, o la del futuro parque de Osinbiribil, en el que se terminó ya la fase de expropiación de los terrenos y realización de una primera adecuación.

Sin embargo también es cierto que aún no se ha alcanzado la **población horizonte máxima** prevista por el Plan General vigente, por lo que apenas se podría considerar que existe un déficit real de espacios libres de sistema general en este momento, déficit que en todo caso será cubierto en los próximos años.

Se puede pues afirmar que esta situación era relativamente favorable en cuanto a la dotación necesaria, aunque haya ido algo retrasada en su ejecución. No obstante, con el objetivo principal de conseguir un **elevado nivel de dotación** de Espacios Libres de Sistema General al servicio del conjunto de la población de Irun, independientemente del **cumplimiento** de los **estándares reglamentarios**, se plantea desde la Revisión incrementar las reservas necesarias de suelos que se destinarán a este uso, para atender de forma **holgada** la demanda surgida del nuevo horizonte máximo poblacional en 2030, que según las previsiones podría alcanzar prácticamente los 69.600 habitantes.

Con las nuevas previsiones de calificación de Espacios Libres de Sistema General, cuya **fijación y localización** es un **cometido primordial del Plan General**, la ejecución de las reservas quedarán como tareas que se realizarán a medida que se vayan desarrollando las actuaciones de planeamiento de desarrollo de las que dependen.

En cuanto a las **reservas pendientes**, situadas en suelos que no dependen de ningún ámbito de planeamiento, se podrán ir resolviendo los aspectos de gestión que han dificultado la ejecución de esos parques previstos pero que no han podido aún urbanizarse.

9.1.3 Criterios de ubicación y propuestas de Espacios Libres de Sistema General

Conforme a las bases de partida expuestas, parece claro que en Irun **no existe actualmente un déficit** de este tipo de dotación fundamental cuya cuantía mínima está además regulada por Ley. Sin embargo, para diversificar la oferta de Espacios Libres y poder repartirla homogéneamente por toda la ciudad, se ha preferido la opción de **ampliar los estándares** mínimos (ver las tablas al final del capítulo con todas las superficies actualizadas en base a la nueva base cartográfica).

En este sentido, y además del aspecto cuantitativo en la calificación de Espacios Libres al servicio del conjunto de la población, la diversificación se manifiesta en una **gran variedad** de piezas.

Dentro de las que ya estaban calificadas por el Plan General de 1999, se pueden encontrar las **plazas urbanas** más significativas, como las de Urdanibia, de San Juan o la del Ensanche, de superficies en torno a media hectárea, los **parques de pequeña extensión** pero de gran valor ambiental, como el de la Sarjia, el de Mendibil, el de Barón de Oña o el de Alai-Txoko, que se sitúan en torno a 1 o 1,5 hectáreas.

También provenientes del Plan General de 1999 son los parques de **mediana amplitud** como los Soroxarta o el parque del Pinar, así como los **amplios parques** que como los de Gain-Gainean, Osinbiribil, Jaizubia o Muga-Behobia, con superficies de entre 3 y 10 hectáreas, son la alternativa de zonas verdes de uso extensivo. Igualmente hay que tener en cuenta las **reservas de parques** derivados de cesiones para sistemas generales de los instrumentos de planeamiento, como por ejemplo el parque de Oñurre o el previsto de Txenperenea, cuando se ejecute este ámbito. Se han incluido todos los Espacios Libres de Sistema General que resultan de las modificaciones del Plan General aprobadas posteriormente a 1999.

En la **nueva propuesta** de la Revisión del Plan General se ha considerado además que determinados parques que anteriormente se habían denominado como de carácter **estructurante**, debían de encuadrarse ahora dentro del rango de Sistema General, tanto por su inserción en la trama de la ciudad sirviendo a ámbitos más amplios que el meramente local, como por su capacidad para garantizar, como dice la Ley, (art. 53.1.f), la racionalidad y coherencia del desarrollo urbanístico y la calidad y funcionalidad de los espacios de uso colectivo.

Se trata de reconocer la **función real** que ya tienen o van a tener en un futuro próximo estos parques. Son, entre otros, los parques de Ribera, Arbes, Azken Portu, Eguzkitzaldea, o los parques lineales de borde de riberas como los paseos del Canal de Artia, o del Río Bidasoa (ver tabla al final del capítulo).

Finalmente la propuesta de la Revisión incorpora **nuevas reservas** de Espacios Libres de Sistema General, que corresponden en su mayoría a los nuevos ámbitos de planeamiento de desarrollo propuestos y que están asociadas a los incrementos poblacionales que se produzcan en esos nuevos desarrollos.

Se ha seguido el criterio de proponer en los propios ámbitos residenciales una delimitación de espacio libre de tal forma que en todo caso se asegure **en cada ámbito la dotación necesaria**, no condicionando su cumplimiento a la gestión de otros ámbitos. En algunos ámbitos en particular se ha propuesto incluso una dotación más amplia, justificada bien por la inedificabilidad de una parte de los terrenos para usos constructivos, bien por su posición paisajística.

Algunos pueden ser de **pequeño tamaño** aunque en ellos se prevé una fuerte densidad de uso debido a su ubicación, como los espacios libres previstos en Ventas Centro, el Entorno de la Estación o en el entorno de la plaza de Txanaleta, mientras que otras propuestas son parques de **mayor amplitud** como las de Arburusasieta, en el extremo Oeste del municipio junto a la ampliación de la prolongación de Araso en el nuevo ámbito del mismo nombre (ver tabla completa al final del capítulo). El de Arburusasieta deberá ser objeto de compatibilización intermunicipal al prolongarse parcialmente hacia los términos municipales de Lezo y Hondarribia.

Finalmente se proponen dos grandes piezas de **parques periurbanos** de Sistema General, que en ambos casos coinciden con dos colinas que son inedificables por razones de pendientes, visuales, paisajísticas y de servidumbres aeronáuticas, y que hasta ahora eran suelos no urbanizables: **Matxalagain y Blaia**.

Se trata de aprovechar la existencia de estas dos colinas enclavadas en el continuo edificado al Norte de la autopista, para ofrecer un complemento de espacios libres de

baja intensidad de uso, aptos para la adecuación de **recorridos deportivos** y que permiten dos **visiones panorámicas** distintas y complementarias sobre la ciudad y sobre todo el territorio circundante: Bidasoa, bahía de Txingudi, Jaizkibel, Aiako Harria y Hendaia.

El nuevo espacio libre de **Zubimusu**, con sus más de 4 Hectáreas, es un caso muy particular que permite ofrecer desde la Revisión del Plan General una importante **ampliación de las marismas de Plaiaundi** que tendría la clasificación de suelo no urbanizable especialmente protegido y se adscribiría directamente a este espacio natural.

9.1.4 Cumplimiento de los estándares de Espacios Libres de Sistema General.

La propuesta de Sistemas Generales de Espacios Libres ha sido evaluada en **superficie total disponible**, para así poder valorar el alcance de la propuesta de la nueva revisión en cuanto a la capacidad de satisfacción de la futura demanda de este tipo de dotación y al cumplimiento de lo previsto legalmente.

Con el conjunto de la propuesta de Revisión se obtiene inicialmente un **estándar total** en torno a los **12 m²/hab** si tomamos la proyección de población para el año horizonte de 2030. Esta reserva supone una cantidad de Espacios Libres que alcanza a **más del doble** del **estándar mínimo establecido por la Ley** de los 5 m²/hab (artículo 78.1 de la Ley del Suelo y el Urbanismo del País Vasco 2/2006). Con ello se pretende contribuir desde el Plan General a lograr una **alta calidad dotacional** en espacios libres de sistema general proponiéndolos en cantidad abundante, en diversos formatos y tamaños y adecuadamente distribuidos por todos los barrios y zonas.

Pero además es necesario considerar el cumplimiento del estándar en base a la fórmula propuesta en el artículo 78.2 de la Ley del Suelo 2/2006 y ratificada en el art. 16 del Decreto de Medidas Urgentes 105/2008, de **correlación de un habitante por cada 25 m²** de suelo construido para las nuevas previsiones edificatorias en suelo urbano y urbanizable.

Según esta forma de cálculo, y para garantizar que **también se cumple el estándar mínimo** de espacios libres en relación con el incremento del nuevo suelo residencial construible en suelo urbano y urbanizable según la propuesta del Plan, sería necesario considerar el máximo teórico de nuevos habitantes a alojar en el incremento del suelo residencial, que se refleja en el capítulo 7 de la Memoria.

Este mínimo de Espacios Libres de Sistemas Generales para la cantidad teórica de nuevos habitantes alojables en el incremento de suelo residencial sería:

Mínimo Espacios Libres de Sistemas Generales SG

$$= (\text{Incremento suelo Residencial} / 25 \text{ m}^2) \times 5 \text{ m}^2/\text{hab.}$$

$$= (779.551 \text{ m}^2 \text{ uso res.} / 25) \times 5 \text{ m}^2/\text{hab.} = 155.910 \text{ m}^2$$

de Espacios Libres de Sistema General

Esta cantidad está completamente **garantizada** con los nuevos Espacios Libres de Sistema General que se proponen por ser éstos una cantidad incluso doblemente superior, como se puede apreciar en los cuadros insertados más adelante.

9.1.5 Relación y cuantificación de Espacios Libres de Sistema General.

Los Espacios Libres de Sistema General se **distribuyen** entre los que ya estaban definidos por el Plan General de 1999 y sus posteriores modificaciones, los que eran estructurantes según el planeamiento vigente pero que en realidad están cumpliendo o van a cumplir una función de Sistema General y los nuevos Espacios Libres propuestos por la revisión. La relación completa es la siguiente:

SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES YA DEFINIDOS POR EL PGOU 1999 Y POSTERIORES MODIFICACIONES

CLAVE	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE
1	PARQUE DE MENDIBIL	15.117
2	PLAZA DEL ENSANCHE	4.371
3	PLAZOLETA DEL JUNKAL	4.316
4	PARQUE DE LA SARJIA	12.783
5	PLAZA DE URDANIBIA	5.073
6	PARQUE DE SOROXARRETA	18.100
7	PARQUE DEL PINAR	24.620
8	PARQUE DE DUCOURAU	6.807
9	PARQUE DE JAIZUBIA	74.099
10	FOSFORERA	2.568
12	PARQUE DE OSINBIRIBIL	96.077
13	PARQUE DE GAIN-GAINEAN	58.675
14	PARQUE DEL BARÓN DE OÑA	11.110
15	PARQUE DE ALAI-TXOKO	9.797
M02	SAN MARTZIAL- MUGA BEHOBIA	11.053
M04	UGALDE-VENTAS	3.671
M07	ALTZUKAITZ	4.053
M08	OÑAURRE	8.989
M012	TXENPERENEA	17.002
M015	PORCELANAS BIDASOA-ELIZATXO	7.180
M018	SAN JUAN-ETXEANDIA	6.521
TOTAL ESPACIOS LIBRES PG 1999		401.982

*Todas las superficies están actualizadas conforme a la nueva planimetría

**SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES QUE ERAN ESTRUCTURANTES
EN PG 1999 Y POSTERIORES MODIFICACIONES PERO QUE CUMPLEN
FUNCIÓN DE SISTEMA GENERAL**

CLAVE	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE
16	PLAIAUNDI	10.577
17	IPARRALDE-GAL	18.129
18	RIBERA	3.246
19	ARBES	3.499
20	AZKEN PORTU	7.713
21	ZAISA I	11.478
22	ZAISA II	8.672
24	PASEO CANAL DE ARTIA	6.658
25	EGUZKITZALDEA	6.172
26	PASEO DEL RÍO BIDASOA	2.463
TOTAL ESPACIOS LIBRES PG 1999 AHORA S.G.		78.607

*Todas las superficies están actualizadas conforme a la nueva planimetría

**NUEVOS SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES PROPUESTOS POR
LA REVISIÓN DEL PGOU 1999**

CLAVE	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE
27	MOLINO Y FERRERÍA DE URDANIBIA	14.968
28	ENTORNO ESTACIÓN (SOROXARRETA)	6.897
29	REGATA UGALDE	37.837
30	ARBURUSASIETA	80.900
32	FICOBA	7.372
33	MATXALAGAIN (SIN RIBERA)	89.089
34	ENTORNO PLAZA DE TXANALETA	32.577
35	BUENABISTA	82.699
36	OLAKETA	6.574
37	AMPLIACIÓN PLAIAUNDI	4.271
38	OÑA (AMPLIACIÓN ALAI-TXOKO)	7.194
39	PUIANA	26.791
40	VENTAS CENTRO	3.270
TOTAL ESPACIOS LIBRES PROPUESTOS REVISIÓN		400.439

TOTAL SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES	881.028
--	----------------

ESTANDAR m² / HABITANTES 2030 (69.600 hab.)

