

# **PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE IRUN**



## **DOCUMENTO B FICHAS DE AMBITOS DE PLANEAMIENTO (VOLUMEN 1)**



**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 B**

**FICHAS DE AMBITOS DE PLANEAMIENTO**

**(VOLUMEN 1)**



# **AMBITOS DE PLANEAMIENTO VOLUMEN I**



AMBITO: ENTORNO ESTACIÓN 0.2.01.....	1
AMBITO: ARASO NORTE 1.1.02 .....	13
AMBITO: ZALDUMBORDA 1.1.04.....	20
AMBITO: PROLONGACION ARASO NORTE 1.1.10 .....	27
AMBITO: PROLONGACION OIANZABAleta 1.1.11.....	34
AMBITO: ARASO - SASIKOBURUA 1.1.12 .....	40
AMBITO: ATALAIA 1.1.13.....	46
AMBITO: SEMEZARRENGO MALDA 1.1.14.....	51
AMBITO: TESA 1.2.01 .....	56
AMBITO: CALLE ARABA OESTE 1.2.02 .....	61
AMBITO: ELATZETA 1.2.03.....	65
AMBITO: ANDREARRIAGA 1.2.06.....	69
AMBITO: VENTAS CENTRO 1.2.13 .....	73
AMBITO: CALLE ARABA ESTE 1.2.14.....	81
AMBITO: PORCELANAS BIDASOA 1.3.01.....	85
AMBITO: ARRETXEKO MALDA 1.3.11.....	90
AMBITO: CALLE AUZOLAN Nº5 1.3.12.....	95
AMBITO: URDANIBIA - ZUBIETA 2.1.05 .....	101
AMBITO: RESIDENCIAL JAIZKIBEL 2.1.07 .....	109
AMBITO: ZABALETA 2.1.08.....	115
AMBITO: WAGON - LITS 2.2.03.....	118
AMBITO: MUGICA 2.2.05 .....	123
AMBITO: DECOEX S.A. 2.2.06.....	128
AMBITO: SAN MIGUEL - ANAKA 3.1.01.....	132
AMBITO: EQUIPAMIENTO SAN MIGUEL 3.2.09 .....	137
AMBITO: IPARRALDE - GAL 4.2.03 .....	142
AMBITO: RECONDO - IPARRALDE 4.2.04.....	147
AMBITO: SANTIAGO URTIZBEREA 4.2.05 .....	151
AMBITO: KOSTORBE 4.2.07.....	155



**AMBITO: ENTORNO ESTACIÓN****0.2.01****DETERMINACIONES URBANÍSTICAS:****1.- DESCRIPCION**

Actualmente la plataforma ferroviaria de Irun presenta una situación de evidente estancamiento y de obsolescencia de sus instalaciones impropias de las demandas de calidad y ampliación de servicios que se plantean en la actualidad.

Es por ello, que los dos sistemas ferroviarios existentes (titularidad de ADIF, ETS y Euskotren) están inmersos en un proceso de actualización y remodelación cuyo objetivo es mejorar el nivel del servicio tanto de pasajeros como de mercancías.

En este sentido, y desde el Ministerio de Fomento, se ha ido encargando a lo largo de estos últimos años estudios técnicos para la reordenación conjunta de las infraestructuras ferroviarias de Irun con el doble objetivo de incorporar al espacio ferroviario la nueva red de alta velocidad denominada "Y" Vasca y para la necesaria remodelación y traslado de las estaciones de pasajeros y mercancías.

Estos Estudios han incluido entre sus objetivos mejorar la inserción de las infraestructuras ferroviarias en el medio urbano, en concertación con las demás Administraciones y organismos públicos competentes.

En este marco y ante estas necesidades, se plantea como uno de los objetivos prioritarios de la Revisión del Plan General la reordenación del espacio ferroviario de Irun, 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 Guipúzcoa, el Ayuntamiento de Irun, Adif, Renfe-operadora y Euskotrenbideak

Este Protocolo se sustenta sobre la base de que el espacio ferroviario de Irun es crucial para el desarrollo de la ciudad por su enorme implantación territorial, ocupando las actuales instalaciones ferroviarias una extensa franja del territorio que configura en la trama urbana central de la ciudad un gran corte espacial y funcional.

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 este marco, el Protocolo recoge las siguientes actuaciones:

- Reordenación del espacio ferroviario, adaptando las instalaciones ferroviarias a las necesidades futuras derivadas de la llegada de la alta velocidad a la ciudad de Irún y liberando para el desarrollo urbano los terrenos colindantes al nuevo trazado ferroviario que no sean necesarios para la explotación ferroviaria.
- Creación de una nueva estación intermodal sobre el haz de vías, al sur del nuevo viaducto de conexión de los entornos de San Miguel y Pio XII, integrando los distintos modos de transportes – tren de alta velocidad, cercanías, euskotren y estación de autobuses-. El edificio de la nueva estación se completará con usos comerciales, terciarios, ocio, etc.
- Adecuación y reposición de las instalaciones de mantenimiento y tratamiento técnico de trenes y material rodante para satisfacer las demandas de este servicio para los nuevos tráficos ferroviarios.
- Definición de un programa residencial, de actividades económicas y de equipamientos en los nuevos suelos liberados que permitan la configuración de un nuevo centro urbano en el marco de la eurociudad Baiona – Donostia.
- Nuevas conexiones viarias sobre el espacio ferroviario que permitan superar la barrera física que supone el actual espacio, contribuyendo al mallado de la ciudad así como a mejorar la comunicación entre los barrios situados a ambos lados del trazado ferroviario.
- Cubrimiento del espacio ferroviario desde la nueva estación hasta la conexión con la C/ Lope de Irigoyen para la creación de un gran espacio de uso público.
- Integración de la red de ETS junto a la plataforma de vías de ADIF, haciendo discurrir dicha vía en paralelo.
- Ordenación del espacio de mercancías en la actual playa de vías de Plaiaundi entre el Paseo Colón y los puentes del Bidasoa y traslado de instalaciones a Lezo-Gaintxurizketa.

Para ello, el Protocolo contempla que el Ministerio de Fomento elaborará los estudios técnicos y económicos necesarios para la adaptación de las instalaciones ferroviarias a las necesidades futuras derivadas de la llegada de la alta velocidad a la ciudad de Irún, previendo también la reubicación y transformación de la actual Estación en Estación intermodal y la integración de la red de Euskotren.

A la vista de los resultados de estos estudios, el Ministerio de Fomento podrá incorporar sus conclusiones a los Estudios informativos y proyectos del espacio ferroviario de Irun en tramitación, todo ello según los procedimientos establecidos en la normativa sectorial y medioambiental vigente. Estos estudios deberán concretarse en el oportuno convenio de desarrollo una vez analizados los recursos financieros necesarios para ejecutar la operación a partir de los datos aportados por los estudios técnicos y económicos en cuanto a costes y posibilidades de financiación derivadas de posibles aprovechamientos urbanísticos.

En la actualidad, el Ministerio de Fomento no ha concluido los estudios técnicos necesarios para remodelar las instalaciones ferroviarias de Irún, 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**".

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.

Será, por tanto, este Planeamiento el que defina la ordenación futura conforme con el Estudio Informativo y los proyectos de infraestructuras ferroviarias y de instalaciones de mantenimiento y tratamiento técnico de trenes, mercancías y demás objetivos definidos en el Protocolo y que haga posible el desarrollo inmobiliario de los suelos que en su caso sean liberados del servicio ferroviario de titularidad del Estado, de ADIF, de RENFE-Operadora, Euskotren y de ETS, situados en el ámbito de la actuación.

## 2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACION

Los principales objetivos urbanísticos de esta actuación son reducir de forma sustancial la actual huella ferroviaria sobre la ciudad, renovar integralmente el espacio de la estación, reajustar el trazado del topo – Euskotren integrándolo junto al resto de vías en la nueva estación y dotar a la ciudad de un nuevo centro de servicios, actividades económicas y usos residenciales.

Estos objetivos están vinculados a la racionalización del funcionamiento del espacio ferroviario, adaptándolo a las nuevas exigencias del servicio de cercanías y a la entrada de la vía de alta velocidad, tal como se ha recogido en el Protocolo de Intenciones suscrito entre las diversas administraciones.

Con ello, se podrá lograr reducir de manera significativa la barrera que ha supuesto el paso de las vías del ferrocarril por la ciudad, estructurando una malla que completará la trama urbana existente y resolviendo satisfactoriamente la comunicación viaria y funcional a ambos lados de las vías férreas y entre los barrios colindantes hasta ahora separados físicamente.

En todo caso y dado el carácter de nueva centralidad que se le quiere dar a este conjunto de actuaciones, desde el Plan General se propone alcanzar un porcentaje mínimo de usos destinados a actividades económicas que permita la localización de

superficies comerciales, empresas, oficinas, servicios hoteleros, así como otros compatibles con su localización en zona urbana.

Se considera asimismo la posible localización de un área prevista para equipamiento universitario, para la ubicación de la estación de autobuses, así como el destino dotacional del edificio de la antigua aduana.

Así, y en lo que se refiere a la zona del antiguo edificio de la Aduana, se plantea una intervención que permita construir un borde de fachada hacia la ciudad consolidada, manteniendo la cabecera del antiguo y emblemático edificio que podría ser destinado a algún tipo de equipamiento público.

En todo caso, y teniendo en cuenta que corresponde al Ministerio de Fomento, de acuerdo con lo establecido en el Protocolo, elaborar los estudios técnicos y económicos necesarios para la adaptación de las instalaciones ferroviarias a las necesidades futuras de este espacio, estos criterios se encuentran condicionados por el resultado de éstos estudios.

Por tanto, y en función de estos estudios, el Ayuntamiento de Irun tramitará el correspondiente **Planeamiento Urbanístico**. Será, por tanto, este Planeamiento el que defina la ordenación final del ámbito de acuerdo con los referidos estudios y proyecto sectoriales que realice el Ministerio de Fomento.

En este sentido la solución que se adopte deberá garantizar por un lado el mantenimiento o consolidación de las instalaciones y talleres industriales existentes cuya actividad se decida mantener. Por otro lado, la ordenación planteada deberá ser compatible y coherente desde el punto de vista del diseño urbanístico, de la continuidad de los viales y del cómputo global de las correspondientes cesiones, con la posterior incorporación para remodelación en su día, de los terrenos actualmente ocupados por las mencionadas instalaciones industriales.

### 3.- REGIMEN URBANISTICO ESTRUCTURAL

#### - CLASIFICACION URBANISTICA

Suelo Urbano .....superficie: 362.271,17 m<sup>2</sup>s

#### - CALIFICACION GLOBAL

La presente propuesta de calificación y la edificabilidad urbanística definida tiene carácter orientativo y no vinculante en los terrenos ocupados por las infraestructuras ferroviarias y se encuentra condicionada a la propuesta definitiva de intervención que definan los Estudios Técnicos a realizar por el Ministerio de Fomento.

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.

- **Residencial (R)** ..... superficie: 139.951,96 m<sup>2</sup>s  
De la superficie calificada como uso Residencial, 25.500 m<sup>2</sup>s tienen carácter orientativo y no vinculante por afectar a terrenos ferroviarios calificados como Sistema General Ferroviario.
  - Edificabilidad Urbanística:
    - Sobre rasante ..... 163.058,00 m<sup>2</sup>t
    - Bajo rasante..... 100 % de la edific. sobre rasante
  - Régimen de Uso:  
En conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.3 de la Normativa del presente Plan General.
  - Régimen del Incremento de Edificabilidad Urbanística Residencial referido a los estándares de vivienda de protección pública y alojamientos dotacionales:
    - Edificabilidad urbanística máxima..... 163.058 m<sup>2</sup>t
    - Edificabilidad usos autorizados no residenciales.....57.070 m<sup>2</sup>t (\*)
    - Edificabilidad materializada .....5.053 m<sup>2</sup>t (\*)
    - Incremento de Edificabilidad de uso residencial .....100.935 m<sup>2</sup>t (\*)
 (\*) Edificabilidades estimadas sobre la base del porcentaje de usos autorizados, y de las edificaciones existentes.
    - Vivienda de protección pública (Porcentaje mínimo) ..... 40 %  
Este porcentaje se deberá desglosar en un mínimo del 20% del incremento de la edificabilidad residencial para la construcción de viviendas de protección oficial de régimen general.
    - Alojamientos dotacionales ..... 1,50 m<sup>2</sup>s /100 m<sup>2</sup>t
  
- **Actividades Económicas (A)** ..... superficie: 24.760,68 m<sup>2</sup>s  
De la superficie calificada como uso de Actividades Económicas, 25.500 m<sup>2</sup>s tienen carácter orientativo y no vinculante por afectar a terrenos ferroviarios calificados como Sistema General Ferroviario.
  - Edificabilidad Urbanística:
    - Sobre rasante ..... 42.740 m<sup>2</sup>t
    - Bajo rasante ..... 100 % de la edific. sobre rasante
  - Régimen de Uso:  
En conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.3 de la Normativa del presente Plan General.
  
- **Sistema General Ferroviario** ..... superficie: 77.765,81 m<sup>2</sup>  
La totalidad de los terrenos actuales destinados a usos ferroviarios se califican como Sistema General ferroviario

- Edificabilidad Urbanística:
  - Sobre rasante 9.800 m<sup>2</sup>t
  - Bajo rasante 0 m<sup>2</sup>t
- Régimen de Uso:  
En conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.3 de la Normativa del presente Plan General.
- Usos Autorizados:
  - Terciario 100 % de la edif. sobre rasante
- **Sistema General de Equipamiento (E)** superficie: 6.652,47 m<sup>2</sup>s
  - Edificabilidad Urbanística:
    - Sobre rasante 9.700,00 m<sup>2</sup>t
    - Bajo rasante 100 % de la edif. sobre rasante
  - Régimen de Uso:  
En conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.3 de la Normativa del presente Plan General.
- **Sistema General de Espacios Libres (L)** superficie: 39.474,23 m<sup>2</sup>s  
De la superficie calificada como Sistema General de Espacios Libres, 25.500 m<sup>2</sup>s tienen carácter orientativo y no vinculante por afectar a terrenos ferroviarios calificados como Sistema General Ferroviario.
- **Sistema General Viario (V)** superficie: 73.666,02 m<sup>2</sup>s  
De la superficie calificada como Sistema General Viario, 25.500 m<sup>2</sup>s tienen carácter orientativo y no vinculante por afectar a terrenos ferroviarios calificados como Sistema General Ferroviario.
- **SERVIDUMBRES AERONAUTICAS. LIMITACION DE LA EDIFICABILIDAD**

Para el presente ámbito se establecen diferentes cotas máximas para la edificación, calculadas como resultado de considerar en todos los puntos 1,00 metro menos de altura que las alturas definidas por los planos y líneas de nivel resultantes de las diferentes superficies limitadoras de las servidumbres aeronáuticas que le afectan.

Las cotas resultado de la aplicación de este criterio se establecen en cada caso como altura máxima respecto del nivel del mar y por encima de ellas no debe sobrepasar ninguna construcción, incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc. Igualmente no podrán ser rebasadas por modificaciones del terreno existente u objetos fijos del tipo de postes, antenas, aerogeneradores, incluidas sus palas, carteles, líneas de transporte de energía

eléctrica, infraestructuras de telecomunicaciones, etc., así como tampoco el gálibo máximo autorizado para los vehículos circulantes.

Estas determinaciones quedan reflejadas concretamente en el plano de la zona correspondiente de la serie A “Afecciones Urbanísticas” de este Plan General.

La materialización de la edificabilidad establecida normativamente por este Plan General estará siempre condicionada al cumplimiento de las limitaciones de la altura máxima definidas en los términos más arriba expuestos. En el caso de que la edificabilidad no pudiera materializarse completamente debido a dichas limitaciones y dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos pudiera evacuarse no generará ningún tipo de derecho a indemnización.

#### - **REGIMEN DE DETERMINACION DE LA ORDENACION PORMENORIZADA**

Corresponde al Ministerio de Fomento, de acuerdo con lo establecido en el Protocolo, elaborar los estudios técnicos y económicos necesarios para la adaptación de las instalaciones ferroviarias a las necesidades futuras de este espacio, estos criterios se encuentran condicionados por el resultado de éstos estudios.

En función de estos estudios, el Ayuntamiento de Irun tramitará el correspondiente **Planeamiento Urbanístico**. Será, por tanto, este Planeamiento el que defina la ordenación pormenorizada del ámbito de acuerdo con los referidos estudios y proyecto sectoriales que realice el Ministerio de Fomento.

#### - **REGIMEN GENERAL DE PROGRAMACION Y EJECUCION**

La ordenación urbanística considerada por el Plan General para el entorno de la Estación de Irun establece el marco general de la actuación que deberá desarrollarse en todo su detalle a través del correspondiente **Planeamiento Urbanístico** que establecerá la ordenación definitiva del ámbito.

La programación de este **Planeamiento** estará condicionada a los estudios técnicos que el Ministerio de Fomento realice y a los Convenios que es su caso sean necesarios tramitar, por lo que su desarrollo queda fuera de la programación del presente de programación del Plan General.

Los sistemas generales considerados en el presente ámbito igualmente están condicionados al resultado de los Estudios Técnicos a realizar por el Ministerio y a los futuros Convenios de acuerdo con el Protocolo de intenciones suscrito entre las distintas administraciones y organismos públicos que intervienen en el ámbito.

#### 4.- REGIMEN URBANISTICO PORMENORIZADO

Las condiciones referidas al régimen urbanístico pormenorizado serán establecidas por el Planeamiento Urbanístico a desarrollar en el ámbito.

En el marco de este planeamiento y para la calificación global de Sistema General Ferroviario se deberá considerar la edificabilidad física de 42.600,00 m<sup>2</sup>t destinada a la Estación, y donde se podrán autorizar usos terciarios vinculados directamente a la estación. Esta edificabilidad se define exclusivamente con carácter orientativo no vinculante.

##### - OTRAS DETERMINACIONES

Aunque la configuración de los terrenos no plantea especiales problemas, en esta actuación conjunta será necesario tener en cuenta los problemas de desniveles y los condicionantes para el paso de vías elevadas garantizando el gálibo de las vías.

Será imprescindible garantizar el enlace de toda esta actuación con el resto de la malla urbana a ambos lados del trazado del ferrocarril, asegurando la conexión, accesos y circulaciones de los viarios existentes así como de los futuros por medio de una estructura viaria que permita la conexión entre la red viaria de la zona al Este: Pío XII, Belaskoenea y la de la zona Oeste: Anaka y San Miguel, mejorando los accesos a las estaciones y contribuyendo al mallado de la estructura central de la red urbana de la ciudad.

La estructura urbana y viaria deberá permitir además dar una respuesta funcional adecuada a la creación de los nuevos usos previstos en este ámbito de remodelación: nueva Estación ferroviaria conjunta, usos residenciales y usos terciarios de los diversos tipos, establecimientos dotacionales y educativos, espacios libres.

En este sentido se considera necesario realizar la cubrición de una parte importante de la futura estación ferroviaria, en la medida que con esta nueva plataforma sobre elevada se establecerá la nueva cota del suelo que ha de servir como zona de unión entre las dos partes de la ciudad.

Respecto a la compatibilidad de las edificaciones y usos existentes, será el futuro Planeamiento el que establezca en cada caso la compatibilidad o no de las edificaciones y usos existentes con la futura ordenación de acuerdo con los estudios técnicos a elaborar por el Ministerio de Fomento para la adaptación de las instalaciones ferroviarias a las necesidades futuras de este espacio.

Es por ello, que en la presente Revisión de Plan General **no** declara fuera de ordenación ninguna de las edificaciones y usos existentes, entendiéndose que las mismas tienen la consideración de **edificaciones preexistentes incluidas dentro de un ámbito pendiente de ordenación.**

En consecuencia, estas edificaciones podrán mantenerse en sus actuales condiciones de uso y edificación, si bien al estar incluidas en un ámbito pendiente de ordenación y en tanto no se apruebe el planeamiento previsto, el carácter y alcance de las obras que sobre ellas se puedan realizar será acorde a lo estipulado en el art. 101 de la Ley 2/2006:

- Serán autorizables las obras que estén destinadas y se consideren necesarias para el mantenimiento del edificio en las mínimas condiciones de habitabilidad y salubridad y las dirigidas a evitar daños a terceros.
- No serán autorizables las obras parciales que impliquen una mejora o aumento de volumen. Excepcionalmente podrán autorizarse obras parciales y circunstanciales de consolidación cuando no estuviese prevista la expropiación o demolición del inmueble en el plazo de 15 años, a contar desde la fecha en que se pretendiese realizarlas, sin que dichas obras puedan suponer revalorización del inmueble.
- Como está autorizado el uso residencial en el ámbito, mientras permanezcan las edificaciones, los usos contenidos en las mismas se consideran compatibles con la ordenación urbanística, sin que pueda añadirse ninguno otro más, a no ser que tenga destino de oficina y comercial y ello, sin alterar ni el régimen, ni el periodo de vida del edificio. Estos nuevos usos posibles tendrán el carácter de provisionales y serán autorizados por el Ayuntamiento en los términos que regula el art. 36 de la Ley 2/2006.

Se contempla además la posibilidad de la relocalización del uso actual de Tanatorio con calificación de Actividades Económicas en un suelo localizado en el extremo sur del ámbito,

Por último, y en tanto no se apruebe el Programa de Actuación Urbanizadora (art. 32 de la Ley 2/2006) no serán autorizables ni la parcelación urbanística, ni los actos y usos que impliquen una transformación urbanística.

#### **5.- REGIMEN ESPECÍFICO DE EJECUCION**

Será el definido tanto en el Planeamiento Urbanístico a promover en el ámbito, así como en los restantes documentos y proyectos a formular en su desarrollo.

Será, por tanto, este Planeamiento el que defina el régimen específico de ejecución conforme con los Estudios Técnicos a desarrollar por el Ministerio de Fomento.

#### **6.- CONDICIONANTES SUPERPUESTOS A LA ORDENACION URBANISTICA**

Con carácter general se estará a lo dispuesto para los mismos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental así como en el documento de Normas Urbanísticas de este Plan General. En concreto, los condicionantes con incidencia en este ámbito, entre otros, son los siguientes:

#### - **Legislación del sector ferroviario y afección de las servidumbres:**

De acuerdo con la Ley 391/2003 que regula las condiciones especiales para actuaciones que puedan llevarse a cabo en los futuros terrenos que finalmente queden desafectados del uso ferroviario y las áreas limítrofes a los ejes ferroviarios, se deberán considerar las limitaciones de la zona de dominio público, de la zona de protección y el límite de la edificación establecidos en los arts. 13, 14 y 16 de la mencionada Ley. Asimismo, y según el art. 15 se deberá tener en cuenta que para ejecutar en las zonas de dominio público y protección de la infraestructura ferroviaria cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

En relación con el límite de edificación, la Orden FOM 22230/2005, de 6 de julio establece que “en los tramos de las líneas de la red ferroviaria de interés general que discurren por zonas urbanas y siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, queda establecida la línea límite de edificación a una distancia de 20 metros de la arista exterior más próxima a la plataforma. Sin perjuicio de lo anterior será posible asimismo reducir la distancia señalada, en casos singulares siempre y cuando la reducción que se pretenda redunde en una mejora de la ordenación urbanística y no cause perjuicio a la explotación ferroviaria, previa solicitud del interesado y tramitación del correspondiente expediente administrativo, que deberá en todo caso ser informado favorablemente por el administrador de la infraestructura ferroviaria correspondiente”.

Asimismo, para la obtención de la licencia de edificación, los proyectos de nueva edificación incluidos en los sectores de planeamiento colindantes con el ferrocarril, deberán incluir un estudio específico del nivel de ruido y de las vibraciones producidas por el ferrocarril en el ambiente interior de los edificios, así como de las correspondientes medidas adoptadas por dichos proyectos que aseguren que el índice de percepción vibratoria y el nivel de ruidos dentro de la edificación, no supera el permitido por la legislación sectorial vigente.

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

#### - **Suelos contaminados**

Será de aplicación lo establecido en la vigente Ley para la prevención y corrección de la contaminación del suelo, de 4 de febrero de 2005, con el objeto de posibilitar la recuperación y saneamiento de los suelos potencialmente contaminados. En consonancia con lo establecido, los citados suelos incluidos en el presente ámbito

serán objeto entre otros extremos, del correspondiente expediente de declaración de la calidad del suelo.

**- Afecciones Acústicas:**

Se considerarán específicamente los mapas estratégicos de ruido definidos en la Orden Foral 412-C/2008 sobre la AP-8 y la GI-636 y la aplicación del Real Decreto en cuanto a curvas isófonas, caso de demostrarse la necesidad de contemplar las medidas correctoras pertinentes.

Se deberá incorporar, para la tramitación urbanística y ambiental correspondiente, un Estudio de Impacto Acústico que incluya la elaboración de mapas de ruido y evaluaciones acústicas que permitan prever el impacto acústico global de la zona.

**- Legislación referida a las Servidumbres Aeronáuticas:**

Al encontrarse este ámbito dentro de la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales pertenecientes al Aeropuerto de San Sebastián, para la obtención de la correspondiente autorización de obras se deberá cumplir la Normativa Sectorial y legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas. A este respecto:

- Se deberá contemplar lo establecido en el apartado 3.- Régimen Urbanístico Estructural de la presente ficha urbanística.
- El Plan Especial, Plan Parcial o instrumento equivalente que desarrolle este ámbito o, en su caso, la revisión o modificación del planeamiento aprobado, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su Aprobación Inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable del Ministerio de Fomento.
- En cumplimiento del artículo 10 del Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas, en el presente ámbito no se permitirán instalaciones que emitan humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de San Sebastián, incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad.
- Se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.
- En cumplimiento del Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, se prohíbe en las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se

encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.
- La ejecución de cualquier construcción en el ámbito de las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013.

Por otra parte, en el plano correspondiente de la serie A “Afecciones Urbanísticas” que forma parte de la documentación gráfica de este Plan General se refleja un avance de la ordenación de este ámbito, superpuesto a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las servidumbres aeronáuticas definidas para el mismo, así como las cotas de altura máxima de la edificación establecidas para este ámbito, y que son resultado de considerar 1,00 metro menos respecto a las cotas de las referidas líneas de nivel de las superficies limitadoras de las servidumbres aeronáuticas.

En todos y cada uno de estos casos será de aplicación los criterios reguladores vigentes de dichos condicionantes.

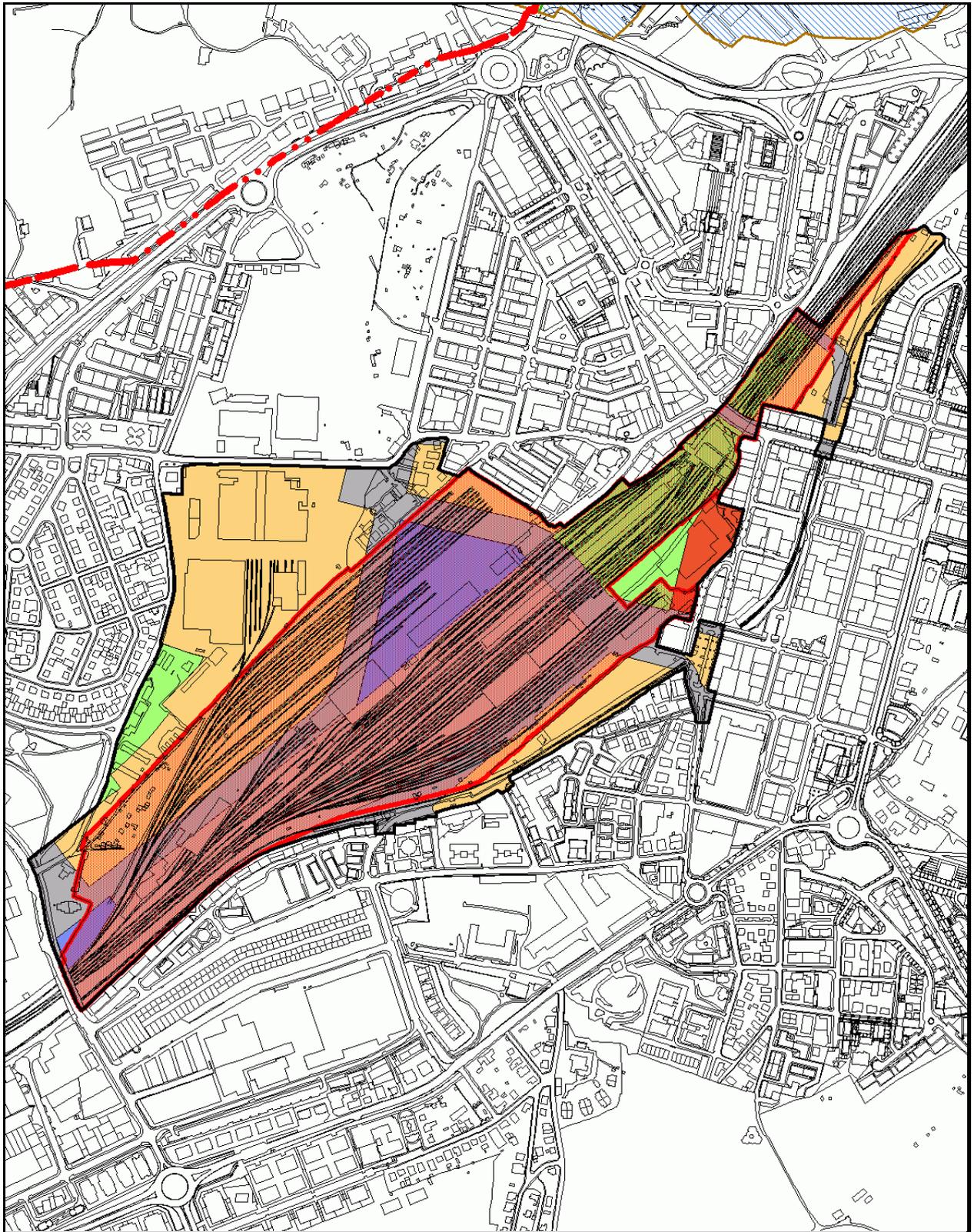
En el presente ámbito se incluye el Edificio de la Aduana, considerado como edificio/elemento construido de interés histórico y arquitectónico, el cual se integra en el Catálogo de este Plan General con la categoría señalada en este documento

El presente ámbito queda incluido en parte en la zona de marisma definida en el Catálogo de Patrimonio Arqueológico de este Plan General, para la que se establece un protocolo particular de actuación.

En cuanto a las medidas de carácter ambiental, serán de aplicación las disposiciones protectoras, correctoras y compensatorias expuestas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental incluido en el presente Plan General.

**ÁMBITO: ENTORNO ESTACIÓN**

**0.2.01**



**Plano de Calificación Global**

**Escala: 1/ 8.000**

**AMBITO: ARASO NORTE****1.1.02****DETERMINACIONES URBANÍSTICAS:****1.- DESCRIPCION**

Ámbito localizado al oeste de Irún delimitado al norte por el trazado ferroviario, al este por el viario de acceso a la Autopista, al sur por el suelo no urbanizable y al oeste por un nuevo ámbito de suelo urbanizable sectorizado previsto como prolongación de este asentamiento destinado a actividades económicas.

El presente ámbito inició su ejecución al amparo del Plan Parcial aprobado definitivamente con fecha 27-07-2005, así como de la Modificación de este Plan Parcial aprobada definitivamente el 26-11-2008. Desde el presente Plan General se recogen las determinaciones establecidas por el planeamiento de desarrollo aprobado, adaptando la calificación global y la edificabilidad urbanística del ámbito a las necesidades no contempladas por dichos planeamientos de desarrollo.

Esto es, se aprovecha la tramitación del presente Plan General para adaptar las determinaciones urbanísticas a las obras propuestas sobre la parcela 5A por el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco, quienes con el fin de destinarla a cocheras y talleres del Metro de Donostialdea (Euskal Trenbide Sarea), inciden con su ejecución en aspectos de ordenación global del ámbito (conexión del conjunto con la red ferroviaria).

Al respecto, mencionar la Modificación del PTS de la Red Ferroviaria en el ámbito de Guipúzcoa, aprobada inicialmente el 1 de septiembre de 2.011 (BOPV 23/9/2011), dónde se incorpora a las "actuaciones-escenario base" de la Red Ferroviaria de la CAPV, la implantación de los citados talleres y cocheras.

**2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACION**

Se mantienen los objetivos ya definidos en el planeamiento anterior y referidos a la ordenación de este suelo para la ubicación de una plataforma intermodal directamente apoyada en la red ferroviaria así como de nuevas actividades económicas, a partir de las nuevas infraestructuras viarias creadas para el acceso al centro comercial de Araso (Txingudi).

Se redefine la parcela 5A adecuándola a sus necesidades ferroviarias (acceso vías), calificándola como Sistema General Ferroviario y sin edificabilidad urbanística, al convertirse dicho parámetro en edificabilidad física vinculada al uso propio de las infraestructuras de comunicación ferroviaria.

En todo caso, la eliminación de la edificabilidad urbanística en esa parcela repercute en el conjunto de la edificabilidad urbanística del ámbito, ya que queda reducida la

atribuida al resto de las parcelas edificables. Esto es, a todas las parcelas destinadas a usos de Actividades Económicas y que mantienen cada una de ellas y para sí la edificabilidad atribuida por el planeamiento aprobado.

### 3.- REGIMEN URBANISTICO ESTRUCTURAL

#### - CLASIFICACION URBANISTICA

Suelo Urbano ..... superficie: 273.424,55 m<sup>2</sup>

#### - CALIFICACION GLOBAL

- **Actividades Económicas (A)** ..... superficie: 203.813,97 m<sup>2</sup>s

##### - Edificabilidad Urbanística:

- Sobre rasante ..... 100.991,00 m<sup>2</sup>t

La edificabilidad definida incluye la superficie construida destinada a entreplantas.

- Bajo rasante..... 100 % de la edif. sobre rasante

##### - Régimen de Uso:

En conformidad con lo establecido en el artículo 1.2.3 de la Normativa del presente Plan General.

- **Sistema Ferroviario (F)** ..... superficie: 69.610,58 m<sup>2</sup>

##### - Régimen de Uso:

En conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.3 de la Normativa del presente Plan General.

#### - SERVIDUMBRES AERONAUTICAS. LIMITACION DE LA EDIFICABILIDAD

Para la totalidad del ámbito se establece la cota 70,00 como altura máxima respecto del nivel del mar y por encima de ella no debe sobrepasar ninguna construcción, incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc. Igualmente no podrán ser rebasadas por modificaciones del terreno existente u objetos fijos del tipo de postes, antenas, aerogeneradores, incluidas sus palas, carteles, líneas de transporte de energía eléctrica, infraestructuras de telecomunicaciones, etc., así como tampoco el gálibo máximo autorizado para los vehículos circulantes.

Estas determinaciones quedan reflejadas concretamente en el plano de la zona correspondiente de la serie A "Afecciones Urbanísticas" de este Plan General.

La materialización de la edificabilidad establecida normativamente por este Plan General estará siempre condicionada al cumplimiento de las limitaciones de la altura máxima definidas en los términos más arriba expuestos. En el caso de que la edificabilidad no pudiera materializarse completamente debido a dichas

limitaciones y dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos pudiera evacuarse no generará ningún tipo de derecho a indemnización.

**- REGIMEN DE DETERMINACION DE LA ORDENACION PORMENORIZADA**

El presente Plan General remite la determinación de la ordenación pormenorizada a un planeamiento de desarrollo.

**- REGIMEN GENERAL DE PROGRAMACION Y EJECUCION**

Este ámbito se encuentra actualmente en fase de ejecución.