12,66

SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES YA DEFINIDOS POR EL PGOU 1999 Y POSTERIORES MODIFICACIONES	
TOTAL ESPACIOS LIBRES PG 1999 AHORA S.G.	401.982
SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES QUE ERAN ESTRUCTURANTES EN PG 1999 Y POSTERIORES MODIFICACIONES PERO QUE CUMPLEN FUNCIÓN DE SISTEMA GENERAL	
TOTAL ESPACIOS LIBRES PG 1999 AHORA S.G.	78.607
NUEVOS SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES PROPUESTOS POR LA REVISIÓN DEL PGOU 1999	
TOTAL ESPACIOS LIBRES S.G. PROPUESTOS REVISION	400.439
TOTAL SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES	881.028
<i>Estandar m² / Habitantes 2030 (69.600 hab.)</i>	<i>12,66</i>

9.2 EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS PÚBLICOS

9.2.1 Situación de partida en cuanto a Equipamientos colectivos públicos.

En relación con los **Equipamientos colectivos públicos**, y según se ha descrito pormenorizadamente en el Diagnóstico Previo, el Plan General de 1999 hacía unas previsiones basadas en **criterios propios** en cuanto a los estándares a alcanzar. En lo fundamental estas previsiones se han ido cumpliendo a medida que se iba ejecutando el Plan estando muy avanzadas, aunque hay que tener en cuenta que ni siquiera se ha alcanzado la población máxima prevista.

Se puede afirmar que la situación de partida es **bastante favorable** para el conjunto de los diversos tipos de equipamientos colectivos públicos, aunque lógicamente existen **algunos déficits** de ciertos tipos de equipamiento o de falta de servicio adecuado y próximo a un barrio o zona determinada, que es necesario resolver y cuya solución trata de garantizar completamente la Revisión del Plan, al igual que lógicamente la previsión que corresponderá a los nuevos ámbitos previstos.

En el caso del **equipamiento educativo** se considera que son necesarios algunos ajustes en educación primaria pues este nivel no está suficientemente cubierto, aunque deberá acomodarse a los incrementos poblacionales derivados de los ámbitos residenciales pendientes de desarrollo y lógicamente de los que se definen en el nuevo Plan, a través de propuestas de reservas de suelo que deberán estar próximas a esas zonas.

En cuanto a los **equipamientos deportivos**, está pendiente la ubicación de un centro deportivo en la zona Oeste pues esta parte de la ciudad queda excesivamente alejada del resto de equipamientos de este tipo y tiene una importante densidad edificatoria, aunque también deban tenerse en cuenta las dotaciones deportivas para los nuevos desarrollos previstos en la zona Sur, además de los equipamientos deportivos de ámbito zonal en los barrios de suelo urbano consolidado al Este, Norte-centro y zona Sur-centro.

Respecto a los **equipamientos de tipo asistencial** el incremento de plazas de residencia de la tercera edad considerado en su momento como necesario, estaría ya cubierto en la actualidad, observándose que año tras año se han venido incrementando las necesidades socioasistenciales para el colectivo de personas mayores y con ello la diferencia existente hoy día entre la oferta y la demanda de plazas en residencias, especialmente para personas dependientes.

Este hecho se refleja en un importante incremento en las listas de espera del municipio y se traduce en esperas medias relativamente largas. Por ello se propone **incrementar** las reservas de suelo necesarias para hacer frente a las necesidades actuales y a las que pudieran derivarse del desarrollo de nuevos ámbitos residenciales y sobre todo del paulatino incremento del envejecimiento de la población.

En cuanto al **equipamiento sanitario** el Hospital Comarcal cubrió suficientemente el servicio sanitario de la zona aunque deberá prever su eventual ampliación futura, lo que es posible en la parcela actual.

Finalmente y respecto al **equipamiento socio cultural**, hay que destacar que el Plan municipal de Centros Cívicos de 2002 establece la conveniencia de construir dos nuevos centros cívicos, uno en el ámbito de Palmera-Montero y otro en San Miguel-Anaka.

También será necesario ampliar la diversificación de la oferta de **espacios escénicos**, situación que estaría en parte considerada si se tiene en cuenta que también se recoge un equipamiento de este tipo en el desarrollo del entorno de la plaza San Juan Etxeandia.

9.2.2 Criterios de ubicación y propuestas de Equipamientos de Sistema General

Se analizan y describen a continuación, diferenciadas por categorías, las **propuestas específicas** de la Revisión del Plan General para cada uno de los tipos de equipamientos cuya ubicación y cuantía se debe de garantizar. Dada la especial sensibilidad que tiene para la ciudad la cuestión de los equipamientos, en este apartado se ha extendido también la descripción de las propuestas a los **Sistemas Locales**.

No obstante, y para no alargarlo innecesariamente, en el texto **sólo** se mencionan las **nuevas propuestas** del Plan General entre las que también se incluyen lógicamente las provenientes del Plan General de 1999 que aún no se habían podido ejecutar o que se modifican.

En todo caso, los **listados completos según tipo de equipamientos** que recogen todos los equipamientos, los existentes, los que están por construir y los nuevos que se proponen, están reflejados en las **tablas** correspondientes que se presentan al final de cada subcapítulo.

9.2.3 Equipamiento Educativo

En cuanto a la **EDUCACIÓN INFANTIL HASTA LOS 6 AÑOS**, y según indicaciones del Área Municipal de Educación se ha considerado la necesidad de localizar determinados establecimientos infantiles en ciertas **zonas deficitarias** y localizadas en posición cercana a los centros de los barrios residenciales.

En este sentido se ha propuesto la ubicación en la relocalización del Colegio de **Lekaenea**, en el barrio de San Miguel. También se proponen ubicaciones de centros infantiles en el barrio de **Puiana**, entre la Av. Puiana y la calle Pozuetakogaina, tratándose de una parcela de 6.652 m² de superficie. Igualmente se propone un nuevo centro en **Altzukaitz** (parcelas I.16 y I.17) como asentamientos posibles y alternativos para dar servicio a este entorno y la relocalización del actual establecimiento escolar de **Elatzeta** en una parcela contigua y más amplia para dar servicio al entorno de Ventas.

En **Behobia**, y en la parcela que se obtendrá como resultado del nuevo ámbito **Gatzeluberri** se podría localizar otro establecimiento educativo infantil, compartiendo parcela con un establecimiento dedicado a educación primaria, ambos destinados a dar servicio tanto al entorno de Behobia como al Polígono 54 de Artia. En todo caso esta propuesta no tiene porqué vincular desde el Plan General un uso pormenorizado concreto, pudiendo calificarse por ejemplo como uso educativo sin mayor definición.

Finalmente, existe en el Plan Parcial de Oñurre una reserva de suelo para uso escolar que podría ser apta para situar un centro de enseñanza infantil y existe una parcela de cesión obtenida en su día por la gestión del ámbito 8.1.04 en **Artigako Haritza** para uso escolar pero es de dimensiones muy reducidas.

En cuanto a la **EDUCACIÓN PRIMARIA DE 6 A 12 AÑOS**, y también según indicaciones del Área Municipal de Educación, se incrementan las correspondientes dotaciones escolares contemplando la adscripción a este uso de la parcela resultado de la gestión del ámbito residencial de **San Miguel**, que dará servicio a esta nueva actuación residencial y a los barrios de **Antzaran y Lekaenea**.

En el barrio de **Eguzkitzaldea** ya está prevista la construcción de un nuevo establecimiento, localizándose al Norte del campo de fútbol y al Sur de la residencia de ancianos que se prevé relocalizar en Arbes y disponiendo ya de proyecto. Por último en **Behobia**, en el ámbito de **Gatzeluberri** y en la parcela antes citada se prevé un establecimiento destinado a este tipo de educación con una reserva de parcela de superficie incluso mayor a la mínima solicitada de 10.000 m² por el Departamento municipal, de forma que se pueda cubrir con amplitud los requerimientos dotacionales.

En cuanto a la **EDUCACIÓN SECUNDARIA DE 12 A 16 AÑOS** y siempre respondiendo a las indicaciones municipales, se considera que este nivel educativo podría redistribuirse fácilmente entre los establecimientos ya existentes, si bien se precisa de una nueva reserva de suelo en el entorno de los nuevos crecimientos previstos para **Txenperenea** que se incorporará en su momento como resultado de su gestión.

En relación a la **EDUCACIÓN DE NIVEL BACHILLERATO Y CICLOS FORMATIVOS** para la población estudiantil de 16 a 18 años se considera como suficiente la dotación actual del Instituto de Plaiaundi.

Finalmente y en el nivel de **EDUCACIÓN UNIVERSITARIA**, se prevén varias localizaciones posibles para la ampliación y desarrollo de las instalaciones universitarias en Irun. Una de las localizaciones preferentes estaría en **Urdanibia**, en posición muy cercana a la Ikastola Txingudi e insertada dentro del Parque tecnológico cuya implantación se propone para el ámbito de **Zubieta**.

Otra localización alternativa sería en el **Entorno de la Estación**, bien en la zona actualmente ocupada por las denominadas vías nuevas y en la manzana más próxima a la futura nueva estación o bien en el antiguo edificio de la Aduana que podría rehabilitarse y eventualmente ampliarse hacia la parte trasera para albergar este uso.

La **elección definitiva** de una u otra **alternativa** estará en función de la facilidad y/o rapidez de la gestión previa necesaria y según la urgencia del desarrollo y ampliación de las actuales dotaciones universitarias. También deberán valorarse las principales ventajas diferenciales: proximidad a las instalaciones de un Parque Tecnológico y a las futuras dotaciones deportivas a ubicar en la zona dentro del término de Hondarribia en un caso, cercanía a las estaciones de transporte público ferroviario y por carretera y a la zona central de la ciudad, en el otro.

EDUCACIÓN INFANTIL

DENOMINACIÓN
C.E.P. LEKAENEA H.H.I. C.E.P.I. SANTA TERESA H.H.I.P. NUEVO CENTRO EN PUIANA NUEVO CENTRO EN ALTZUKAITZ NUEVO CENTRO EN ARTIGAKO HARITZA NUEVO CENTRO EN HARROBIETA NUEVO CENTRO EN TXENPERENEA

* En Lekaenea se ha asignado a la Educ. Infantil 1/3 de la parcela.

EDUCACIÓN PRIMARIA

DENOMINACIÓN
C.E.P. ELATZETA L.H.I. C.E.P. LEKA-ENEA L.H.I. NUEVO CENTRO EN EGUZKITZALDEA NUEVO CENTRO EN GAZTELU-BERRI (BEHOBIA)

* En Lekaenea se ha asignado a la Educ. Primaria 2/3 de la parcela.

EDUCACIÓN SECUNDARIA

DENOMINACIÓN
NUEVO CENTRO EN TXENPERENEA NUEVO CENTRO EN OÑAURRE

NIVEL UNIVERSITARIO

DENOMINACIÓN
NUEVO CENTRO EN ENTORNO ESTACIÓN

9.2.4 Equipamiento Deportivo de Sistema General

En relación con los equipamientos deportivos cabe distinguir **dos grandes niveles** según el alcance global o zonal de su servicio y accesibilidad.

En el **NIVEL GLOBAL** de Equipamientos Deportivos destinados al conjunto de la población se prevén en **Zubieta** nuevas instalaciones deportivas con pistas de atletismo, campos de fútbol y pistas polivalentes, así como un gran área de aparcamiento. Este equipamiento, que ocupa 77.000 m² de terrenos en Hondarribia y que es fruto de una actuación de gestión conjunta que ha sido objeto del protocolo existente entre ambos municipios, se plantea en parte como alternativa al traslado de las actuales instalaciones de Plaiaundi y en parte como ampliación de las mismas.

Se trata de una localización muy **bien situada** respecto a toda la zona Norte y Centro Oeste, que tendrá **accesos** desde el viario previsto de entrada al Parque Tecnológico de Hondarribia, y aunque en principio ha sido identificada como zona previsiblemente inundable hay que tener en cuenta que las zonas deportivas son compatibles con esta condición. No obstante sería conveniente **revisar la certeza** del riesgo de inundabilidad, por el efecto barrera de posibles avenidas de agua provenientes de la regata de Urdanibia debido a la situación de la plataforma de la variante de la N-1 entre los terrenos y la regata, variante cuyo desdoblamiento está además previsto con un nuevo diseño que probablemente deberá garantizar aún mejor que no se produzcan inundaciones que afecten a la vialidad.

En lo que se refiere al **campo de deportes municipal del Stadium Gal**, era necesario ofrecer una ubicación mejor y más acorde con los crecimientos previstos en esa zona del ámbito Iparralde-Gal, por lo que se ha iniciado la tramitación de la modificación del Plan General previendo su relocalización en el mismo entorno, modificación que lógicamente se incorpora al nuevo Plan General.

Además esta actuación permitirá la ubicación en esos terrenos de un **nuevo frontón** que pueda acoger encuentros de nivel profesional, lo que permitirá desmontar la gran estructura del **frontón Urantzu** actualmente existente junto al parque de la Sarjía. Con ello se podrá en su caso dejar un pequeño frontón de otra escala que no impida abrir la necesaria continuidad espacial del parque de la Sarjía hacia la calle Junkal.

En cuanto a la posible localización de un complejo de **pistas deportivas descubiertas** que permitieran la posibilidad de ubicar en su caso un complejo deportivo que cubra las necesidades que se plantean, se contemplan reservas de suelo en dos posibles ubicaciones alternativas que pueden ajustarse a cualquiera de estos usos. Una de

ellas estaría en la zona de **Puiana**, en el ámbito 2.1.10. accesible desde la Av. de Puiana y que fue cedido como resultado de la gestión de la urbanización de Puiana y se trata una parcela con una superficie de 34.400 m² de suelo.

Este ámbito de equipamiento está en un **punto clave** para la conexión con el entorno de la zona de Urdanibia, favoreciendo la relación de este entorno con el resto de ciudad a través de la avenida Letxunborro. Las **instalaciones** deberán ubicarse teniendo en cuenta la necesidad de crear un nuevo frente que a ser posible mitigue la visión de la trasera de las edificaciones industriales ubicadas al Suroeste, entre la Av. de Letxunborro y Pozuetakogaina, así como la necesidad de garantizar la protección del trazado de la regata Ugalde que atraviesa la zona.

La otra localización alternativa podría situarse en la actual parcela de los **talleres ferroviarios** de la CAF, en el caso de que esta parcela pudiera incorporarse al proceso de remodelación y una vez se hubiera resuelto la gestión de este ámbito. La particularidad de esta última propuesta en el caso de que los talleres pudiesen ser trasladados a otra zona industrial del municipio, serían las afecciones aeronáuticas que pesan sobre esta parcela y que en el futuro impedirían asignar a la misma un aprovechamiento lucrativo significativo, haciendo por ello más aconsejable el destinarlos a algún tipo de equipamientos.

Por otro lado se contempla la eventual ampliación del **polideportivo de Azken Portu**, ya prevista en el planeamiento anterior. Este polideportivo se ha ejecutado en una primera fase y se hace la reserva del suelo para realizar una segunda fase, pues parece conveniente no hipotecar esta posibilidad si se viera necesaria en el futuro.

En el actual emplazamiento del edificio Kostorbe y una vez se hayan trasladado los servicios municipales al nuevo edificio a ubicar como ampliación de la Casa Consistorial, y apoyado en el proceso de gestión del espacio ferroviario, se considera la posibilidad de ubicar un **Palacio de Deportes** en esta zona situada al Sur de la gran parcela del recinto ferial FICOBA.

Su **posición** cercana al espacio ferroviario y a la Estación, así como a la nueva Estación de autobuses, su gran **proximidad** a la frontera, su directa relación en cuanto a la **accesibilidad** con la Variante Norte y con las plazas de aparcamientos del recinto ferial así como la proximidad a esta importante dotación, permitirían configurar en conjunto un gran centro de equipamiento de escala comarcal en torno a la Av. de Iparralde.

En cuanto a la dotación municipal de la **Hípica**, que ahora ocupa una superficie de 38.600 m², que ha ido quedando progresivamente rodeada de usos urbanos y de

redes de infraestructura que imposibilitan su relación con el entorno rural y que en todo caso quedaría destinada a nuevos usos según lo propuesto en el ámbito de Zubieta, se plantean dos nuevas alternativas para su posible reubicación en los ámbitos de **Ibarrola** y de **Igiñiz** que será necesario escoger en función de las facilidades de gestión y de las decisiones que se adopten sobre el corredor Olaberria – Ventas.

El **ámbito de Ibarla** es objeto de un Plan Especial que se había empezado a tramitar pero que sólo llegó a la formulación del avance. Sin embargo el criterio principal se centra en la **preservación y recuperación** de los valores medioambientales en un entorno utilizado por los iruneses como lugar de estancia, recorridos rurales y de acceso a Aiako Harria, contemplando la recuperación de parcelaciones agrícolas y la posibilidad de localización de una piscifactoría que además permitiese recrear el hábitat de especies protegidas como sería el caso del “sapito corredor”.

Dado que este ámbito permite a la vez una cierta compatibilidad con algunos **usos de ocio y esparcimiento** en relación de proximidad con la ciudad, como los deportivos, albergues, etc., se considera un lugar que también podría ser adecuado para la **relocalización de la Hípica**, con una ocupación similar a la actual en Zubieta.

No obstante se ha considerado también la posibilidad de localizar la Hípica en la zona de **Igiñiz** que forma parte del corredor de Olaberria y podría albergar este uso con la misma extensión actual, constituyendo una ubicación en un valle de amplitud algo mayor pudiendo también acondicionar recorridos rurales con facilidad.

En el **NIVEL LOCAL** de Equipamientos Deportivos ubicados en los barrios y al servicio de la población de los mismos, la Revisión retoma una serie de **cesiones de Sistema Local** derivadas de la gestión de **planeamientos ya aprobados** en base al Plan General de 1999, enfocándolas a satisfacer demandas concretas de espacios deportivos de alcance local.

Así, se recoge que el espacio de cesión, cercano a la avenida de Letxumborro, que se obtiene como resultado de la gestión del ámbito de **San Miguel–Anaka** en los terrenos más condicionados por las servidumbres aeronáuticas en cuanto a la posibilidad de edificar en altura, sea destinado a zona deportiva de Sistema Local.

En el barrio de **Arbes**, en una parcela ya definida por el Plan General de 1999 como dotacional, aunque no ha sido aún ejecutado ningún equipamiento, se prevé la ubicación de instalaciones deportivas de pistas al aire libre para el servicio del entorno de la zona.

En el barrio de **Behobia**, y a partir de la reordenación que se operará mediante la nueva operación de Gazteluberri que incorpora la cesión obtenida de la gestión de Antton Ttipi y facilitará una mejor relación con el barrio, se propone la instalación de un elemento deportivo de barrio. Igualmente, en la zona de **Oñurre** y **Txenperenea**, y como resultado de la gestión de este planeamiento residencial se define un espacio deportivo para este barrio y la zona circundante.

EQUIPAMIENTO DEPORTIVO

CARÁCTER GLOBAL

DENOMINACION
CAMPO DE FÚTBOL DE BEHOBIA
INSTALACIONES DEPORTIVAS DE ZUBIETA
STADIUM GAL
INSTALACIONES DEPORTIVAS DE ARBES
AMPLIACIÓN POLIDEPORTIVO AZKENPORTU
FRONTÓN PROFESIONAL GAL
PALACIO DE DEPORTES KOSTORBE
PUIANA (ZONA DEPORTIVA. LOCALIZACIÓN PROPUESTA)

CARÁCTER ZONAL

DENOMINACION
CENTRO DE TECNIFICACIÓN DE TENIS DE MESA
INSTALACIONES DEPORTIVAS SAN MIGUEL
ANAKA (ZONA DEPORTIVA. LOCALIZACIÓN PROPUESTA)
INSTALACIONES DEPORTIVAS OÑAURRE
FRONTÓN JESUS KARRIKA
INSTALACIONES DEPORTIVAS TXENPERENEA

*En estos equipamientos no se consideran edificabilidades

9.2.5 Equipamiento Asistencial

En relación con los equipamientos de tipo Asistencial se han distinguido **cuatro tipos básicos** según el **grupo de población** que debe ser objetivo de ayuda y atención específica: personas mayores, personas con discapacidad y enfermedad mental, personas en exclusión social y jóvenes en emancipación e infancia en protección.

Los **criterios** de planificación a los que se ha tratado de responder y que están orientados desde el Departamento municipal, se basan en el ámbito territorial de la comarca, no del municipio; no obstante lo cual se ha tratado de traducirlos en las reservas de suelo necesarias cuya determinación, al menos en lo que a Sistemas Generales se refiere, sí es un cometido específico del Plan General.

En lo referente a **PERSONAS MAYORES**, en la actualidad se están ejecutando los apartamentos tutelados de **Lekaenea** y además está prevista la construcción de una nueva residencia en **Arbes**. Contando con este proyecto en Arbes no sería necesario garantizar en el futuro más plazas de atención a la dependencia, aunque para ello se cuenta con la materialización del **proyecto Betharram**, situado en Hondarribia, con el que en principio las necesidades de toda la comarca del Bidasoa estarían adecuadamente cubiertas.

Sólo en el caso de que no se pudiera llevar a término ese proyecto, sería necesario promover otro en Irun, que en base al estándar de volumen construido que se utiliza actualmente de 57 m²/plaza, se traduciría en un total de 7.000 m² construidos en una residencia del tipo normal incluyendo un centro de día, por lo que habría que seleccionar alguna de las cesiones de equipamiento previstas en los ámbitos, de manera que se dispusiera de superficie suficiente para absorber estas necesidades que podrían calificarse como dotacional privado.

Estos planteamientos sobre la oferta de nuevas residencias se podría ver **complementados** con las posibilidades que ofrece la **atención domiciliaria**, en función de las indicaciones de la Diputación al respecto.

El grupo de **PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y ENFERMEDAD MENTAL**, tendría en el proyecto a realizar en **Arbes** una dotación específica de alojamientos polivalentes y viviendas tuteladas que serían suficientes para perfiles de dependencia leve, mientras que el centro de **Uliazpi** en Hondarribia se considera suficiente para la denominada gran dependencia. Asimismo, el proyecto de Betharram puede incluir un módulo para perfiles de dependencia moderada.

Para las dotaciones enfocadas a **personas con discapacidad** y para poder ubicar los proyectos que se propongan desde el Departamento municipal, desde el Plan General se propone reservar suelo para un equipamiento de este tipo con una cifra en torno a los 2.000 m², lo que podría perfectamente encajarse en la zona de equipamientos de la **calle Aduana**.