#### **4.- REGIMEN URBANISTICO PORMENORIZADO**

Las condiciones referidas al régimen urbanístico pormenorizado se remiten a lo establecido por el Plan Parcial aprobado, así como a las modificaciones puntuales que se han aprobado sobre este. Deben a su vez superponerse las determinaciones de rango estructural derivadas del establecimiento del Sistema General ferroviario, que será revisado en lo referente a la calificación pormenorizada sobre la que se impone el Sistema General.

Será en el marco de la tramitación del referido ajuste de la calificación pormenorizada dónde se establezcan, con el detalle que merece la parcela ferroviaria, las condiciones de edificación (alineaciones y rasantes) y la atribución de la edificabilidad física a los diferentes volúmenes e instalaciones que el proyecto en ejecución exige.

En correspondencia con lo establecido en este planeamiento pormenorizado y para la calificación global de Sistema General de Sistema Ferroviario se deberá considerar la edificabilidad física sobre rasante de 23.778 m<sup>2</sup>t, edificabilidad que incluye la superficie construida destinada a entreplantas. Asimismo se deberá considerar una edificabilidad máxima bajo rasante correspondiente al 100% de la edificabilidad sobre rasante.

#### **5.- REGIMEN ESPECÍFICO DE EJECUCION**

El ámbito se encuentra en ejecución de acuerdo con las determinaciones establecidas en el Plan Parcial aprobado, así como en los restantes documentos y proyectos formulados en su desarrollo.

## 6.- CONDICIONANTES SUPERPUESTOS A LA ORDENACION URBANISTICA

Con carácter general se estará a lo dispuesto para los mismos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental así como en el documento de Normas Urbanísticas de este Plan General.

### - **Legislación del sector ferroviario y afección de las servidumbres:**

Para este ámbito, debido a su situación de proximidad o contigüidad con la zona limítrofe del sector ferroviario, y de acuerdo con la Ley 391/2003 que regula las condiciones especiales para actuaciones que puedan llevarse a cabo en las áreas limítrofes a los ejes ferroviarios, se deberán considerar los límites de la zona de dominio público de 8 mts., la zona de protección de 70 mts., y el límite de la edificación, de 50 mts., que en zonas urbanas se reduce a 20 mts., según queda referido en los arts. 13, 14 y 16 de la mencionada Ley. Asimismo, y según el art. 15 se deberá tener en cuenta que para ejecutar en las zonas de dominio público y protección de la infraestructura ferroviaria cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del Ente Público Red Ferroviaria Vasca – Euskal Trenbide Sarea, como colindante inmediato del área y del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), si así procediera.

En relación con el límite de edificación, la Orden FOM 22230/2005, de 6 de julio establece que “en los tramos de las líneas de la red ferroviaria de interés general que discurren por zonas urbanas y siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, queda establecida la línea límite de edificación a una distancia de 20 metros de la arista exterior más próxima a la plataforma. Sin perjuicio de lo anterior será posible asimismo reducir la distancia señalada, en casos singulares siempre y cuando la reducción que se pretenda redunde en una mejora de la ordenación urbanística y no cause perjuicio a la explotación ferroviaria, previa solicitud del interesado y tramitación del correspondiente expediente administrativo, que deberá en todo caso ser informado favorablemente por el administrador de la infraestructura ferroviaria correspondiente”.

Asimismo, para la obtención de la licencia de edificación, los proyectos de nueva edificación incluidos en áreas de planeamiento colindantes con el ferrocarril, deberán incluir un estudio específico del nivel de ruido y de las vibraciones producidas por el ferrocarril en el ambiente interior de los edificios, así como de las correspondientes medidas adoptadas por dichos proyectos que aseguren que el índice de percepción vibratoria y el nivel de ruidos dentro de la edificación, no supera el permitido por la legislación sectorial vigente.

Igualmente, la ordenación deberá respetar y adaptarse a lo previsto en la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio del País Vasco y en concreto en el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria aprobado por el Decreto 41/2001 y en su Modificación en curso.

Por último y en coherencia con dichos planeamientos supramunicipales, al Este del ámbito se mantendrá la reserva de una banda de suelo de 50 m. a cada lado del eje central que define el recorrido de la línea ferroviaria del tren de alta velocidad. Supone una superficie de 22.611 m<sup>2</sup> de suelo, y estará destinada a espacios libres y jardines, con el criterio de que esa superficie no compute en el cálculo del cumplimiento de los estándares de cesiones para zonas verdes.

**- Afecciones Acústicas:**

Se considerarán específicamente los mapas estratégicos de ruido (MER) que incluyen la carretera GI-636 (antes N-I) definidos en la Orden Foral 362-C/2009 y la aplicación del Real Decreto en cuanto a curvas isófonas, caso de demostrarse la necesidad de contemplar las medidas correctoras pertinentes.

En caso de modificación de la calificación, se deberá incorporar, para la tramitación urbanística y ambiental correspondiente, un Estudio de Impacto Acústico que incluya la elaboración de mapas de ruido y evaluaciones acústicas que permitan prever el impacto acústico global de la zona.

**- Legislación en materia de carreteras. Departamento para Infraestructuras Varias de la Diputación Foral de Guipúzcoa:**

El acceso al ámbito se realiza desde el viaducto que conecta el vial central con la rotonda de Txingudi (parte de la carretera GI 636-K competencia de Diputación Foral) motivo por el que el Departamento correspondiente a la materia de carreteras limitó la regulación de dicho acceso desde la rotonda:

*“... la obra para conectar el nuevo vial con la rotonda de Txingudi deberá salvar (viaducto) la vaguada de la futura traza del ferrocarril y la regata Sasiko para terminar apoyándose en el terraplén que sostiene la rotonda, y que es de cierta envergadura. La operación es técnicamente factible, pero los posteriores documentos urbanísticos de desarrollo, para contar con la aprobación de este Departamento, requerirán de un estudio específico muy detallado y fundamentado, que garantice la idoneidad de la solución propuesta”.*

**- Legislación en materia de aguas. Cauces fluviales y márgenes de protección de los mismos. Dominio Público Hidráulico. Ur Agentzia – Agencia Vasca del Agua.**

La ordenación respetará en la mayor medida posible las afecciones al dominio público hidráulico y a sus zonas de servidumbre y policía. Esto supone la adopción de medidas de preservación, o en su caso, de restauración de los cauces y riberas de los cursos de agua actualmente existentes en el área.

Al respecto, se respetarán los objetivos medioambientales recogidos en el planeamiento pormenorizado referencia del ámbito. Esto es, la no afección a aguas afluentes del arroyo Jaizubía: regata Sasiko y cabecera del curso de agua Borda-berri (escorrentía pluviales), ésta última situada en el extremo más occidental del área industrial y cuya vaguada constituye un corredor biológico al mantener un robledal autóctono.

**- Legislación referida a las Servidumbres Aeronáuticas:**

Al encontrarse este ámbito dentro de la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales pertenecientes al Aeropuerto de San Sebastián, para la obtención de la correspondiente autorización de obras se deberá cumplir la Normativa Sectorial y legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas. A este respecto :

- Se deberá contemplar lo establecido en el apartado 3.- Régimen Urbanístico Estructural de la presente ficha urbanística.
- El Plan Especial, Plan Parcial o instrumento equivalente que desarrolle este ámbito o, en su caso, la revisión o modificación del planeamiento aprobado, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su Aprobación Inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable del Ministerio de Fomento.
- En cumplimiento del artículo 10 del Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas, en el presente ámbito no se permitirán instalaciones que emitan humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de San Sebastián, incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad.
- Se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.
- En cumplimiento del Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, se prohíbe en las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.
- La ejecución de cualquier construcción en el ámbito de las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá

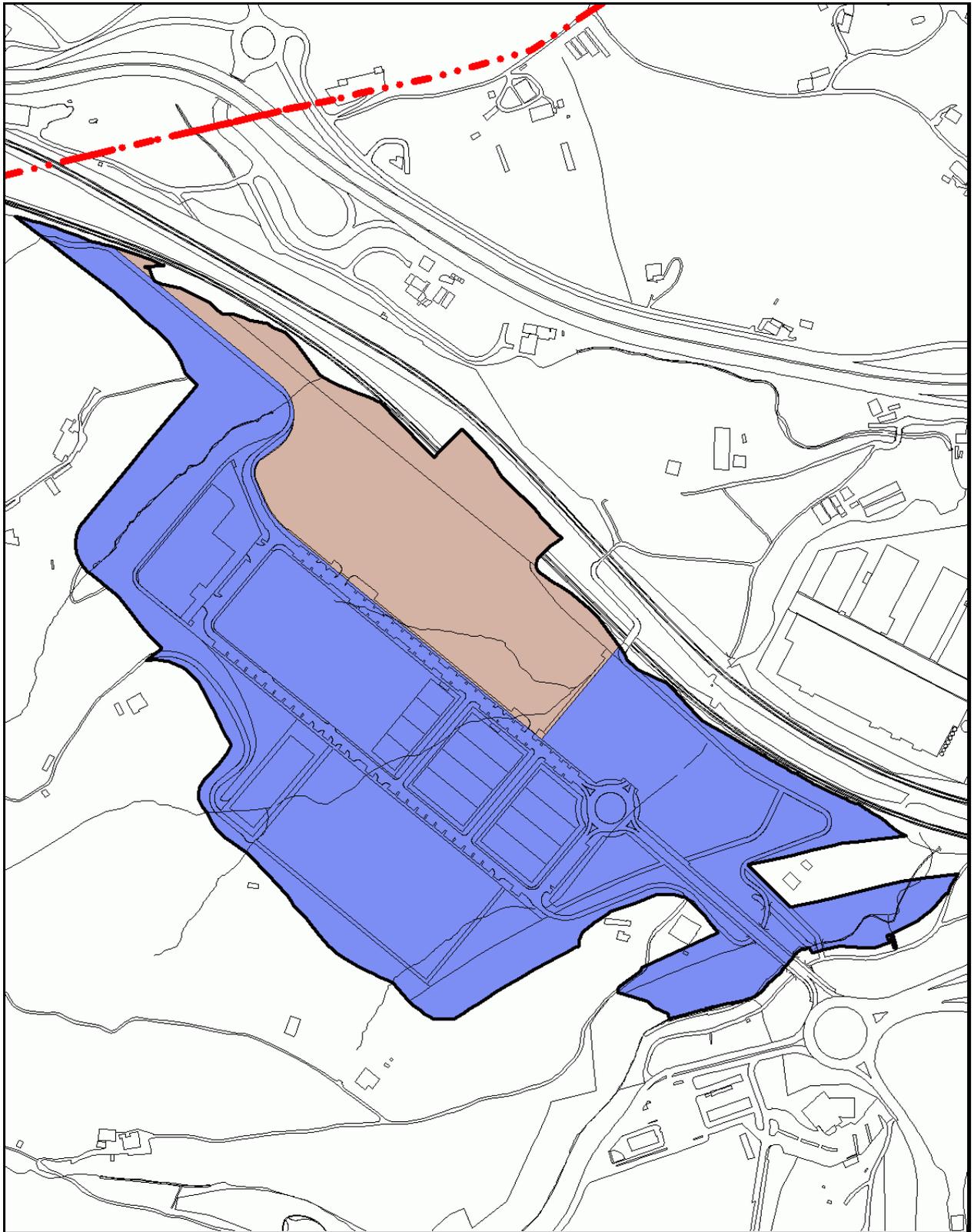
acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013.

Por otra parte, en el plano correspondiente de la serie A “Afecciones Urbanísticas” que forma parte de la documentación gráfica de este Plan General se refleja un avance de la ordenación de este ámbito, superpuesto a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas definidas para el mismo, así como la cota de altura máxima de la edificación establecida para este ámbito y en su caso, las cotas de rasante del terreno previstas una vez desarrollada su ordenación.

En todos y cada uno de estos casos será de aplicación los criterios reguladores vigentes de dichos condicionantes.

**ÁMBITO: ARASO NORTE**

**1.1.02**



**Plano de Calificación Global**

**Escala: 1/ 6.000**

**AMBITO: ZALDUMBORDA****1.1.04****DETERMINACIONES URBANÍSTICAS:****1.- DESCRIPCION**

Este ámbito está situado en el extremo Oeste del municipio de Irun, en una zona compartida con terrenos del término municipal de Hondarribia con la que tiene total continuidad. Se desarrolla al Oeste del ámbito Prolongación de Oianzabaleta, propuesto también en la Revisión, y queda limitado a ambos lados por la zona de servidumbre de la carretera nacional al Norte y la de las vías férreas al Sur, ubicándose en su práctica totalidad sobre terrenos privados.

El ámbito Zaldunborda estaba ya recogido en el Plan General de 1.999, clasificado como Suelo Urbanizable No Programado, con una delimitación que se ha visto menguada debido a la ejecución del desdoblamiento de la Gi-636 en la zona de Gaintxurizketa.

Su desarrollo se plantea enfocado a la definición de una parcela industrial entre el edificio industrial actualmente existente al Oeste del ámbito y el nudo de Zaldunborda. De la topografía existente resulta un desarrollo lineal de la edificación en ligera pendiente con entrada por el lado Sur, por el cual se plantea el vial de servicio que termina en la parte alta, al Oeste, junto al pabellón industrial existente.

Los límites Norte, Oeste y Este del ámbito se corresponden con la parcela de la Gi-636 y el límite Sur con la de Renfe. El acceso viario, al igual que para el ámbito 1.1.11 "Oianzabaleta" se produce a través del nudo de Zaldunborda.

**2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACION**

El principal objetivo de esta actuación es el de ampliar y completar el suelo disponible para usos de actividades industriales en una zona de Irun situada al Oeste y Norte de la Autopista que ha sido destinada de forma mayoritaria a este tipo de usos.

Será necesario conectar con la GI-636 mediante la rotonda de Zaldunborda como acceso a los posibles desarrollos en la zona de Zabaleta, la rotonda está situada junto con sus enlaces al Norte de la GI-636, ya en término municipal de Hondarribia.

La propuesta se estudiará en coherencia con lo planteado por el municipio de Hondarribia y por lo tanto el correspondiente instrumento de planeamiento deberá ser objeto de un Plan de Compatibilización entre ambos municipios.

Será necesario prever un enlace con las redes de infraestructura y servicios de la zona industrial de Aranibar y considerar la necesidad del probable reforzamiento de los ramales centrales de distribución y abastecimiento.

Asimismo, la alternativa de ordenación tendrá que adecuarse al entorno y a la vez permitir el aprovechamiento industrial, considerando en todo caso los especiales condicionantes y afecciones urbanísticas de su localización.

### 3.- REGIMEN URBANISTICO ESTRUCTURAL

#### - CLASIFICACION URBANISTICA

Suelo Urbanizable Sectorizado ..... superficie : 7.510,71 m<sup>2</sup>  
 Los datos recogidos en la presente ficha urbanística se refieren exclusivamente al suelo de este ámbito incluido en el término municipal de Irún.

#### - CALIFICACION GLOBAL

- **Actividades Económicas (A)** ..... superficie : 7.510,71 m<sup>2</sup>

##### - Edificabilidad Urbanística:

- Sobre rasante ..... 4.424,00 m<sup>2</sup>

La edificabilidad sobre rasante definida no incluye la superficie construida destinada a entreplantas, las cuales se podrán disponer en la cuantía máxima porcentual establecida para cada una de las calificaciones pormenorizadas contempladas en la normativa general.

- Bajo rasante..... 100 % de la edific. sobre rasante

##### - Régimen de Uso:

En conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.3 de la Normativa del presente Plan General.

#### - SERVIDUMBRES AERONAUTICAS. LIMITACION DE LA EDIFICABILIDAD

Para la totalidad del ámbito se establece la cota 56,00 como altura máxima respecto del nivel del mar y por encima de ella no debe sobrepasar ninguna construcción, incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc. Igualmente no podrán ser rebasadas por modificaciones del terreno existente u objetos fijos del tipo de postes, antenas, aerogeneradores, incluidas sus palas, carteles, líneas de transporte de energía eléctrica, infraestructuras de telecomunicaciones, etc., así como tampoco el gálibo máximo autorizado para los vehículos circulantes.

Estas determinaciones quedan reflejadas concretamente en el plano de la zona correspondiente de la serie A "Afecciones Urbanísticas" de este Plan General.

La materialización de la edificabilidad establecida normativamente por este Plan General estará siempre condicionada al cumplimiento de las limitaciones de la altura máxima definidas en los términos más arriba expuestos. En el caso de que la edificabilidad no pudiera materializarse completamente debido a dichas limitaciones y dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución

que a tales efectos pudiera evacuarse no generará ningún tipo de derecho a indemnización.

#### **- REGIMEN DE DETERMINACION DE LA ORDENACION PORMENORIZADA**

Se procederá a la elaboración de un Plan Parcial con el fin de determinar la ordenación pormenorizada del ámbito. Previamente a la realización del Plan Parcial definido, deberá realizarse un Plan de Compatibilización entre Irún y Hondarribia con el objetivo de coordinar la ordenación estructural definida para ambos municipios.

Asimismo cabe la alternativa de realizar un Plan de Compatibilización de Ordenación Pormenorizada entre ambos municipios, lo que conllevaría la innecesidad de realizar el referido Plan Parcial.

Por lo tanto, y en cualquier caso, el presente Plan General remite la determinación de la ordenación pormenorizada a un planeamiento de desarrollo.

#### **- REGIMEN GENERAL DE PROGRAMACION Y EJECUCION**

De acuerdo con la estrategia de la evolución urbana y de la ocupación del suelo en el término municipal, se prevé el desarrollo del ámbito dentro del horizonte temporal de programación del Plan General.

Caso de contemplarse la realización de un Plan Parcial, los plazos para su aprobación y elaboración serán definidos por el Plan de Compatibilización a realizar entre ambos municipios.

Caso de considerar la alternativa de realizar un Plan de Compatibilización de Ordenación Pormenorizada, para su elaboración y aprobación se considerará un plazo máximo de cuatro años contados desde la aprobación definitiva de este Plan General.

### **4.- REGIMEN URBANISTICO PORMENORIZADO**

Las condiciones referidas al régimen urbanístico pormenorizado serán establecidas por el planeamiento de desarrollo a realizar en el ámbito, Plan Parcial, o en su caso Plan de Compatibilización de Ordenación Pormenorizada.

#### **- OTRAS DETERMINACIONES**

En correspondencia con la forma del terreno se define un perfil máximo de planta baja y dos plantas altas. Se contempla una altura máxima de la edificación de 12,00 metros.

Las edificaciones existentes e incluidas en este ámbito tendrán la categoría de preexistentes pendientes de Plan Parcial o Plan de Compatibilización de Ordenación Pormenorizada, estando todas ellas actualmente destinadas a uso

residencial (caseríos). En todo caso, y en tanto no se apruebe el planeamiento, el carácter y alcance de las obras que sobre ellos se puedan realizar será acorde a lo estipulado en el art. 101 de la Ley 2/2006:

- Serán autorizables las obras que estén destinadas y se consideren necesarias para el mantenimiento del edificio en las mínimas condiciones de habitabilidad y salubridad y las dirigidas a evitar daños a terceros.
- No serán autorizables las obras parciales que impliquen una mejora o aumento de volumen. Excepcionalmente podrán autorizarse obras parciales y circunstanciales de consolidación cuando no estuviese prevista la expropiación o demolición del inmueble en el plazo de 15 años, a contar desde la fecha en que se pretendiese realizarlas, sin que dichas obras puedan suponer revalorización del inmueble.
- Como está autorizado el uso residencial en el ámbito, mientras permanezcan las edificaciones, los usos contenidos en las mismas se consideran compatibles con la ordenación urbanística, sin que pueda añadirse ninguno otro más, a no ser que tenga destino de oficina y comercial y ello, sin alterar ni el régimen, ni el periodo de vida del edificio. Estos nuevos usos posibles tendrán el carácter de provisionales y serán autorizados por el Ayuntamiento en los términos que regula el art. 36 de la Ley 2/2006.

Por último, y en tanto no se apruebe el Programa de Actuación Urbanizadora (art. 32 de la Ley 2/2006) no serán autorizables ni la parcelación urbanística, ni los actos y usos que impliquen una transformación urbanística.

#### **5.- REGIMEN ESPECÍFICO DE EJECUCION**

Será el definido tanto en el Plan Parcial a promover en el ámbito, o en su caso por el Plan de Compatibilización de Ordenación Pormenorizada, así como en los restantes documentos y proyectos a formular en su desarrollo.

#### **6.- CONDICIONANTES SUPERPUESTOS A LA ORDENACION URBANISTICA**

Con carácter general se estará a lo dispuesto para los mismos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental así como en el documento de Normas Urbanísticas de este Plan General. En concreto, los condicionantes con incidencia en este ámbito, entre otros, son los siguientes:

**- Legislación del sector ferroviario y afección de las servidumbres:**

Para este ámbito, debido a su situación de proximidad o contigüidad con la zona limítrofe del sector ferroviario, y de acuerdo con la Ley 391/2003 que regula las condiciones especiales para actuaciones que puedan llevarse a cabo en las áreas limítrofes a los ejes ferroviarios, se deberán considerar los límites de la zona de dominio público de 8 mts., la zona de protección de 70 mts., y el límite de la edificación, de 50 mts., que en zonas urbanas se reduce a 20 mts., según queda referido en los arts. 13, 14 y 16 de la mencionada Ley. Asimismo, y según el art. 15 se deberá tener en cuenta que para ejecutar en las zonas de dominio público y protección de la infraestructura ferroviaria cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

En relación con el límite de edificación, la Orden FOM 22230/2005, de 6 de julio establece que “en los tramos de las líneas de la red ferroviaria de interés general que discurren por zonas urbanas y siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, queda establecida la línea límite de edificación a una distancia de 20 metros de la arista exterior más próxima a la plataforma. Sin perjuicio de lo anterior será posible asimismo reducir la distancia señalada, en casos singulares siempre y cuando la reducción que se pretenda redunde en una mejora de la ordenación urbanística y no cause perjuicio a la explotación ferroviaria, previa solicitud del interesado y tramitación del correspondiente expediente administrativo, que deberá en todo caso ser informado favorablemente por el administrador de la infraestructura ferroviaria correspondiente”.

Asimismo y en relación también con la proximidad o contigüidad de este ámbito con la zona limítrofe del sector ferroviario, para la obtención de la licencia de edificación, los proyectos de nueva edificación incluidos en los sectores de planeamiento colindantes con el ferrocarril, deberán incluir un estudio específico del nivel de ruido y de las vibraciones producidas por el ferrocarril en el ambiente interior de los edificios, así como de las correspondientes medidas adoptadas por dichos proyectos que aseguren que el índice de percepción vibratoria y el nivel de ruidos dentro de la edificación, no supera el permitido por la legislación sectorial vigente.

Por último, recordar que deberá también respetar y adaptarse a lo previsto en la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio del País Vasco y en concreto en el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria aprobado por el Decreto 41/2001 y en su Modificación en curso, aprobada inicialmente el 1 de septiembre de 2.011 (BOPV 23/9/2011),

**- Afecciones Acústicas:**

Se considerarán específicamente los mapas estratégicos de ruido (MER) que incluyen la carretera GI-636 (antes N-I) definidos en la Orden Foral 362-C/2009 y la aplicación del Real Decreto en cuanto a curvas isófonas, caso de demostrarse la necesidad de contemplar las medidas correctoras pertinentes.

Se deberá incorporar, para la tramitación urbanística y ambiental correspondiente, un Estudio de Impacto Acústico que incluya la elaboración de mapas de ruido y evaluaciones acústicas que permitan prever el impacto acústico global de la zona.

- **Legislación en materia de carreteras. Departamento para Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Guipúzcoa:**

El ámbito es colindante a la carretera GI-636, viario general competencia de la institución foral y futuro acceso a la actuación.

- **Legislación en materia de aguas. Cauces fluviales y márgenes de protección de los mismos. Ur Agentzia – Agencia Vasca del Agua.**

Ordenación sin afección a la regata afluyente del arroyo Jaizubía (Loidi Erreka), respetando las afecciones al dominio público hidráulico y a sus zonas de servidumbre y policía. Eso supondrá la adopción de medidas de preservación, o en su caso, de restauración de los cauces y riberas de dicha regata y de los cursos de agua actualmente existentes en el área.

En cualquier caso, en cumplimiento de la normativa vigente, este ámbito deberá respetar el retiro mínimo de 12,00 metros para las edificaciones y de 2,00 metros para la urbanización con respecto a la regata.

- **Legislación referida a las Servidumbres Aeronáuticas:**

Al encontrarse este ámbito dentro de la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales pertenecientes al Aeropuerto de San Sebastián, para la obtención de la correspondiente autorización de obras se deberá cumplir la Normativa Sectorial y legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas. A este respecto:

- Se deberá contemplar lo establecido en el apartado 3.- Régimen Urbanístico Estructural de la presente ficha urbanística.
- El Plan Especial, Plan Parcial o instrumento equivalente que desarrolle este ámbito o, en su caso, la revisión o modificación del planeamiento aprobado, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su Aprobación Inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable del Ministerio de Fomento.
- En cumplimiento del artículo 10 del Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas, en el presente ámbito no se permitirán instalaciones que emitan humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de San Sebastián, incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad.

- Se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.
- En cumplimiento del Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, se prohíbe en las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.
- La ejecución de cualquier construcción en el ámbito de las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013.

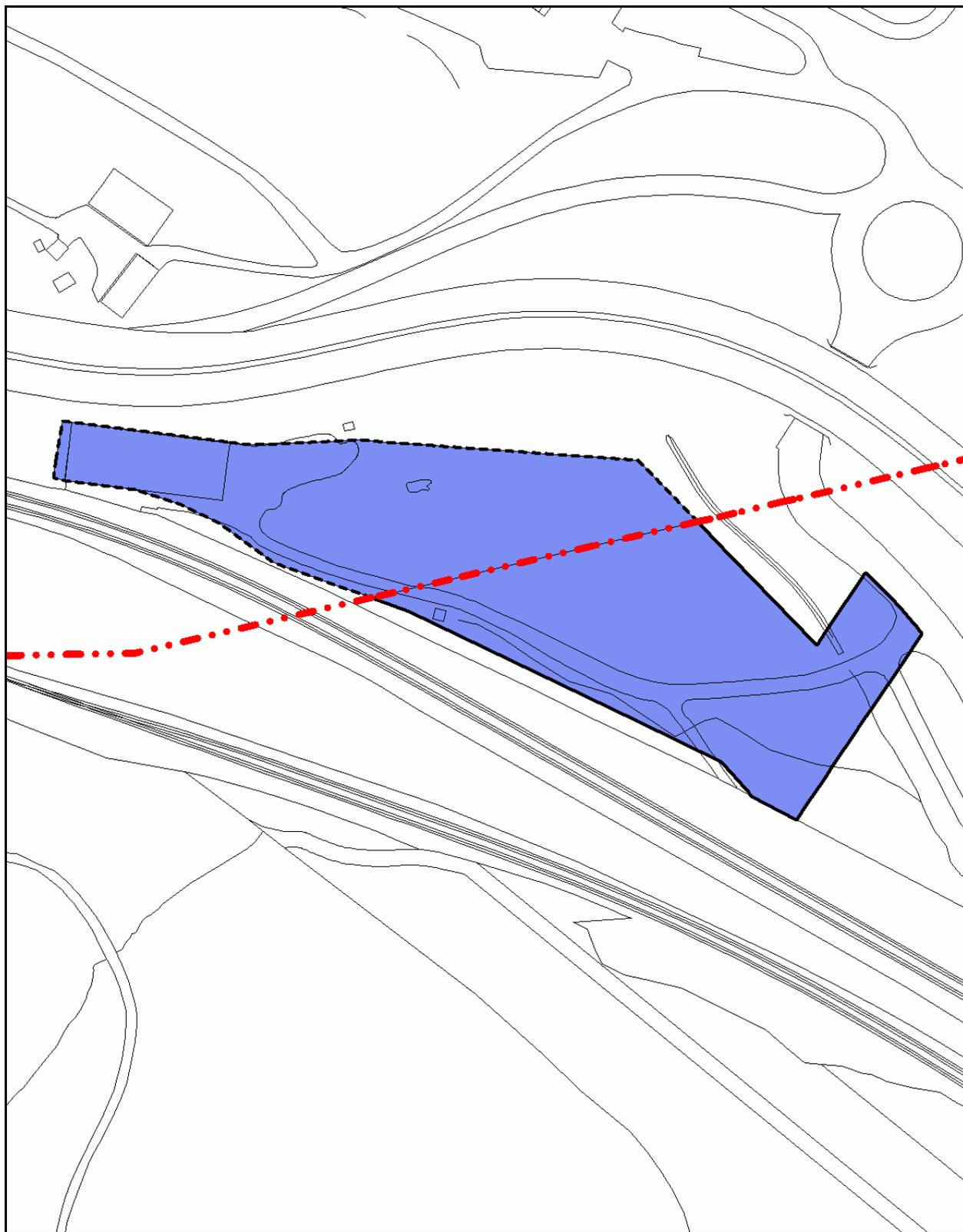
Por otra parte, en el plano correspondiente de la serie A "Afecciones Urbanísticas" que forma parte de la documentación gráfica de este Plan General se refleja un avance de la ordenación de este ámbito, superpuesto a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas definidas para el mismo, así como la cota de altura máxima de la edificación establecida para este ámbito y en su caso, las cotas de rasante del terreno previstas una vez desarrollada su ordenación.

En todos y cada uno de estos casos será de aplicación los criterios reguladores vigentes de dichos condicionantes.

En cuanto a las medidas de carácter ambiental, serán de aplicación las disposiciones protectoras, correctoras y compensatorias expuestas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental incluido en el presente Plan General.

**ÁMBITO: ZALDUNBORDA**

**1.1.04**



**Plano de Calificación Global**

**Escala: 1/ 2.000**

**AMBITO: PROLONGACION ARASO NORTE****1.1.10****ÁMBITO SUSPENDIDO EN EL ACUERDO DE APROBACION DEFINITIVA**

**Por lo tanto, el Régimen Urbanístico de los terrenos afectados por el ámbito es el establecido por el Plan General de 1.999**

**DETERMINACIONES URBANÍSTICAS:****1.- DESCRIPCION**

Este ámbito está situado en el extremo Oeste del municipio, a continuación del ya existente polígono de Araso Norte y se extiende hasta el alto de Gaintzurizketa y límite del término municipal, teniendo como límite septentrional la traza de las vías férreas.

No están incluidos dentro del recinto del ámbito los terrenos situados en la franja Norte y en paralelo al trazado del ferrocarril, en los que se ubican varias edificaciones rurales actualmente habitadas, dejando dichos terrenos como suelo no urbanizable y ello con el objeto de consolidar estas edificaciones.

El desarrollo urbanístico de este ámbito, en parte terrenos privados y en parte públicos, se plantea como prolongación de la implantación de actividades económicas de tipo industrial del polígono industrial de Araso Norte debiendo disponerse previsiblemente en varias terrazas y apoyado en la prolongación del viario central del mencionado polígono.

La ordenación ofrecerá grandes manzanas ocupables en su totalidad con el objeto de permitir la construcción de edificios contenedores que aprovechen al máximo el espacio edificable y disponible para alojar los nuevos usos industriales.

**2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACION**

El principal objetivo de esta actuación es ampliar y completar el suelo disponible para usos de actividades industriales en la zona del municipio al Norte de la Autopista que se ha querido destinar de forma mayoritaria para este tipo de usos.

Es también objetivo de la actuación calificar como espacio libre especialmente protegido el entorno afectado por el paso del corredor de enlace entre Jaizkibel y Aiako Harria, terrenos que se convertirán en públicos como cesión derivada de esta actuación, circunstancias ambas que han orientado la incorporación de estos terrenos al ámbito de actuación.

La cesión que se obtiene de esta actuación para configurar el tramo correspondiente del Corredor Ecológico Aiako Harria – Jaizkibel tiene que garantizar su conectividad dentro de los terrenos del ámbito con los tramos adyacentes del corredor así como la no interferencia con el nuevo asentamiento industrial al disponerse de forma continua en todo el borde Oeste y en la parte alta de los terrenos. Con ello se considerará recogido lo señalado al respecto en el Informe del Gobierno Vasco – Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental.

Se incorpora la condición de recuperar ambientalmente los terrenos del vertedero de inertes situado en la ladera este de Arburusasieta para incorporarlos al mencionado corredor de enlace entre Jaizkibel y Aiako Harria.

Igualmente la ordenación planteada desde el Plan General contempla la preservación de los valores ambientales de las masas de robledales y de la zona de contacto con la parte del corredor que queda fuera del ámbito.

El desarrollo de este ámbito deberá realizarse solamente en las zonas bajas del mismo como forma de preservar la topografía de todas las zonas de borde al sur, que es donde se sitúan las masas de robledal. A este respecto será necesario realizar terraplenados para adaptar la topografía del terreno a la superficie horizontal de las plataformas.

Los accesos principales se desarrollarán a través del vial central del nuevo polígono de Araso Norte y del enlace de éste con la red de carreteras GI-636 y A-8. Asimismo se prevé el enlace con la nueva rotonda sobre la GI-636 en el alto de Gaintzurizketa, ya en el término municipal de Lezo. La propuesta se estudiará en coherencia con lo planteado por el municipio de Lezo.

Será necesario prever el enlace con las redes de servicios del polígono de Araso Norte y el probable reforzamiento de los ramales centrales de distribución y abastecimiento de agua.

### 3.- REGIMEN URBANISTICO ESTRUCTURAL

#### - CLASIFICACION URBANISTICA

Suelo Urbanizable Sectorizado ..... superficie : 196.631,10 m<sup>2</sup>s

#### - CALIFICACION GLOBAL

- **Actividades Económicas (A)** ..... superficie : 115.730,71 m<sup>2</sup>s

##### - Edificabilidad Urbanística:

- Sobre rasante ..... 92.857,00 m<sup>2</sup>t

La edificabilidad sobre rasante definida no incluye la superficie construida destinada a entreplantas, las cuales se podrán disponer en la cuantía máxima porcentual establecida para cada una de las calificaciones pormenorizadas contempladas en la normativa general.

- Bajo rasante..... 100 % de la edif. sobre rasante
- Régimen de Uso:  
En conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.3 de la Normativa del presente Plan General.

- **Sistema General de Espacios Libres (L)** ..... superficie : 80.900,39 m<sup>2</sup>s

#### - **SERVIDUMBRES AERONAUTICAS. LIMITACION DE LA EDIFICABILIDAD**

Para la totalidad del ámbito se establece la cota 84,00 como altura máxima respecto del nivel del mar y por encima de ella no debe sobrepasar ninguna construcción, incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc. Igualmente no podrán ser rebasadas por modificaciones del terreno existente u objetos fijos del tipo de postes, antenas, aerogeneradores, incluidas sus palas, carteles, líneas de transporte de energía eléctrica, infraestructuras de telecomunicaciones, etc., así como tampoco el gálibo máximo autorizado para los vehículos circulantes.

Estas determinaciones quedan reflejadas concretamente en el plano de la zona correspondiente de la serie A “Afecciones Urbanísticas” de este Plan General.

La materialización de la edificabilidad establecida normativamente por este Plan General estará siempre condicionada al cumplimiento de las limitaciones de la altura máxima definidas en los términos más arriba expuestos. En el caso de que la edificabilidad no pudiera materializarse completamente debido a dichas limitaciones y dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos pudiera evacuarse no generará ningún tipo de derecho a indemnización.

#### - **REGIMEN DE DETERMINACION DE LA ORDENACION PORMENORIZADA**

Se procederá a la elaboración de un Plan Parcial en el ámbito. Por lo tanto, el presente Plan General remite la determinación de la ordenación pormenorizada a un planeamiento de desarrollo.

#### - **REGIMEN GENERAL DE PROGRAMACION Y EJECUCION**

De acuerdo con la estrategia de la evolución urbana y de la ocupación del suelo en el término municipal, se prevé el desarrollo del ámbito dentro del horizonte temporal de programación del Plan General.