El grupo de **PERSONAS EN EXCLUSIÓN SOCIAL** requiere crear un recurso de alojamiento de corta estancia con bajas exigencias, otro de larga estancia y un centro de incorporación social con atención diurna, así como se podría plantear un recurso de alojamiento de emergencia. En principio, la actual residencia **Ama Xantalen** podría reutilizarse para algunos de estos servicios y orientativamente bastaría con una superficie construida total de unos 2.000 m².

Para el grupo de **JÓVENES EN EMANCIPACIÓN E INFANCIA EN PROTECCIÓN**, se plantea la posible creación de alguna dotación específica en el entorno urbano para estos colectivos, del tipo de los **equipamientos juveniles**, así como la posibilidad de destinar alguno de los **alojamientos dotacionales** que es preciso construir en cumplimiento de la Ley tanto para alojamiento transitorio como para alojamientos sociales de colectivos especialmente necesitados, (art. 17 Ley 2/2006).

Con ello se trata de favorecer la integración gracias a la flexibilidad que permite poder disponer de alojamientos temporales aunque también se podría plantear la **adquisición de edificios** en entornos semi-urbanos o la utilización pactada de algunas viviendas vacías susceptibles de servir a esta finalidad, aunque estas dos últimas no serían las opciones preferentes.

En definitiva y tomados **en su conjunto** los déficits a cubrir en los próximos años, la actual incógnita del proyecto de Betharram en Hondarribia deja en cierto modo pendiente en Irun la **satisfacción de las necesidades estimadas**, con unos requerimientos que supondrían la edificación de entre 4.000 y 11.000 m² en total. En principio se ha considerado la **situación más desfavorable** y por tanto se prevén los suelos que permitan cubrir estas necesidades. En todo caso hay que precisar que así como una residencia de mayores requiere una parcela única suficiente, el resto de necesidades pueden distribuirse entre parcelas diferentes.

9.2.6 Equipamiento Sanitario

En relación con los equipamientos Sanitarios existen **tres niveles de atención** que es necesario garantizar: el hospitalario, el ambulatorio y de consultas y las dotaciones de barrio.

En cuanto al **primero** de estos niveles, el **Hospital Comarcal del Bidasoa**, ya se ha considerado la ampliación en una planta del establecimiento existente, contemplando un incremento total de 40 nuevas camas, circunstancia que, según los estudios realizados por los responsables de este establecimiento, permitiría cubrir la demanda del ámbito comarcal en un horizonte de 10 a 12 años.

En el **segundo nivel** se contempla la posibilidad de localizar un **tercer ambulatorio** que daría servicio a la zona Oeste y Centro Oeste de la ciudad. Para ello se ha propuesto localizar la correspondiente reserva en el ámbito de **Oñurre** y en suelo obtenido por la gestión de este ámbito, estando garantizada su obtención y la superficie necesaria, aunque no se haya precisado la ubicación por el momento.

En el **tercer nivel** de las **dotaciones de barrio y botiquines** a localizar en locales urbanos o locales municipales de cesión, etc., se considera que no hace falta determinar la ubicación desde el Plan General, pues no hay dificultad para asignar los correspondientes locales y cubrir la totalidad de las necesidades locales de los barrios.

9.2.7 Equipamiento Socio - Cultural

En cuanto a los equipamientos Socio-Culturales existen diversos tipos que no es posible sistematizar.

Además de las instalaciones socio-culturales ya existentes, y de las previstas como resultado de la gestión de los ámbitos en tramitación y propuestos, desde la Revisión se contemplan **tres grandes centros cívicos**, el primero y de función más importante en el conjunto resultante de la remodelación de la **Plaza de San Juan**, en el que además de la reubicación de la biblioteca municipal, está previsto un **Gran Auditorio** localizándose todo ello en la zona más central y emblemática de la ciudad.

A éste se unen por un lado el previsto **Centro Cívico de Palmera-Montero**, situado en la parcela entre Ricardo Alberdi Zumardia y Pelegrin de Uranzu, y por otro un **Centro Cívico** en el **barrio de San Miguel** mediante la definición del ámbito 3.2.09, cuyo objeto es la rehabilitación del antiguo **edificio de Inmigración** con destino a equipamiento socio cultural, que debería cubrir las necesidades del entorno contribuyendo a generar un importante polo de atracción y centralidad para la ciudad.

Esta operación plantea la **reutilización** de un **edificio obsoleto** y en la actualidad en estado de abandono, proyectado por el prestigioso arquitecto Alejandro de la Sota, contemplando el adosamiento en el frente Norte de un **nuevo edificio** de dos plantas destinado a **mercado** que sustituirá el edificio de mercado existente y recreando un espacio libre al Norte como ensanchamiento de la calle Luis de Uranzu.

También se prevé la reserva de la parcela localizada en la parte baja y al Norte de la actual Biblioteca para destinarla a equipamiento aunque por el momento no se precisa con más detalle su destino concreto, manteniéndose la calificación actual hasta que se pueda conocer el destino final de los terrenos.

capítulo 10

REDES DE INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS

INDICE: CAPITULO 10 REDES INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIO

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

10.- REDES DE INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS

Las Redes de Infraestructuras de servicios tienen un capítulo especialmente importante para el municipio de Irún en las que se refieren al Ciclo Integral del Agua, (abastecimiento y saneamiento) gestionado por la Mancomunidad de Aguas del Txingudi.

10.1.- EL ABASTECIMIENTO Y LA DISTRIBUCION DE AGUA

En cuanto a las Redes de Infraestructuras de Servicios, el abastecimiento de agua forma parte del Servicio de Agua, e incluye la captación y regulación de las fuentes suministradoras del agua, el transporte de la misma y el almacenaje en los depósitos reguladores. La distribución de agua consiste en el transporte de ésta desde los depósitos reguladores hasta los puntos de consumo e incluye las arterias de distribución y las redes malladas urbanas.

Todas las referencias gráficas de los trazados, tanto existentes como propuestos, figuran en el **plano nº S.1**, donde también se han referenciado lo que se consideran como sistemas generales.

10.1.1.- El Sistema y Redes de Abastecimiento de agua a la ciudad.

Las instalaciones que constituyen la línea principal del abastecimiento de agua a Irún son el **embalse de San Antón** de la regata Endara, la conducción de agua que abastece a los depósitos de distribución y éstos mismos. Estas instalaciones se refuerzan mediante otras instalaciones de carácter secundario como el **embalse de Domiko**, su canal y diversas captaciones superficiales existentes en la falda norte del **monte Jaizkibel**. Este sistema configura las fuentes de abastecimiento de la Mancomunidad de Servicios del Txingudi, que agrupa Irún y Hondarribia.

El Embalse de San Antón - Endara

El embalse de San Antón está situado sobre la regata Endara, en el término municipal de Lesaka, junto a la ermita de San Antón. La superficie de su **cuenca vertiente** es de 10,5 km² y la capacidad de embalse es de 5 Hm³. El cuerpo de la presa está formado por escollera impermeabilizada con pantalla de

hormigón armado y zócalo perimetral provisto de galería accesible, para control de filtraciones. La cota del cauce a pie de presa es la 195 m.

La Tubería de abastecimiento Endara-Elordi

La conducción de abastecimiento de agua discurre desde el embalse de San Antón de la regata Endara hasta el Paraje de Elordi. La toma de agua se realiza en la Presa y a partir de aquí la conducción discurre a media ladera por la margen izquierda de la regata Endara, con dirección nordeste hasta llegar al entronque con Urzorrotz Erreka donde gira en dirección Norte hasta la embocadura de un túnel, con una longitud de este tramo de aproximadamente 2.200 metros. Desde este punto la tubería discurre por un túnel, hasta salir junto a la cascada de Irusta o Aristondo. Desde la salida del túnel la tubería discurre por la margen izquierda de la regata de la Cascada en dirección Norte, cruzando próximo al Caserío Arbelaitz-Txiki, para pasar a continuación entre los caseríos Pedro-Enea y Laberkuexea, al Sur del Mendiondo y finalizar en la Estación Potabilizadora, al Norte de los caseríos de Elordi.

La Central hidroeléctrica de Elordi

Desde el embalse de San Antón la traída de aguas sigue la regata Endara transportándola por gravedad hasta las proximidades del Caserío Elordi. Al llegar a este punto, el agua llega con una importante energía que hay que disipar, por lo que se aprovecha la energía disponible mediante una **central hidroeléctrica**. De esta forma, al mismo tiempo de efectuar la rotura de carga, antes de incorporar el agua a la estación Potabilizadora, se obtiene una importante cantidad de energía eléctrica. Una vez disipada la energía se distribuye el agua a los depósitos, estando el funcionamiento de la central hidroeléctrica limitado por el fin prioritario de estas instalaciones, que es el abastecimiento de agua a la población.

Estación de Tratamiento de Aguas Potables: E.T.A.P. de Elordi

En cuanto a la Estación de Tratamiento de Aguas Potables (E.T.A.P. de Elordi) está ubicada en el alto situado junto a los caseríos Elordi, en el término municipal de Irún. La estación de Tratamiento de Aguas Potables actual constituye una primera fase y tiene capacidad de tratamiento para 400 l/seg., estando preparada para poder ampliarse en una 2ª fase hasta la capacidad de 600 l/seg. La estación Potabilizadora se compone de Obra de llegada, reparto y

medida de caudales, preoxidación para la eliminación del Hierro y el Manganeseo, remineralización, coagulación y floculación, decantación, filtración, desinfección, y depósito de regulación de 16.000 m³

Las Tuberías de abastecimiento a depósitos

Para el abastecimiento a depósitos, desde el depósito general de la E.T.A.P. se envía agua al resto de los depósitos mediante tuberías de alimentación independientes. El abastecimiento de los **depósitos de Ibaeta y Buenavista** se realiza mediante una tubería de 400 mm. de diámetro que discurre desde la E.T.A.P. hasta los depósitos por un trazado sensiblemente paralelo a la autopista A-8. Por su parte, los **depósitos de Iparraguirre Alto y Bajo** se abastecen desde la E.T.A.P. por tuberías independientes de 300 mm. de diámetro.

El trazado de la tubería que abastece al **depósito de Errandonea**, discurre desde el caserío Eizaguirre hasta el puente sobre la autopista situado en el Barrio de Oñaurre. Posteriormente cruza el núcleo urbano de Irun por la calle Lavanderas, vial de Soroxarta y C/ Monte Aldabe, cruza la Avda. Letxumorro y por la C/ Pagogaña hasta llegar al depósito de Errandonea situado en el término municipal de Hondarribia y principal abastecedor de esta población.

Depósitos de almacenamiento de agua potable

Además del depósito de 16.000 m³ situado en la E.T.A.P., el servicio dispone de los Depósitos de Ibaeta, Iparraguirre Alto, Iparraguirre Bajo y Buenavista. El **Depósito de Ibaeta** está ubicado a la cota 62 en el camino a Ibaeta junto a la autopista Bilbao-Behobia. Tiene una capacidad de 6.500 m³ y está dividido en dos cámaras mediante un muro central y la altura máxima de agua es de 5 m.

El **Depósito de Iparraguirre Alto** se halla situado cerca del Caserío Iparraguirre, a la cota 95 y tiene una capacidad de 4.500 m³ y la altura máxima de la lámina de agua es de 4,50 m. El **Depósito de Iparraguirre Bajo** está situado sobre el barrio de Oñaurre a la cota 62 y junto a la autopista Bilbao-Behobia. Su capacidad es de 6.500 m³ siendo similar al de Ibaeta en sus características. El **Depósito de Buenavista** está situado en el cerro de Buenavista a la cota 62 y su capacidad es de 6.500 m³. Existe un depósito complementario de muy pequeña capacidad en **San Marcial**.

Instalaciones complementarias

Entre las instalaciones complementarias se encuentra el **Embalse de Domiko**, en cuyo lecho se recogen las aguas, bien sean de la regata Endara o de la regata Errenga, pertenecientes a la cuenca del embalse de Endara. Esto obliga a que el fin fundamental de las posibles aguas reguladas por Domiko sea el abastecimiento a la población y su regulación desde el embalse de Endara. Dadas la cota a la que se sitúa el canal, la que tienen el depósito de Arrizurreta y la obra de conexión de la tubería del salto de Arrizurreta con la de abastecimiento que procede del embalse de Endara, es posible transportar el agua por gravedad desde el canal de Domiko hasta la Estación de Tratamiento a Aguas Potables.