Se procederá a la elaboración y aprobación del mencionado Plan Parcial en el plazo máximo de cuatro años contados desde la aprobación definitiva de este Plan General.

El sistema general de espacios libres considerado en el presente ámbito se define exclusivamente a los efectos de su obtención.

#### **4.- REGIMEN URBANISTICO PORMENORIZADO**

Las condiciones referidas al régimen urbanístico pormenorizado serán establecidas por el Plan Parcial a realizar en el ámbito.

##### **- OTRAS DETERMINACIONES**

En correspondencia con la forma del terreno se establece un perfil máximo escalonado con dos plantas sobre rasante en los frentes de calle (en este perfil no se contempla la posible edificación de entreplantas). Será objeto del Plan Parcial a desarrollar la definición del retranqueo de la planta alta, el cual se definirá con el criterio de preservar del perfil definido.

Se contempla una altura máxima de la edificación de 12,00 metros, pudiendo aumentarse hasta los 16,00 metros para elementos específicos por exigencias de tipo técnico.

Las edificaciones existentes e incluidas en este ámbito tendrán la categoría de preexistentes pendientes de Plan Parcial, estando todas ellas actualmente destinadas al uso residencial (caseríos). En todo caso, y en tanto no se apruebe el planeamiento, el carácter y alcance de las obras que sobre ellos se puedan realizar será acorde a lo estipulado en el art. 101 de la Ley 2/2006:

- Serán autorizables las obras que estén destinadas y se consideren necesarias para el mantenimiento del edificio en las mínimas condiciones de habitabilidad y salubridad y las dirigidas a evitar daños a terceros.
- No serán autorizables las obras parciales que impliquen una mejora o aumento de volumen. Excepcionalmente podrán autorizarse obras parciales y circunstanciales de consolidación cuando no estuviese prevista la expropiación o demolición del inmueble en el plazo de 15 años, a contar desde la fecha en que se pretendiese realizarlas, sin que dichas obras puedan suponer revalorización del inmueble.
- Como está autorizado el uso residencial en el ámbito, mientras permanezcan las edificaciones, los usos contenidos en las mismas se consideran compatibles con la ordenación urbanística, sin que pueda añadirse ninguno otro más, a no ser que tenga destino de oficina y comercial y ello, sin alterar ni el régimen, ni el periodo de vida del edificio. Estos nuevos usos posibles tendrán el carácter de provisionales y serán autorizados por el Ayuntamiento en los términos que regula el art. 36 de la Ley 2/2006.

Por último, y en tanto no se apruebe el Programa de Actuación Urbanizadora (art. 32 de la Ley 2/2006) no serán autorizables ni la parcelación urbanística, ni los actos y usos que impliquen una transformación urbanística.

## 5.- REGIMEN ESPECÍFICO DE EJECUCION

Será el definido tanto en el Plan Parcial a promover en el ámbito, así como en los restantes documentos y proyectos a formular en su desarrollo.

## 6.- CONDICIONANTES SUPERPUESTOS A LA ORDENACION URBANISTICA

Con carácter general se estará a lo dispuesto para los mismos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental así como en el documento de Normas Urbanísticas de este Plan General. En concreto, los condicionantes con incidencia en este ámbito, entre otros, son los siguientes:

### - **Legislación del sector ferroviario y afección de las servidumbres:**

Para este ámbito, debido a su situación de proximidad o contigüidad con la zona limítrofe del sector ferroviario, y de acuerdo con la Ley 391/2003 que regula las condiciones especiales para actuaciones que puedan llevarse a cabo en las áreas limítrofes a los ejes ferroviarios, se deberán considerar los límites de la zona de dominio público de 8 mts., la zona de protección de 70 mts., y el límite de la edificación, de 50 mts., que en zonas urbanas se reduce a 20 mts., según queda referido en los arts. 13, 14 y 16 de la mencionada Ley. Asimismo, y según el art. 15 se deberá tener en cuenta que para ejecutar en las zonas de dominio público y protección de la infraestructura ferroviaria cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del Ente Público Red Ferroviaria Vasca – Euskal Trenbide Sarea.

En relación con el límite de edificación, la Orden FOM 22230/2005, de 6 de julio establece que “en los tramos de las líneas de la red ferroviaria de interés general que discurren por zonas urbanas y siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, queda establecida la línea límite de edificación a una distancia de 20 metros de la arista exterior más próxima a la plataforma. Sin perjuicio de lo anterior será posible asimismo reducir la distancia señalada, en casos singulares siempre y cuando la reducción que se pretenda redunde en una mejora de la ordenación urbanística y no cause perjuicio a la explotación ferroviaria, previa solicitud del interesado y tramitación del correspondiente expediente administrativo, que deberá en todo caso ser informado favorablemente por el administrador de la infraestructura ferroviaria correspondiente”.

Asimismo, para la obtención de la licencia de edificación, los proyectos de nueva edificación incluidos en este sector de planeamiento colindante con el ferrocarril, deberán incluir un estudio específico del nivel de ruido y de las vibraciones producidas por el ferrocarril en el ambiente interior de los edificios, así como de las correspondientes medidas adoptadas por dichos proyectos que aseguren que el índice de percepción vibratoria y el nivel de ruidos dentro de la edificación, no supera el permitido por la legislación sectorial vigente.

Por último, la ordenación deberá respetar y adaptarse a lo previsto en la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio del País Vasco y en concreto en el Plan

Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria aprobado por el Decreto 41/2001 y en su Modificación en curso, aprobada inicialmente el 1 de septiembre de 2.011. (BOPV 23/9/2011),

- **Legislación en materia de carreteras. Departamento para Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Guipúzcoa:**

Habrán dos accesos principales. Uno, el que a través del vial central del colindante Araso Norte enlace, a través de la rotonda Txingudi, con la red de carreteras GI-636 y AP-8. Y el otro, el que desde el extremo norte enlace con la rotonda sobre la GI-636 en el alto de Gaintxurizketa, ya en el término municipal de Lezo. La propuesta se estudiará en coherencia con lo planteado por el municipio de Lezo.

En todo caso, los futuros accesos se resuelven a través de viarios competencia de la Diputación Foral de Guipúzcoa.

- **Afecciones Acústicas:**

Se considerarán específicamente los mapas estratégicos de ruido (MER) que incluyen la carretera GI-636 (antes N-I), tal y como son definidos en la Orden Foral 362-C/2009 y la aplicación del Real Decreto en cuanto a curvas isófonas, caso de demostrarse la necesidad de contemplar las medidas correctoras pertinentes.

- **Legislación en materia de aguas. Ur Agentzia – Agencia Vasca del Agua:**

Ordenación respetando en la mayor medida posible las posibles afecciones a los cursos de agua de escorrentía existentes en las vaguadas del ámbito y que desaguan en una regata afluente (Loidi Erreka) del arroyo Jaizubía.

Es conveniente que en las fases previas a la redacción de los instrumentos de desarrollo se consensuen con URA las soluciones posibles para facilitar el trámite de autorización.

- **Legislación referida a las Servidumbres Aeronáuticas:**

Al encontrarse este ámbito dentro de la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales pertenecientes al Aeropuerto de San Sebastián, para la obtención de la correspondiente autorización de obras se deberá cumplir la Normativa Sectorial y legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas. A este respecto:

- Se deberá contemplar lo establecido en el apartado 3.- Régimen Urbanístico Estructural de la presente ficha urbanística.
- El Plan Especial, Plan Parcial o instrumento equivalente que desarrolle este ámbito o, en su caso, la revisión o modificación del planeamiento aprobado, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su Aprobación Inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable del Ministerio de Fomento.
- En cumplimiento del artículo 10 del Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas, en el presente ámbito no se permitirán instalaciones que emitan

humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de San Sebastián, incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad.

- Se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.
- En cumplimiento del Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, se prohíbe en las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.
- La ejecución de cualquier construcción en el ámbito de las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013.

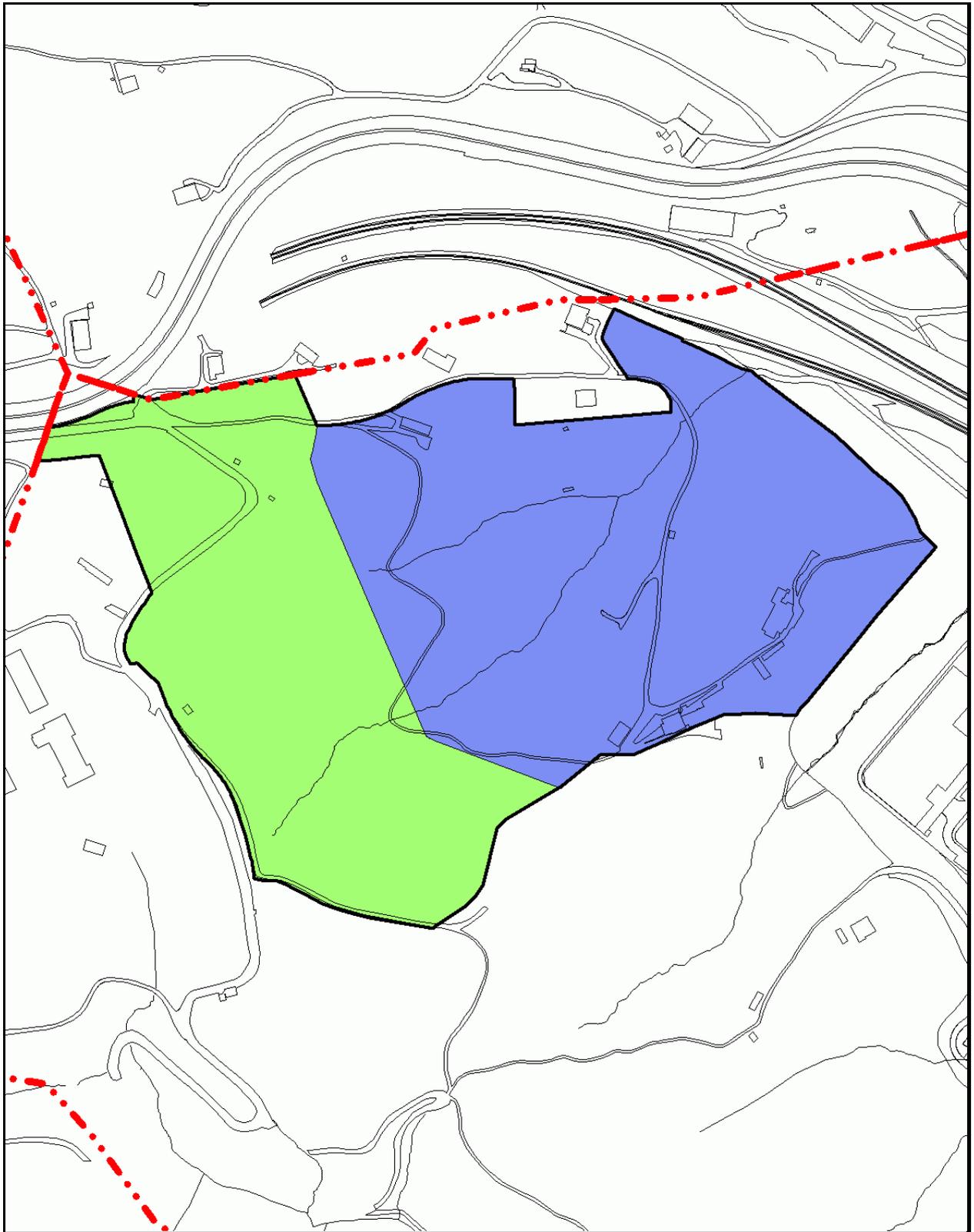
Por otra parte, en el plano correspondiente de la serie A “Afecciones Urbanísticas” que forma parte de la documentación gráfica de este Plan General se refleja un avance de la ordenación de este ámbito, superpuesto a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas definidas para el mismo, así como la cota de altura máxima de la edificación establecida para este ámbito y en su caso, las cotas de rasante del terreno previstas una vez desarrollada su ordenación.

En todos y cada uno de estos casos serán de aplicación los criterios reguladores vigentes de dichos condicionantes.

En cuanto a las medidas de carácter ambiental, serán de aplicación las disposiciones protectoras, correctoras y compensatorias expuestas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental incluido en el presente Plan General.

**ÁMBITO: PROLONGACIÓN ARASO NORTE**

**1.1.10**



**Plano de Calificación Global**

**Escala: 1/ 5.000**

**AMBITO: PROLONGACION OIANZABALETA****1.1.11****DETERMINACIONES URBANÍSTICAS:****1.- DESCRIPCION**

Este ámbito está situado en el extremo Oeste del municipio, como prolongación del polígono de Oianzabaleta y limitado a ambos lados por la zona de servidumbre de la carretera nacional al Norte y la de las vías férreas al Sur, ubicándose en su práctica totalidad sobre terrenos privados con exclusión de la mayoría de los caseríos habitados ubicados en la zona.

Se propone este ámbito como una reserva de suelo para la eventual reubicación de aquellas instalaciones industriales que fuese necesario relocalizar dentro de Irún y que precisasen en su caso de un acceso ferroviario.

**2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACION**

Por la especial localización y configuración de este ámbito, se delimita una reserva de suelo para la eventual reubicación de ciertas actividades económicas actualmente ubicadas en el ámbito 0.2.01 "Entorno Estación", que en su momento y para posibilitar su traslado necesitarían de un ámbito con estas características. Esta posibilidad queda contemplada para este ámbito, el cual deberá desarrollarse al amparo del proceso de gestión que se establezca para el ámbito "Entorno Estación" y mediante un Plan de Sectorización.

Es por ello, que ha parecido más oportuno y adecuado que el presente Plan General considere estos terrenos como una reserva de suelo urbanizable no sectorizado, que podrá desarrollarse sólo en el momento que se establezcan necesidades de reubicación de las referidas empresas mediante un Plan de Sectorización, el cual deberá programar la actuación en función de las nuevas necesidades.

En consecuencia y para este ámbito será el Plan de Sectorización como instrumento que completa la ordenación estructural del presente Plan General el que deberá ajustar definitivamente la delimitación del suelo objeto de sectorización, la fijación de la edificabilidad urbanística y la asignación del uso a desarrollar y de los usos compatibles.

En caso de su desarrollo, será necesario conectar con la GI-636 mediante la rotonda de Zaldunborda situada junto con sus enlaces al Norte de la carretera, ya en terrenos del término municipal de Hondarribia. Asimismo será necesario prever un enlace con las redes de infraestructura y servicios de la zona industrial de Aranibar y considerar la necesidad del probable reforzamiento de los ramales centrales de distribución y abastecimiento de agua.

Asimismo, el Plan de Sectorización deberá contemplar como objetivo de la actuación proteger tanto el curso de la regata afluyente del arroyo Jaizubía (Loidi Erreka), como el curso que bordea al ámbito y lo separa del colindante Oianzabaleta, respetando el dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbre y policía. Esto supondrá la adopción de medidas de preservación, o en su caso, de restauración de los cauces y riberas de los cursos de agua actualmente existentes en el área.

### **3.- REGIMEN URBANISTICO ESTRUCTURAL**

#### **- CLASIFICACION URBANISTICA**

Suelo Urbanizable No Sectorizado.....superficie : 69.638,96 m<sup>2</sup>s

En tanto no esté sectorizado el ámbito, el régimen de usos aplicable se define en correspondencia con el suelo No Urbanizable, en la categoría Rural Agroganadera Campiña (RAC).

#### **- CALIFICACION GLOBAL**

Su definición se remite al Plan de Sectorización, planeamiento general que determinará para el ámbito la calificación global de Actividades Económicas. Los usos característicos, autorizados y prohibidos se definirán en correspondencia con esta calificación global ya regulada en el documento de Normas Urbanísticas del presente Plan General.

#### **- SERVIDUMBRES AERONAUTICAS. LIMITACION DE LA EDIFICABILIDAD**

Para la totalidad del ámbito se establece la cota 53,00 como altura máxima respecto del nivel del mar y por encima de ella no debe sobrepasar ninguna construcción, incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc. Igualmente no podrán ser rebasadas por modificaciones del terreno existente u objetos fijos del tipo de postes, antenas, aerogeneradores, incluidas sus palas, carteles, líneas de transporte de energía eléctrica, infraestructuras de telecomunicaciones, etc., así como tampoco el gálibo máximo autorizado para los vehículos circulantes.

Estas determinaciones quedan reflejadas concretamente en el plano de la zona correspondiente de la serie A "Afecciones Urbanísticas" de este Plan General.

La materialización de la edificabilidad a establecer por el Plan de Sectorización estará siempre condicionada al cumplimiento de las limitaciones de la altura máxima definidas en los términos más arriba expuestos. En el caso de que la edificabilidad no pudiera materializarse completamente debido a dichas limitaciones y dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución

que a tales efectos pudiera evacuarse no generará ningún tipo de derecho a indemnización.

El Plan Especial, Plan Parcial o instrumento equivalente que desarrolle este ámbito o, en su caso, la revisión o modificación del planeamiento aprobado, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su Aprobación Inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable del Ministerio de Fomento.

#### - REGIMEN GENERAL DE PROGRAMACION Y EJECUCION

Ámbito cuya definición de programación y ejecución se remite al Plan de Sectorización a realizar.

### 4.- CONDICIONANTES SUPERPUESTOS A LA ORDENACION URBANISTICA

Con carácter general se estará a lo dispuesto para los mismos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental así como en el documento de Normas Urbanísticas de este Plan General. En concreto, los condicionantes con incidencia en este ámbito, entre otros, son los siguientes:

- Legislación del sector ferroviario y afección de las servidumbres:

Para este ámbito, debido a su situación de proximidad o contigüidad con la zona limítrofe del sector ferroviario, y de acuerdo con la Ley 391/2003 que regula las condiciones especiales para actuaciones que puedan llevarse a cabo en las áreas limítrofes a los ejes ferroviarios, se deberán considerar los límites de la zona de dominio público de 8 mts., la zona de protección de 70 mts., y el límite de la edificación, de 50 mts., que en zonas urbanas se reduce a 20 mts., según queda referido en los arts. 13, 14 y 16 de la mencionada Ley. Asimismo, y según el art. 15 se deberá tener en cuenta que para ejecutar en las zonas de dominio público y protección de la infraestructura ferroviaria cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del Ente Público Red Ferroviaria Vasca – Euskal Trenbide Sarea.

En relación con el límite de edificación, la Orden FOM 22230/2005, de 6 de julio establece que “en los tramos de las líneas de la red ferroviaria de interés general que discurran por zonas urbanas y siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, queda establecida la línea límite de edificación a una distancia de 20 metros de la arista exterior más próxima a la plataforma. Sin perjuicio de lo anterior será posible asimismo reducir la distancia señalada, en casos singulares siempre y cuando la reducción que se pretenda redunde en una mejora de la ordenación urbanística y no cause perjuicio a la explotación ferroviaria, previa solicitud del interesado y tramitación del correspondiente expediente administrativo, que deberá en todo caso ser informado favorablemente por el administrador de la infraestructura ferroviaria correspondiente”.

Asimismo, para la obtención de la licencia de edificación, los proyectos de nueva edificación incluidos en este sector de planeamiento colindante con el ferrocarril, deberán incluir un estudio específico del nivel de ruido y de las vibraciones producidas por el ferrocarril en el ambiente interior de los edificios, así como de las correspondientes medidas adoptadas por dichos proyectos que aseguren que el índice de percepción vibratoria y el nivel de ruidos dentro de la edificación, no supera el permitido por la legislación sectorial vigente.

Por último, la ordenación deberá respetar y adaptarse a lo previsto en la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio del País Vasco y en concreto en el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria aprobado por el Decreto 41/2001 y en su Modificación en curso, aprobada inicialmente el 1 de septiembre de 2.011. (BOPV 23/9/2011),

- Legislación en materia de carreteras. Departamento para Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Guipúzcoa:

El Plan de Sectorización en su momento deberá atender a la legislación en materia de carreteras dado que el ámbito es colindante con la carretera GI-636 competencia de la Diputación Foral de Guipúzcoa.

- Afecciones Acústicas:

Se considerarán específicamente los mapas estratégicos de ruido (MER) que incluyen la carretera GI-636 (antes N-I), tal y como son definidos en la Orden Foral 362-C/2009 y la aplicación del Real Decreto en cuanto a curvas isófonas, caso de demostrarse la necesidad de contemplar las medidas correctoras pertinentes.

Se deberá incorporar, para la tramitación urbanística y ambiental correspondiente, un Estudio de Impacto Acústico que incluya la elaboración de mapas de ruido y evaluaciones acústicas que permitan prever el impacto acústico global de la zona.

- Legislación en materia de aguas. Ur Agentzia – Agencia Vasca del Agua:

Ordenación respetando en la mayor medida posible las posibles afecciones a los cursos de agua de escorrentía existentes en las vaguadas del ámbito y que desaguan en una regata afluyente (Loidi Erreka) del arroyo Jaizubía.

En cualquier caso, en cumplimiento de la normativa vigente, este ámbito deberá respetar el retiro mínimo de 12,00 metros para las edificaciones y de 2,00 metros para la urbanización con respecto a la regata.

Es conveniente que en las fases previas a la redacción de los instrumentos de desarrollo se consensuen con URA las soluciones posibles para facilitar el trámite de autorización

- Otras Afecciones Ambientales:

La ordenación pormenorizada deberá, en la medida de lo posible, preservar las masas arbóreas.

- Legislación referida a las Servidumbres Aeronáuticas:

Al encontrarse este ámbito dentro de la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales pertenecientes al Aeropuerto de San Sebastián, para la obtención de la correspondiente autorización de obras se deberá cumplir la Normativa Sectorial y legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas. A este respecto:

- Se deberá contemplar lo establecido en el apartado 3.- Régimen Urbanístico Estructural de la presente ficha urbanística.
- El Plan Especial, Plan Parcial o instrumento equivalente que desarrolle este ámbito o, en su caso, la revisión o modificación del planeamiento aprobado, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su Aprobación Inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable del Ministerio de Fomento.
- En cumplimiento del artículo 10 del Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas, en el presente ámbito no se permitirán instalaciones que emitan humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de San Sebastián, incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad.
- Se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.
- En cumplimiento del Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, se prohíbe en las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.

- La ejecución de cualquier construcción en el ámbito de las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013.

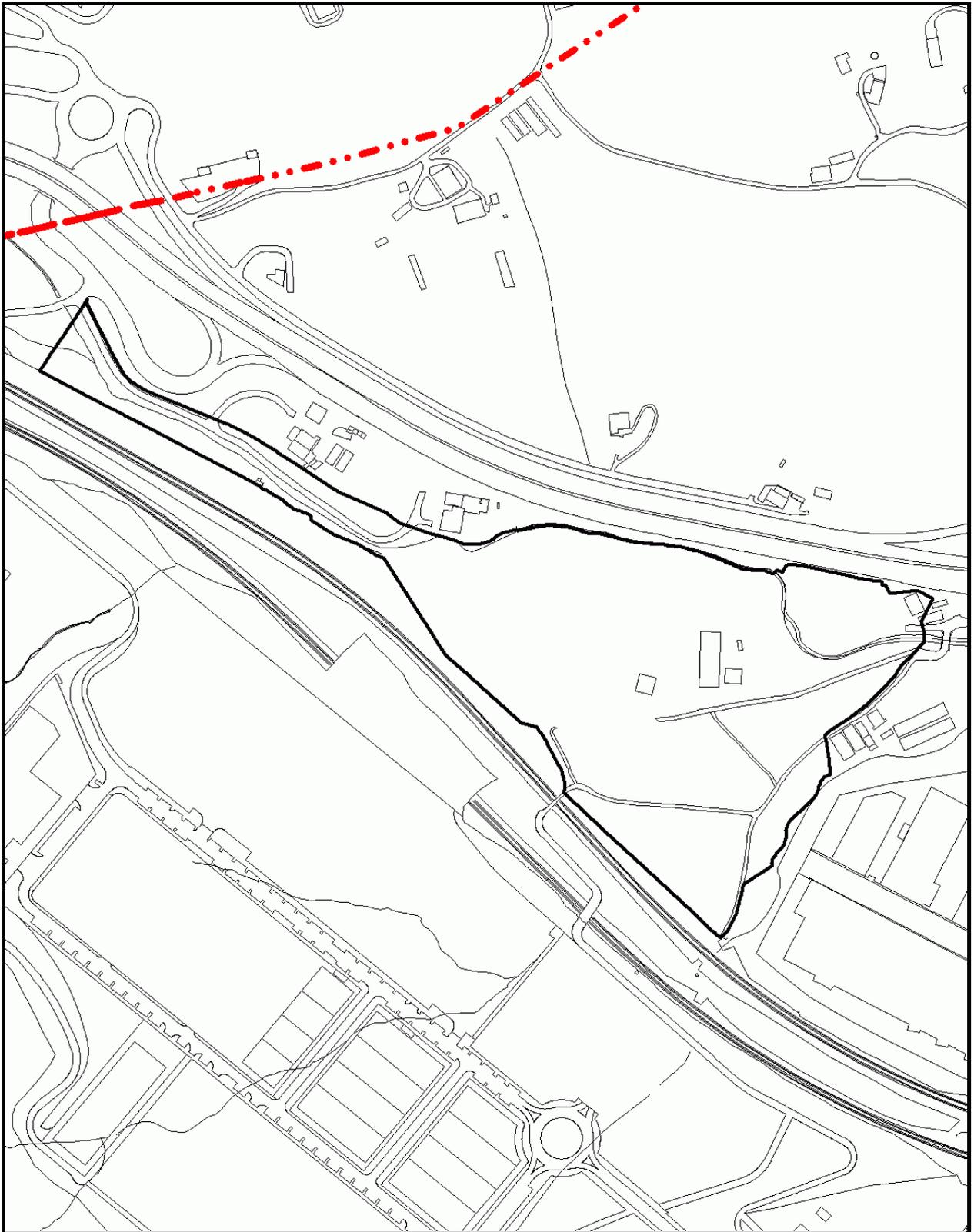
Por otra parte, en el plano correspondiente de la serie A “Afecciones Urbanísticas” que forma parte de la documentación gráfica de este Plan General se refleja un avance de la ordenación de este ámbito, superpuesto a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas definidas para el mismo, así como la cota de altura máxima de la edificación establecida para este ámbito y en su caso, las cotas de rasante del terreno previstas una vez desarrollada su ordenación.

En todos y cada uno de estos casos serán de aplicación los criterios reguladores vigentes de dichos condicionantes.

En cuanto a las medidas de carácter ambiental, serán de aplicación las disposiciones protectoras, correctoras y compensatorias expuestas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental incluido en el presente Plan General.

**ÁMBITO: PROLONGACION OIANTZABALETA**

**1.1.11**



**Plano de Calificación Global**

**Escala: 1/ 4.500**

**AMBITO: ARASO - SASIKOBURUA****1.1.12****DETERMINACIONES URBANÍSTICAS:****1.- DESCRIPCION**

Este ámbito está situado al Noroeste del polígono terciario de Araso, siendo colindante con el mismo a través de la regata Sasiko. Se extiende por la bolsa de terreno que se ha formado entre Araso y la banda de reserva establecida para la vía de entrada del tren de alta velocidad a la estación de Irún.

Se incorpora a este ámbito una porción de suelo que aún estando calificado, desarrollado y ejecutado en el colindante Araso (suelo urbano), requiere reordenarse para resolver adecuadamente el acceso y cumplimentar los objetivos propuestos en el sitio.

El desarrollo urbanístico de este ámbito se plantea mediante una única manzana alargada alineada longitudinalmente, apoyada en un vial principal de acceso en forma de anillo que la rodea completamente y que enlaza directamente con el vial de entrada al actual acceso de la zona comercial de Araso.

**2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACION**

El objetivo de esta actuación es destinar el ámbito a uso de actividades económicas, excluyendo los de carácter comercial o de ocio, de forma que esta actuación no suponga una ampliación del Gran Establecimiento Comercial Txingudi.

Será necesario regularizar el terreno, situado en ladera, así como proteger el curso de la regata de Araso que luego forma la regata Sasiko, y que discurre por el borde de esta actuación en colindancia con el polígono de Araso.

Será necesario articular el enlace directo con el vial de entrada al actual acceso de la zona comercial de Araso que a su vez gravita sobre la rotonda distribuidora existente.

Será necesario prever el enganche con las redes de la zona comercial de Araso resolviendo el reforzamiento de los ramales centrales de distribución y abastecimiento, teniendo en cuenta asimismo la posible actuación de ampliación de Araso Norte.

**3.- REGIMEN URBANISTICO ESTRUCTURAL****- CLASIFICACION URBANISTICA**

Suelo Urbanizable Sectorizado ..... superficie : 40.893,72 m<sup>2</sup>s  
 Suelo Urbano adscrito al Sector ..... superficie : 2.669,52 m<sup>2</sup>s

**- CALIFICACION GLOBAL**

- **Actividades Económicas (A)** ..... superficie: 31.801,82 m<sup>2</sup>s
  - En Suelo Urbano..... superficie: 2.669,52 m<sup>2</sup>s
  - En Suelo Urbanizable Sectorizado ..... superficie: 29.132,30 m<sup>2</sup>s
  - Edificabilidad Urbanística:
    - Sobre rasante ..... 34.828,00 m<sup>2</sup>t  
 La edificabilidad sobre rasante definida no incluye la superficie construida destinada a entreplantas, las cuales se podrán disponer en la cuantía máxima porcentual establecida para cada una de las calificaciones pormenorizadas contempladas en la normativa general.
    - Bajo rasante ..... 100 % de la edif. sobre rasante
  - Régimen de Uso:  
 En conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.3 de la Normativa del presente Plan General. Si bien se prohíben expresamente los de carácter comercial o de ocio, y aquellos que en atención al Planeamiento Territorial puedan entenderse como ampliación del Gran Equipamiento Comercial Txingudi.
- **Sistema General Ferroviario (F)**..... superficie: 11.761,42 m<sup>2</sup>s
  - En Suelo Urbanizable Sectorizado

**- SERVIDUMBRES AERONAUTICAS. LIMITACION DE LA EDIFICABILIDAD**

Para la totalidad del ámbito se establece la cota 78,00 como altura máxima respecto del nivel del mar y por encima de ella no debe sobrepasar ninguna construcción, incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc. Igualmente no podrán ser rebasadas por modificaciones del terreno existente u objetos fijos del tipo de postes, antenas, aerogeneradores, incluidas sus palas, carteles, líneas de transporte de energía eléctrica, infraestructuras de telecomunicaciones, etc., así como tampoco el gálibo máximo autorizado para los vehículos circulantes.

Estas determinaciones quedan reflejadas concretamente en el plano de la zona correspondiente de la serie A “Afecciones Urbanísticas” de este Plan General.

La materialización de la edificabilidad establecida normativamente por este Plan General estará siempre condicionada al cumplimiento de las limitaciones de la altura máxima definidas en los términos más arriba expuestos. En el caso de que la edificabilidad no pudiera materializarse completamente debido a dichas limitaciones y dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos pudiera evacuarse no generará ningún tipo de derecho a indemnización.

#### - **REGIMEN DE DETERMINACION DE LA ORDENACION PORMENORIZADA**

Se procederá a la elaboración de un Plan Parcial. Por lo tanto, en el suelo urbanizable sectorizado el presente Plan General remite la determinación de la ordenación pormenorizada a un planeamiento de desarrollo.

En el suelo urbano adscrito al sector, desde el presente Plan General se define la ordenación pormenorizada. Dicho Plan Parcial podrá, si su ordenación así lo aconseja, ajustar la ordenación pormenorizada del suelo urbano adscrito al sector y determinada en este Plan General.

#### - **REGIMEN GENERAL DE PROGRAMACION Y EJECUCION**

De acuerdo con la estrategia de la evolución urbana y de la ocupación del suelo en el término municipal, se prevé el desarrollo del ámbito dentro del horizonte temporal de programación del Plan General.

Se procederá a la elaboración y aprobación del mencionado Plan Parcial en el plazo máximo de cuatro años contados desde la aprobación definitiva de este Plan General.

### **4.- REGIMEN URBANISTICO PORMENORIZADO**

#### - **CALIFICACION PORMENORIZADA**

Las condiciones de calificación pormenorizada del Sector serán establecidas por el Plan Parcial a desarrollar en el ámbito.

Desde el presente Plan General se establece la calificación pormenorizada del suelo urbano adscrito al Sector definido:

##### - **Actividades Económicas (A)**

- Viario Local (VL) ..... superficie : 2.669,52 m<sup>2</sup>s  
El régimen de uso se establece en correspondencia con el definido para esta calificación pormenorizada en el presente Plan General.

#### - **CATEGORIZACION DEL SUELO**

Los terrenos incluidos en el ámbito clasificados como suelo urbano y adscritos al sector tienen la condición de suelo urbano no consolidado por carencia y/o insuficiencia de urbanización consolidada.

#### - **OTRAS DETERMINACIONES**

En correspondencia con la forma del terreno se define un perfil máximo de planta baja (en semisótano) y dos plantas altas, pudiéndose aumentar este perfil en dos plantas en puntos singulares de la ordenación.

## 5.- REGIMEN ESPECÍFICO DE EJECUCION

El régimen específico de ejecución de este ámbito será el definido tanto en el Plan Parcial a promover en el ámbito, así como en los restantes documentos y proyectos a formular en su desarrollo. A este respecto el Proyecto de Urbanización deberá incorporar la solución de enlace con el suelo urbano delimitado

Se sugiere la delimitación como Actuación Integrada del suelo incluido en este ámbito, determinación a ratificar en el contexto de la elaboración del planeamiento pormenorizado.

## 6.- CONDICIONANTES SUPERPUESTOS A LA ORDENACION URBANISTICA

Con carácter general se estará a lo dispuesto para los mismos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental así como en el documento de Normas Urbanísticas de este Plan General. En concreto, los condicionantes con incidencia en este ámbito, entre otros, son los siguientes:

### - **Legislación en materia ferroviaria.**

La ordenación deberá respetar y adaptarse a lo previsto en la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio del País Vasco y en concreto en el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria aprobado por el Decreto 41/2001 y en su Modificación actualmente en proceso de tramitación.

En coherencia con dichos planeamientos supramunicipales, al Oeste del ámbito se mantendrá una reserva de una banda de suelo de 50 m. a cada lado del eje central que define el recorrido de la línea ferroviaria del tren de alta velocidad. A tal efecto, la banda ha sido calificada como Sistema General Ferroviario.

### - **Legislación en materia de carreteras. Departamento para Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Guipúzcoa:**

El acceso al ámbito se realiza desde un viario local que enlaza con la rotonda de Txingudi (parte de la carretera GI 636-K competencia de Diputación Foral), motivo por el que el Departamento responsable de la materia de carreteras regula los accesos a dicha rotonda:

### - **Afecciones Acústicas:**

Se considerarán específicamente los mapas estratégicos de ruido (MER) que incluyen la carretera GI-636 (antes N-I), tal y como son definidos en la Orden Foral 362-C/2009 y la aplicación del Real Decreto en cuanto a curvas isófonas, caso de demostrarse la necesidad de contemplar las medidas correctoras pertinentes.

Se deberá incorporar, para la tramitación urbanística y ambiental correspondiente, un Estudio de Impacto Acústico que incluya la elaboración de mapas de ruido y evaluaciones acústicas que permitan prever el impacto acústico global de la zona.

- **Legislación en materia de aguas. Cauces fluviales y márgenes de protección de los mismos. Dominio Público Hidráulico. Ur Agentzia – Agencia Vasca del Agua.**

La ordenación respetará las posibles afecciones al dominio público hidráulico y a sus zonas de servidumbre y policía. Esto supone la adopción de medidas de preservación, o en su caso, de restauración de cauces y ribera del curso de agua de la cabecera de la regata Sasiko (afluente del arroyo Jaizubía).