Esto da la posibilidad de mantener estas instalaciones para disponer de otra **vía alternativa de suministro de agua** que garantice el abastecimiento en caso de emergencia, avería en la red principal o cualquier otra causa que impida el normal funcionamiento de la conducción del embalse de Endara. Por este motivo, es importante mantener estas instalaciones de forma que puedan utilizarse en el momento que se requiera por el abastecimiento de agua.

Entre las instalaciones complementarias tienen especial relevancia los **Manantiales y los Pozos de Jaizkibel**, que son unas instalaciones que funcionan durante los períodos de estiaje cumpliendo un papel muy importante. Su red está conectada con las instalaciones de Irun a través de una tubería de 500, que lo enlaza directamente con el ETAP y permite la posibilidad de completar el suministro de agua a esta estación de tratamiento, sirviendo para completar la satisfacción de la **demanda del año horizonte** del Plan de abastecimiento de agua.

Esta zona está clasificada como **fuentes alternativa** de suministro de agua para el abastecimiento a las poblaciones de **Irun y Hondarribia**. Estas fuentes alternativas entran en funcionamiento en caso de necesidad. Cuando la reserva de agua en el embalse de Endara baja de unos límites establecidos, se ponen en funcionamiento las captaciones de los manantiales para garantizar el suministro de agua a la población. Los pozos de Jaizkibel, únicamente se ponen en servicio cuando todas las medidas anteriores no son suficientes para garantizar el suministro de agua a la población.

En resumen, del análisis de la situación actual del abastecimiento de agua de la **Mancomunidad de Servicios de Txingudi** se puede considerar que con las instalaciones actuales se está garantizando el caudal suficiente para su consumo dentro de los plazos previstos en el Plan General. El núcleo de población se abastece desde depósitos, excepto algunas zonas rurales en las que se distribuye desde la propia red de abastecimiento. La capacidad de los depósitos es superior a un día de consumo. Respecto a las condiciones sanitarias de las aguas, se puede garantizar sus condiciones aptas para el consumo, gracias a que el suministro de todo el agua pasa a través de la Estación de Tratamiento de Aguas Potables.

10.1.2.- Las Redes de Distribución de agua potable.

El reparto y distribución de agua en el municipio está organizado repartiéndose entre los **cuatro depósitos** de Buenavista, Ibaieta, Iparraguirre Alto e Iparraguirre Bajo, teniendo cada uno de ellos su propia red debido a que cada depósito está ubicado en una cota diferente. Las redes vinculadas a cada uno de los depósitos está formada por circuitos cerrados, creando una **red mallada**. A su vez, y por medio de válvulas compuerta, cada red está por un lado separada de las demás y a su vez puede unirse con las otras.

En lo que se refiere a la **Red del depósito de Iparraguirre Alto**, éste distribuye agua a los Barrios de Ventas, Eskortza, Anaka, Belascoenea, Oñurre, Lapitze, C/ Artaleku y Elitzu hasta la Plaza de Pío XII, basándose en tres arterias principales, la primera, con una tubería de 300 mm. de diámetro que distribuye el agua al Barrio de Ventas y Eskortza, la segunda con una tubería de 200 mm., distribuye agua a la Zona industrial de Anaka, parte de Anaka, Soroxarta y Belascoenea. En Anaka esta red se une con la del depósito de Iparraguirre Bajo y la tercera arteria está formada por una tubería de 200 mm. de diámetro, y de ella se deriva la red mallada que distribuye el agua a los barrios de Oñurre, Lapitze, Elitzu y Artaleku. Esta red se enlaza con la red del depósito de Ibaieta por dos zonas; una la zona de Pío XII y la Avda. de Gipuzkoa y la segunda por Larreaundi.

Por su parte, la **Red del depósito de Iparraguirre Bajo** distribuye agua a los Barrios de Anaka, San Miguel, Anzaran y Renfe, estando basada en una arteria principal formada por una tubería de fibrocemento de 300 mm. de diámetro, que discurre por la calle Lavanderas, nuevo vial de Soroxarta y calle Anaka. Esta red

se une con la red de Iparraguirre Alto en el Barrio de Anaka y con la red del depósito de Ibaieta en el puente sobre las vías de Renfe del Paseo de Colón.

En cuanto a la **Red del depósito de Ibaieta**, ésta distribuye agua a los barrios de Olaberria, Larreaundi, Casco Histórico, Santiago, Beraun, Mendibil, Paseo de Colón, calle Mayor y Plaza Pío XII. De este depósito bajan dos arterias, la más pequeña de 300 mm. de diámetro se dirige a Larreaundi y distribuye a este barrio y al de Olaberria. La otra arteria es de 600 mm. de diámetro, discurre por la plaza de Urdanibia y continúa con un ramal de 400 mm. de diámetro por c/ San Marcial y Paseo de Colón. Esta red se une con la red del depósito de Iparraguirre Bajo en el puente de Renfe.

Finalmente, la **Red del depósito de Buenavista** distribuye agua a los barrios de Behobia, Azken Portu, Meaka, Arbes y Dumboa. Del depósito bajan dos arterias de 300 mm. de diámetro. Una discurre paralela a la autopista A-8 hasta enlazar con la red de ZAISA y la otra baja por la carretera de Blaia hasta conectar con la tubería de la carretera de Artía. En los puentes sobre el canal Dumboa esta red de distribución se une con la red del depósito de Ibaeta.

10.1.3.- Parámetros de cálculo de la Red de Abastecimiento

Los **parámetros mínimos** que han venido teniéndose en cuenta para el redimensionamiento de la red de abastecimiento y distribución de agua, y que como tales deberán respetarse en el futuro, se basan en que el Abastecimiento garantice el suministro del caudal suficiente incluso en estiaje, que todo núcleo de población esté abastecido desde al menos un depósito, que el volumen de los depósitos de regulación tenga la capacidad mínima correspondiente al menos a un día de consumo, que todas las aguas lleguen a los puntos de demanda en condiciones sanitarias aptas para el consumo y finalmente que la red de distribución llegue a todos los puntos de consumo previstos.

En cuanto a los **parámetros básicos** que se han utilizado para el dimensionamiento de la red existente se considera que a partir de la tendencia de los últimos años, que ha permitido reducir progresivamente el consumo medio de agua de la población de Irun gracias tanto a la mejora de la estanqueidad de la red como a la creciente concienciación del uso sostenible de los recursos entre la población, y en base a una proyección de los datos de 2010 que se utilizaron para el documento de Aprobación Inicial, se puede realizar una estimación de parámetros para 2014.

Este **año base 2014** es el que corresponde al momento en el que previsiblemente entre en vigor el Plan General, y teniendo en cuenta las proyecciones de población actualizadas respecto al documento de Aprobación Inicial, la estimación del volumen de consumo diario se ha cifrado para la ciudad de Irun y en el año base en:

$$\begin{aligned} \text{Consumo Medio por día año Base 2014} &= \\ & \text{a } 19.200 \text{ m}^3 / 61.847 \text{ hab.} = \mathbf{310 \text{ l/hab./día}} \end{aligned}$$

La Demanda Total por segundo estimada para ese año Base de 2014, sería por lo tanto de:

$$\begin{aligned} \text{Demanda Total por seg. año Base 2014} &= \\ & 19.200 \text{ m}^3 / 86.400 \text{ seg.} = \mathbf{222 \text{ l/seg.}} \end{aligned}$$

De este consumo y manteniendo como en el doc. de Aprobación Inicial una media de 300 l/hab/día, correspondería al consumo de origen doméstico la cantidad de

$$\begin{aligned} \text{Consumo Doméstico por día año Base 2014} &= \\ & 265 \times 61.847 \text{ hab.} = \mathbf{16.389 \text{ m}^3/\text{ día}} \end{aligned}$$

Esta misma cuantía traducida a consumo de origen doméstico por segundo sería equivalente a la cifra de:

$$\begin{aligned} \text{Consumo Doméstico por seg. año Base 2014} &= \\ & 16.389 \text{ m}^3 / 86.400 \text{ seg.} = \mathbf{190 \text{ l/seg.}} \end{aligned}$$

El resto del consumo por segundo correspondería según estimación a la **zona industrial** con 32 l/sg. Con esta serie de supuestos, la Demanda Total Anual en el año Base 2014 se podría calcular aproximadamente en :

$$\begin{aligned} \text{Demanda Total Anual año Base 2014} \\ &= 19.200 \text{ m}^3/\text{día} \times 365 \text{ días} \times 10^{-9} = \mathbf{7,01 \text{ Hm}^3/\text{año}} \end{aligned}$$

10.1.4.- Estimación de capacidad futura de la Red de Abastecimiento

En cuanto a la **Dotación Futura**, los parámetros básicos a tener en cuenta para su cálculo se basan en la estimación realizada para el año Base 2014.

Estableciendo la hipótesis de que el **crecimiento del consumo doméstico** se realizaría con un **incremento del 1,3 % acumulativo anual**, y si se toma como año horizonte máximo el de 2030, esto es, un plazo total de 16 años a partir de 2014, la proyección para Dotación Doméstica para el año 2030 debería ser:

$$\begin{aligned} &\text{Dotación Doméstica estimada Año Horizonte máximo 2030} \\ &= 265 \times 1,013^{16} = 326 \text{ l/hab./día.} \end{aligned}$$

Esta proyección es en todo caso una **estimación máxima**, si tenemos en cuenta el comportamiento más reciente del consumo de agua, que en los últimos tiempos ha comenzado incluso a disminuir.

Para el consumo industrial, y teniendo en cuenta las nuevas superficies destinadas a actividades económicas se realiza también la **hipótesis, igualmente máxima** de que se pueda producir un **incremento del 1,4 % acumulativo anual**, lo que significaría pasar a un **consumo por segundo para uso industrial en 2030** de:

$$\begin{aligned} &\text{Consumo Industrial por seg. estimado Año Horizonte máximo 2030} \\ &= 32 \text{ l/sg.} \times 1,013^{16} = 39 \text{ l/seg} \end{aligned}$$

En coherencia con ambos cálculos, realizados a partir de una estimación del comportamiento del consumo de un 1,3 % anual, tasa moderada en coherencia con el paulatino descenso de las pautas de incremento desde la década anterior hasta ahora, y que incluso podría no llegar siquiera a alcanzarse si se mantienen las últimas pautas de ahorro y racionalidad, se pasa a establecer la **Demanda de Agua** necesaria para la ciudad de Irun.

Para ello se deben de tener en cuenta por un lado las **previsiones de población** incluidas en el capítulo socioeconómico del Plan y actualizadas a la situación actual, con una proyección de población para el **horizonte máximo de 2030** que alcanza, prácticamente la cantidad de **69.600 hab.**

En base pues a esta población máxima, la estimación del consumo doméstico, será de aproximadamente:

$$\begin{aligned} &\text{Demanda Doméstica Total estimada Año Horizonte máximo 2030} = \\ &326 \text{ l/hab/día} \times 69.600 \times 365 \text{ días} \times 10^{-9} = 8,28 \text{ Hm}^3/\text{año,} \end{aligned}$$

y la **Demanda Total Industrial Anual** calculada a partir del consumo por segundo estimado para 2030 de 39 l/seg, equivalentes a la cantidad de:

$$\text{Demanda Industrial Total estimada Año Horizonte máximo 2030} = \\ 39 \text{ l/seg} \times 86.400 \times 365 \times 10^{-9} = \mathbf{1,23 \text{ Hm}^3/\text{año}}.$$

Sumando ambas cantidades obtendremos la Demanda Futura Total para el año 2030 que resulta ser de aproximadamente:

$$\text{Demanda Total estimada Año Horizonte máximo 2030} = \\ 8,28 \text{ Hm}^3/\text{año} + 1,23 \text{ Hm}^3/\text{año} = \mathbf{9,51 \text{ Hm}^3/\text{año}}.$$

Con estos cálculos, para la población teórica máxima en 2030 y calculando las necesidades diarias, el volumen de consumo diario que sería necesario disponer en los depósitos reguladores sería aproximadamente

$$\text{Volumen de consumo diario estimado Año Horizonte máximo 2030} \\ = 9,51 \times 10^6 / 365 = \mathbf{26.055 \text{ m}^3/\text{dia}}$$

Esto significa que el Plan General deberá prever para el término municipal de Irun un volumen de capacidad total en los depósitos de al menos 26.055 m³ en el año horizonte máxima. Actualmente la **capacidad total máxima** teniendo en cuenta la del depósito de la ETAP de Elordi y la de los 4 depósitos principales, estaría en torno a los **40.000 m³**, lo que significa que utilizando aproximadamente el 70 % **de la capacidad máxima** actual de almacenamiento en Irun se podrían cubrir las necesidades del año horizonte, si bien hay que contemplar que la capacidad máxima actual del servicio mancomunado con Hondarribia alcanza 50.000 m³.

No obstante estos cálculos, y previendo los particulares incrementos debidos a los nuevos asentamientos de actividades económicas, que se centrarían en la zona Oeste, se ha previsto, como se expone más adelante, el **incremento de capacidad de almacenamiento** con un nuevo depósito en la zona de Zabaleta y/u otro sobre la Prolongación de Araso Norte. Si al menos uno de estos nuevos depósitos se construye y dispone de una capacidad máxima del orden de los 6.000 m³ no debería de plantearse ninguna dificultad para **cumplir con las estimaciones máximas** utilizando en ese caso solamente el **70%** del total de la capacidad de almacenamiento.

Por otro lado, la demanda futura total por segundo que en base a estos cálculos se estima para 2030 se eleva a:

$$\begin{aligned} &\text{Consumo Total por seg. estimado Año Horizonte máximo 2030} \\ &= 26.055 \text{ m}^3 \times 10^{-3} / 86.400 \text{ seg.} = \mathbf{302 \text{ l/seg}} \end{aligned}$$

Si a este consumo le sumamos el de la ciudad de Hondarribia, que se estima en un 25 % del consumo de Irun, obtenemos un caudal de 377 l/seg. Esta cantidad resulta ser inferior a la capacidad teórica máxima de la ETAP de 400 l/seg, que en 2010 estaba tratando una media de 275 l/seg. No obstante, teniendo en cuenta que se trata por un lado de valores medios y que el incremento de necesidades para Hondarribia va a influir también en la demanda total, sería conveniente realizar a medio plazo de la ejecución del Plan, la prevista **ampliación de la 2ª Fase de la ETAP** como estaba inicialmente contemplado en los planes de la Mancomunidad de Servicios del Txingudi.

10.1.5.- Propuesta de actuaciones sobre la Red de Distribución de Agua

Las propuestas para la red de distribución de agua se basan fundamentalmente en **completar el mallado de las redes** que parten desde cada depósito, de forma que se garantice la distribución en todos los puntos de consumo con una mínima presión de servicio. A su vez el conjunto de la red principal está diseñada para que cada una de las redes dependientes de cada depósito estén unidas con las de los otros depósitos, de forma que en caso de necesidad se pueda garantizar alternativamente la distribución desde cualquiera de ellos.

Además, la red está concebida con una serie de **arterias principales** independientes y de secciones que van de \varnothing 300 a \varnothing 500 cuya finalidad es poder trasvasar caudal de un depósito a otro en situación de emergencia sin depender de la red de distribución principal.

El Plan General clasifica una importante cantidad de nuevo suelo urbanizable en la zona Oeste del municipio destinado a los **usos de actividades económicas**. Es en esta zona donde se plantea la necesidad de acometer importantes nuevas obras de abastecimiento de agua, pues la demanda denominada de tipo industrial o incluso si parte de estos usos van a ser finalmente de carácter terciario, exigiría un importante refuerzo de reserva.

Por otro lado la necesidad de un nuevo depósito en esta zona está relacionada con el hecho de que es necesario distribuir agua desde una **cota** suficientemente alta para evitar depender en exceso del sistema de bombeos y además, según se ha visto en el apartado anterior, es muy conveniente ampliar para el futuro la **capacidad total de depósito** de Irun para así poder ofrecer en el año horizonte una posibilidad de reserva / día que no necesite estar siempre dependiendo de la capacidad máxima de almacenamiento de los depósitos.

Por estas razones se propone la ejecución de un **nuevo depósito** en la zona más alta de la **colina de Zabaleta**, que bien podría incluso estar situado en el término de Hondarribia si como está previsto, también se confirma la ubicación de un ámbito de suelo urbanizable a continuación del previsto en Irun en esta área.

Alternativamente o complementariamente se podría plantear situar otro **nuevo depósito** por encima de la nueva actuación de Prolongación de Araso Norte, a situar concretamente en la colina de Araso o en la Usategieta, que podría mejorar el abastecimiento tanto a los nuevos ámbitos planteados en la revisión como a los ya existentes, permitiendo de esta manera el mallado y la doble conexión de servicio.

En todo caso en toda esta **zona Oeste** será necesaria la consideración de la red de distribución como principal, pues por un lado uniría ambos depósitos (si se llegan a construir los dos), y por otro forma **mallado de distribución** en esta área, teniendo en cuenta que en realidad se formalizan dos zonas separadas por el haz de vías férreas y también por la N-1.

La sección aconsejable sería una sección de \varnothing **400** para la nueva red distribuidora y probablemente también sería necesario **reforzar la red** que actualmente discurre en gran parte por la calle **Araba** y que permitiría conectar adecuadamente todo el sector Oeste con la red de distribución principal y las arterias principales provenientes del sistema de depósitos actual de Irun.

En la zona centro se plantea la actuación de Remodelación de la **Zona Ferroviaria** y en la zona **Noroeste**, se plantea la también importante actuación de **Zubieta**, pero en ambos casos sería posible acometer un nuevo tramo de red distribuidora de al menos una sección de \varnothing 300, a conectar con las redes de

distribución circundantes para el caso del entorno de la Estación, y con la actual red de igual diámetro que circula por la Av. de Letxumorro en el caso de Zubieta.

En cuanto al uso residencial las propuestas del Plan General plantean una cierta **intensificación de los usos residenciales** en las zonas urbanas ya consolidadas que podrá materializarse paulatinamente a medio / largo plazo, y que no deberían producir grandes diferencias en cuanto al funcionamiento de la red actual. A ello se une el mantenimiento de los **ámbitos de planeamiento** provenientes del anterior Plan General de 1999, algunos de los cuales también incrementan un cierto porcentaje el número de viviendas estimado. Hay que tener en cuenta que la estimación del número de viviendas es una cifra que es sólo orientativa y que podrá variar ligeramente en uno u otro sentido.

Además plantea una serie de **ámbitos de nueva creación** de carácter residencial, de los que los más importantes están situados en suelo hasta ahora no urbanizables situado en las colinas de **Matxalagain** y **Blaia**, planteando la necesidad de que hacia ellos se tiene que extender la red distribuidora de agua garantizando también el mallado de la misma, si bien no parece necesaria la ejecución de ningún nuevo depósito ni la ampliación de los existentes en labieta, en lo alto del cerro de Matxalagain y en Buenavista, en lo alto de la colina de Blaia.

La obra más importante parece ser la nueva acometida de distribución que será necesario prever desde el **depósito de Matxalagain** cerrando después la malla en su conexión con la red secundaria en la glorieta de Alzukaitz. En el caso de la actuación de Blaia, se podría utilizar la **red distribuidora** que sube por la carretera de Blaia. La sección de $\varnothing 300$ en los nuevos tramos de red será suficiente para la demanda producida por cada una de estas actuaciones.

Finalmente y en lo que respecta a la red de **distribución a zonas rurales** de Irun situadas en los barrios de Lapitze, Olaberria, Meaka, San Marcial, Bidasoa y Elatzeta, en la actualidad existen una serie de conducciones de sección $\varnothing 100$, y una de ellas conecta con el depósito complementario de San Marcial. De todas estas conducciones se derivan otros ramales secundarios que permiten asegurar la distribución en el resto del área rural.

10.2.- EL SANEAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES Y PLUVIALES

10.2.1.- Estado Actual de la Red de Saneamiento

La otra importante red de Infraestructuras de Servicios es la Red de Saneamiento que es la encargada de recoger las aguas usadas de las zonas residenciales y terciarias así como las aguas de lluvia del conjunto de viales de la ciudad. El saneamiento consiste en el transporte de estas aguas desde los puntos de recogida hasta su evacuación una vez debidamente tratadas. Todas las referencias gráficas de los trazados, tanto existentes como propuestos, figuran en el **plano de la Red de Saneamiento nº S.2**, donde también se han referenciado lo que se consideran como sistemas generales.

Desde el punto de vista de la **estructuración** de la red de saneamiento, hay que tener en cuenta que la ciudad de Irun se asienta en la orilla izquierda de la zona de desembocadura del río Bidasoa, que tiene un funcionamiento de ría y que parte de los asentamientos ocupan terrenos ganados al mar en la Bahía del Txingudi encontrándose alguno de ellos por debajo de las cotas de las mareas vivas equinocciales. También hay que tener en cuenta que la ciudad está atravesada por varias regatas que desembocan directamente en el río Bidasoa.

La red de saneamiento de la ciudad de Irun tenía mayoritariamente un carácter **unitario** aunque se han venido realizando obras para separar los efluentes y existen ya muchas zonas con **saneamiento separativo** que corresponden tanto a zonas urbanizadas en los últimos años, como a todas las zonas de suelo urbano consolidado reurbanizadas mediante actuaciones municipales.

10.2.2.- Parámetros de cálculo de la Red de Saneamiento

Los **parámetros mínimos** que han venido teniéndose en cuenta para el diseño de la red de saneamiento se basan en que la red debe asegurar una correcta evacuación de las aguas pluviales, evitando inundaciones y estancamientos en los puntos bajos; asegurar la eliminación de las aguas residuales tanto de origen urbano como industrial; y que la red de saneamiento debe evacuar las aguas pluviales y eliminar las aguas residuales sin perjudicar al medio receptor.

En cuanto a los **parámetros básicos** que se han utilizado para el dimensionamiento de la red existente, se considera que en las áreas cuyas

aguas pluviales son drenadas por cada colector, se computa el caudal con base en el máxima lluvia correspondiente a un período de retorno de 10 años y en las zonas donde el desagüe se interfiere con la acción de la marea, se puede disminuir, siempre que se justifique, el período de retorno para el cálculo. El cálculo del caudal de aguas pluviales se basa en la aplicación de la formulación:

$$Q_p = S \times I_c \times C_m$$

Donde Q_p = Caudal de aguas pluviales (l/seg.); S = Superficie de área drenada (Ha); I_c = Intensidad media de precipitación para el período de retorno de proyecto y duración del aguacero, igual al tiempo de concentración del área drenada (l/seg.Ha); y C_m = Coeficiente medio de escorrentía.

Por su parte, para el dimensionamiento de la red en cuanto a la recogida de aguas residuales tanto domésticas como industriales, la determinación de los **caudales de aguas residuales** se basa en la referencia de los datos de consumo de agua, tanto el uso domestico como el uso industrial. En 2009, el **tratamiento total** de la Estación Depuradora de Aguas Residuales conjunta de Irun y Hondarribia alcanzó una cifra cercana a los **10 Hm³**, habiéndose incrementado durante tres períodos interanuales 2005 – 2008 en casi 1 Hm³, tendencia que sin embargo se invirtió en el último período interanual de 2008 – 2009.