En cualquier caso, en cumplimiento de la normativa vigente, este ámbito deberá respetar el retiro mínimo de 12,00 metros para las edificaciones y de 2,00 metros para la urbanización con respecto a la regata.

Es conveniente que en las fases previas a la redacción de los instrumentos de desarrollo se consensuen con URA las soluciones posibles para facilitar el trámite de autorización

- **Otras Afecciones Ambientales:**

La ordenación pormenorizada deberá, en la medida de lo posible, preservar las masas arbóreas.

- **Legislación referida a las Servidumbres Aeronáuticas:**

Al encontrarse este ámbito dentro de la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales pertenecientes al Aeropuerto de San Sebastián, para la obtención de la correspondiente autorización de obras se deberá cumplir la Normativa Sectorial y legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas. A este respecto:

- Se deberá contemplar lo establecido en el apartado 3.- Régimen Urbanístico Estructural de la presente ficha urbanística.
- El Plan Especial, Plan Parcial o instrumento equivalente que desarrolle este ámbito o, en su caso, la revisión o modificación del planeamiento aprobado, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su Aprobación Inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable del Ministerio de Fomento.
- En cumplimiento del artículo 10 del Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas, en el presente ámbito no se permitirán instalaciones que emitan humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de San Sebastián,

incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad.

- Se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.
- En cumplimiento del Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, se prohíbe en las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.
- La ejecución de cualquier construcción en el ámbito de las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013.

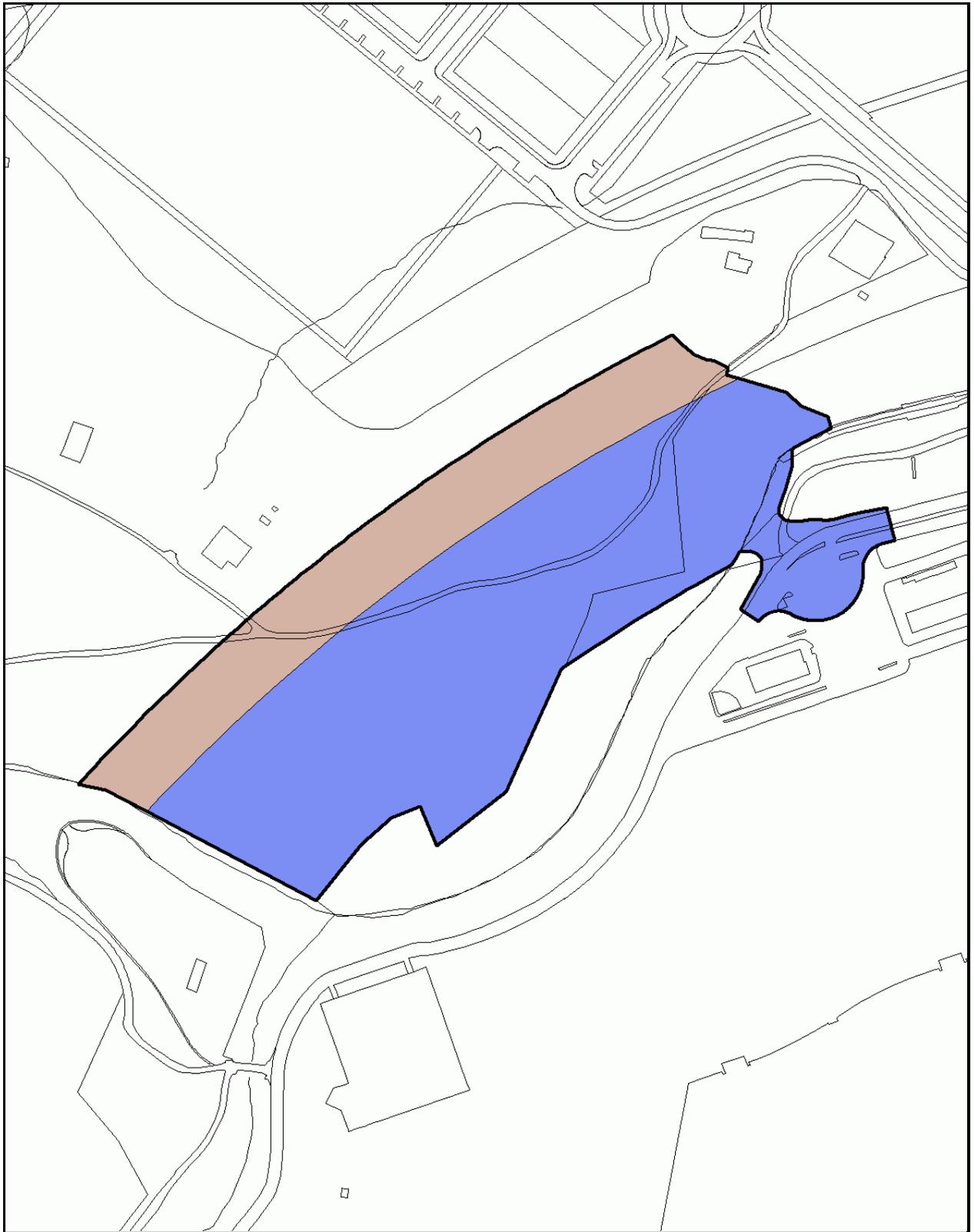
Por otra parte, en el plano correspondiente de la serie A "Afecciones Urbanísticas" que forma parte de la documentación gráfica de este Plan General se refleja un avance de la ordenación de este ámbito, superpuesto a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas definidas para el mismo, así como la cota de altura máxima de la edificación establecida para este ámbito y en su caso, las cotas de rasante del terreno previstas una vez desarrollada su ordenación.

En todos y cada uno de estos casos será de aplicación los criterios reguladores vigentes de dichos condicionantes.

En cuanto a las medidas de carácter ambiental, serán de aplicación las disposiciones protectoras, correctoras y compensatorias expuestas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental incluido en el presente Plan General.

**ÁMBITO: ARASO-SASIKOBURUA**

**1.1.12**

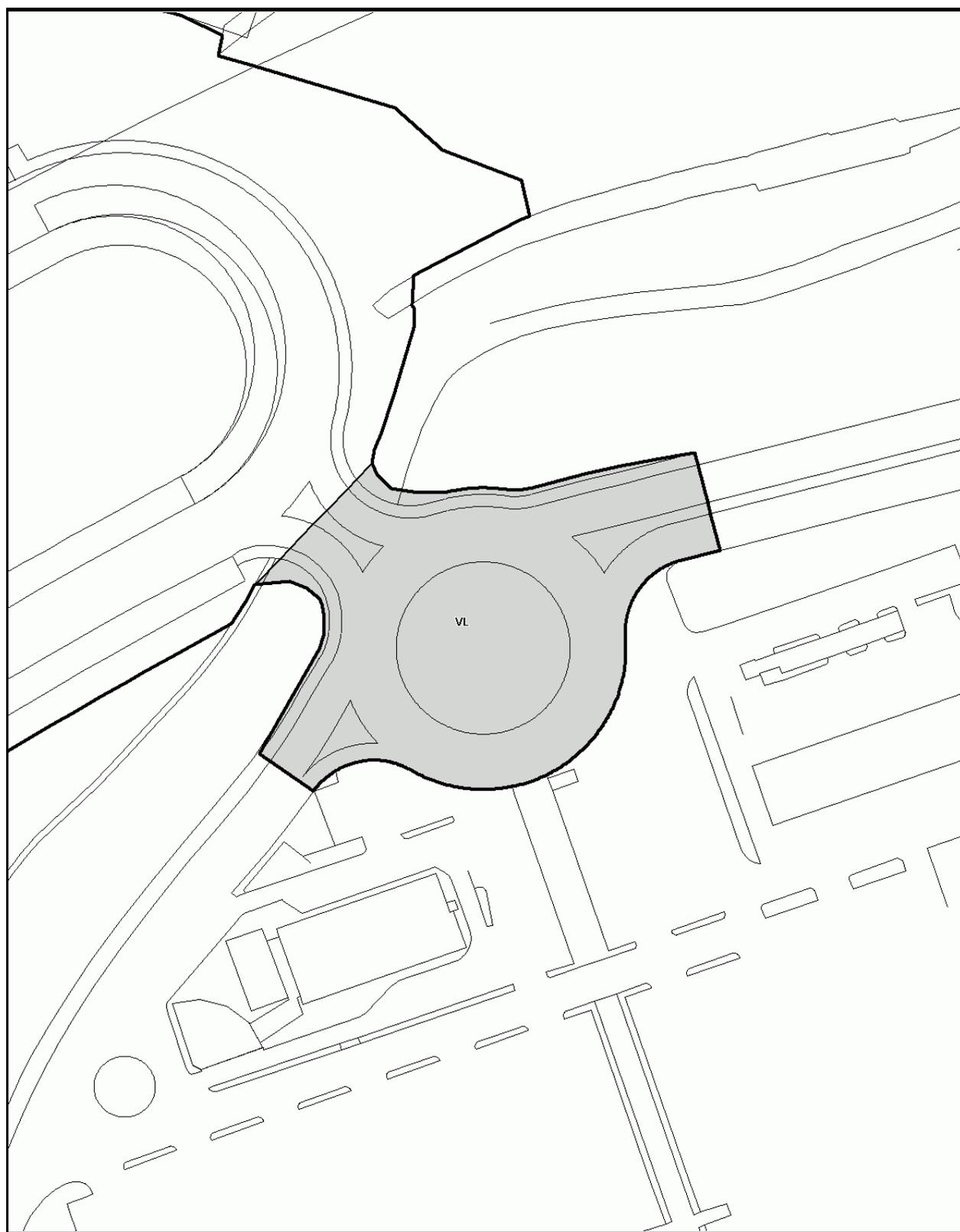


**Plano de Calificación Global**

**Escala: 1/ 3.000**

**ÁMBITO: ARASO-SASIKOBURUA**

**1.1.12**



**Plano de Calificación Pormenorizada**

**Escala: 1/ 1000**

**AMBITO: ATALAIA**

**1.1.13**

**DETERMINACIONES URBANÍSTICAS:**

**1.- DESCRIPCION**

Este ámbito está situado en el extremo Oeste del municipio de Irun, en el entorno del Centro Comercial de Araso, en la parcela definida para usos compatibles en el Plan Parcial de la Actuación Terciaria del Área de Araso, aprobado definitivamente el 19 de Junio de 1996, actualmente ocupada por el establecimiento hostelero denominado Atalaia.

Se contempla el incremento de la edificabilidad definida para esta parcela por el planeamiento parcial de referencia con el objeto de posibilitar su adaptación a las necesidades concretas de la instalación.

**2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACION**

- Se define una edificabilidad para la totalidad de la parcela que se corresponde con un índice de 0,17 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s superior al antes definido de 0,15 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s.

**3.- REGIMEN URBANISTICO ESTRUCTURAL**

**- CLASIFICACION URBANISTICA**

Suelo Urbano ..... superficie : 19.498,20 m<sup>2</sup>s

**- CALIFICACION GLOBAL**

**- Actividades Económicas (A)** ..... superficie : 19.498,20 m<sup>2</sup>s

**- Edificabilidad Urbanística:**

- Sobre rasante ..... 3.314,00 m<sup>2</sup>t
- Bajo rasante..... 100 % de la edif. sobre rasante

**- Régimen de Uso:**

- Uso Característico: .....Terciario
- Usos Autorizados:
  - Residencial .....738,00 m<sup>2</sup>t sobre rasante

**- Régimen del Incremento de Edificabilidad Urbanística Residencial referido a los estándares de vivienda de protección pública y alojamientos dotacionales:**

- Edificabilidad urbanística máxima..... 738 m<sup>2</sup>t
- Edificabilidad usos autorizados no residenciales..... 0 m<sup>2</sup>t (\*)

- Edificabilidad materializada ..... 578 m<sup>2</sup>t (\*)
- Incremento de Edificabilidad de uso residencial ..... 160 m<sup>2</sup>t (\*)

(\*)Edificabilidades estimadas sobre la base del porcentaje de usos autorizados, y de las edificaciones existentes.

- Vivienda de protección pública (Porcentaje mínimo) ..... 0 %  
Actuación de Dotación
- Alojamientos Dotacionales..... 1,50 m<sup>2</sup>s/100 m<sup>2</sup>t  
La reserva definida para alojamientos dotacionales se estima en una superficie de 2,40 m<sup>2</sup>s. Se contempla su localización en la parcela AD Larreaundi.

#### - **SERVIDUMBRES AERONAUTICAS. LIMITACION DE LA EDIFICABILIDAD**

Para la totalidad del ámbito se establece la cota 82,00 como altura máxima respecto del nivel del mar y por encima de ella no debe sobrepasar ninguna construcción, incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc. Igualmente no podrán ser rebasadas por modificaciones del terreno existente u objetos fijos del tipo de postes, antenas, aerogeneradores, incluidas sus palas, carteles, líneas de transporte de energía eléctrica, infraestructuras de telecomunicaciones, etc., así como tampoco el gálibo máximo autorizado para los vehículos circulantes.

Estas determinaciones quedan reflejadas concretamente en el plano de la zona correspondiente de la serie A "Afecciones Urbanísticas" de este Plan General.

La materialización de la edificabilidad establecida normativamente por este Plan General estará siempre condicionada al cumplimiento de las limitaciones de la altura máxima definidas en los términos más arriba expuestos. En el caso de que la edificabilidad no pudiera materializarse completamente debido a dichas limitaciones y dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos pudiera evacuarse no generará ningún tipo de derecho a indemnización.

#### - **REGIMEN DE DETERMINACION DE LA ORDENACION PORMENORIZADA**

Se procederá a la elaboración de un Plan Especial de Ordenación Urbana en el ámbito. Por lo tanto, el Presente Plan General remite la determinación de la ordenación pormenorizada a un planeamiento de desarrollo.

#### - **REGIMEN GENERAL DE PROGRAMACION Y EJECUCION**

De acuerdo con la estrategia de la evolución urbana y de la ocupación del suelo en el término municipal, se prevé el desarrollo del ámbito dentro del horizonte temporal de programación del Plan General.

Se procederá a la elaboración y aprobación de un Plan Especial que deberá asegurar el desarrollo del ámbito en el plazo máximo de cuatro años contados desde la aprobación definitiva de este Plan General.

#### **4.- REGIMEN URBANISTICO PORMENORIZADO**

##### **- CALIFICACION PORMENORIZADA**

Las condiciones referidas al régimen urbanístico pormenorizado serán establecidas por el Plan Especial de Ordenación Urbana a realizar en el ámbito. A Este respecto, este planeamiento pormenorizado, en correspondencia con lo establecido por la legislación vigente, deberá localizar en el interior del ámbito la reserva definida para zonas verdes y espacios libres de la red de sistemas locales, así como de otros equipamientos.

##### **- OTRAS DETERMINACIONES**

Se contempla la posibilidad de localizar la reserva definida para alojamientos dotacionales en la parcela AD Larreaundi.

Se establece un perfil máximo de la edificación residencial de planta baja y una altura, así como una ocupación y configuración tipológica similar a las edificaciones ya construidas.

Las edificaciones incluidas dentro del ámbito son compatibles con las previsiones que el presente Plan General propone para el sitio y, por tanto, el presente Plan General ratifica su consolidación.

#### **5.- REGIMEN ESPECÍFICO DE EJECUCION**

El régimen específico de ejecución de este ámbito será el definido tanto en el Plan Especial de Ordenación Urbana a promover en el ámbito, así como en los restantes documentos y proyectos a formular en su desarrollo.

#### **6.- CONDICIONANTES SUPERPUESTOS A LA ORDENACION URBANISTICA**

Con carácter general se estará a lo dispuesto para los mismos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental así como en el documento de Normas Urbanísticas de este Plan General. En concreto, los condicionantes con incidencia en este ámbito, entre otros, son los siguientes:

- **Legislación en materia de carreteras. Departamento para Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Guipúzcoa:**

Por su colindancia con terrenos de la autopista AP-8 y de la rotonda de Txingudi, (GI-636K) viarios competencia de la Diputación Foral, se estará a lo establecido por dicha institución foral.

- **Afecciones Acústicas:**

Se deberá dar cumplimiento al Decreto 213/2012 de Contaminación Acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Se considerarán específicamente los mapas estratégicos de ruido (MER) que incluyen tanto la carretera GI-636 (antes N-I) como la autopista, y que están definidos en la Orden Foral 362-C/2009 y la aplicación del Real Decreto en cuanto a curvas isófonas, caso de demostrarse la necesidad de contemplar las medidas correctoras pertinentes.

Se deberá incorporar, para la tramitación urbanística y ambiental correspondiente, un Estudio de Impacto Acústico que incluya la elaboración de mapas de ruido y evaluaciones acústicas que permitan prever el impacto acústico global de la zona.

- **Legislación referida a las Servidumbres Aeronáuticas:**

Al encontrarse este ámbito dentro de la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales pertenecientes al Aeropuerto de San Sebastián, para la obtención de la correspondiente autorización de obras se deberá cumplir la Normativa Sectorial y legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas. A este respecto:

- Se deberá contemplar lo establecido en el apartado 3.- Régimen Urbanístico Estructural de la presente ficha urbanística.
- El Plan Especial, Plan Parcial o instrumento equivalente que desarrolle este ámbito o, en su caso, la revisión o modificación del planeamiento aprobado, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su Aprobación Inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable del Ministerio de Fomento.
- En cumplimiento del artículo 10 del Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas, en el presente ámbito no se permitirán instalaciones que emitan humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de San Sebastián, incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad.

- Se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.
- En cumplimiento del Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, se prohíbe en las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.
- La ejecución de cualquier construcción en el ámbito de las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013.

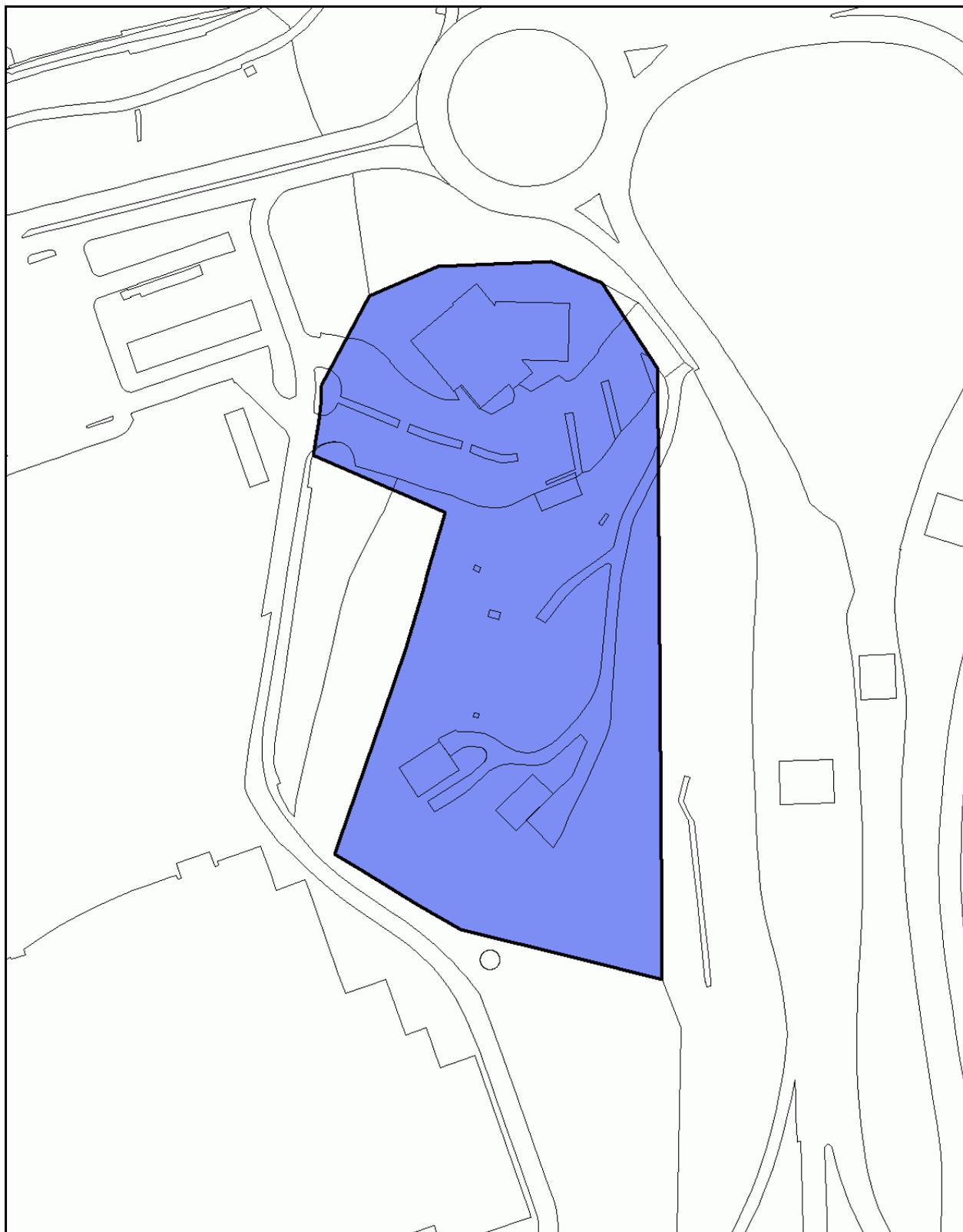
Por otra parte, en el plano correspondiente de la serie A "Afecciones Urbanísticas" que forma parte de la documentación gráfica de este Plan General se refleja un avance de la ordenación de este ámbito, superpuesto a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas definidas para el mismo, así como la cota de altura máxima de la edificación establecida para este ámbito y en su caso, las cotas de rasante del terreno previstas una vez desarrollada su ordenación.

En todos y cada uno de estos casos será de aplicación los criterios reguladores vigentes de dichos condicionantes.

En cuanto a las medidas de carácter ambiental, serán de aplicación las disposiciones protectoras, correctoras y compensatorias expuestas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental incluido en el presente Plan General.

**ÁMBITO: ATALAIA**

**1.1.13**



**Plano de Calificación Global**

**Escala: 1/ 2.000**

**AMBITO: SEMEZARRENGO MALDA**

**1.1.14**

**DETERMINACIONES URBANÍSTICAS:**

**1.- DESCRIPCION**

Este ámbito está situado en el extremo Oeste del municipio de Irun, al sur del ámbito de Bidurre-Ureder definido por el Plan General de 1999, en la parcela definida como equipamiento social y comercial por el Plan Parcial de este sector. Se contempla la calificación como residencial de esta parcela permitiendo que la edificabilidad ya definida pueda destinarse en su mayor parte al uso de vivienda.

**2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACION**

- Se prevé la posibilidad de edificar en esta parcela una pequeña ordenación residencial en correspondencia con el entorno donde se ubica, apoyada en la carretera GI-2134 a Oiartzun, como el resto de las parcelas residenciales colindantes, con quienes compartirá el acceso a la citada carretera.
- Se contempla asimismo la posibilidad de destinar una parte de la edificabilidad ya definida al uso terciario, permitiendo la construcción de una edificación con este destino y ubicada en la parte baja de la parcela, con acceso directo desde el viario de distribución del asentamiento industrial de Bidaurre-Ureder.

**3.- REGIMEN URBANISTICO ESTRUCTURAL**

**- CLASIFICACION URBANISTICA**

Suelo Urbano .....superficie : 2.749,03 m<sup>2</sup>s

**- CALIFICACION GLOBAL**

- **Actividades Económicas (A)** .....superficie : 2.749,03 m<sup>2</sup>s

- Edificabilidad Urbanística:

- Sobre rasante ..... 1.250,00 m<sup>2</sup>t

- Bajo rasante..... 100 % de la edif. sobre rasante

- Régimen de Uso:

- Uso Característico: .....Residencial

- Usos Autorizados:

- Terciario ..... 500,00 m<sup>2</sup>t

- Régimen del Incremento de Edificabilidad Urbanística Residencial referido a los estándares de vivienda de protección pública y alojamientos dotacionales:

- Edificabilidad urbanística máxima..... 1.250 m<sup>2</sup>t
- Edificabilidad usos autorizados no residenciales..... 500 m<sup>2</sup>t (\*)
- Edificabilidad materializada ..... 0 m<sup>2</sup>t (\*)
- Incremento de Edificabilidad de uso residencial ..... 750 m<sup>2</sup>t (\*)

(\*)Edificabilidades estimadas sobre la base del porcentaje de usos autorizados, y de las edificaciones existentes.

- Vivienda de protección pública (Porcentaje mínimo) ..... 0 %  
Actuación de Dotación

- Alojamientos Dotacionales..... 1,50 m<sup>2</sup>s/100 m<sup>2</sup>t  
La reserva definida para alojamientos dotacionales se estima en una superficie de 11,25 m<sup>2</sup>s. Se contempla su localización en la parcela AD Larreaundi.

#### - **SERVIDUMBRES AERONAUTICAS. LIMITACION DE LA EDIFICABILIDAD**

Para la totalidad del ámbito se establece la cota 77,00 como altura máxima respecto del nivel del mar y por encima de ella no debe sobrepasar ninguna construcción, incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc. Igualmente no podrán ser rebasadas por modificaciones del terreno existente u objetos fijos del tipo de postes, antenas, aerogeneradores, incluidas sus palas, carteles, líneas de transporte de energía eléctrica, infraestructuras de telecomunicaciones, etc., así como tampoco el gálibo máximo autorizado para los vehículos circulantes.

Estas determinaciones quedan reflejadas concretamente en el plano de la zona correspondiente de la serie A "Afecciones Urbanísticas" de este Plan General.

La materialización de la edificabilidad establecida normativamente por este Plan General estará siempre condicionada al cumplimiento de las limitaciones de la altura máxima definidas en los términos más arriba expuestos. En el caso de que la edificabilidad no pudiera materializarse completamente debido a dichas limitaciones y dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos pudiera evacuarse no generará ningún tipo de derecho a indemnización.

#### - **REGIMEN DE DETERMINACION DE LA ORDENACION PORMENORIZADA**

Se procederá a la elaboración de un Plan Especial de Ordenación Urbana en el ámbito. Por lo tanto, el Presente Plan General remite la determinación de la ordenación pormenorizada a un planeamiento de desarrollo.

## - REGIMEN GENERAL DE PROGRAMACION Y EJECUCION

De acuerdo con la estrategia de la evolución urbana y de la ocupación del suelo en el término municipal, se prevé el desarrollo del ámbito dentro del horizonte temporal de programación del Plan General.

Se procederá a la elaboración y aprobación de un Plan Especial que deberá asegurar el desarrollo del ámbito en el plazo máximo de cuatro años contados desde la aprobación definitiva de este Plan General.

### 4.- REGIMEN URBANISTICO PORMENORIZADO

#### - CALIFICACION PORMENORIZADA

Las condiciones referidas al régimen urbanístico pormenorizado serán establecidas por el Plan Especial de Ordenación Urbana a realizar en el ámbito. Se contempla la localización de la reserva de terrenos destinada a dotaciones y equipamientos de la red de sistemas locales en el ámbito 4.2.07 "Kostorbe". Esta reserva se ha definido en correspondencia con lo establecido por la legislación vigente.

#### - OTRAS DETERMINACIONES

Se contempla la posibilidad de localizar la reserva definida para alojamientos dotacionales en la parcela AD Larreaundi.

Se establece un perfil máximo para la edificación residencial de planta baja y dos plantas altas. Se deberá adaptar el terreno con el objeto de que el perfil definido no supere al ya establecido para el resto de edificaciones residenciales del entorno (planta baja y una planta alta).

Cálculo de Dotaciones y Equipamientos de la red de sistemas locales:

- Jardines Urbanos (LJ) ..... superficie : 412,35 m<sup>2</sup>s
- Equipamiento sin definir (EX) ..... superficie : 250,00 m<sup>2</sup>s

### 5.- REGIMEN ESPECÍFICO DE EJECUCION

Para el desarrollo del ámbito se precisa de la elaboración de un Plan Especial de Ordenación Urbana.

El régimen específico de ejecución de este ámbito será el definido tanto en el Plan Especial a promover en el ámbito, así como en los restantes documentos y proyectos a formular en su desarrollo.

## 6.- CONDICIONANTES SUPERPUESTOS A LA ORDENACION URBANISTICA

Con carácter general se estará a lo dispuesto para los mismos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental así como en el documento de Normas Urbanísticas de este Plan General. En concreto, los condicionantes con incidencia en este ámbito, entre otros, son los siguientes:

- **Legislación en materia de carreteras. Departamento para Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Guipúzcoa:**

Por su colindancia con la carretera GI-2134, viario competencia de la Diputación Foral, se estará a lo establecido por dicha institución foral.

- **Afecciones Acústicas:**

Se deberá dar cumplimiento al Decreto 213/2012 de Contaminación Acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Se tendrá presente el Real Decreto 1513/2005 que desarrolla la Ley 37/20013 del Ruido, en caso de demostrarse la necesidad de contemplar las medidas correctoras pertinentes.

Se deberá incorporar, para la tramitación urbanística y ambiental correspondiente, un Estudio de Impacto Acústico que incluya la elaboración de mapas de ruido y evaluaciones acústicas que permitan prever el impacto acústico global de la zona.

- **Legislación referida a las Servidumbres Aeronáuticas:**

Al encontrarse este ámbito dentro de la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales pertenecientes al Aeropuerto de San Sebastián, para la obtención de la correspondiente autorización de obras se deberá cumplir la Normativa Sectorial y legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas. A este respecto:

- Se deberá contemplar lo establecido en el apartado 3.- Régimen Urbanístico Estructural de la presente ficha urbanística.
- El Plan Especial, Plan Parcial o instrumento equivalente que desarrolle este ámbito o, en su caso, la revisión o modificación del planeamiento aprobado, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su Aprobación Inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable del Ministerio de Fomento.
- En cumplimiento del artículo 10 del Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas, en el presente ámbito no se permitirán instalaciones que emitan humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de San Sebastián,

incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad.

- Se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.
- En cumplimiento del Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, se prohíbe en las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.
- La ejecución de cualquier construcción en el ámbito de las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013.

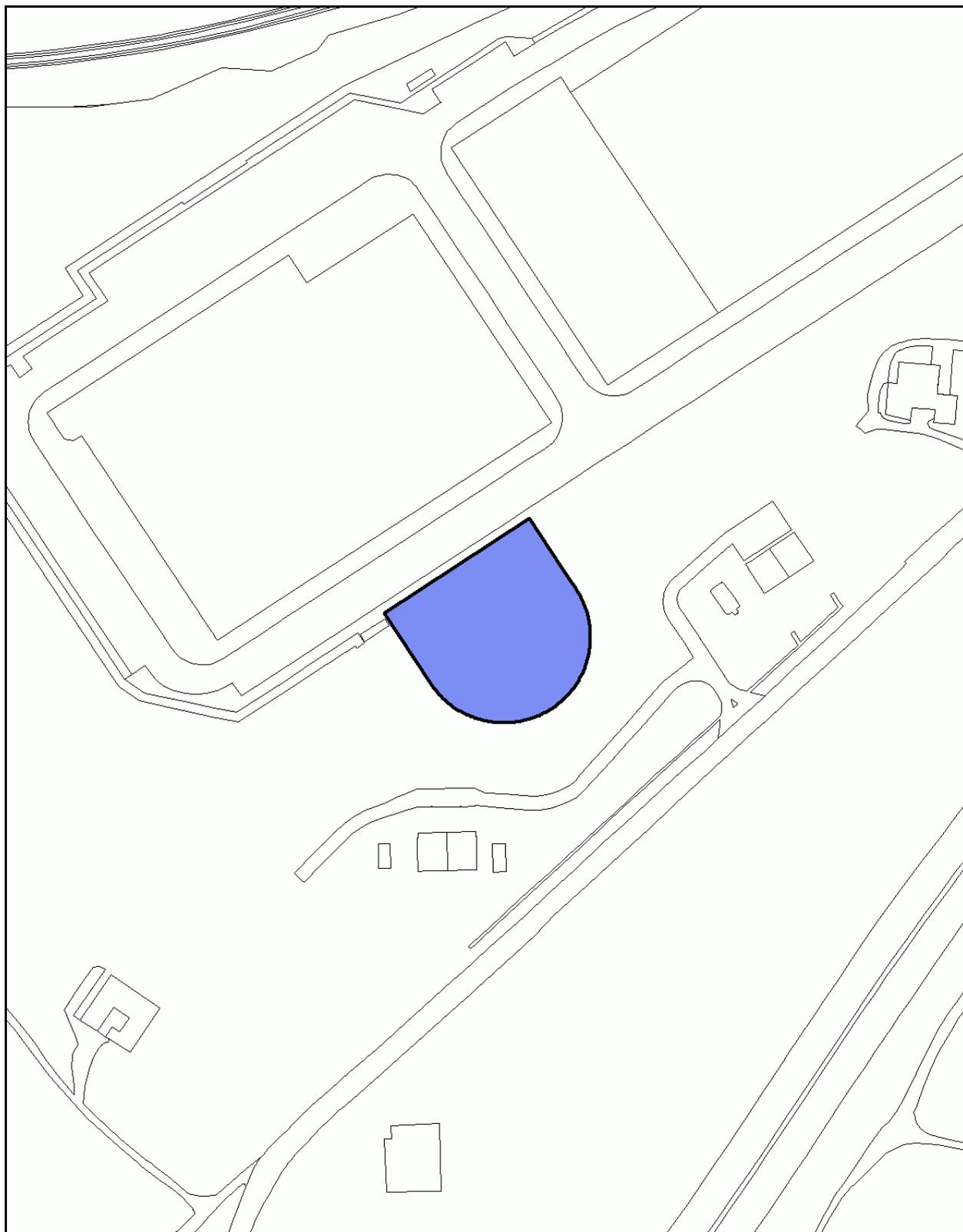
Por otra parte, en el plano correspondiente de la serie A “Afecciones Urbanísticas” que forma parte de la documentación gráfica de este Plan General se refleja un avance de la ordenación de este ámbito, superpuesto a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas definidas para el mismo, así como la cota de altura máxima de la edificación establecida para este ámbito y en su caso, las cotas de rasante del terreno previstas una vez desarrollada su ordenación.

En todos y cada uno de estos casos será de aplicación los criterios reguladores vigentes de dichos condicionantes.

En cuanto a las medidas de carácter ambiental, serán de aplicación las disposiciones protectoras, correctoras y compensatorias expuestas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental incluido en el presente Plan General.

**ÁMBITO: SEMEZARRENGO MALDA**

**1.1.14**



**Plano de Calificación Global**

**Escala: 1/ 2.000**

**AMBITO: TESA**

**1.2.01**

**DETERMINACIONES URBANÍSTICAS:**

**1.- DESCRIPCION**

Parcela ocupada por la empresa TESA y situada en el barrio de Ventas, en la zona industrial existente junto a la carretera que va a Oiartzun, y para la cual se validan las determinaciones establecidas en el Estudio de Detalle aprobado definitivamente con fecha 26-01-2000.

**2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACION**

- Ordenación de la parcela industrial de la empresa “TESA” teniendo en cuenta la posible ampliación de las instalaciones existentes.
- Consolidación de la actual edificación industrial, ampliándose en su zona Suroeste, junto a la carretera de Oiartzun (GI-2134).
- Dada su colindancia con el arroyo Jaizubía, la ordenación no afectará ni al dominio público hidráulico, ni a sus zonas de servidumbre y policía. Esto supondrá la adopción de medidas de preservación, o en su caso, de restauración del cauce y ribera del curso de agua del citado arroyo.