Con estos datos, y teniendo en cuenta que la tendencia se estaba manteniendo estable, podemos contemplar un Volumen medio de Agua Tratada por día en 2010, incluyendo los efluentes de Irun y Hondarribia fue de aprox. 10 Hm³:

Volumen medio de Agua Depurada en 2010

$$= 10,00 \times 10^6 / 365 = \mathbf{27.400 \text{ m}^3/\text{ día}}$$

De forma que traduciendo estos valores a la Capacidad de Tratamiento por segundo para Irun y Hondarribia, en 2010 se contemplaba la siguiente cuantía:

Depuración de Agua media por segundo estimado en 2010 =

$$\text{a } 27.400 \text{ m}^3 \times 10^3 / 86.400 \text{ seg.} = \mathbf{317 \text{ l/seg}}$$

Como la capacidad máxima de tratamiento de la EDAR de Atalerreka, según la Memoria de la Mancomunidad de Servicios del Txingudi de 2009, alcanzaba la **cifra total de 660 l/seg.**, incluido el pretratamiento y el tratamiento biológico,

ello significa que el volumen de agua tratada para el conjunto de los dos municipios, considerando incluso el tratamiento del efluente procedente de parte de los tres municipios franceses colindantes, es **menos de la mitad** de la capacidad teórica máxima de tratamiento.

Esta situación permite considerar que, gracias a la progresiva instalación de los saneamientos separativos, que evita introducir en la red de depuración las aguas de lluvia, y a la moderación en el consumo doméstico de agua, que reduce el caudal de aguas usadas, no son esperables aumentos excesivos, la situación es de un margen con **gran holgura** cara al futuro.

En cuanto al **diámetro mínimo** de cualquier conducción general de saneamiento por gravedad es de al menos 300 mm. haciéndose la elección del tipo de tubería en función de las características del agua residual, de los terrenos atravesados, de las acciones exteriores y del procedimiento constructivo, teniendo en cuenta que la elección del diámetro deberá justificarse adecuadamente en función de las mencionadas opciones.

En cuanto a las condiciones de **autolimpieza**, las conducciones deberán cumplir dicha condición y en todo caso deben de plantearse soluciones que garanticen la limpieza del colector cuando no pudiera alcanzarse esta condición.

En cuanto a los pozos de conducción general de saneamiento y su diámetro será función de la profundidad y del número y diámetro de los colectores incidentes en cada pozo.

Será necesario situar un **pozo de registro** en cada cambio de dirección y de pendiente y las conducciones no podrán en ningún caso discurrir bajo las edificaciones. Deberán realizarse **túneles o galerías visitables** con el fin de evitar problemas en la explotación de la red y también evitar interferencias en las infraestructuras o elementos situados sobre ella, en los casos de conducciones que deban discurrir durante un gran trecho bajo infraestructuras, a grandes profundidades, en condiciones de difícil acceso, o por lugares cuya reparación posterior pudiera ofrecer complicaciones importantes.

10.2.3.- Propuesta de actuaciones sobre la Red de Saneamiento Básico

Las principales actuaciones sobre la Red de Saneamiento, que ya estaban en marcha con independencia del planeamiento general, se han basado en un **Plan de Saneamiento**, que se ha venido desarrollando desde hace años y cuyo objetivo, en lo que se refiere al municipio de Irun, ha consistido en la progresiva eliminación de todos los vertidos urbanos o industriales que anteriormente se producían directamente al río Bidasoa o a sus regatas afluentes de Ibarrola, Olaberría, Ugalde y Jaizubia.

Gracias a este Plan las regatas y sus entornos así como la ribera del Bidasoa se han podido convertir en nuevas **áreas de esparcimiento** para el disfrute de toda la ciudadanía del Bajo Bidasoa permitiendo un restablecimiento de los cursos bajos fluviales urbanos y una clara recuperación del ecosistema costero y del estuario. A esta recuperación ha contribuido asimismo el saneamiento de los vertidos de la otra margen del Bidasoa, con la conducción de los vertidos de los barrios de Les Joncaux, Behobie y Biriadou a la EDAR de Atalerreka.

Este Plan, realizado en el marco de la Mancomunidad de Aguas del Txingudi, ha permitido recoger todos los vertidos en un colector, que se ha denominado **Colector Interceptor**, que transporta todos estos vertidos hasta la Estación de Depuración de Aguas Residuales **EDAR de Atalerreka** situado en la proximidad del Cabo Higuer, que permite efectuar el vertido al mar a través de un emisario submarino de más de 200 m. de longitud, una vez realizado el **tratamiento adecuado** con los procesos de desbaste, desarenado y desengrasado que permiten después acometer con el efluente el decantado de fangos, extrayendo los residuos secos que además tienen una utilización complementaria en su uso en la producción de energía como biocombustible y biogás.

Al colector Interceptor acceden los **colectores de márgenes** de cada una de las regatas, que transportan las aguas de las cuencas urbanas vertientes de cada uno de los distintos barrios de la ciudad. El **Interceptor** está jalonado por tramos en los que el desagüe circula por gravedad así como por una serie de conducciones de impulsión gracias a las estaciones de bombeo, de las que en Irun se sitúan la de Behobia y la de Gal, a las que hay que añadir las de San Pablo, Amute, Alameda y Hondartza, desde la que a través de un túnel alcanza la EDAR de Atalerreka.

Los **colectores principales** son los que discurren por los márgenes del canal Dumboa, izquierdo y derecho, que entre otros recogen los vertidos que se producen en los Barrios de Arbes y Dumboa, el Colector de Anzarán, que recoge los vertidos que se generan en las zonas de Plaza del Ensanche, Mendibil, Jacobo Arbelaitz, López de Irigoien y Anzarán; el Colector de Mendelu que recoge los vertidos que se originan en el Barrio San Miguel, parte del Barrio de Anaka y Mendelu.

Más hacia el Oeste se encuentran los también **colectores principales** de Jaizubia que recoge el colector del Hospital y los vertidos del colector de Gibeleta; el Colector de Mokozorrotz que continúa por el borde derecho de la regata hasta el entronque con el colector de Jaizubia; el Colector de Ventas; el Colector de Ugalde, el propio Colector del Hospital, que parte de las proximidades del Hospital Comarcal en el punto de entronque del vertido del Hospital con el colector general de la urbanización Puiana; el Colector de Gibeleta, así como otros colectores que se encuentran íntegramente en el término municipal de Hondarribia.

Este **sistema** formado por el Colector Interceptor y los colectores principales se basa en el funcionamiento de la **red secundaria de saneamiento**, que es la que va recogiendo las aguas usadas y las de lluvia, y que en algunas zonas del centro de la ciudad tiene aún carácter unitario mientras que en la gran mayoría de las urbanizaciones más recientes tiene ya carácter separativo, aliviando este hecho el funcionamiento del sistema de depuración de aguas residuales al reducir de forma importante el caudal a tratar.

La completa conversión a una **red separativa** no se puede completar a corto plazo por lo que están previstas en el Plan actuaciones importantes que condicionan el saneamiento, debido a la complejidad e importancia de las obras a realizar para transformar la recogida sobre todo del área central en red separativa. Algunas **actuaciones** han consistido ya en la realización de la separación de efluentes mediante aliviaderos de tormentas que permiten enviar directamente a los canales o regatas, el agua procedente de las lluvias, así como utilizar los colectores de pluviales con funciones de depósito de retenida.

Las **actuaciones específicas** derivadas de las **nuevas propuestas** del Plan General se centran en completar la red primaria de saneamiento en las zonas de nueva urbanización. Fundamentalmente se trata de instalar un **colector principal** que sirva a la amplia **zona de actividades económicas** planteada en

la parte Oeste del municipio, a ser posible con una sección de \varnothing 500, o \varnothing 600, que enlace con el colector de Jaizubia. Este **colector distribuidor** tendrá que tener un ramal independiente proveniente de la zona de Zabaleta, Zaldunborda y prolongación de Oiantzabaleta y resolver el problema del paso a través de la regata de Loidi.

También se deberá estudiar la adecuada resolución de la evacuación de aguas pluviales en relación con los riesgos de inundación que pudiera afectar a toda esta área. En los casos del **entorno de la Estación** y de la **zona de Zubieta**, el vertido de aguas residuales se puede enlazar fácilmente con el colector que discurre por la calle Donostia en la primera de las zonas y con el colector principal de Jaizubia en la segunda.

En cuanto a las **zonas residenciales**, las dos más importantes en cuanto a ser las únicas que se desarrollarán en terrenos hasta ahora no urbanizables y por tanto no considerados en el Plan de Saneamiento, son las de **Matxalagain** y **Blaia**. En ambos casos será necesario diseñar un tramo de colector principal que conectará con el colector derecho del Dumboa, el primero y con el colector de Artia el segundo. No se prevén problemas de capacidad de los colectores actualmente existentes para absorber los efluentes de estos dos nuevos desarrollos, toda vez que el sistema de evacuación deberá ser lógicamente separativo.

Tampoco se prevén problemas en la capacidad total de depuración para el **año horizonte máximo de 2030**, pues contemplando un incremento moderado desde 2010, de cuyos datos hemos partido, hasta esa fecha, y aplicado a todas las aguas tratadas en el EDAR, incluyendo por tanto las Hondarribia y las del resto de aguas tratadas de los municipios franceses vecinos, el caudal medio de Tratamiento alcanzaría como máximo en 2030 la cantidad de:

Volumen medio de Agua Depurada por seg. estimado Año Horizonte máximo 2030

$$= 317 \text{ l/seg.} \times 1,013^{16} = 390 \text{ l/seg}$$

De forma que contemplando este requerimiento de agua tratada por segundo, el volumen medio diario se elevaría a :

Volumen medio diario de Agua Depurada estimado Año Horizonte máximo 2030

$$= 390 \text{ l/seg.} \times 86.400 \text{ seg.} = 33.696 \text{ l/dia}$$

De forma que traduciendo estos valores a la Capacidad de Tratamiento anual para Irun y Hondarribia, ésta se podría estimar para 2030 en aproximadamente la cifra de:

Volumen Anual de Agua Depurada estimado Año Horizonte máximo 2030

$$= 33.696 \text{ m}^3 \times 10^{-6} \times 365 = \mathbf{12,30 \text{ Hm}^3 \text{ anuales}}$$

Estas cifras supondrían un incremento total de las necesidades de depuración en el período considerado de aproximadamente un **23 % adicional**, siendo incluso muy optimistas en las previsiones. En todo caso, la necesidad de Tratamiento de Agua por segundo quedaría aún muy por debajo de la capacidad máxima teórica:

Incremento Máximo de Agua Depurada por seg. estimado en 2030 respecto 2010

$$= (660 \text{ l/sg.} - 390 \text{ l/sg.}) / 660 \text{ l/sg.} = \mathbf{40,91 \%}$$

quedando la capacidad total de depuración aún en esa fecha en sólo un **59 % de la capacidad máxima teórica** de depuración de la EDAR, y siempre, se insiste, en base a cálculos con un amplio margen de porcentaje de incremento, que será muy difícil de alcanzar.

Las **propuestas del Plan General**, en lo que respecta al **municipio de Irun**, contemplando incrementos muy moderados de nuevas viviendas y de nuevas zonas de actividades económicas, todas las cuales dispondrán de sistema separativo, reduciendo por tanto los efluentes a tratar, y ocupando en superficie apenas poco más del 10% del suelo urbano y urbanizable del Plan General de Irun anteriormente vigente, encajan pues perfectamente en las estimaciones en cuanto a la capacidad para acometer su depuración.

10.3.- ENERGIA ELECTRICA

En el municipio de Irun se centra la llegada de **cuatro líneas de Alta tensión** procedentes de Francia y de Oiartzun. De estas líneas, una es de 220 KV-KO procede de Francia y entra por la zona de Behobia, a través de ZAISA-2, discurriendo por zona rural y atravesando el valle de Olaberria para entrar en el municipio de Oiartzun. Hay otras dos de 132 KV-KO que enlazan con Francia y Oiartzun.