**3.- REGIMEN URBANISTICO ESTRUCTURAL**

**- CLASIFICACION URBANISTICA**

Suelo Urbano ..... superficie : 31.476,00 m<sup>2</sup>s

**- CALIFICACION GLOBAL**

**- Actividades Económicas (A)** ..... superficie : 31.476,00 m<sup>2</sup>s

- Edificabilidad Urbanística:

- Sobre rasante ..... 0,85 m<sup>2</sup>t/ m<sup>2</sup>s

- Bajo rasante..... 100 % de la edif. sobre rasante

- Régimen de Uso:

En conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.3 de la Normativa del presente Plan General.

**- SERVIDUMBRES AERONAUTICAS. LIMITACION DE LA EDIFICABILIDAD**

Para la totalidad del ámbito se establece la cota 48,00 como altura máxima respecto del nivel del mar y por encima de ella no debe sobrepasar ninguna construcción, incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc. Igualmente no podrán ser rebasadas por modificaciones del terreno existente u objetos fijos del tipo de postes, antenas, aerogeneradores, incluidas sus palas, carteles, líneas de transporte de energía eléctrica, infraestructuras de telecomunicaciones, etc., así como tampoco el gálibo máximo autorizado para los vehículos circulantes.

Estas determinaciones quedan reflejadas concretamente en el plano de la zona correspondiente de la serie A “Afecciones Urbanísticas” de este Plan General.

La materialización de la edificabilidad establecida normativamente por este Plan General estará siempre condicionada al cumplimiento de las limitaciones de la altura máxima definidas en los términos más arriba expuestos. En el caso de que la edificabilidad no pudiera materializarse completamente debido a dichas limitaciones y dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos pudiera evacuarse no generará ningún tipo de derecho a indemnización.

**- REGIMEN DE DETERMINACION DE LA ORDENACION PORMENORIZADA**

La ordenación pormenorizada del ámbito se define en el marco del presente Plan General.

**- REGIMEN GENERAL DE PROGRAMACION Y EJECUCION**

El presente ámbito se encuentra actualmente en fase de ejecución.

**4.- REGIMEN URBANISTICO PORMENORIZADO**

**- CALIFICACION PORMENORIZADA**

Desde el presente Plan General se establece la calificación pormenorizada de este ámbito del suelo urbano. Se contempla la localización de la reserva de terrenos destinada a dotaciones y equipamientos de la red de sistemas locales dentro del ámbito. Esta reserva se ha definido en correspondencia con lo establecido por la legislación vigente y observando los condicionantes del lugar.

**- Actividades Económicas (A)**

- Industria en Parcela (IP) ..... superficie : 30.726,00m<sup>2</sup>s

- Edificabilidad Física:

- Sobre rasante ..... 0,85 m<sup>2</sup>t/ m<sup>2</sup>s
- Edificabilidad existente sobre rasante ..... 18.068,00 m<sup>2</sup>t
- Bajo rasante ..... 100 % de la edif. sobre rasante
- El régimen de uso se establece en correspondencia con el definido para esta calificación pormenorizada en el presente Plan General, y en el planeamiento de referencia.
- Espacios Libres (LJ) ..... superficie : 750 m<sup>2</sup>s  
Espacio definido en cumplimiento de lo establecido para la red de sistemas locales y como protección del DPH.

#### - CATEGORIZACION DEL SUELO

Los terrenos incluidos en este ámbito tienen la condición de suelo urbano no consolidado por incremento de edificabilidad ponderada sobre la preexistente, sin perjuicio de las determinaciones que se establezcan al respecto en el planeamiento de referencia que le afecte.

### 5.- REGIMEN ESPECÍFICO DE EJECUCION

El ámbito se encuentra en ejecución de acuerdo con las determinaciones definidas en el Estudio de Detalle aprobado, así como en los restantes documentos y proyectos formulados en su desarrollo.

La ejecución del desarrollo planteado para el presente ámbito se adecua a la modalidad propia de las Actuaciones de Dotación.

### 6.- CONDICIONANTES SUPERPUESTOS A LA ORDENACION URBANISTICA

Con carácter general se estará a lo dispuesto para los mismos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental así como en el documento de Normas Urbanísticas de este Plan General. En concreto, los condicionantes con incidencia en este ámbito, entre otros, son los siguientes:

- **Legislación en materia de prevención en contaminación de suelos. Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco:**

El ámbito aloja una actividad industrial incluida dentro del Inventario de emplazamientos con actividades potencialmente contaminantes. Esta circunstancia influirá en los proyectos técnicos que permitan las concesiones de las correspondientes licencias, ya que de forma previa se deberán autorizar las obras objeto de licencia por la Dirección de Calidad Ambiental del Gobierno Vasco.

- **Legislación en materia de carreteras. Departamento para Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Guipúzcoa:**

Por su colindancia con la carretera GI-2134 y con terrenos de la autopista AP-8, viarios competencia de la Diputación Foral, se estará a la que establecido por dicha institución foral.

- **Afecciones Acústicas:**

Se considerarán específicamente los mapas estratégicos de ruido (MER) que incluyen la autopista AP-8 definidos en la Orden Foral 362-C/2009 y la aplicación del Real Decreto en cuanto a curvas isófonas, caso de demostrarse la necesidad de contemplar las medidas correctoras pertinentes.

- **Legislación en materia de aguas. Cauces fluviales y márgenes de protección de los mismos. Dominio Público Hidráulico. Ur Agentzia – Agencia Vasca del Agua:**

La ordenación respetará las posibles afecciones al colindante dominio público hidráulico y a sus zonas de servidumbre y policía. Esto supondrá la adopción de medidas de preservación, o en su caso, de restauración del cauce y ribera del arroyo Jaizubía.

En cualquier caso, en cumplimiento de la normativa vigente, este ámbito deberá respetar el retiro mínimo de 10,00 metros para las nuevas edificaciones con respecto a las regatas afectadas.

Asimismo, las nuevas edificaciones deberán situarse a una cota tal que salven el riesgo de inundación. Al respecto, observar que parte de la presente parcela a está incluida en un “Área de Riesgo Potencialmente Significativo de Inundación” (Código ARPSI: ES018-GIP-BID-01) del documento de Evaluación Preliminar de Riesgo de Inundación (EPRI) aprobado el 13 de diciembre de 2011 (BOPV 11-1-2012).

- **Legislación referida a las Servidumbres Aeronáuticas:**

Al encontrarse este ámbito dentro de la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales pertenecientes al Aeropuerto de San Sebastián, para la obtención de la correspondiente autorización de obras se deberá cumplir la Normativa Sectorial y legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas. A este respecto:

- Se deberá contemplar lo establecido en el apartado 3.- Régimen Urbanístico Estructural de la presente ficha urbanística.
- El Plan Especial, Plan Parcial o instrumento equivalente que desarrolle este ámbito o, en su caso, la revisión o modificación del planeamiento aprobado, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su Aprobación Inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional Segunda del

Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable del Ministerio de Fomento.

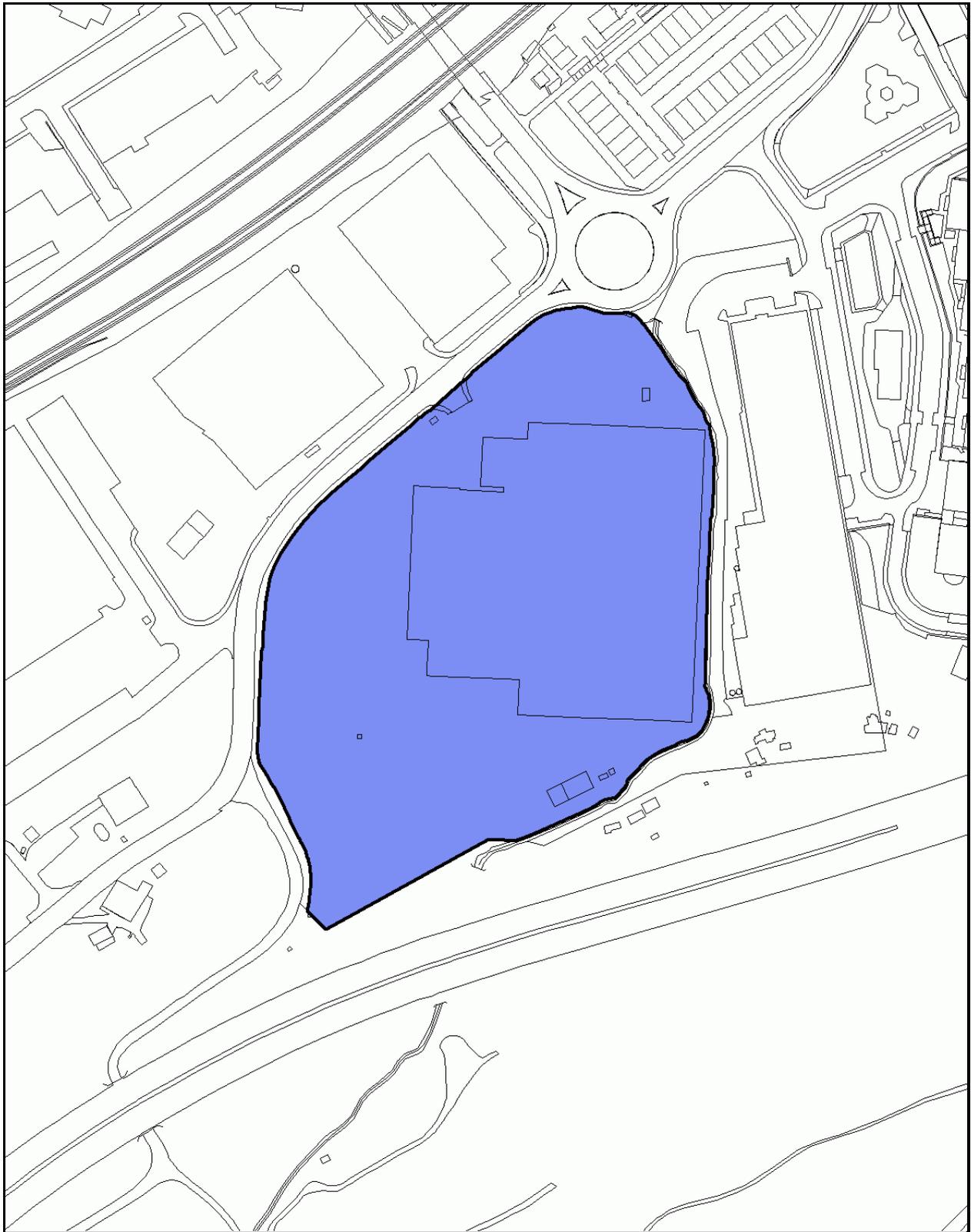
- En cumplimiento del artículo 10 del Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas, en el presente ámbito no se permitirán instalaciones que emitan humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de San Sebastián, incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad.
- Se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.
- En cumplimiento del Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, se prohíbe en las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.
- La ejecución de cualquier construcción en el ámbito de las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013.

Por otra parte, en el plano correspondiente de la serie A "Afecciones Urbanísticas" que forma parte de la documentación gráfica de este Plan General se refleja un avance de la ordenación de este ámbito, superpuesto a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas definidas para el mismo, así como la cota de altura máxima de la edificación establecida para este ámbito y en su caso, las cotas de rasante del terreno previstas una vez desarrollada su ordenación.

En todos y cada uno de estos casos será de aplicación los criterios reguladores vigentes de dichos condicionantes.

**ÁMBITO: TESA**

**1.2.01**

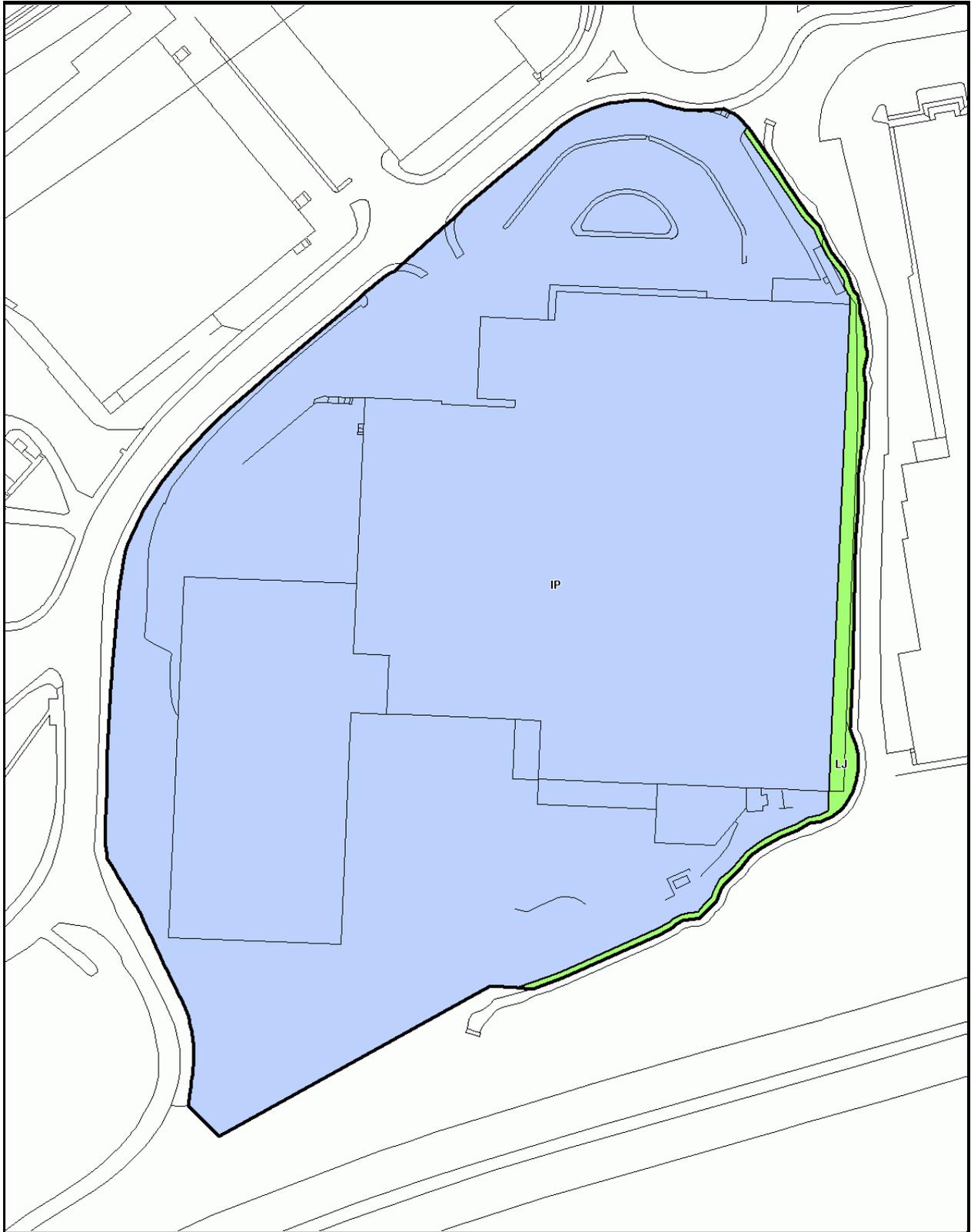


**Plano de Calificación Global**

**Escala: 1/ 2.500**

**ÁMBITO: TESA**

**1.2.01**



**Plano de Calificación Pormenorizada**

**Escala: 1/ 1500**

**AMBITO: CALLE ARABA OESTE**

**1.2.02**

**DETERMINACIONES URBANÍSTICAS:**

**1.- DESCRIPCION**

Este ámbito está situado en el barrio de Katea/Ventas, a lo largo de la calle Araba cuyo tramo intermedio está aún sin regularizar, lo que permitirá racionalizar y completar la trama viaria del conjunto de este barrio.

**2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACION**

El objetivo principal de esta actuación es el de posibilitar la solución viaria de la calle Araba, regularizando su trazado y urbanizándola para que pueda incorporarse normalmente a la trama viaria del barrio de Katea/Ventas.

De esta manera, la calle Araba se integrará en un anillo que servirá para repartir más adecuadamente el tráfico por el centro del barrio de Ventas/Katea, con lo que se facilitará la circulación perimetral en torno a este barrio. No obstante, dada la moderada sección de viario propuesta y su sentido único, se trata también de impedir la posibilidad de su uso por tráficos de paso que pudieran utilizar este nuevo anillo como alternativa de acceso a las zonas industriales.

**3.- REGIMEN URBANISTICO ESTRUCTURAL**

**- CLASIFICACION URBANISTICA**

Suelo Urbano ..... superficie : 2.774,35 m<sup>2</sup>s

**- CALIFICACION GLOBAL**

**- Residencial (R)** ..... superficie : 2.774,35 m<sup>2</sup>s

**- Edificabilidad Urbanística:**

- Sobre rasante ..... 0,00 m<sup>2</sup>t
- Bajo rasante..... 0,00 m<sup>2</sup>t

**- REGIMEN DE DETERMINACION DE LA ORDENACION PORMENORIZADA**

La ordenación pormenorizada del ámbito se define en el presente Plan General.

## - REGIMEN GENERAL DE PROGRAMACION Y EJECUCION

De acuerdo con la estrategia de la evolución urbana y de la ocupación del suelo en el término municipal, se prevé el desarrollo del ámbito dentro del horizonte temporal de programación del Plan General.

### 4.- REGIMEN URBANISTICO PORMENORIZADO

#### - CALIFICACION PORMENORIZADA

Desde el presente Plan General se establece la calificación pormenorizada de este ámbito del suelo urbano:

##### - Residencial (R)

- Viario Urbano Distribuidor (VD)..... superficie: 2.774,35 m<sup>2</sup>s

#### - CATEGORIZACION DEL SUELO

Los terrenos incluidos en el ámbito tienen la condición de suelo urbano no consolidado por carencia y/o insuficiencia de urbanización consolidada.

#### - OTRAS DETERMINACIONES

La intervención deberá contemplar la adaptación de las diferencias de rasante existentes entre el actual trazado de la calle Araba y los accesos a las edificaciones existentes al sur de esta calle y en la parte alta.

La continuidad de la calle Araba se realizará considerando la ejecución de un solo carril con sentido único y estudiando la mejor solución de entronque con la denominada rotonda de Porcelanas acorde con el diagnóstico del estudio de movilidad y con los condicionantes físicos para posibilitar la incorporación viaria a la misma.

No se plantea dejar fuera de ordenación ninguno de los edificios unifamiliares actualmente existentes, incluso si para ello fuera necesario eliminar las bandas de aparcamiento de la calle Araba en el tramo más problemático del ensanchamiento de la misma. En todo caso, para organizar los accesos a las actuales edificaciones y establecer los muros de contención que sean precisos, podrá ser necesario contar con parte no construida de alguna de las parcelas afectadas.

En el ámbito se incluye el suelo de cesión de las parcelas residenciales ubicadas al sur del ámbito y resultado de lo establecido en el convenio urbanístico firmado entre ayuntamiento y propietarios con fecha de 22 de junio de 2000.

## 5.- REGIMEN ESPECÍFICO DE EJECUCION

El régimen de urbanización será definido en el correspondiente Proyecto de Obras de Urbanización a tramitar para el conjunto del ámbito. En correspondencia con la Normativa Sectorial y legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas, este Proyecto de Obras de Urbanización deberá contar con informe favorable y la autorización expresa emitida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

El presente ámbito se define como una Actuación de Ejecución de Dotaciones Públicas de las redes de sistemas locales, e incluye suelos ya obtenidos en virtud del convenio urbanístico firmado entre ayuntamiento y propietarios con fecha de 22 de junio de 2000.

## 6.- CONDICIONANTES SUPERPUESTOS A LA ORDENACION URBANISTICA

Con carácter general se estará a lo dispuesto para los mismos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental así como en el documento de Normas Urbanísticas de este Plan General. En concreto, los condicionantes con incidencia en este ámbito, entre otros, son los siguientes:

### - Legislación referida a las Servidumbres Aeronáuticas:

Al encontrarse este ámbito dentro de la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales pertenecientes al Aeropuerto de San Sebastián, para la obtención de la correspondiente autorización de obras se deberá cumplir la Normativa Sectorial y legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas. A este respecto:

- El Plan Especial, Plan Parcial o instrumento equivalente que desarrolle este ámbito o, en su caso, la revisión o modificación del planeamiento aprobado, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su Aprobación Inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable del Ministerio de Fomento.
- En cumplimiento del artículo 10 del Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas, en el presente ámbito no se permitirán instalaciones que emitan humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de San Sebastián, incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad.
- Se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.

- En cumplimiento del Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, se prohíbe en las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.
- La ejecución de cualquier construcción en el ámbito de las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013.

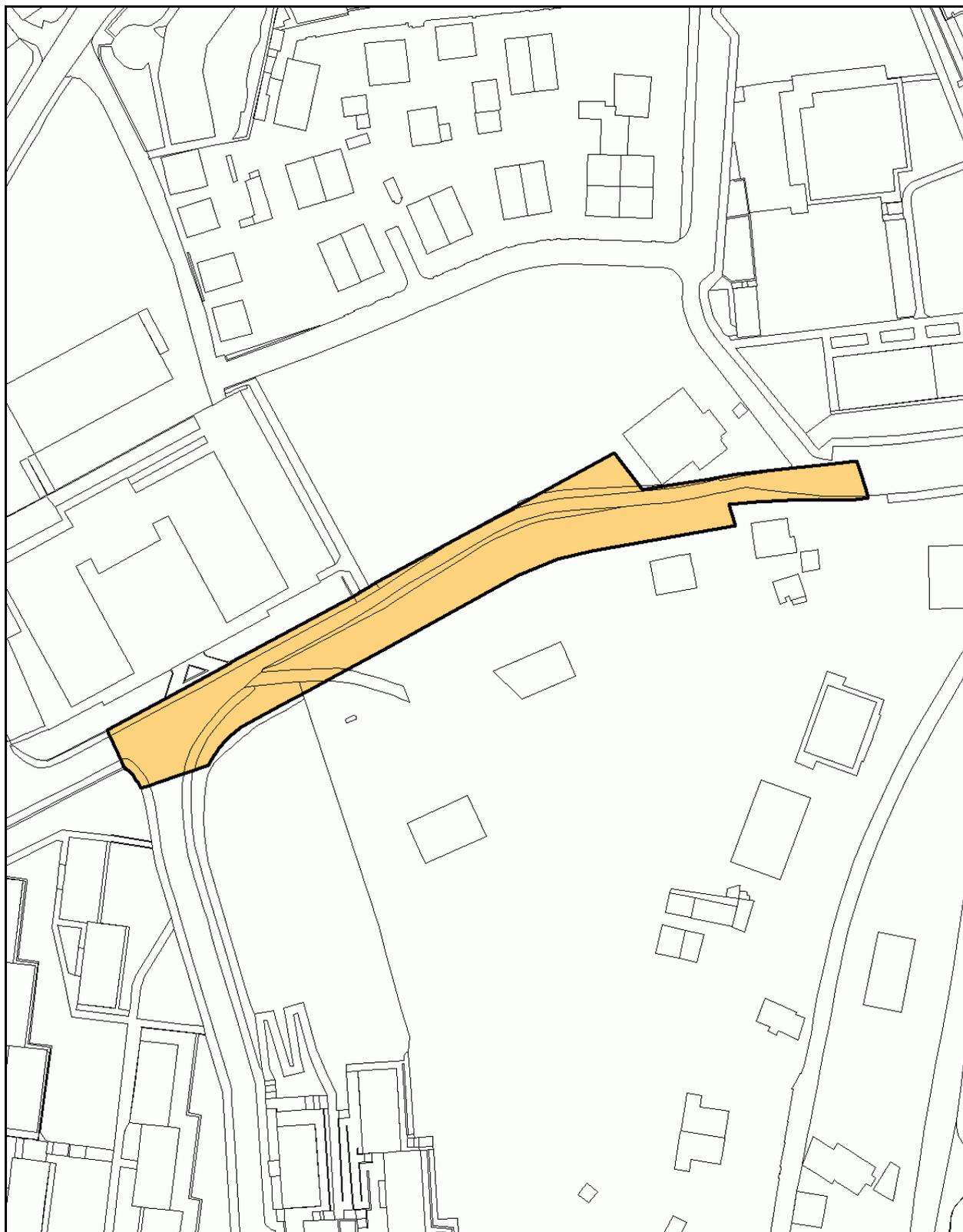
Por otra parte, en el plano correspondiente de la serie A "Afecciones Urbanísticas" que forma parte de la documentación gráfica de este Plan General se refleja un avance de la ordenación de este ámbito, superpuesto a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas definidas para el mismo, así como la cota de altura máxima de la edificación establecida para este ámbito y en su caso, las cotas de rasante del terreno previstas una vez desarrollada su ordenación.

En todos y cada uno de estos casos será de aplicación los criterios reguladores vigentes de dichos condicionantes.

En cuanto a las medidas de carácter ambiental, serán de aplicación las disposiciones protectoras, correctoras y compensatorias expuestas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental incluido en el presente Plan General.

**ÁMBITO: CALLE ARABA OESTE**

**1.2.02**

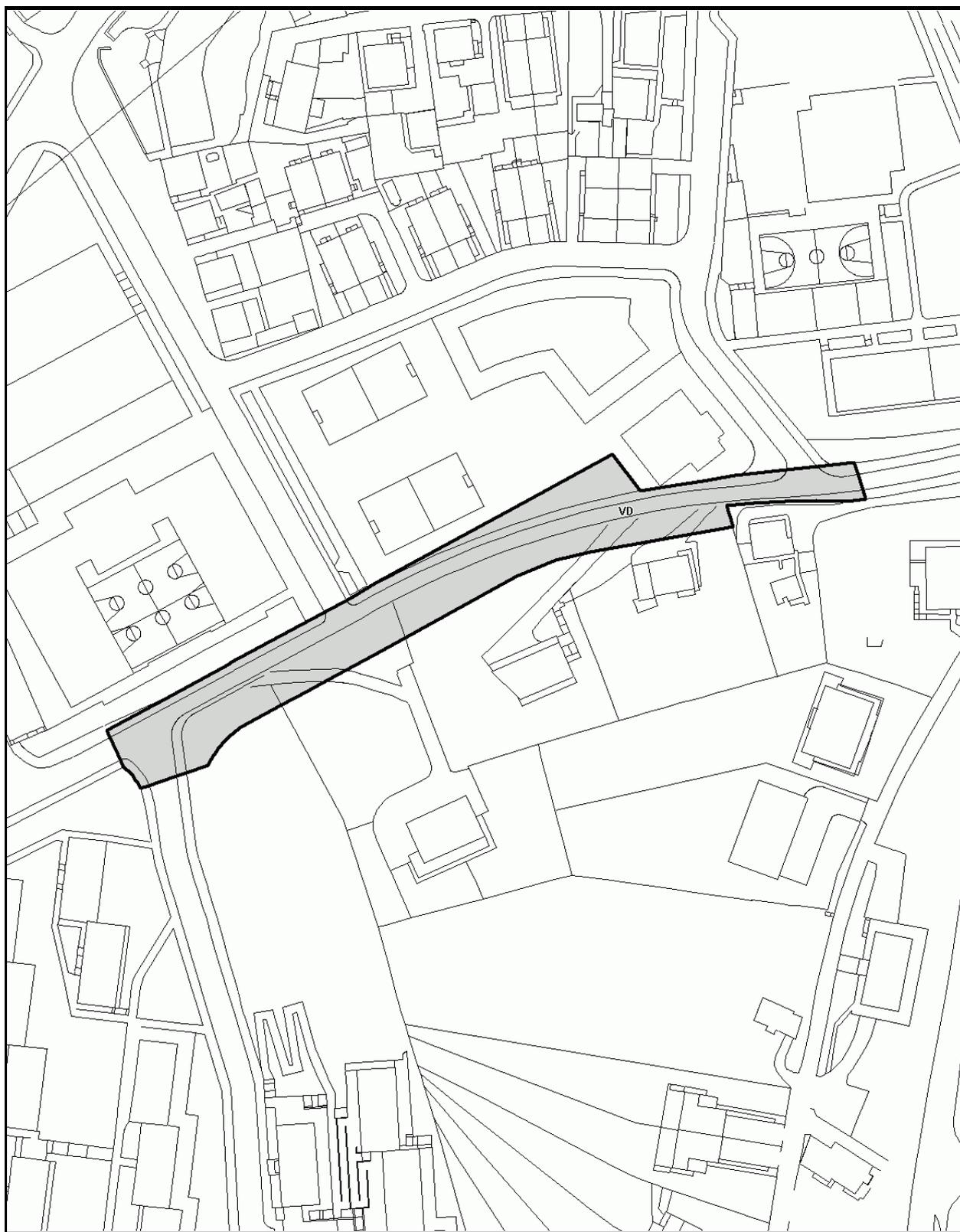


**Plano de Calificación Global**

**Escala: 1/ 1.500**

**ÁMBITO: CALLE ARABA OESTE**

**1.2.02**



**Plano de Calificación Pormenorizada**

**Escala: 1/ 1500**

**AMBITO: ELATZETA**

**1.2.03**

**DETERMINACIONES URBANÍSTICAS:**

**1.- DESCRIPCION**

Este ámbito está situado en el Barrio Katea/Ventas entre las calles Andrearriaga al Norte, y Araba al Sur. El desarrollo urbanístico de este ámbito permite la ordenación de una zona de equipamientos, para cuyo desarrollo se recogen las determinaciones establecidas en el Plan Especial de Ordenación Urbana aprobado definitivamente con fecha 29-07-2009.

**2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACION**

- Concretar el equipamiento escolar existente en Ventas/Katea, formalizando el conjunto edificatorio que el uso escolar del Colegio Elatzeta requiere.
- Complementar junto al equipamiento escolar un centro dotacional significativo para el barrio (“Edificio República”).
- Ensanchar y regularizar la actual Errota Kalea/Calle Errota, que servirá de acceso al equipamiento escolar propuesto.
- Creación de una zona de Espacios Libres en el espacio liberado tras el derribo del edificio hexagonal antes destinado a Educación Infantil.

**3.- REGIMEN URBANISTICO ESTRUCTURAL**

**- CLASIFICACION URBANISTICA**

Suelo Urbano ..... superficie : 13.795,00 m<sup>2</sup>s

**- CALIFICACION GLOBAL**

**- Residencial (R)** ..... superficie : 13.795,00 m<sup>2</sup>s

**- Edificabilidad Urbanística:**

- Sobre rasante ..... 0,00 m<sup>2</sup>t

- Bajo rasante..... 0,00 m<sup>2</sup>t

**- Régimen de Uso:**

- Uso Característico: ..... Equipamiento Comunitario

#### - **SERVIDUMBRES AERONAUTICAS. LIMITACION DE LA EDIFICABILIDAD**

Para el presente ámbito se establecen diferentes cotas máximas para la edificación, calculadas como resultado de considerar en todos los puntos 1,00 metro menos de altura que las alturas definidas por los planos y líneas de nivel resultantes de las diferentes superficies limitadoras de las servidumbres aeronáuticas que le afectan.

Las cotas resultado de la aplicación de este criterio se establecen en cada caso como altura máxima respecto del nivel del mar y por encima de ellas no debe sobrepasar ninguna construcción, incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc. Igualmente no podrán ser rebasadas por modificaciones del terreno existente u objetos fijos del tipo de postes, antenas, aerogeneradores, incluidas sus palas, carteles, líneas de transporte de energía eléctrica, infraestructuras de telecomunicaciones, etc., así como tampoco el gálibo máximo autorizado para los vehículos circulantes.

Estas determinaciones quedan reflejadas concretamente en el plano de la zona correspondiente de la serie A "Afecciones Urbanísticas" de este Plan General.

La materialización de la edificabilidad establecida normativamente por este Plan General estará siempre condicionada al cumplimiento de las limitaciones de la altura máxima definidas en los términos más arriba expuestos. En el caso de que la edificabilidad no pudiera materializarse completamente debido a dichas limitaciones y dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos pudiera evacuarse no generará ningún tipo de derecho a indemnización.

#### - **REGIMEN DE DETERMINACION DE LA ORDENACION PORMENORIZADA**

El presente Plan General remite la determinación de la ordenación pormenorizada a un planeamiento de desarrollo.

#### - **REGIMEN GENERAL DE PROGRAMACION Y EJECUCION**

El presente ámbito se encuentra actualmente en fase de ejecución.

### **4.- REGIMEN URBANISTICO PORMENORIZADO**

#### - **CALIFICACION PORMENORIZADA**

Se remite a las condiciones de calificación pormenorizada establecidas por el Plan Especial de Ordenación Urbana aprobado.

En el marco de este planeamiento pormenorizado se contempla la edificabilidad física total de los equipamientos existentes y propuestos:

- Equipamiento Escolar (EE). Edificabilidad Física:
  - Sobre rasante ..... 5.675,00 m<sup>2</sup>t
  - Bajo rasante..... 2.035,00 m<sup>2</sup>t
  
- Equipamiento Socio Cultural (EC). Edificabilidad Física:
  - Sobre rasante ..... 540,00 m<sup>2</sup>t
  - Bajo rasante..... 0,00 m<sup>2</sup>t

**- CATEGORIZACION DEL SUELO**

Los terrenos incluidos en el ámbito tienen la condición de suelo urbano no consolidado por carencia de la urbanización, sin perjuicio de las determinaciones que se establezcan al respecto en el planeamiento convalidado que le afecta.

**- OTRAS DETERMINACIONES**

Conforme al Plan Especial aprobado, ha quedado fuera de ordenación el edificio antiguo del Parvulario de Ventas (edificio hexagonal) destinado en su momento a educación infantil. Será derribado y se creará un parque urbano que dará servicio al barrio en el mismo solar.

**5.- REGIMEN ESPECÍFICO DE EJECUCION**

El ámbito se encuentra en ejecución de acuerdo con las determinaciones definidas en el Plan Especial de Ordenación Urbana aprobado, así como en los restantes documentos y proyectos formulados en su desarrollo.

El presente ámbito se define como una Actuación de Ejecución de Dotaciones Públicas, e incluye suelo ya obtenido.

**6.- CONDICIONANTES SUPERPUESTOS A LA ORDENACION URBANISTICA**

Con carácter general se estará a lo dispuesto para los mismos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental así como en el documento de Normas Urbanísticas de este Plan General.

**- Legislación referida a las Servidumbres Aeronáuticas:**

Al encontrarse este ámbito dentro de la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales pertenecientes al Aeropuerto de San Sebastián, para la obtención de la correspondiente autorización de obras se deberá cumplir la Normativa Sectorial y legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas. A este respecto:

- Se deberá contemplar lo establecido en el apartado 3.- Régimen Urbanístico Estructural de la presente ficha urbanística.
- El Plan Especial, Plan Parcial o instrumento equivalente que desarrolle este ámbito o, en su caso, la revisión o modificación del planeamiento aprobado, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su

Aprobación Inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable del Ministerio de Fomento.

- En cumplimiento del artículo 10 del Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas, en el presente ámbito no se permitirán instalaciones que emitan humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de San Sebastián, incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad.
- Se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.
- En cumplimiento del Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, se prohíbe en las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.
- La ejecución de cualquier construcción en el ámbito de las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013.

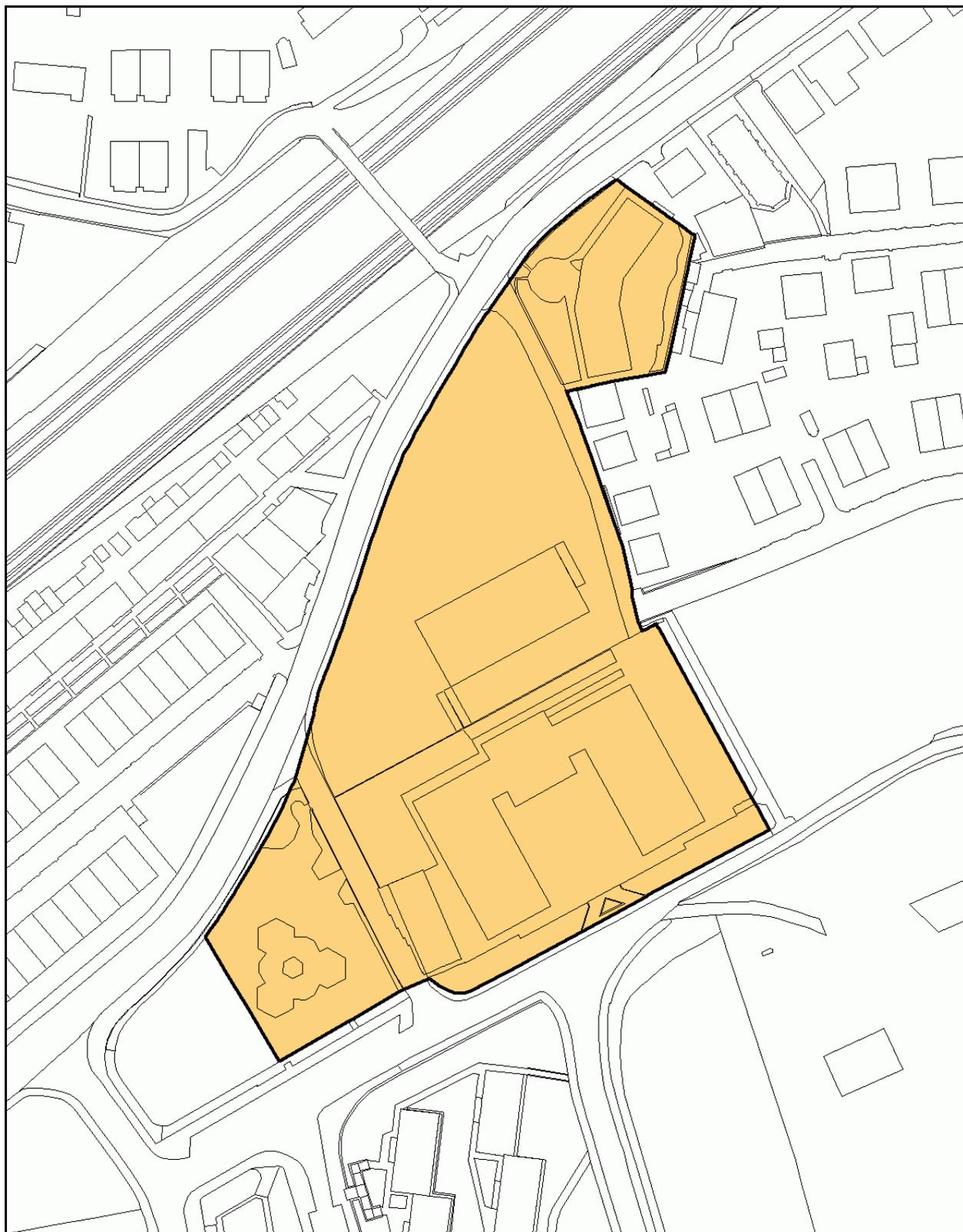
Por otra parte, en el plano correspondiente de la serie A "Afecciones Urbanísticas" que forma parte de la documentación gráfica de este Plan General se refleja un avance de la ordenación de este ámbito, superpuesto a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas definidas para el mismo, así como la cota de altura máxima de la edificación establecida para este ámbito y en su caso, las cotas de rasante del terreno previstas una vez desarrollada su ordenación.

En todos y cada uno de estos casos será de aplicación los criterios reguladores vigentes de dichos condicionantes.

En cuanto a las medidas de carácter ambiental, serán de aplicación las disposiciones protectoras, correctoras y compensatorias expuestas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental incluido en el presente Plan General.

**ÁMBITO: ELATZETA**

**1.2.03**



**Plano de Calificación Global**

Escala: 1/ 1.500

**AMBITO: ANDREARRIAGA**

**1.2.06**

**DETERMINACIONES URBANÍSTICAS:**

**1.- DESCRIPCION**

Este ámbito está situado en el Barrio Katea/Ventas entre las calles Andrearriaga al Norte, y Bizkaia al Sur. El desarrollo urbanístico de este ámbito permite la ordenación de una zona residencial para cuyo desarrollo se recogen las determinaciones establecidas en el Plan Especial de Reforma Interior del ámbito “Andrearriaga” aprobado definitivamente con fecha 24-07-2002, con la excepción de la delimitación de la porción más pequeña del ámbito y localizada al este en posición más cercana a la rotonda de Porcelanas.

A este respecto se modifica el límite este de esta porción del ámbito en correspondencia con lo establecido en el Plan Especial Viario del ámbito “Elizatzxo” aprobado definitivamente con fecha 31-01-2007, y que excluía del ámbito de “Andrearriaga” la reserva de suelo definida para equipamiento comunitario.

Asimismo, se modifica ahora el límite norte de esta porción del ámbito incluyendo la superficie correspondiente en el ámbito de “Ventas Centro” ahora propuesto.

**2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACION**

- Ordenación del intersticio urbano situado junto a la carretera GI-3452 en el barrio de Ventas/Katea, en el suelo vacante entre las calles Andrearriaga y Bizkaia, mediante el desarrollo de un programa residencial, consolidando la alineación retranqueada definida en Andrearriaga kalea y adaptando las nuevas tipologías al entorno existente.

**3.- REGIMEN URBANISTICO ESTRUCTURAL**

**- CLASIFICACION URBANISTICA**

Suelo Urbano ..... superficie : 17.908,00 m<sup>2</sup>s

**- CALIFICACION GLOBAL**

- **Residencial (R)** ..... superficie : 17.908,00 m<sup>2</sup>s

- Edificabilidad Urbanística:

- Sobre rasante ..... 14.500,00 m<sup>2</sup>t

- Bajo rasante..... 100 % de la edif. sobre rasante

- Régimen de Uso:

En conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.3 de la Normativa del presente Plan General.

- El régimen jurídico del incremento de la edificabilidad residencial se corresponde con el ya definido por el Plan Especial de Reforma Interior aprobado.

#### **- SERVIDUMBRES AERONAUTICAS. LIMITACION DE LA EDIFICABILIDAD**

Para la totalidad del ámbito se establece la cota 49,00 como altura máxima respecto del nivel del mar y por encima de ella no debe sobrepasar ninguna construcción, incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc. Igualmente no podrán ser rebasadas por modificaciones del terreno existente u objetos fijos del tipo de postes, antenas, aerogeneradores, incluidas sus palas, carteles, líneas de transporte de energía eléctrica, infraestructuras de telecomunicaciones, etc., así como tampoco el gálibo máximo autorizado para los vehículos circulantes.

Estas determinaciones quedan reflejadas concretamente en el plano de la zona correspondiente de la serie A "Afecciones Urbanísticas" de este Plan General.

La materialización de la edificabilidad establecida normativamente por este Plan General estará siempre condicionada al cumplimiento de las limitaciones de la altura máxima definidas en los términos más arriba expuestos. En el caso de que la edificabilidad no pudiera materializarse completamente debido a dichas limitaciones y dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos pudiera evacuarse no generará ningún tipo de derecho a indemnización.

#### **- REGIMEN DE DETERMINACION DE LA ORDENACION PORMENORIZADA**

El presente Plan General remite la determinación de la ordenación pormenorizada a un planeamiento de desarrollo.

A este respecto se contempla la ordenación pormenorizada definida por el Plan Especial de Reforma Interior del ámbito "Andrearriaga" aprobado definitivamente con fecha 24-07-2002, con la corrección de la delimitación de la porción más pequeña del ámbito y localizada al este en posición más cercana a la rotonda de Porcelanas.

La superficie excluida, que se corresponde con suelo de dominio público, queda en su mayor parte incluida ahora en el ámbito de "Ventas Centro", ámbito para el que se prevé la elaboración de un Plan Especial de Ordenación Urbana con el fin de determinar la ordenación pormenorizada.

El resto de la superficie excluida y localizada en el extremo este del ámbito, se califica pormenorizadamente desde el presente Plan General como Viario Interurbano, contemplando de esta forma lo ya definido para este suelo incluido en

la rotonda de Porcelanas por el Plan Especial Viario del ámbito "Elizatzxo" aprobado definitivamente con fecha 31-01-2007.

#### - **REGIMEN GENERAL DE PROGRAMACION Y EJECUCION**

El presente ámbito se encuentra actualmente en fase de ejecución.

#### **4.- REGIMEN URBANISTICO PORMENORIZADO**

El régimen urbanístico pormenorizado se remite a lo establecido por el Plan Especial de Reforma Interior aprobado, sin perjuicio de las modificaciones incorporadas por este Plan General.

#### **5.- REGIMEN ESPECÍFICO DE EJECUCION**

El ámbito se encuentra en ejecución de acuerdo con las determinaciones definidas en el Plan Especial de Reforma Interior aprobado, así como en los restantes documentos y proyectos formulados en su desarrollo.

#### **6.- CONDICIONANTES SUPERPUESTOS A LA ORDENACION URBANISTICA**

Con carácter general se estará a lo dispuesto para los mismos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental así como en el documento de Normas Urbanísticas de este Plan General. En concreto, los condicionantes con incidencia en este ámbito, entre otros, son los siguientes:

- **Legislación en materia de carreteras. Departamento para Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Guipúzcoa:**  
Por su colindancia con la carretera GI-3452, viario competencia de la Diputación Foral, se estará a lo establecido por dicha institución foral.
- **Legislación referida a las Servidumbres Aeronáuticas:**  
Al encontrarse este ámbito dentro de la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales pertenecientes al Aeropuerto de San Sebastián, para la obtención de la correspondiente autorización de obras se deberá cumplir la Normativa Sectorial y legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas. A este respecto:
  - Se deberá contemplar lo establecido en el apartado 3.- Régimen Urbanístico Estructural de la presente ficha urbanística.
  - El Plan Especial, Plan Parcial o instrumento equivalente que desarrolle este ámbito o, en su caso, la revisión o modificación del planeamiento aprobado, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su Aprobación Inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional Segunda del

Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable del Ministerio de Fomento.

- En cumplimiento del artículo 10 del Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas, en el presente ámbito no se permitirán instalaciones que emitan humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de San Sebastián, incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad.
- Se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.
- En cumplimiento del Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, se prohíbe en las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.
- La ejecución de cualquier construcción en el ámbito de las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013.

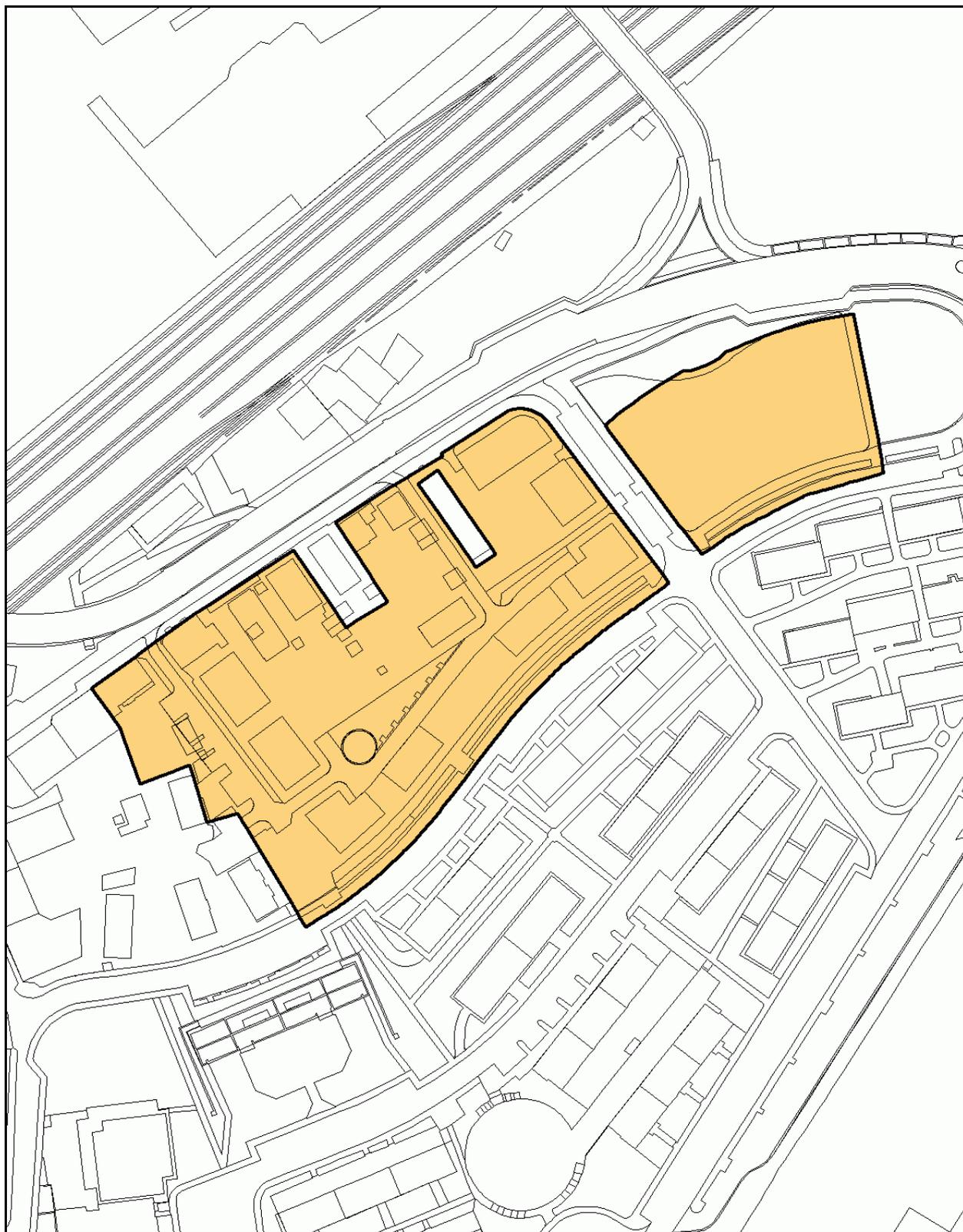
Por otra parte, en el plano correspondiente de la serie A “Afecciones Urbanísticas” que forma parte de la documentación gráfica de este Plan General se refleja un avance de la ordenación de este ámbito, superpuesto a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas definidas para el mismo, así como la cota de altura máxima de la edificación establecida para este ámbito y en su caso, las cotas de rasante del terreno previstas una vez desarrollada su ordenación.

En todos y cada uno de estos casos será de aplicación los criterios reguladores vigentes de dichos condicionantes.

En cuanto a las medidas de carácter ambiental, serán de aplicación las disposiciones protectoras, correctoras y compensatorias expuestas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental incluido en el presente Plan General.

**ÁMBITO: ANDREARRIAGA**

**1.2.06**



**Plano de Calificación Global**

**Escala: 1/ 2.000**

**AMBITO: VENTAS CENTRO****1.2.13****DETERMINACIONES URBANÍSTICAS:****1.- DESCRIPCION**

Este ámbito está situado en la zona nordeste del núcleo de Katea/Ventas y a la vez al Sur de las vías del ferrocarril. Se desarrolla sobre suelos en su mayor parte de propiedad pública y en menor proporción de propiedad privada.

Entre los objetivos de este ámbito es el de posibilitar la creación de nuevos espacios verdes y peatonales al amparo de una reordenación de las infraestructuras viarias que posibiliten, en su caso, la recuperación de la Avda. Elizatxo para el barrio.

La actuación se contempla con una ordenación de varios bloques residenciales de pequeñas dimensiones con altura moderada, contemplando un posible edificio de remate con un perfil de mayor altura.

Se admite la posibilidad de combinar usos residenciales, terciarios y de equipamiento, con el objeto de favorecer la creación de un espacio de relación adecuado vinculado con el propio núcleo de Ventas/Katea y de mejorar el acceso peatonal a los apeaderos ferroviarios previstos.

Igualmente se considera la posibilidad de aprovechar la planta bajo rasante del espacio libre para ubicar un aparcamiento disuasorio, teniendo en cuenta la relación de este ámbito con los apeaderos.

En esta intervención se considera la conveniencia de consolidar la antigua Venta y la Herrería (Perratzailenea) adaptando su adecuada inserción en la nueva ordenación propuesta.

**2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACION**

Para posibilitar el desarrollo de las determinaciones definidas para el presente ámbito se tiene en cuenta la posibilidad de que a largo plazo se podrían desmontar los puentes existentes sobre la vía férrea por las necesidades de mayor altura de gálibo del tren de alta velocidad a su paso hacia la- estación de Irun, lo que facilitaría una nueva ordenación viaria de este área.

Así, se contempla la posibilidad de un nuevo viario de conexión con la Av. de Elizatxo a través de un nuevo puente que se construiría sobre el ferrocarril al Este de la actuación y que se conectaría con la Av. de Letxunborro. La construcción de este nuevo puente tendría como objeto garantizar el gálibo reglamentario para el tren de alta velocidad y permitiría una mayor conectividad tanto rodada como peatonal con la zona Norte de la Av. Letxunborro.

En este caso, la construcción de este nuevo puente permitirá desmontar los puentes existentes y modificar el trazado de la avda. Elizatxo de forma que se podría formalizar un gran espacio de centralidad, considerado a todas luces como parte de la ordenación estructural de este barrio de Irún.

Sin embargo, debe tenerse en cuenta que ello depende de las distintas administraciones que intervienen en la reordenación del espacio ferroviario y de la solución final que se plantee para adaptar las instalaciones ferroviarias a las necesidades futuras derivadas de la llegada de la alta velocidad a la ciudad de Irún. Y por lo tanto, **esta propuesta queda condicionada a los estudios técnicos y económicos necesarios que deberá elaborar el Ministerio de Fomento.**

En consecuencia, las determinaciones definidas para este ámbito dependen de esta condición y por lo tanto de las decisiones que se adopten a este respecto por las distintas administraciones incluidas en la delimitación del mismo.

En todo caso el Planeamiento de Desarrollo podrá contemplar diferentes situaciones a la vista de los resultados de los estudios técnicos y económicos a desarrollar para la reordenación ferroviaria, posibilitando en su caso el desarrollo parcial de las previsiones recogidas en este Plan General.

Se contempla también como objetivo de esta actuación la localización de un espacio destinado a equipamiento de barrio, que además de localizarse en un punto singular del mismo, deberá sustituir al previsto en el Plan General anterior como equipamiento sin definir en el ámbito de la calle Araba y que ahora se ha definido con destino de espacio libre, con el objeto de favorecer la consolidación de las condiciones ambientales de esta parcela municipal.

Por último, la ordenación respetará los valores arquitectónicos y singularidad del complejo edificado formado por la Herreria, Bentaberria y Perratzailenea, tal y como están reguladas las condiciones para su conservación según el Catálogo Histórico Arquitectónico del presente Plan General.

**3.- REGIMEN URBANISTICO ESTRUCTURAL**

**- CLASIFICACION URBANISTICA**

Suelo Urbano .....superficie : 27.011,02 m<sup>2</sup>s

**- CALIFICACION GLOBAL**

**- Residencial (R)** .....superficie : 15.888,67 m<sup>2</sup>s

**- Edificabilidad Urbanística:**

- Sobre rasante ..... 11.450,00 m<sup>2</sup>t

- Bajo rasante..... 100 % de la edif. sobre rasante

- Régimen de Uso:  
En conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.3 de la Normativa del presente Plan General.
- Régimen del Incremento de Edificabilidad Urbanística Residencial referido a los estándares de vivienda de protección pública y alojamientos dotacionales:
  - Edificabilidad urbanística máxima..... 11.450 m<sup>2</sup>t
  - Edificabilidad usos autorizados no residenciales..... 2.290 m<sup>2</sup>t (\*)
  - Edificabilidad materializada ..... 1.455 m<sup>2</sup>t (\*)
  - Incremento de Edificabilidad de uso residencial ..... 7.705 m<sup>2</sup>t (\*)
- (\*) Edificabilidades estimadas sobre la base del porcentaje de usos autorizados, y de las edificaciones existentes.
- Vivienda de protección pública (Porcentaje mínimo) ..... 40 %  
Este porcentaje se deberá desglosar en un mínimo del 20% del incremento de la edificabilidad residencial para la construcción de viviendas de protección oficial de régimen general.
- Alojamientos dotacionales ..... 1,50 m<sup>2</sup>s /100 m<sup>2</sup>t  
La reserva definida para alojamientos dotacionales se estima en una superficie de 115,58 m<sup>2</sup>s. Se contempla su localización en la parcela AD Larreaundi.
- **Sistema General Viario (V)** .....superficie : 7.852,16 m<sup>2</sup>s
- **Sistema General de Espacios Libres (L)** .....superficie : 3.270,19 m<sup>2</sup>s
- **SERVIDUMBRES AERONAUTICAS. LIMITACION DE LA EDIFICABILIDAD**

Para la totalidad del ámbito se establece la cota 49,00 como altura máxima respecto del nivel del mar y por encima de ella no debe sobrepasar ninguna construcción, incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc. Igualmente no podrán ser rebasadas por modificaciones del terreno existente u objetos fijos del tipo de postes, antenas, aerogeneradores, incluidas sus palas, carteles, líneas de transporte de energía eléctrica, infraestructuras de telecomunicaciones, etc., así como tampoco el gálibo máximo autorizado para los vehículos circulantes.

Estas determinaciones quedan reflejadas concretamente en el plano de la zona correspondiente de la serie A “Afecciones Urbanísticas” de este Plan General.

La materialización de la edificabilidad establecida normativamente por este Plan General estará siempre condicionada al cumplimiento de las limitaciones de la altura máxima definidas en los términos más arriba expuestos. En el caso de que la edificabilidad no pudiera materializarse completamente debido a dichas limitaciones y dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución

que a tales efectos pudiera evacuarse no generará ningún tipo de derecho a indemnización.

#### **- REGIMEN DE DETERMINACION DE LA ORDENACION PORMENORIZADA**

Se procederá a la elaboración de un Plan Especial de Ordenación Urbana en el ámbito. Por lo tanto, el presente Plan General remite la determinación de la ordenación pormenorizada a un planeamiento de desarrollo.

#### **- REGIMEN GENERAL DE PROGRAMACION Y EJECUCION**

De acuerdo con la estrategia de la evolución urbana y de la ocupación del suelo en el término municipal, se prevé el desarrollo del ámbito dentro del horizonte temporal de programación del Plan General.

Se procederá a la elaboración y aprobación del mencionado Plan Especial de Ordenación Urbana en el plazo máximo de cuatro años contados desde la aprobación definitiva de este Plan General.

Los sistemas generales considerados en el presente ámbito se definen a los efectos de su obtención, ejecución y asunción de costes, a excepción del viario de conexión de la Avenida de Letxunborro con la glorieta de Porcelanas, incluido el nuevo puente, el cual se define exclusivamente a los efectos de su obtención.

Las determinaciones definidas para este ámbito dependen de las distintas administraciones que intervienen en la reordenación del espacio ferroviario y de la solución final que se plantee para adaptar las instalaciones ferroviarias a las necesidades futuras derivadas de la llegada de la alta velocidad a la ciudad de Irún.

Sin embargo, el Planeamiento de Desarrollo podrá contemplar diferentes situaciones a la vista de los resultados de los estudios técnicos y económicos a desarrollar para la reordenación ferroviaria, posibilitando en su caso el desarrollo parcial de las previsiones recogidas en este Plan General.

### **4.- REGIMEN URBANISTICO PORMENORIZADO**

Las condiciones referidas al régimen urbanístico pormenorizado serán establecidas por el Plan Especial de Ordenación Urbana a realizar en el ámbito.

#### **- OTRAS DETERMINACIONES**

Se contempla la posibilidad de localizar la reserva definida para alojamientos dotacionales en la parcela AD Larreaundi.

Se contempla la localización de una parcela de equipamiento al sureste del ámbito, como suelos de cesión ya definidos en el ámbito fruto de los planeamientos

llevados a cabo en la zona (Plan Especial Viario de la Rotonda de Elizatxo y Plan Especial de Reforma Interior del ámbito Arretxe-Ugalde).

En este ámbito se debe contemplar la consolidación del conjunto de edificios formado por la antigua Venta, origen del nombre del barrio y la Herrería (Perratzaillenea), favoreciendo su integración con la ordenación residencial que se formalice. El resto de edificios existentes quedan fuera de ordenación urbanística.

Se define una ordenación residencial en base a un perfil máximo de planta baja y cuatro plantas altas, considerando la posibilidad de aumentar una planta en puntos singulares de la ordenación. El criterio referido al perfil máximo de la edificación deberá ser ratificado en el marco del correspondiente planeamiento pormenorizado.

En principio no existen problemas especiales para el enganche con las redes generales de servicios e infraestructuras.

Desde el presente Plan General se consolida expresamente el conjunto de edificios formado por la antigua Venta, origen del nombre del barrio, y la Herrería (Perratzaillenea), edificios que se consideran compatibles con la propuesta de ordenación a desarrollar por el correspondiente Plan Especial.

El resto de edificaciones existentes e incluidas en este ámbito tendrán la categoría de preexistentes pendientes de Plan Especial. Para estas edificaciones, y en tanto no se apruebe el planeamiento, el carácter y alcance de las obras que sobre ellos se puedan realizar será acorde a lo estipulado en el art. 101 de la Ley 2/2006:

- Serán autorizables las obras que estén destinadas y se consideren necesarias para el mantenimiento del edificio en las mínimas condiciones de habitabilidad y salubridad y las dirigidas a evitar daños a terceros.
- No serán autorizables las obras parciales que impliquen una mejora o aumento de volumen. Excepcionalmente podrán autorizarse obras parciales y circunstanciales de consolidación cuando no estuviese prevista la expropiación o demolición del inmueble en el plazo de 15 años, a contar desde la fecha en que se pretendiese realizarlas, sin que dichas obras puedan suponer revalorización del inmueble.
- Como está autorizado el uso residencial en el ámbito, mientras permanezcan las edificaciones, los usos contenidos en las mismas se consideran compatibles con la ordenación urbanística, sin que pueda añadirse ninguno otro más, a no ser que tenga destino de oficina y comercial y ello, sin alterar ni el régimen, ni el periodo de vida del edificio. Estos nuevos usos posibles tendrán el carácter de provisionales y serán autorizados por el Ayuntamiento en los términos que regula el art. 36 de la Ley 2/2006.

Por último, y en tanto no se apruebe el Programa de Actuación Urbanizadora (art. 32 de la Ley 2/2006) no serán autorizables ni la parcelación urbanística, ni los actos y usos que impliquen una transformación urbanística.

## 5.- REGIMEN ESPECÍFICO DE EJECUCION

El régimen específico de ejecución de este ámbito será el definido tanto en el Plan Especial de Ordenación Urbana a promover en el ámbito, así como en los restantes documentos y proyectos a formular en su desarrollo.

## 6.- CONDICIONANTES SUPERPUESTOS A LA ORDENACION URBANISTICA

Con carácter general se estará a lo dispuesto para los mismos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental así como en el documento de Normas Urbanísticas de este Plan General. En concreto, los condicionantes con incidencia en este ámbito, entre otros, son los siguientes:

### - **Legislación del sector ferroviario y afección de las servidumbres:**

Para este ámbito, debido a su situación de proximidad o contigüidad con la zona limítrofe del sector ferroviario, y de acuerdo con la Ley 391/2003 que regula las condiciones especiales para actuaciones que puedan llevarse a cabo en las áreas limítrofes a los ejes ferroviarios, se deberán considerar los límites de la zona de dominio público de 8 mts., la zona de protección de 70 mts., y el límite de la edificación, de 50 mts., que en zonas urbanas se reduce a 20 mts., según queda referido en los arts. 13, 14 y 16 de la mencionada Ley. Asimismo, y según el art. 15 se deberá tener en cuenta que para ejecutar en las zonas de dominio público y protección de la infraestructura ferroviaria cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

En relación con el límite de edificación, la Orden FOM 22230/2005, de 6 de julio establece que “en los tramos de las líneas de la red ferroviaria de interés general que discurren por zonas urbanas y siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, queda establecida la línea límite de edificación a una distancia de 20 metros de la arista exterior más próxima a la plataforma. Sin perjuicio de lo anterior será posible asimismo reducir la distancia señalada, en casos singulares siempre y cuando la reducción que se pretenda redunde en una mejora de la ordenación urbanística y no cause perjuicio a la explotación ferroviaria, previa solicitud del interesado y tramitación del correspondiente expediente administrativo, que deberá en todo caso ser informado favorablemente por el administrador de la infraestructura ferroviaria correspondiente”.

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

ruidos dentro de la edificación, no supera el permitido por la legislación sectorial vigente.

En cuanto a la proximidad de este ámbito con el sector ferroviario dependiente del Ente Público Red Ferroviaria Vasca – Euskal Trenbide Sarea, se señala que además del cumplimiento de la legislación vigente en la materia, se deberá también respetar y adaptarse a lo previsto en la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio del País Vasco y en concreto al Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria aprobado por el Decreto 41/2001 y a su Modificación en curso, aprobada inicialmente el 1 de septiembre de 2.011 (BOPV 23/9/2011).

- **Afecciones Acústicas:**

Se deberá incorporar, para la tramitación urbanística y ambiental correspondiente, un Estudio de Impacto Acústico que incluya la elaboración de mapas de ruido y evaluaciones acústicas que permitan prever el impacto acústico global de la zona.

- **Legislación en materia de prevención en contaminación de suelos. Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco:**

El ámbito aloja una actividad industrial incluida dentro del Inventario de emplazamientos con actividades potencialmente contaminantes. Esta circunstancia influirá tanto en la obra urbanizadora y su tramitación, como en los proyectos técnicos que permitan las concesiones de las correspondientes licencias, ya que de forma previa se deberán autorizar las obras objeto de licencia por la Dirección de Calidad Ambiental del Gobierno Vasco.

- **Legislación en materia de carreteras. Departamento para Infraestructuras Vías de la Diputación Foral de Guipúzcoa:**

Por su colindancia con la carretera GI-3452, viario competencia de la Diputación Foral, se estará a lo establecido por dicha institución foral.

- **Legislación referida a las Servidumbres Aeronáuticas:**

Al encontrarse este ámbito dentro de la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales pertenecientes al Aeropuerto de San Sebastián, para la obtención de la correspondiente autorización de obras se deberá cumplir la Normativa Sectorial y legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas. A este respecto:

- Se deberá contemplar lo establecido en el apartado 3.- Régimen Urbanístico Estructural de la presente ficha urbanística.
- El Plan Especial, Plan Parcial o instrumento equivalente que desarrolle este ámbito o, en su caso, la revisión o modificación del planeamiento aprobado, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su Aprobación Inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable del Ministerio de Fomento.
- En cumplimiento del artículo 10 del Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas, en el presente ámbito no se permitirán instalaciones que emitan humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un

riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de San Sebastián, incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad.

- Se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.
- En cumplimiento del Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, se prohíbe en las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.
- La ejecución de cualquier construcción en el ámbito de las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013.

Por otra parte, en el plano correspondiente de la serie A “Afecciones Urbanísticas” que forma parte de la documentación gráfica de este Plan General se refleja un avance de la ordenación de este ámbito, superpuesto a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas definidas para el mismo, así como la cota de altura máxima de la edificación establecida para este ámbito y en su caso, las cotas de rasante del terreno previstas una vez desarrollada su ordenación.

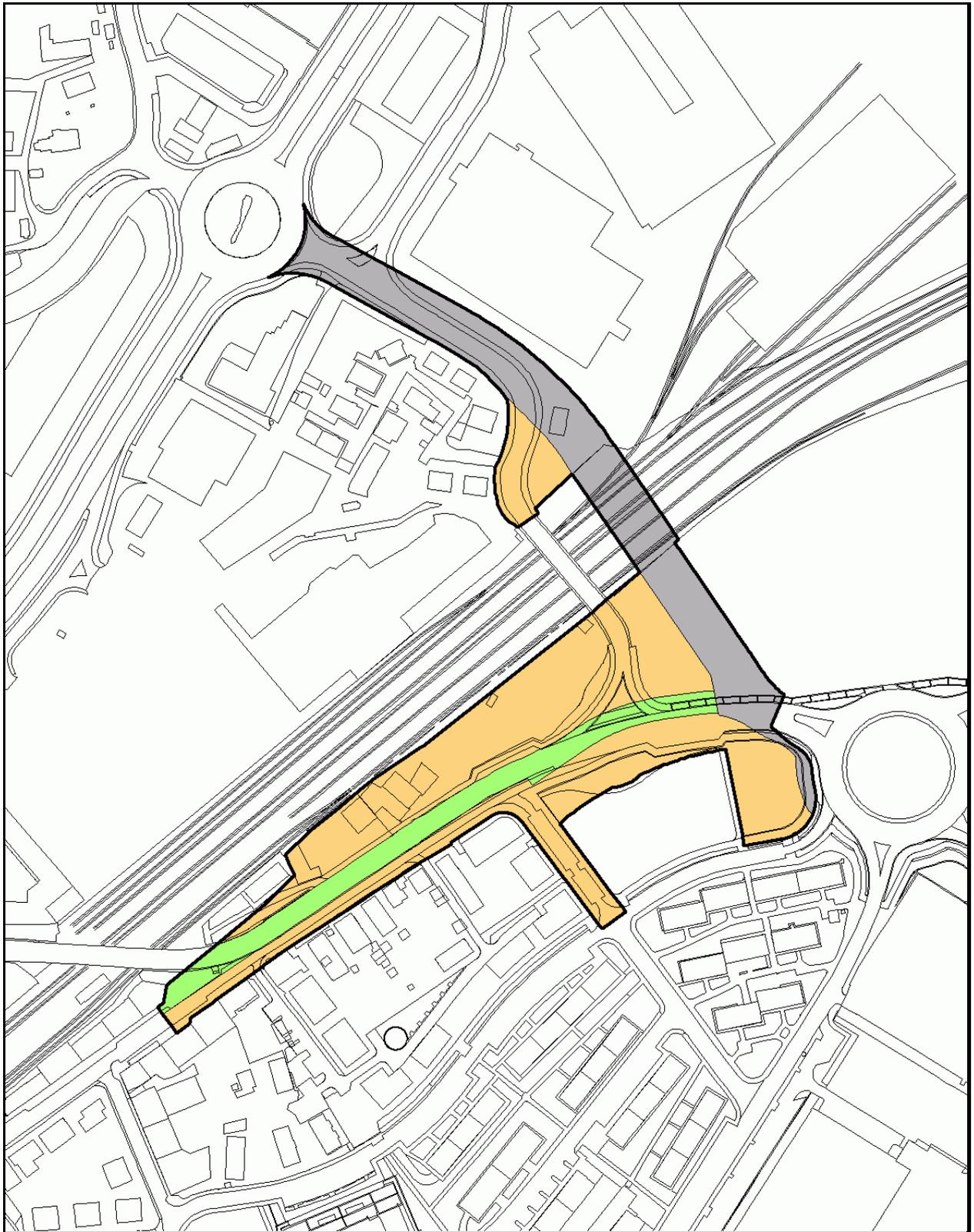
En todos y cada uno de estos casos será de aplicación los criterios reguladores vigentes de dichos condicionantes.

En el presente ámbito se incluye el complejo edificado formado por la Herrería, Bentaberria y Perratzailenea, considerado como edificio/elemento construido de interés histórico y arquitectónico, el cual se integra en el Catálogo Histórico Arquitectónico de este Plan General con la categoría señalada en este documento (Código R61).

En cuanto a las medidas de carácter ambiental, serán de aplicación las disposiciones protectoras, correctoras y compensatorias expuestas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental incluido en el presente Plan General.