Estas líneas tienen sectores de **tendido aéreo**, al borde Oeste de la zona de playas de vías de Plaiaundi, o en la zona de Araso, o a través de Soroxarta y Oñaurre, éste último tramo en vías de incorporarse a la urbanización. También es aérea en Osinbiribil y en la zona Sur, Matxalagain, Ribera y Txemperenea. Existe algún sector que ya es **subterráneo**, como el de la Av. de Letxumborro o en Palmera, pero la mayor parte está pendiente de su progresivo enterramiento bajo las urbanizaciones viarias o de los espacios libres. Una de estas líneas se dirige hacia Navarra por la zona rural. Todas llegan a la Subestación Transformadora Central, situada en el Barrio de Anaka junto a la Av. de Letxumborro.

Para el **servicio urbano**, existen dos líneas de 30 KV-KO, éstas con la mayor parte de su tendido subterráneo aunque aún tienen sectores aéreos, como el recorrido por la colina de Zabaleta, o al Sur de las colinas de Blaia y Matxalagain. A partir de la subestación central, se distribuyen a dos Centros de Transformación y Distribución (E.T.D.) situados, uno en la misma parcela de la subestación de Anaka y otro en el Barrio de Larreaundi.

De las **Subcentrales** parten líneas de 13,2 KV (7 líneas de la estación de Anaka y 8 líneas de la estación de Larreaundi) que suministran a los transformadores de distribución, de los que parten las líneas de baja tensión que oscilan entre 220 V y 280 V. Está previsto el traslado a terrenos en Oñaurre, de la subcentral de Larreaundi.

El planteamiento en función de los nuevos desarrollos propuestos por el Plan General es de extender la red de media tensión a los mismos, lo que en principio parece posible. En particular será necesario extraer derivaciones desde las actuales líneas aéreas de 30 KV de las que una circula por Zabaleta, aprovechando para enterrarla y extender las de Araso Norte y Oianzabaleta para alcanzar al resto de los nuevos ámbitos de actividades económicas.

También será necesario extender la red para dar servicio a las más de 30 Ha. de la actuación de parque tecnológico de **Zubieta**, y a las más de 36 Ha. del **Entorno de la Estación**, lo que se podrá hacer a partir de la red que abastece el Hospital o de la propia red de media tensión que discurre por la Av. de Letxumorro. En cuanto a las nuevas **zonas residenciales** de Matxalagain y Blaia la red de media las atraviesa, no existiendo por tanto problema en principio para realizar las correspondientes acometidas. Sin embargo habrá que tener en cuenta la necesidad de enterramiento de estas líneas en el momento de realizar las urbanizaciones de estos ámbitos.

Quedan pendientes también las **obras de enterramiento de líneas** en los ámbitos que procedentes del anterior Plan General, han sido incorporados a éste y en los que aún no se ha ejecutado la urbanización, como son los casos de Txemperenea, también atravesado por una de las líneas de 132 KV, la zona de Iparralde – Gal, la nueva actuación de San Miguel y algunos de los polígonos industriales como Txumarraga o Gabiria.

Finalmente está en proyecto la construcción de una **nueva línea** aérea de alta tensión de 220 KV-KO cuyos trazados parten de la Subestación Central de Anaka, uno siguiendo la Av. de Letxumorro para salir a la zona rural atravesando la glorieta de Porcelanas y el borde del polígono de Bidaurre Ureder para alcanzar en la zona rural la red de Arkale – Anaka y de ésta a la de 220 KV-KO de Arkale a Francia; y el otro por Auzolan y Arretxe Ugalde hasta conectar con la antemencionada red.

Todo este esquema queda reflejado en el **plano S.3**, referente a la red de suministro de energía eléctrica, donde se localizan la subestación de Anaka, las E.T.D. y los transformadores de distribución, lo que se considera como sistema generales, así como el esquema de suministro eléctrico a los transformadores de distribución.

10.4.- RED DE GAS

La red de Gas de IRUN se estructura como una **red ramificada** con dos puntos de conexión con la Red General, cuyos dos ramales discurren por el municipio sensiblemente paralelos a la Autopista y al Sur de la misma, correspondiendo a los tramos Irun - Bergara e Irun – Lesaka.

De las conexiones comentadas, la **primera conexión** se encuentra en la vaguada de la regata Ugalde junto al polígono industrial de Arretxe – Ugalde. En este polígono se encuentra la Estación de Regulación y Medida, ERM, al pie de la Autopista y en el límite con la parcela en la que se ubica la empresa Pasquier – Recondo. Desde ella parte la red de distribución que a la altura de Porcelanas se divide en dos ramales; uno abastece al barrio de Ventas, llegando un ramal, a través del polígono industrial de Gabiria, hasta la Estación de Servicio mientras que otro atiende la zona de Aranibar.

El **segundo ramal** que nace en Porcelanas sube por la avenida de Elizatxo y posteriormente por Auzolan, para abastecer la zona de Belaskoenea y tras cruzar el puente sobre el ferrocarril servir a Anaka, Puiana y el poblado de Urdanibia. Continúa la conducción por la calle Anaka, hasta adentrarse en el barrio de San Miguel, dando servicio al mismo, a la zona del Pinar y al barrio de Anzaran.

La conducción cruza el puente del paseo de Colón y, por el Norte del mismo, abastece a la zona de la calle de Don Cipriano Larrañaga, barrio de Mendibil, avenida de Iparralde, hasta el puente internacional, Beraun y calle Santiago. Por el Sur, se da servicio a la zona de Pio XII y Alhóndiga, cerrando malla aquí con el ramal que abastecía a la zona de Belaskoenea.

Desde la zona de Alhóndiga se sirve a Lapice Grupo 1º, zona Sur de la avenida de Euskal – Herria, Erribera y Beko Errota. En la plazoleta de Larreaundi se conecta el ramal anterior con otro que nace en el paseo de Colón y bajando por la calle San Marcial, sigue por Urdanibia, abasteciendo a la Parte Vieja, y por Vega De Eguskiza, atiende al Norte de la avenida de Euskal – Herria (desde Iñigo de Loiola a Olaketa).

La conducción que viene del paseo de Colón y baja por la calle San Marcial se dirige por la calle Pelegrín de Uranzu hasta Arbes y de aquí a las proximidades de Zelaiondo, al pie de la Autopista, donde se encuentra la segunda ERM. Ésta

se conecta, al otro lado de la Autopista y ya junto a la carretera de Ibarla con la Red General Bergara – Lesaka (\varnothing 16 pulgadas). Este conducto, en este punto, está unido a la ampliación de la citada tubería que, a partir de este punto, se separa en dos conductos; uno, se dirige a Lesaca por la carretera de Ibarla, y el segundo da continuidad hacia Francia a la nueva tubería (\varnothing 26 pulgadas).

En el recorrido anteriormente citado nacen los ramales que abastecen a las zonas que se sitúan a ambos lados del mismo. Uno llega hasta la calle Santiago y suministra gas a la zona comprendida entre las calles Juncal Y Santiago y el canal Dunboa. Otro ramal nace en la calle de Pelegrín de Urantz, tras cruzar el canal de Dunboa, para suministrar gas al barrio de Dunboa, mientras que la otra lo hace a la zona de Arbes.

La **distribución de la zona Este** de Irun comienza en esta ERM y por Alzukaitz Kalea y Artiga Ibilbidea llega hasta la zona de Rekondo, junto a la desembocadura de la regata Artia. Antes, por su derecha, nacen dos ramales que sirven para distribuir el gas en los polígonos Palmera y 54, prolongándose esta última conducción hasta el 58 y de aquí a la zona urbana de Behobia para, finalmente llegar a ZAISA I, II y III.

A la vista de la importante **extensión de la red** existente no parece necesario prever para el futuro más obras que las que se generen por el propio desarrollo de los polígonos. El acceso a las nuevas zonas de **actividades económicas** pueden arrancar a partir el ramal de la red existente en Araso Norte, en Oianzabaleta y en la zona más al Oeste de la Av. de Letxumorro. Las zonas del **Entorno de la Estación** y la de **Zubieta** podrá enlazar con la red de distribución de la Av. del Hospital y las zonas residenciales de **Matxalagain y Blaia** con sendas prolongaciones de las redes ya existentes en las inmediaciones, no existiendo problema alguno de capacidad de la red.

El esquema correspondiente queda reflejado en el **plano S.4**, referente a la red de suministro de gas, donde se localizan los gasoductos principales, las estaciones de regulación y las redes principal urbana y de distribución. También se han referenciado lo que se consideran como sistemas generales que en el caso del Gas son los Gasoductos.

10.5.- RED DE EUSKALTEL

La red de fibra óptica de Euskaltel está estructurada en base a una conducción de tipo Troncal, que tiene dos ramales, provenientes respectivamente de Lezo y de Oiartzun. El **primer Troncal**, que es el que asegura la conexión con el país vecino, discurre en paralelo a las vía férrea de Euskotrenbideak hasta la estación de Irun Paseo de Colón y después pasa a Francia por el puente de Santiago.

El **segundo Troncal** entra al municipio desde el de Oiartzun aprovechando el trazado de la carretera de Oiartzun, GI-2134, para luego discurrir por el entramado de vías urbanas, calles Bizkaia en Ventas, calle Auzolan, Belaskoenea, Arturo Campión, Serapio Múgica, Paseo de Colón, San Marcial, Alzukaitz, Paseo Dunboa, Pio Baroja, Gazteluzar y Av. Endarlatsa hasta el puente internacional de la A-8 en Behobia.

A partir sobre todo, de esta última red Troncal, se desarrolla una red de distribución de tipo Capilar que con algunas lagunas importantes (zona de polígonos industriales al Oeste, Av. Letxumborro – Soroxarta, Antton Ttipi, entre otras), cubre sin embargo la mayoría de las zonas urbanas de la ciudad.

En relación a los **nuevos desarrollos**, y en la medida que es conveniente una cobertura total de este servicio, es fundamental la extensión de esta red hasta los actuales polígonos industriales de Oianzabaleta, Araso, Araso Norte, extensión que se puede considerar como pendiente, así como más adelante, a los futuros ámbitos de **actividades económicas** previstos por el Plan General en esta importante área.

La conexión con las nuevas zonas del **Entorno de la Estación** y de **Zubieta** podrá realizarse sin problemas a partir de la red que llega al Hospital y a la zona de Puiana. En lo que respecta a **Matxalagain** ya existe una red capilar en la calle Molino de Arbes, que podrá ser utilizada directamente; y en lo que concierne a **Blaia** será en cambio necesario prolongar la actual red capilar bien a partir de la calle Molino de Arbes, bien a partir del Paseo de Artia, no existiendo en principio en ninguno de ambos casos mayores problemas.

El esquema correspondiente queda reflejado en el **plano S.5**, referente a la red de fibra óptica de Euskaltel, donde se localiza la red Troncal así como la red Capilar de distribución. No se consideran sistemas generales.

10.6.- RED DE TELEFONIA

La red de Telefonía tiene una cobertura prácticamente total sobre las zonas urbanas de la ciudad siendo la mayor parte **subterránea** del tipo **canalizado** aunque algunos tramos son de **tipo cable**. Su estructura de malla y ramificaciones tiene capacidad para absorber nuevas ampliaciones.

En particular, y en relación a las **nuevas zonas previstas** por el Plan General no hay especiales dificultades en la ejecución de ampliaciones hasta los ámbitos previstos para actividades económicas ya que la red discurre prácticamente hasta el borde de los terrenos objeto de futura urbanización, incluidas las zonas de **Zubieta** y del **Entorno de la Estación**.

También las dos nuevas **zonas residenciales** de Matxalagain y Blaia podrán realizar las conexiones correspondientes sin mayores problemas, por lo que en cuanto a esta red de servicios se refiere no hay impedimento técnico de ningún tipo.

El esquema correspondiente queda reflejado en el **plano S.6**, referente a la red de telefonía, donde se localizan tanto la red canalizada de distribución urbana como la red de cableado. . No se consideran sistemas generales.