**ÁMBITO: VENTAS CENTRO**

**1.2.13**



**Plano de Calificación Global**

**Escala: 1/ 3.000**

**AMBITO: CALLE ARABA ESTE**

**1.2.14**

**DETERMINACIONES URBANÍSTICAS:**

**1.- DESCRIPCION**

Este ámbito está situado en el extremo Oeste del municipio de Irun, en el barrio de Ventas y contempla la solución de la calle Araba en esta parte de su trazado con el objeto de posibilitar su funcionamiento como viario distribuidor. Se contempla la realización de una rotonda en la intersección de la calle Araba con el viario de acceso al valle de Olaberria, que obliga a una pequeña modificación del límite oeste del ámbito 1.2.08 “Ugalde-Ventas”.

**2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACION**

- Se contempla la regularización del trazado de esta calle así como la realización de una rotonda en el punto de intersección con el viario de acceso al valle de Olaberria, permitiendo de esta forma la continuidad de recorridos a lo largo del viario distribuidor definido.

**3.- REGIMEN URBANISTICO ESTRUCTURAL**

**- CLASIFICACION URBANISTICA**

Suelo Urbano ..... superficie: 8.447,69 m<sup>2</sup>s

**- CALIFICACION GLOBAL**

- **Residencial (R)** ..... superficie: 2.391,29 m<sup>2</sup>s

- Edificabilidad Urbanística:

- Sobre rasante ..... 0,00 m<sup>2</sup>t

- Bajo rasante..... 0,00 m<sup>2</sup>t

- **Sistema General Viario (V)** ..... superficie: 6.056,40 m<sup>2</sup>s

**- REGIMEN DE DETERMINACION DE LA ORDENACION PORMENORIZADA**

La ordenación pormenorizada del ámbito se define en el presente Plan General.

## - REGIMEN GENERAL DE PROGRAMACION Y EJECUCION

De acuerdo con la estrategia de la evolución urbana y de la ocupación del suelo en el término municipal, se prevé el desarrollo del ámbito dentro del horizonte temporal de programación del Plan General.

La obtención del suelo y la ejecución y abono de los sistemas generales incluidos en el ámbito corresponderá a la administración pública competente.

### 4.- REGIMEN URBANISTICO PORMENORIZADO

#### - CALIFICACION PORMENORIZADA

Desde el presente Plan General se establece la calificación pormenorizada de este ámbito del suelo urbano:

##### - Residencial (R)

- Viario Urbano Distribuidor (VD)..... superficie: 2.391,29 m<sup>2</sup>s

##### - Sistema General Viario (V)

- Viario Urbano Estructurante (VE)..... superficie: 6.056,40 m<sup>2</sup>s

#### - CATEGORIZACION DEL SUELO

Los terrenos incluidos en el ámbito tienen la condición de suelo urbano no consolidado por carencia y/o insuficiencia de urbanización consolidada.

### 5.- REGIMEN ESPECÍFICO DE EJECUCION

El régimen de urbanización será definido en el correspondiente Proyecto de Obras de Urbanización a tramitar para el conjunto del ámbito. En correspondencia con la Normativa Sectorial y legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas, este Proyecto de Obras de Urbanización deberá contar con informe favorable y la autorización expresa emitida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

El presente ámbito se define como una Actuación de Ejecución de Dotaciones Públicas de las redes de sistemas generales y locales.

## 6.- CONDICIONANTES SUPERPUESTOS A LA ORDENACION URBANISTICA

Con carácter general se estará a lo dispuesto para los mismos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental así como en el documento de Normas Urbanísticas de este Plan General. En concreto, los condicionantes con incidencia en este ámbito, entre otros, son los siguientes:

- **Legislación en materia de carreteras. Departamento para Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Guipúzcoa:**

Por su intervención sobre el trazado de la carretera GI-3452 viario competencia de la Diputación Foral, se estará a lo establecido por dicha institución foral.

- **Legislación referida a las Servidumbres Aeronáuticas:**

Al encontrarse este ámbito dentro de la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales pertenecientes al Aeropuerto de San Sebastián, para la obtención de la correspondiente autorización de obras se deberá cumplir la Normativa Sectorial y legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas. A este respecto :

- El Plan Especial, Plan Parcial o instrumento equivalente que desarrolle este ámbito o, en su caso, la revisión o modificación del planeamiento aprobado, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su Aprobación Inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable del Ministerio de Fomento.
- En cumplimiento del artículo 10 del Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas, en el presente ámbito no se permitirán instalaciones que emitan humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de San Sebastián, incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad.
- Se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.
- En cumplimiento del Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, se prohíbe en las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

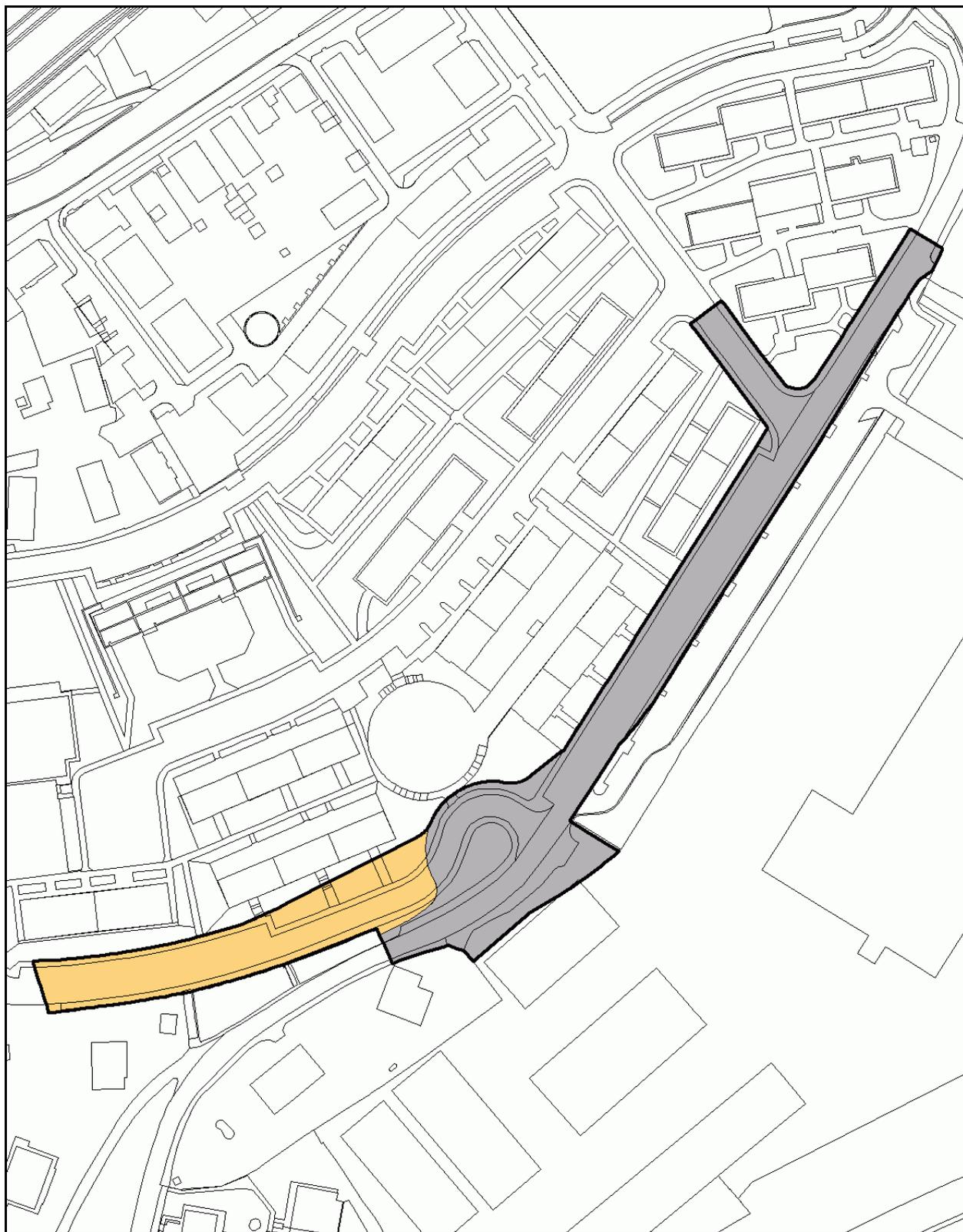
- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.
- La ejecución de cualquier construcción en el ámbito de las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013.

Por otra parte, en el plano correspondiente de la serie A “Afecciones Urbanísticas” que forma parte de la documentación gráfica de este Plan General se refleja un avance de la ordenación de este ámbito, superpuesto a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas definidas para el mismo, así como la cota de altura máxima de la edificación establecida para este ámbito y en su caso, las cotas de rasante del terreno previstas una vez desarrollada su ordenación.

En todos y cada uno de estos casos será de aplicación los criterios reguladores vigentes de dichos condicionantes.

**ÁMBITO: CALLE ARABA ESTE**

**1.2.14**

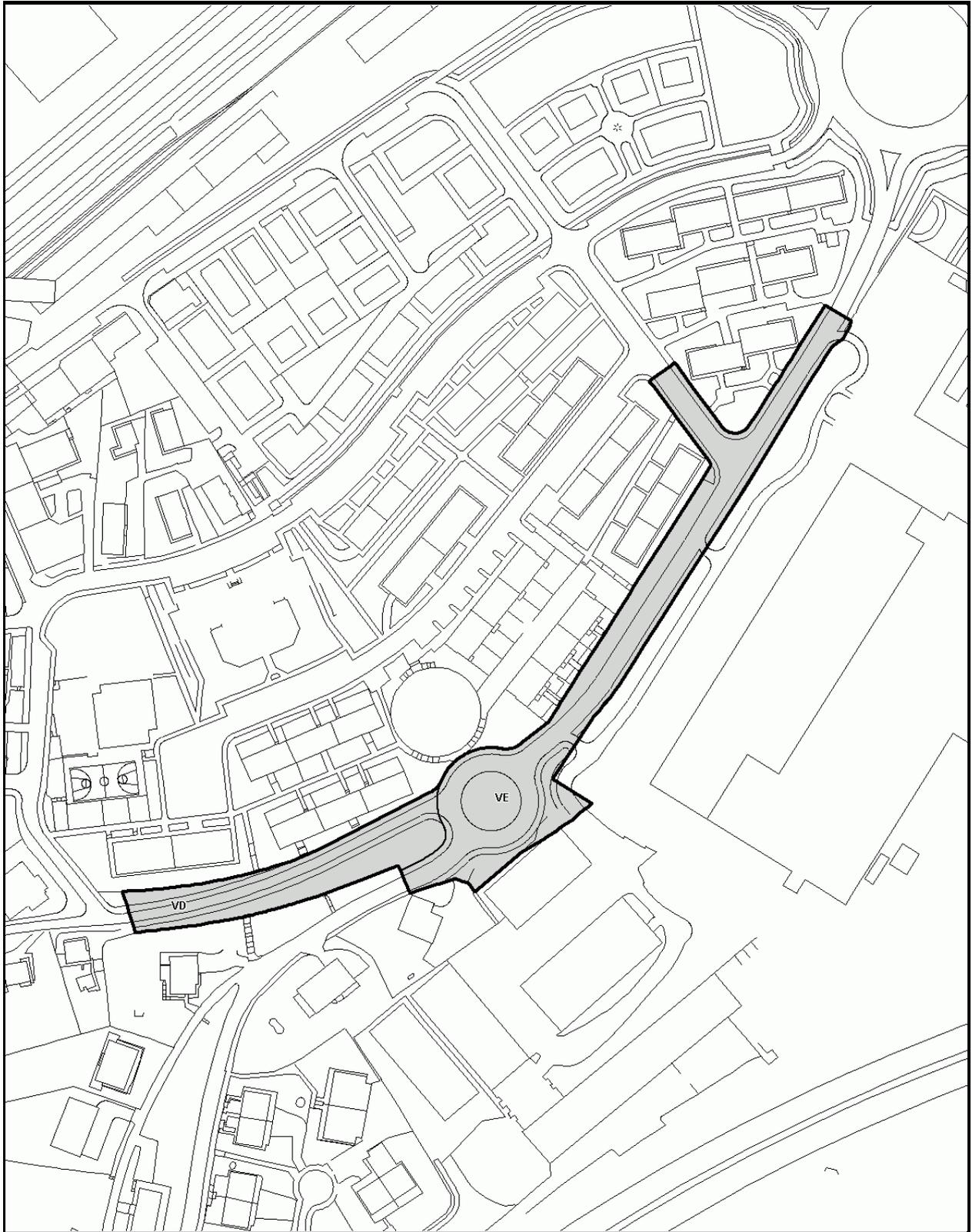


**Plano de Calificación Global**

**Escala: 1/ 2.000**

**ÁMBITO: CALLE ARABA ESTE**

**1.2.14**



**Plano de Calificación Pormenorizada**

**Escala: 1/ 2500**

**AMBITO: PORCELANAS BIDASOA**

**1.3.01**

**DETERMINACIONES URBANÍSTICAS:**

**1.- DESCRIPCION**

Este ámbito está situado en el Barrio Katea/Ventas al Norte de Elizatxo Hiribidea/Avenida de Elizatxo, junto a la rotonda de Porcelanas. El desarrollo urbanístico de este ámbito permite la ordenación de una zona residencial, para cuyo desarrollo se incorporan al presente Plan General los criterios de ordenación establecidos por el Plan Especial de Ordenación Urbana aprobado definitivamente con fecha 29-09-2010 y en su Modificación puntual aprobada definitivamente el 25 de julio de 2.012.

**2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACION**

- Redefinición de los límites del ámbito, a causa del nuevo viario que se establece en el barrio de Ventas-Katea. El acceso y salida del tráfico rodado hacia la nueva área pivotará sobre la nueva rotonda.
- Establecimiento de una ordenación residencial apoyada en amplios espacios verdes creando un frente hacia el viario existente, permitiendo la continuidad del itinerario peatonal que desde la Calle Auzolan va hacia el barrio de Ventas-Katea.

**3.- REGIMEN URBANISTICO ESTRUCTURAL**

**- CLASIFICACION URBANISTICA**

Suelo Urbano ..... superficie : 29.911,00 m<sup>2</sup>s

**- CALIFICACION GLOBAL**

**- Residencial (R)** ..... superficie : 22.407,00 m<sup>2</sup>s

- Edificabilidad Urbanística:

- Sobre rasante ..... 40.400,00 m<sup>2</sup>t

- Bajo rasante..... 100 % de la edific. sobre rasante

- Régimen de Uso:

En conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.3 de la Normativa del presente Plan General.

- Usos Autorizados:

- Sobre rasante ..... 400,00 m<sup>2</sup>t

- El régimen jurídico del incremento de la edificabilidad residencial se corresponde con el ya definido por el Plan Especial de Ordenación Urbana aprobado.
- **Sistema General de Espacios Libres (L)** ..... superficie : 7.206,00 m<sup>2</sup>s
- **Sistema General Viario (V)** ..... superficie : 298,00 m<sup>2</sup>s
- **SERVIDUMBRES AERONAUTICAS. LIMITACION DE LA EDIFICABILIDAD**

En correspondencia con el informe emitido por la Dirección General de Aviación Civil de fecha 2 de agosto de 2010 en relación al expediente de Plan Especial de Ordenación Urbana en el ámbito 1.3.01 “Porcelanas Bidasoa – Zubelzu”, para la totalidad del ámbito se establece la cota 46,00 como altura máxima respecto del nivel del mar y por encima de ella no debe sobrepasar ninguna construcción, incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc. Igualmente no podrán ser rebasadas por modificaciones del terreno existente u objetos fijos del tipo de postes, antenas, aerogeneradores, incluidas sus palas, carteles, líneas de transporte de energía eléctrica, infraestructuras de telecomunicaciones, etc., así como tampoco el gálibo máximo autorizado para los vehículos circulantes.

Estas determinaciones quedan reflejadas concretamente en el plano de la zona correspondiente de la serie A “Afecciones Urbanísticas” de este Plan General.

La materialización de la edificabilidad establecida normativamente por este Plan General estará siempre condicionada al cumplimiento de las limitaciones de la altura máxima definidas en los términos más arriba expuestos. En el caso de que la edificabilidad no pudiera materializarse completamente debido a dichas limitaciones y dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos pudiera evacuarse no generará ningún tipo de derecho a indemnización.

#### - **REGIMEN DE DETERMINACION DE LA ORDENACION PORMENORIZADA**

El presente Plan General remite la determinación de la ordenación pormenorizada a un planeamiento de desarrollo.

#### - **REGIMEN GENERAL DE PROGRAMACION Y EJECUCION**

El presente ámbito se encuentra actualmente en fase de ejecución.

### **4.- REGIMEN URBANISTICO PORMENORIZADO**

El régimen urbanístico pormenorizado se remite a lo establecido por el Plan Especial de Ordenación Urbana aprobado.

## 5.- REGIMEN ESPECÍFICO DE EJECUCION

El ámbito se encuentra en ejecución de acuerdo con las determinaciones definidas en el Plan Especial de Ordenación Urbana aprobado, así como en los restantes documentos y proyectos formulados o a formular en su desarrollo.

## 6.- CONDICIONANTES SUPERPUESTOS A LA ORDENACION URBANISTICA

Con carácter general se estará a lo dispuesto para los mismos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental así como en el documento de Normas Urbanísticas de este Plan General. En concreto, los condicionantes con incidencia en este ámbito, entre otros, son los siguientes:

### - **Legislación del sector ferroviario y afección de las servidumbres:**

Para este ámbito, debido a su situación de contigüidad y cercanía con zonas limítrofes del sector ferroviario, y de acuerdo con la Ley 391/2003 que regula las condiciones especiales para actuaciones que puedan llevarse a cabo en las áreas limítrofes a los ejes ferroviarios, se deberán considerar los límites de la zona de dominio público de 8 mts., la zona de protección de 70 mts., y el límite de la edificación de 20 mts., según queda referido en los arts. 13, 14 y 16 de la mencionada Ley. Asimismo, y según el art. 15 se deberá tener en cuenta que para ejecutar en las zonas de dominio público y protección de la infraestructura ferroviaria cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización de los administradores de las dos líneas ferroviarias (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias – ADIF- y Ente Público Red Ferroviaria Vasca – Euskal Trenbide Sarea.

En relación con el límite de edificación, la Orden FOM 22230/2005, de 6 de julio establece que “en los tramos de las líneas de la red ferroviaria de interés general que discurren por zonas urbanas y siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, queda establecida la línea límite de edificación a una distancia de 20 metros de la arista exterior más próxima a la plataforma. Sin perjuicio de lo anterior será posible asimismo reducir la distancia señalada, en casos singulares siempre y cuando la reducción que se pretenda redunde en una mejora de la ordenación urbanística y no cause perjuicio a la explotación ferroviaria, previa solicitud del interesado y tramitación del correspondiente expediente administrativo, que deberá en todo caso ser informado favorablemente por el administrador de la infraestructura ferroviaria correspondiente”.

Asimismo, para la obtención de la licencia de edificación, los proyectos de nueva edificación incluidos en los sectores de planeamiento colindantes con el ferrocarril, deberán incluir un estudio específico del nivel de ruido y de las vibraciones producidas por el ferrocarril en el ambiente interior de los edificios, así como de las correspondientes medidas adoptadas por dichos proyectos que aseguren que el índice de percepción vibratoria y el nivel de ruidos dentro de la edificación, no supera el permitido por la legislación sectorial vigente.

Por último, se señala que además del cumplimiento de la legislación vigente en la materia, se deberá también respetar y adaptarse a lo previsto en la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio del País Vasco y en concreto al Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria aprobado por el Decreto 41/2001 y a su Modificación en curso, aprobada inicialmente el 1 de septiembre de 2.011 (BOPV 23/9/2011).

- **Suelos contaminados:**

Será de aplicación lo establecido en la vigente Ley para la prevención y corrección de la contaminación del suelo, de 4 de febrero de 2005, con el objeto de posibilitar la recuperación y saneamiento de los suelos potencialmente contaminados. En consonancia con lo establecido, los citados suelos incluidos en el presente ámbito serán objeto entre otros extremos, del correspondiente expediente de declaración de la calidad del suelo.

- **Legislación en materia de carreteras. Departamento para Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Guipúzcoa:**

Por su colindancia sobre el trazado de la actual carretera GI-3452, viario competencia de la Diputación Foral, se estará a lo establecido por dicha institución foral.

- **Legislación en materia de aguas. Cauces fluviales y márgenes de protección de los mismos. Dominio Público Hidráulico. Ur Agentzia – Agencia Vasca del Agua:**

La ordenación respetará las posibles afecciones al dominio público hidráulico y a sus zonas de servidumbre y policía de la regata Ugalde, afluente del arroyo Jaizubia. Esto supone la adopción de medidas de preservación, o en su caso, de restauración del cauce y ribera del curso de agua actualmente delimita el ámbito.

Asimismo, las nuevas edificaciones deberán situarse a una cota tal que salven el riesgo asociado a una avenida de 500 años de periodo de retorno (URA en este ámbito la fijó en 24,65 m.s.n.m.)

- **Legislación referida a las Servidumbres Aeronáuticas:**

Al encontrarse este ámbito dentro de la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales pertenecientes al Aeropuerto de San Sebastián, para la obtención de la correspondiente autorización de obras se deberá cumplir la Normativa Sectorial y legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas. A este respecto :

- Se deberá contemplar lo establecido en el apartado 3.- Régimen Urbanístico Estructural de la presente ficha urbanística.
- El Plan Especial, Plan Parcial o instrumento equivalente que desarrolle este ámbito o, en su caso, la revisión o modificación del planeamiento aprobado, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su Aprobación Inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable del Ministerio de Fomento.

- En cumplimiento del artículo 10 del Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas, en el presente ámbito no se permitirán instalaciones que emitan humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de San Sebastián, incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad.
- Se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.
- En cumplimiento del Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, se prohíbe en las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.
- La ejecución de cualquier construcción en el ámbito de las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013.

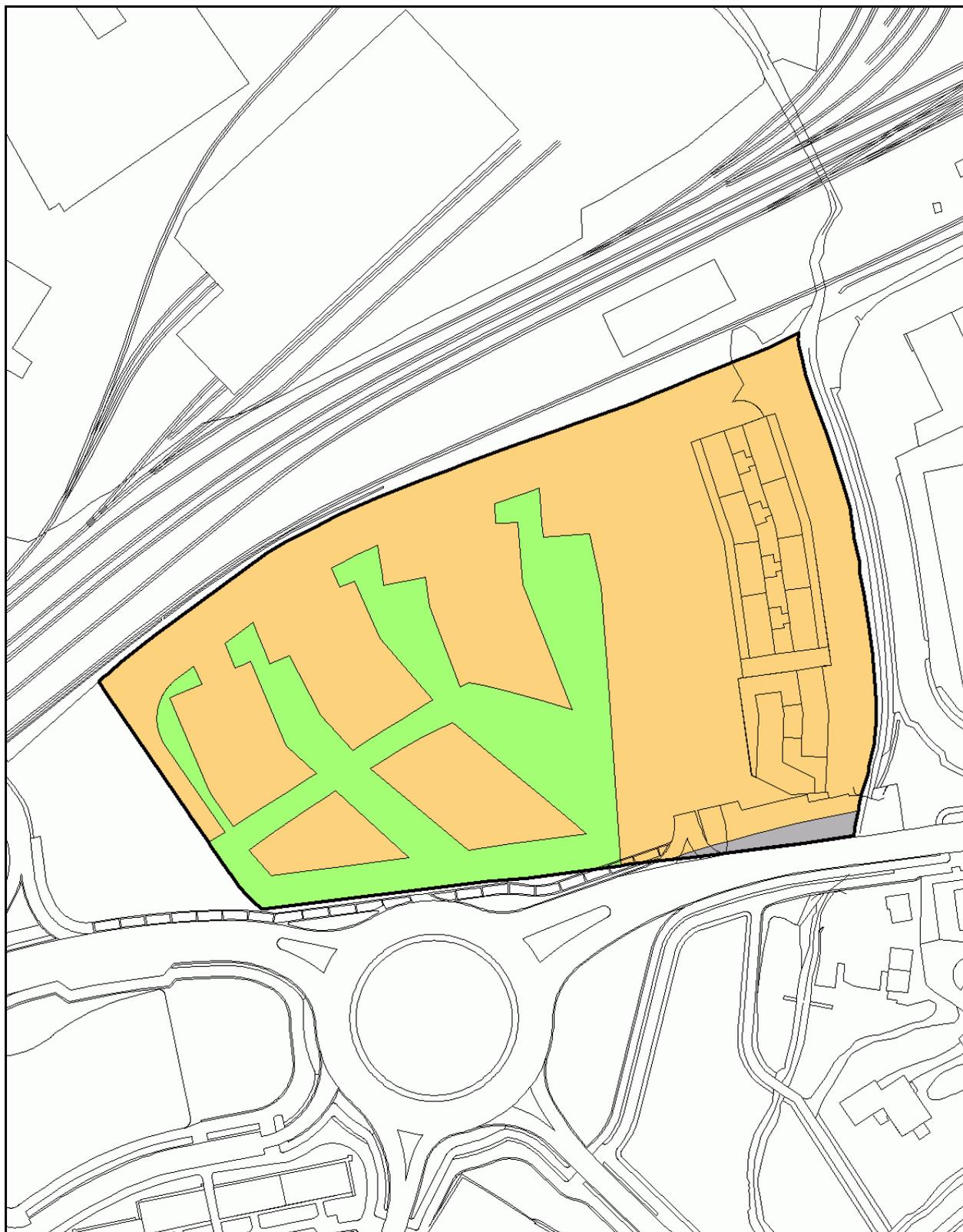
Por otra parte, en el plano correspondiente de la serie A "Afecciones Urbanísticas" que forma parte de la documentación gráfica de este Plan General se refleja un avance de la ordenación de este ámbito, superpuesto a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas definidas para el mismo, así como la cota de altura máxima de la edificación establecida para este ámbito y en su caso, las cotas de rasante del terreno previstas una vez desarrollada su ordenación.

En todos y cada uno de estos casos será de aplicación los criterios reguladores vigentes de dichos condicionantes.

En cuanto a las medidas de carácter ambiental, serán de aplicación las disposiciones protectoras, correctoras y compensatorias expuestas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental incluido en el presente Plan General.

**ÁMBITO: PORCELANAS BIDASOA**

**1.3.01**



**Plano de Calificación Global**

**Escala: 1/ 2.000**

**AMBITO: ARRETXEKO MALDA****1.3.11****DETERMINACIONES URBANÍSTICAS:****1.- DESCRIPCION**

Esta actuación se sitúa en el entorno actualmente ocupado por el concesionario y taller de automóviles Peugeot y se localiza entre Auzolan Kalea / Calle Auzolan y Elizatxo Hiribidea / Avenida de Elizatxo.

La ordenación prevista supone la disposición de un bloque de planta baja y dos alturas con frente a Elizatxo Hiribidea así como de un segundo bloque de planta baja y tres alturas con frente a Auzolan Kalea, ambos manteniendo las alineaciones y perfiles del entorno.

**2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACION**

El objetivo principal de esta actuación es el de contribuir a la regularización de las alineaciones y frente de la Avenida de Elizatxo.

Las alineaciones y rasantes deberán de mantener una relación adecuada con el entorno donde se ubica la actuación.

**3.- REGIMEN URBANISTICO ESTRUCTURAL****- CLASIFICACION URBANISTICA**

Suelo Urbano ..... superficie : 1.848,79 m<sup>2</sup>s

**- CALIFICACION GLOBAL**

- **Residencial (R)** ..... superficie : 1.848,79 m<sup>2</sup>s

- Edificabilidad Urbanística:

- Sobre rasante ..... 2.700,00 m<sup>2</sup>t

- Bajo rasante..... 100 % de la edific. sobre rasante

- Régimen de Uso:

En conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.3 de la Normativa del presente Plan General.

- Régimen del Incremento de Edificabilidad Urbanística Residencial referido a los estándares de vivienda de protección pública y alojamientos dotacionales:

- Edificabilidad urbanística máxima..... 2.700 m<sup>2</sup>t
- Edificabilidad usos autorizados no residenciales.....0 m<sup>2</sup>t (\*)
- Edificabilidad materializada .....1.446 m<sup>2</sup>t (\*)
- Incremento de Edificabilidad de uso residencial .....1.254 m<sup>2</sup>t (\*)

(\*)Edificabilidades estimadas sobre la base del porcentaje de usos autorizados, y de las edificaciones existentes.

- Vivienda de protección pública (Porcentaje mínimo) ..... 40 %  
Este porcentaje se deberá desglosar en un mínimo del 20% del incremento de la edificabilidad residencial para la construcción de viviendas de protección oficial de régimen general.
- Alojamientos dotacionales ..... 1,50 m<sup>2</sup>s /100 m<sup>2</sup>t  
La reserva definida para alojamientos dotacionales se estima en una superficie de 18,81 m<sup>2</sup>s. Se contempla su localización en la parcela AD Larreaundi.

#### - SERVIDUMBRES AERONAUTICAS. LIMITACION DE LA EDIFICABILIDAD

Para la totalidad del ámbito se establece la cota 49,00 como altura máxima respecto del nivel del mar y por encima de ella no debe sobrepasar ninguna construcción, incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc. Igualmente no podrán ser rebasadas por modificaciones del terreno existente u objetos fijos del tipo de postes, antenas, aerogeneradores, incluidas sus palas, carteles, líneas de transporte de energía eléctrica, infraestructuras de telecomunicaciones, etc., así como tampoco el gálibo máximo autorizado para los vehículos circulantes.

Estas determinaciones quedan reflejadas concretamente en el plano de la zona correspondiente de la serie A "Afecciones Urbanísticas" de este Plan General.

La materialización de la edificabilidad establecida normativamente por este Plan General estará siempre condicionada al cumplimiento de las limitaciones de la altura máxima definidas en los términos más arriba expuestos. En el caso de que la edificabilidad no pudiera materializarse completamente debido a dichas limitaciones y dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos pudiera evacuarse no generará ningún tipo de derecho a indemnización.

#### - REGIMEN DE DETERMINACION DE LA ORDENACION PORMENORIZADA

Se procederá a la elaboración de un Plan Especial de Ordenación Urbana en el ámbito. Por lo tanto, el presente Plan General remite la determinación de la ordenación pormenorizada a un planeamiento de desarrollo.

## - REGIMEN GENERAL DE PROGRAMACION Y EJECUCION

De acuerdo con la estrategia de la evolución urbana y de la ocupación del suelo en el término municipal, se prevé el desarrollo del ámbito dentro del horizonte temporal de programación del Plan General.

Se procederá a la elaboración y aprobación del mencionado Plan Especial de Ordenación Urbana en el plazo máximo de cuatro años contados desde la aprobación definitiva de este Plan General.

### 4.- REGIMEN URBANISTICO PORMENORIZADO

Las condiciones referidas al régimen urbanístico pormenorizado serán establecidas por el Plan Especial de Ordenación Urbana a realizar en el ámbito.

## - OTRAS DETERMINACIONES

Se contempla la posibilidad de localizar la reserva definida para alojamientos dotacionales en la parcela AD Larreaundi.

La ordenación residencial se define con un perfil máximo de planta baja y dos plantas altas en el frente a Elizatxo Hiribidea, y de planta baja y tres alturas en el frente a Auzolan Kalea.

En la actualidad en este ámbito existen tres edificios con un total de 1.446,36 m<sup>2</sup> construidos, de los que 961,20 m<sup>2</sup> se destinan al uso terciario y 485,16 m<sup>2</sup> al uso residencial.

Las edificaciones existentes e incluidas en este ámbito tendrán la categoría de preexistentes pendientes de Plan Especial. Será dicho Plan Especial quién establezca la consolidación o no de los mismos. En todo caso, y en tanto no se apruebe el planeamiento, el carácter y alcance de las obras que sobre ellos se puedan realizar será acorde a lo estipulado en el art. 101 de la Ley 2/2006:

- Serán autorizables las obras que estén destinadas y se consideren necesarias para el mantenimiento del edificio en las mínimas condiciones de habitabilidad y salubridad y las dirigidas a evitar daños a terceros.
- No serán autorizables las obras parciales que impliquen una mejora o aumento de volumen. Excepcionalmente podrán autorizarse obras parciales y circunstanciales de consolidación cuando no estuviese prevista la expropiación o demolición del inmueble en el plazo de 15 años, a contar desde la fecha en que se pretendiese realizarlas, sin que dichas obras puedan suponer revalorización del inmueble.
- Como está autorizado el uso residencial en el ámbito, mientras permanezcan las edificaciones, los usos contenidos en las mismas se consideran compatibles con la ordenación urbanística, sin que pueda añadirse ninguno

otro más, a no ser que tenga destino de oficina y comercial y ello, sin alterar ni el régimen, ni el periodo de vida del edificio. Estos nuevos usos posibles tendrán el carácter de provisionales y serán autorizados por el Ayuntamiento en los términos que regula el art. 36 de la Ley 2/2006.

Por último, y en tanto no se apruebe el Programa de Actuación Urbanizadora (art. 32 de la Ley 2/2006) no serán autorizables ni la parcelación urbanística, ni los actos y usos que impliquen una transformación urbanística.

#### **5.- REGIMEN ESPECÍFICO DE EJECUCION**

El régimen específico de ejecución de este ámbito será el definido tanto en el Plan Especial de Ordenación Urbana a promover en el ámbito, así como en los restantes documentos y proyectos a formular en su desarrollo.

#### **6.- CONDICIONANTES SUPERPUESTOS A LA ORDENACION URBANISTICA**

Con carácter general se estará a lo dispuesto para los mismos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental así como en el documento de Normas Urbanísticas de este Plan General. En concreto, los condicionantes con incidencia en este ámbito, entre otros, son los siguientes:

- **Suelos contaminados**

Será de aplicación lo establecido en la vigente Ley para la prevención y corrección de la contaminación del suelo, de 4 de febrero de 2005, con el objeto de posibilitar la recuperación y saneamiento de los suelos potencialmente contaminados. En consonancia con lo establecido, los citados suelos incluidos en el presente ámbito serán objeto entre otros extremos, del correspondiente expediente de declaración de la calidad del suelo.

- **Afecciones Acústicas:**

Se deberá incorporar, para la tramitación urbanística y ambiental correspondiente, un Estudio de Impacto Acústico que incluya la elaboración de mapas de ruido y evaluaciones acústicas que permitan prever el impacto acústico global de la zona.

- **Legislación referida a las Servidumbres Aeronáuticas:**

Al encontrarse este ámbito dentro de la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales pertenecientes al Aeropuerto de San Sebastián, para la obtención de la correspondiente autorización de obras se deberá cumplir la Normativa Sectorial y legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas. A este respecto:

- Se deberá contemplar lo establecido en el apartado 3.- Régimen Urbanístico Estructural de la presente ficha urbanística.
- El Plan Especial, Plan Parcial o instrumento equivalente que desarrolle este ámbito o, en su caso, la revisión o modificación del planeamiento aprobado, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su Aprobación Inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional Segunda del

Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable del Ministerio de Fomento.

- En cumplimiento del artículo 10 del Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas, en el presente ámbito no se permitirán instalaciones que emitan humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de San Sebastián, incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad.
- Se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.
- En cumplimiento del Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, se prohíbe en las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.
- La ejecución de cualquier construcción en el ámbito de las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013.

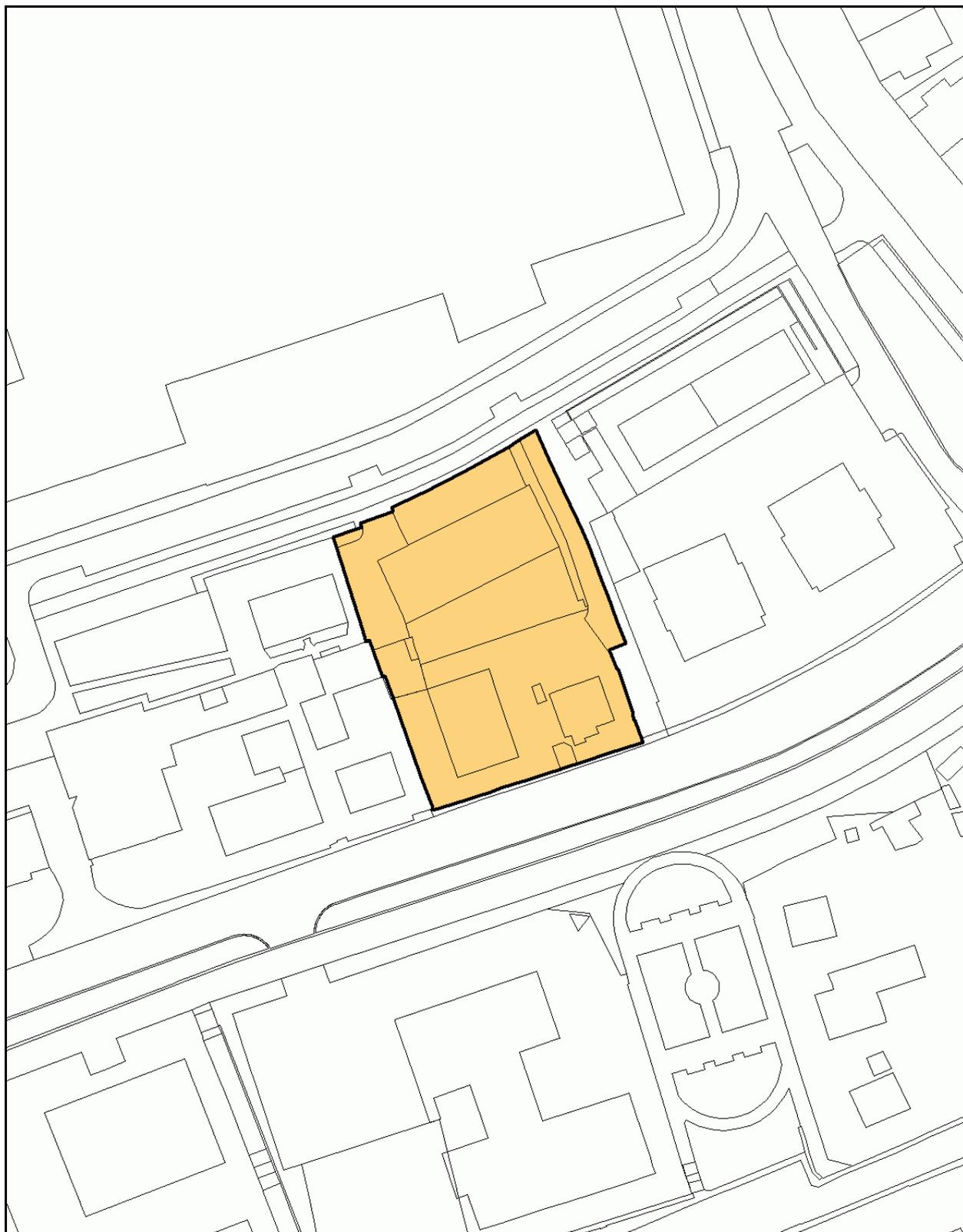
Por otra parte, en el plano correspondiente de la serie A "Afecciones Urbanísticas" que forma parte de la documentación gráfica de este Plan General se refleja un avance de la ordenación de este ámbito, superpuesto a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas definidas para el mismo, así como la cota de altura máxima de la edificación establecida para este ámbito y en su caso, las cotas de rasante del terreno previstas una vez desarrollada su ordenación.

En todos y cada uno de estos casos será de aplicación los criterios reguladores vigentes de dichos condicionantes.

En cuanto a las medidas de carácter ambiental, serán de aplicación las disposiciones protectoras, correctoras y compensatorias expuestas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental incluido en el presente Plan General.

**ÁMBITO: ARRETXEKO MALDA**

**1.3.11**



**Plano de Calificación Global**

**Escala: 1/ 1.000**

**AMBITO: CALLE AUZOLAN N°5**

**1.3.12**

**DETERMINACIONES URBANÍSTICAS:**

**1.- DESCRIPCION**

Esta actuación se sitúa en el nº5 de la calle Auzolan, donde actualmente se localiza una edificación con un perfil y alineaciones no adecuadas al entorno donde se ubica.

La ordenación prevista supone la disposición de un bloque de planta baja y tres alturas con frente a Auzolan Kalea, manteniendo las alineaciones y perfiles del entorno.

**2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACION**

El objetivo principal de esta actuación es el de contribuir a la regularización de las alineaciones y frente de la calle Auzolan.

Las alineaciones y rasantes deberán de mantener una relación adecuada con el entorno donde se ubica la actuación, considerando además la formalización de un paso peatonal entre la calle Auzolan y la Avenida de Elizatxo, contribuyendo de esta forma a hacer más permeable la relación entre ambos viarios.

**3.- REGIMEN URBANISTICO ESTRUCTURAL**

**- CLASIFICACION URBANISTICA**

Suelo Urbano ..... superficie : 374,95 m<sup>2</sup>s

**- CALIFICACION GLOBAL**

**- Residencial (R)** ..... superficie : 374,95 m<sup>2</sup>s

**- Edificabilidad Urbanística:**

- Sobre rasante ..... 560,00 m<sup>2</sup>t
- Bajo rasante..... 100 % de la edif. sobre rasante

**- Régimen de Uso:**

En conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.3 de la Normativa del presente Plan General, y con la calificación pormenorizada definida.

**- Régimen del Incremento de Edificabilidad Urbanística Residencial referido a los estándares de vivienda de protección pública y alojamientos dotacionales:**

- Edificabilidad urbanística máxima..... 560 m<sup>2</sup>t

- Edificabilidad usos autorizados no residenciales.....0 m<sup>2</sup>t (\*)
  - Edificabilidad materializada .....230 m<sup>2</sup>t (\*)
  - Incremento de Edificabilidad de uso residencial .....330 m<sup>2</sup>t (\*)
- (\*)Edificabilidades estimadas sobre la base del porcentaje de usos autorizados, y de las edificaciones existentes.
- Vivienda de protección pública (Porcentaje mínimo) ..... 0 %  
Actuación de Dotación
  - Alojamientos Dotacionales..... 1,50 m<sup>2</sup>s/100 m<sup>2</sup>t  
La reserva definida para alojamientos dotacionales se estima en una superficie de 4,95 m<sup>2</sup>s. Se contempla su localización en la parcela AD Larreaundi.

#### - **SERVIDUMBRES AERONAUTICAS. LIMITACION DE LA EDIFICABILIDAD**

Para la totalidad del ámbito se establece la cota 49,00 como altura máxima respecto del nivel del mar y por encima de ella no debe sobrepasar ninguna construcción, incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc. Igualmente no podrán ser rebasadas por modificaciones del terreno existente u objetos fijos del tipo de postes, antenas, aerogeneradores, incluidas sus palas, carteles, líneas de transporte de energía eléctrica, infraestructuras de telecomunicaciones, etc., así como tampoco el gálibo máximo autorizado para los vehículos circulantes.

Estas determinaciones quedan reflejadas concretamente en el plano de la zona correspondiente de la serie A "Afecciones Urbanísticas" de este Plan General.

La materialización de la edificabilidad establecida normativamente por este Plan General estará siempre condicionada al cumplimiento de las limitaciones de la altura máxima definidas en los términos más arriba expuestos. En el caso de que la edificabilidad no pudiera materializarse completamente debido a dichas limitaciones y dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos pudiera evacuarse no generará ningún tipo de derecho a indemnización.

#### - **REGIMEN DE DETERMINACION DE LA ORDENACION PORMENORIZADA**

La ordenación pormenorizada del ámbito se define en el presente Plan General.

#### - **REGIMEN GENERAL DE PROGRAMACION Y EJECUCION**

De acuerdo con la estrategia de la evolución urbana y de la ocupación del suelo en el término municipal, se prevé el desarrollo del ámbito dentro del horizonte temporal de programación del Plan General.

#### 4.- REGIMEN URBANISTICO PORMENORIZADO

Desde el presente Plan General se establece la calificación pormenorizada de este ámbito del suelo urbano. Se contempla la localización de la reserva de terrenos destinada a dotaciones y equipamientos de la red de sistemas locales en el ámbito 4.2.07 "Kostorbe". Esta reserva se ha definido en correspondencia con lo establecido por la legislación vigente.

##### - Residencial (R)

- Residencial en Bloque (RB) ..... superficie : 134,27 m<sup>2</sup>s
  - Edificabilidad Física:
    - Sobre rasante ..... 560,00 m<sup>2</sup>t
    - Bajo rasante ..... 100 % de la edif. sobre rasante
  - El régimen de uso se establece en correspondencia con el definido para esta calificación pormenorizada en el presente Plan General.
- Esp. Libre Privado con Aprov. Bajo Rasante (RK) .....Superficie : 194,12 m<sup>2</sup>s  
El régimen de edificación se corresponde con lo grafiado en el plano de ordenación pormenorizada y en correspondencia con lo establecido para esta calificación en las Normas Urbanísticas de este Plan General.
- Espacios Libres Peatonales (LL) .....Superficie : 46,56 m<sup>2</sup>s

##### - CATEGORIZACION DEL SUELO

Los terrenos incluidos en este ámbito tienen la condición de suelo urbano no consolidado por incremento de la edificabilidad ponderada respecto a la previamente existente.

##### - OTRAS DETERMINACIONES

Se contempla la posibilidad de localizar la reserva definida para alojamientos dotacionales en la parcela AD Larreaundi.

Se ha previsto una ordenación residencial en base a una edificación con un perfil máximo de planta baja y tres plantas altas.

En la calificación RK se contempla la disposición de una edificación destinada a garaje con un perfil de una planta y como prolongación de la edificación existente al oeste.

En la actualidad en este ámbito existe una edificación destinada al uso de vivienda y con una superficie construida total de 230,00 m<sup>2</sup>, así como una pequeña construcción de planta baja destinada a garaje y otros usos auxiliares de vivienda, con una superficie total construida de 55 m<sup>2</sup>.

Cálculo de las Dotaciones y Equipamientos de la red de sistemas locales:

- Jardines Urbanos (LJ)..... superficie : 33,13 m<sup>2</sup>s
- Equipamiento sin definir (EX)..... superficie : 66,00 m<sup>2</sup>s

El presente Plan General declara fuera de ordenación dichas edificaciones. En todo caso, el carácter y alcance de las obras que sobre ellos se puedan realizar será acorde a lo estipulado en el art. 101 de la Ley 2/2006:

- Serán autorizables las obras que estén destinadas y se consideren necesarias para el mantenimiento del edificio en las mínimas condiciones de habitabilidad y salubridad y las dirigidas a evitar daños a terceros.
- No serán autorizables las obras parciales que impliquen una mejora o aumento de volumen. Excepcionalmente podrán autorizarse obras parciales y circunstanciales de consolidación cuando no estuviese prevista la expropiación o demolición del inmueble en el plazo de 15 años, a contar desde la fecha en que se pretendiese realizarlas, sin que dichas obras puedan suponer revalorización del inmueble.
- Como está autorizado el uso residencial en el ámbito, mientras permanezcan las edificaciones, los usos contenidos en las mismas se consideran compatibles con la ordenación urbanística, sin que pueda añadirse ninguno otro más, a no ser que tenga destino de oficina y comercial y ello, sin alterar ni el régimen, ni el periodo de vida del edificio. Estos nuevos usos posibles tendrán el carácter de provisionales y serán autorizados por el Ayuntamiento en los términos que regula el art. 36 de la Ley 2/2006.

Por último, y en tanto no se apruebe el Programa de Actuación Urbanizadora (art. 32 de la Ley 2/2006) no serán autorizables ni la parcelación urbanística, ni los actos y usos que impliquen una transformación urbanística.

## **5.- REGIMEN ESPECÍFICO DE EJECUCION**

El régimen específico de ejecución de este ámbito queda definido por lo establecido en este documento de Plan General, así como en los restantes documentos y proyectos a formular en su desarrollo.

La ejecución del desarrollo planteado se adecuará a la modalidad propia de las Actuaciones de Dotación.

## **6.- CONDICIONANTES SUPERPUESTOS A LA ORDENACION URBANISTICA**

Con carácter general se estará a lo dispuesto para los mismos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental así como en el documento de Normas Urbanísticas de este Plan General. En concreto, los condicionantes con incidencia en este ámbito, entre otros, son los siguientes:

**- Legislación referida a las Servidumbres Aeronáuticas:**

Al encontrarse este ámbito dentro de la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales pertenecientes al Aeropuerto de San Sebastián, para la obtención de la correspondiente autorización de obras se deberá cumplir la Normativa Sectorial y legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas. A este respecto:

- Se deberá contemplar lo establecido en el apartado 3.- Régimen Urbanístico Estructural de la presente ficha urbanística.
- El Plan Especial, Plan Parcial o instrumento equivalente que desarrolle este ámbito o, en su caso, la revisión o modificación del planeamiento aprobado, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su Aprobación Inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable del Ministerio de Fomento.
- En cumplimiento del artículo 10 del Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas, en el presente ámbito no se permitirán instalaciones que emitan humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de San Sebastián, incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad.
- Se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.
- En cumplimiento del Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, se prohíbe en las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.
- La ejecución de cualquier construcción en el ámbito de las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá

acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013.

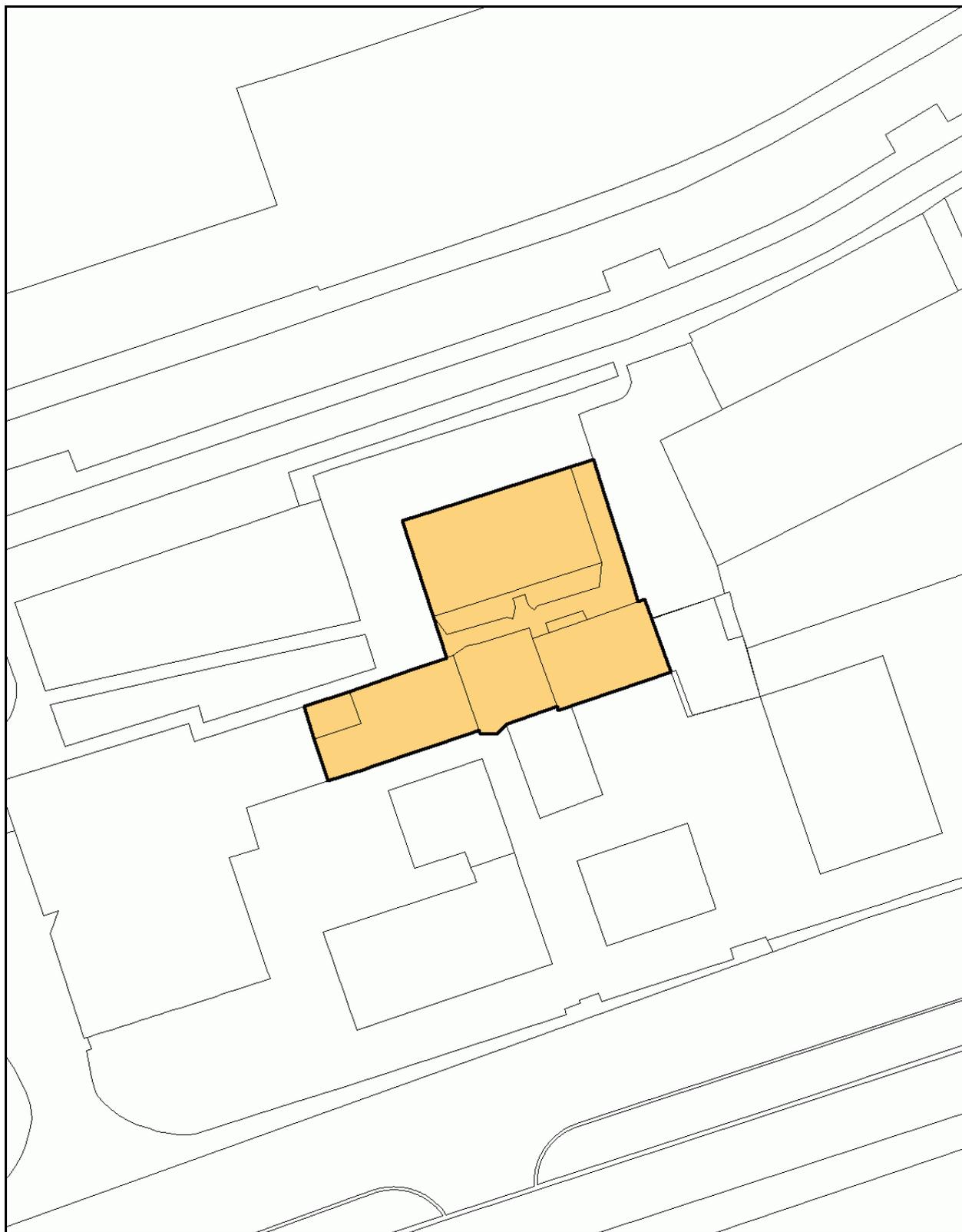
Por otra parte, en el plano correspondiente de la serie A “Afecciones Urbanísticas” que forma parte de la documentación gráfica de este Plan General se refleja un avance de la ordenación de este ámbito, superpuesto a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas definidas para el mismo, así como la cota de altura máxima de la edificación establecida para este ámbito y en su caso, las cotas de rasante del terreno previstas una vez desarrollada su ordenación.

En todos y cada uno de estos casos será de aplicación los criterios reguladores vigentes de dichos condicionantes.

En cuanto a las medidas de carácter ambiental, serán de aplicación las disposiciones protectoras, correctoras y compensatorias expuestas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental incluido en el presente Plan General.

**ÁMBITO: C/ AUZOLAN Nº 5**

**1.3.12**

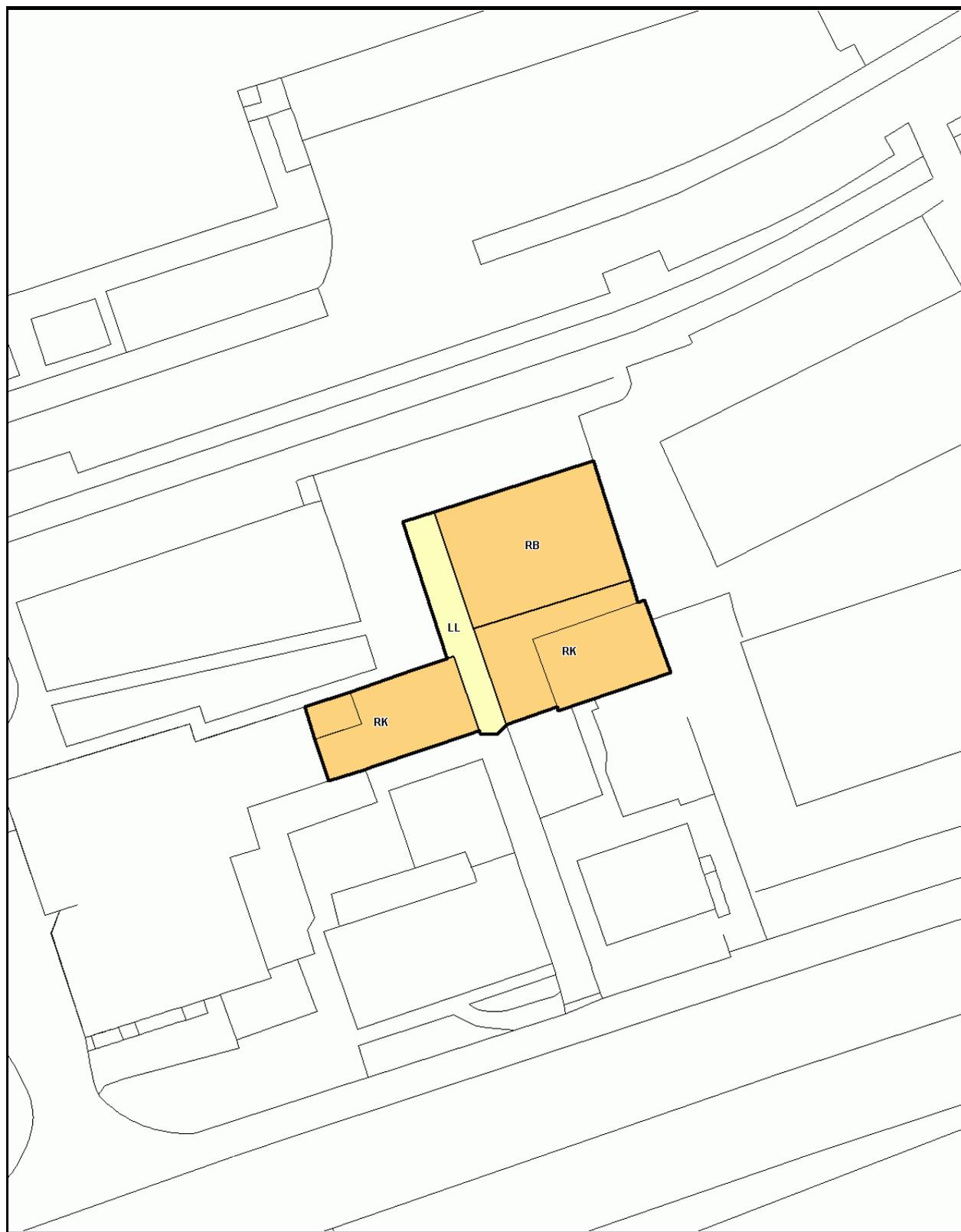


**Plano de Calificación Global**

**Escala: 1/ 500**

**ÁMBITO: C/ AUZOLAN Nº 5**

**1.3.12**



**Plano de Calificación Pormenorizada**

**Escala: 1/ 500**

**AMBITO: URDANIBIA - ZUBIETA****2.1.05****DETERMINACIONES URBANÍSTICAS:****1.- DESCRIPCION**

Este ámbito está situado tanto en término municipal de Irun como de Hondarribia en un área que abarca desde el Palacio de Urdanibia, en su extremo Suroeste hasta la zona de Betherran, en término municipal de Hondarribia, en su extremo Noreste. Al Norte limita con la N-1 y al Sur con los barrios de Gibeleta en Hondarribia, Puiana y Garaiar. El Hospital Comarcal se encuentra incluido en dicho área así como el viario de enlace entre la N-1 y la Avda. Letxunborro.

El área correspondiente al término municipal de Irun limita básicamente al Sureste con los ámbitos Garaiar y Puiana, al Norte con el límite municipal de Hondarribia y al Oeste con la N-1.

En el área correspondiente al término municipal de Irun, aprovechando el nuevo acceso de la Av. del Hospital, que va a ser completamente remodelado, se plantea organizar la estructura con dos rotondas de enlace, la primera de ellas dando acceso a este ámbito y a la Ikastola y una segunda glorieta, con acceso a la parte alta del ámbito. Este segundo acceso debe además permitir la continuidad viaria hacia el entorno de Zubieta, ubicado ya en el término de Hondarribia. Entre estas dos rotondas se contempla el actual acceso al Hospital así como otro acceso a la parte alta del ámbito.

El vial interior será en forma de semianillo conectado con las dos entradas y la rotonda situada en el extremo Sur, disponiéndose a ambos lados las parcelas en terraza con suficiente amplitud para admitir la implantación de los usos previstos.

La delimitación de este ámbito ha incorporado en un principio los terrenos actualmente ocupados por la Hípica, la mayor parte de ellos situados en el término de Irun, siendo una actividad que al quedar rodeada de viario conviene trasladar a otra posición más idónea y con mayores posibilidades de relación con el entorno rural.

El desarrollo urbanístico de este ámbito se plantea inicialmente enfocado a la ubicación de actividades económicas de tipo terciario como un Parque Tecnológico como alternativa preferente, o un Parque Empresarial, considerándose como la localización prioritaria para la eventual ubicación de un posible Parque Tecnológico en Irun.

**2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACION**

El primer objetivo de esta actuación es aprovechar la disponibilidad de unos terrenos compartidos con Hondarribia que han ido quedando rodeados de viarios y zonas ya ocupadas por diversos usos y que ofrecen una accesibilidad excelente tanto

directamente desde Irun como desde el municipio vecino y el conjunto de la comarca, aprovechando en este caso el acceso directo desde la N-1.

Este objetivo coincide con el claro objetivo de Hondarribia de destinar también al mismo uso el resto de los terrenos de la zona de Zubieta, limítrofes con Irun.

El objetivo más concreto es ofrecer, en conjunto y coordinado con Hondarribia, una actuación de gran dimensión superficial para ubicar bien un Parque Tecnológico como primera alternativa, o bien un Parque Empresarial como segunda, o incluso una oferta mixta combinando ambos usos.

En todo caso es un objetivo esencial el actuar en coordinación con el término municipal de Hondarribia para establecer una ordenación continua y coherente en el conjunto de los terrenos, incluyendo el adyacente que está bajo la jurisdicción de este municipio. La propuesta se estudiará conjuntamente con el municipio de Hondarribia y por lo tanto el correspondiente instrumento de planeamiento deberá ser objeto de un Plan de Compatibilización entre ambos municipios.

### 3.- REGIMEN URBANISTICO ESTRUCTURAL

#### - CLASIFICACION URBANISTICA

Suelo Urbanizable Sectorizado ..... superficie : 135.777,97 m<sup>2</sup>s  
 Suelo Urbano adscrito al Sector ..... superficie : 2.292,90 m<sup>2</sup>s  
 Los datos recogidos en la presente ficha urbanística se refieren exclusivamente al suelo de este ámbito incluido en el término municipal de Irún.

#### - CALIFICACION GLOBAL

Suelo Urbanizable Sectorizado ..... superficie : 537.734,97 m<sup>2</sup>s  
 ..... T.M. Hondarribia 401.957 m<sup>2</sup>s  
 ..... T.M. Irun 135.777,97 m<sup>2</sup>s  
 En el término municipal de Irún se encuentran adscritos 2.292,90 m<sup>2</sup>s de suelo urbano.

#### - CALIFICACION GLOBAL

- **Actividades Económicas (A)** ..... superficie : 107.384,28 m<sup>2</sup>s
  - Edificabilidad Urbanística: A definir por el Plan de Compatibilización
- **Sistema General de Equipamiento (E)** ..... superficie : 2.188,55 m<sup>2</sup>s
- **Sistema General de Espacios Libres (L)** ..... superficie : 14.968,19 m<sup>2</sup>s
- **Sistema General Viario (V)** ..... superficie : 11.043,16 m<sup>2</sup>s
  - En Suelo Urbano adscrito al Sector ..... superficie : 2.292,90 m<sup>2</sup>s
  - En Suelo Urbanizable Sectorizado ..... superficie : 8.750,26 m<sup>2</sup>s
- **Cauces Fluviales (C)** ..... superficie : 2.486,69 m<sup>2</sup>s

El Plan de Compatibilización podrá revisar, en su caso las determinaciones de calificación global propuestas.

## - **SERVIDUMBRES AERONAUTICAS. LIMITACION DE LA EDIFICABILIDAD**

Para el presente ámbito se establecen diferentes cotas máximas para la edificación, calculadas como resultado de considerar en todos los puntos 1,00 metro menos de altura que las alturas definidas por los planos y líneas de nivel resultantes de las diferentes superficies limitadoras de las servidumbres aeronáuticas que le afectan.

Las cotas resultado de la aplicación de este criterio se establecen en cada caso como altura máxima respecto del nivel del mar y por encima de ellas no debe sobrepasar ninguna construcción, incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc. Igualmente no podrán ser rebasadas por modificaciones del terreno existente u objetos fijos del tipo de postes, antenas, aerogeneradores, incluidas sus palas, carteles, líneas de transporte de energía eléctrica, infraestructuras de telecomunicaciones, etc., así como tampoco el gálibo máximo autorizado para los vehículos circulantes.

Estas determinaciones quedan reflejadas concretamente en el plano de la zona correspondiente de la serie A "Afecciones Urbanísticas" de este Plan General.

La materialización de la edificabilidad establecida normativamente por este Plan General estará siempre condicionada al cumplimiento de las limitaciones de la altura máxima definidas en los términos más arriba expuestos. En el caso de que la edificabilidad no pudiera materializarse completamente debido a dichas limitaciones y dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos pudiera evacuarse no generará ningún tipo de derecho a indemnización.

## - **COSTAS. LIMITACION DE LA EDIFICABILIDAD**

La materialización de la edificabilidad que se establecerá por el Plan de Compatibilización estará siempre condicionada al cumplimiento de las limitaciones de la Ley de Costas, referidas particularmente en este caso al artículo 30 de la Ley 22/88.

## - **REGIMEN DE DETERMINACION DE LA ORDENACION PORMENORIZADA**

Se procederá a la elaboración de un Plan de Compatibilización entre Irún y Hondarribia con el objetivo de coordinar la ordenación estructural definida para ambos municipios.

En cualquier caso, y en el suelo urbanizable sectorizado, el presente Plan General remite la determinación de la ordenación pormenorizada a un planeamiento de desarrollo.

En el suelo urbano adscrito al sector, desde el presente Plan General se define la ordenación pormenorizada.

**- REGIMEN GENERAL DE PROGRAMACION Y EJECUCION**

De acuerdo con la estrategia de la evolución urbana y de la ocupación del suelo en el término municipal, se prevé el desarrollo del ámbito dentro del horizonte temporal de programación del Plan General.

Caso de contemplarse la realización de un Plan Parcial, los plazos para su aprobación y elaboración serán definidos por el Plan de Compatibilización a realizar entre ambos municipios.

Caso de considerar la alternativa de realizar un Plan de Compatibilización de Ordenación Pormenorizada, para su elaboración y aprobación se considerará un plazo máximo de dos años contados desde la aprobación definitiva de este Plan General.

Los sistemas generales considerados en el presente ámbito se definen a los efectos de su obtención, ejecución y asunción de costes, y todo ello en correspondencia con lo establecido en el documento D – Memoria de Viabilidad Económico-Financiera y de Sostenibilidad Económica que forma parte de este Plan General.

**4.- REGIMEN URBANISTICO PORMENORIZADO**

**- CALIFICACION PORMENORIZADA**

Las condiciones referidas al régimen urbanístico pormenorizado del Sector serán establecidas por el planeamiento de desarrollo a realizar en el ámbito, Plan Parcial.

Desde el presente Plan General se establece la calificación pormenorizada del suelo urbano adscrito al Sector definido:

**- Sistema General Viario (V)**

- Viario Urbano Estructurante (VE)..... superficie : 2.292,90 m<sup>2</sup>s

En el marco de este planeamiento pormenorizado y para la calificación global de Sistema General de Equipamiento se deberá considerar la edificabilidad física de 978,00 m<sup>2</sup>t del Palacio de Urdanibia.

**- CATEGORIZACION DEL SUELO**

Los terrenos incluidos en el ámbito clasificados como suelo urbano y adscritos al sector tienen la condición de suelo urbano no consolidado por carencia y/o insuficiencia de urbanización consolidada.

## - OTRAS DETERMINACIONES

Será necesario realizar una actuación en ladera adaptada a los desniveles existentes disminuyendo al máximo posible el movimiento de terrenos y reduciendo de esta manera el impacto paisajístico al mínimo posible.

Para realizar el traslado de la Hípica se contempla la reubicación de estas instalaciones en otra zona más apta.

Se precisará la localización de un viario de servicio en paralelo a la variante N-1 que facilite los accesos a esta nueva área y solucione el problema suscitado por la eliminación del acceso central según el proyecto de desdoblamiento.

Aprovechando esta actuación se realizará el inicio de apertura de un vial de conexión con Jaizubia, para permitir una salida de esta zona hacia el Norte y a la variante.

Será necesario resolver y compatibilizar las redes de servicios conjuntamente con el Ayuntamiento de Hondarribia.

Se deberá contemplar la integración, como equipamientos de carácter cultural, del palacio de Urdanibia, Molino y Ferrería, con la forma de gestión que mejor convenga.

## 5.- REGIMEN ESPECÍFICO DE EJECUCION

El régimen específico de ejecución de este ámbito será el definido tanto en el Plan Parcial a promover en el ámbito, o en su caso por el Plan de Compatibilización de Ordenación Pormenorizada, así como en los restantes documentos y proyectos a formular en su desarrollo. A este respecto el Proyecto de Urbanización deberá incorporar las soluciones de enlace con el suelo urbano, asegurando la integración con la trama urbana y periférica, así como con las redes de infraestructuras municipales.

Se sugiere la delimitación como Actuación Integrada del suelo incluido en este ámbito, determinación a ratificar en el contexto de la elaboración del planeamiento pormenorizado.

## 6.- CONDICIONANTES SUPERPUESTOS A LA ORDENACION URBANISTICA

Con carácter general se estará a lo dispuesto para los mismos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental así como en el documento de Normas Urbanísticas de este Plan General. En concreto, los condicionantes con incidencia en este ámbito, entre otros, son los siguientes:

- **Legislación en materia de carreteras. Departamento para Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Guipúzcoa:**

El ámbito es colindante a la carretera GI-636, viario general competencia de la institución foral y uno de los futuros accesos a la actuación. Al respecto, se tendrá presente la solución viaria de rotonda que dicha institución foral plantea en el “Proyecto de ensanche y mejora de la GI-636: tramo rotonda del Hospital – enlace de Hondarribia”.

- **Afecciones Acústicas:**

Se considerarán específicamente los mapas estratégicos de ruido (MER) que incluyen la carretera GI-636 (antes N-I) y que están definidos en la Orden Foral 362-C/2009 y la aplicación del Real Decreto en cuanto a curvas isófonas, caso de demostrarse la necesidad de contemplar las medidas correctoras pertinentes.

Se deberá incorporar, para la tramitación urbanística y ambiental correspondiente, un Estudio de Impacto Acústico que incluya la elaboración de mapas de ruido y evaluaciones acústicas que permitan prever el impacto acústico global de la zona.

- **Afecciones Costas:**

Se deberá tener en cuenta la afección que la Ley de Costas establece en su art.30.

- **Legislación en materia de aguas. Cauces fluviales y márgenes de protección de los mismos. Dominio Público Hidráulico. Ur Agentzia – Agencia Vasca del Agua:**

La ordenación respetará las posibles afecciones al colindante dominio público hidráulico y a sus zonas de servidumbre y policía. Esto supondrá la adopción de medidas de preservación, o en su caso, de restauración del cauce y ribera del arroyo Jaizubía.

En cualquier caso, en cumplimiento de la normativa vigente, este ámbito deberá respetar el retiro mínimo de 10,00 metros para las nuevas edificaciones con respecto a la regata que le afecta y de 10,00 metros con respecto al borde exterior de la orla de vegetación existente.

Asimismo, las nuevas edificaciones deberán situarse a una cota tal que salven el riesgo de inundación. Al respecto, observar que parte de la presente parcela a está incluida en un “Área de Riesgo Potencialmente Significativo de Inundación” (Código ARPI: ES018-GIP-BID-01) del documento de Evaluación Preliminar de Riesgo de Inundación (EPRI) aprobado el 13 de diciembre de 2011 (BOPV 11-1-2012). El desarrollo pormenorizado y los proyectos de desarrollo deberán tener en cuenta esta circunstancia para compatibilizarla con los criterios de uso del suelo en función de su inundabilidad.

- **Otras Afecciones Ambientales:**

Se recomienda que la normativa particular de ordenación pormenorizada del ámbito asegure la identificación de la presencia de flora catalogada, y en su caso, defina medidas a adoptar.

- **Legislación referida a las Servidumbres Aeronáuticas:**

Al encontrarse este ámbito dentro de la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales pertenecientes al Aeropuerto de San Sebastián, para la obtención de la correspondiente autorización de obras se deberá cumplir la Normativa Sectorial y legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas. A este respecto:

- Se deberá contemplar lo establecido en el apartado 3.- Régimen Urbanístico Estructural de la presente ficha urbanística.
- El Plan Especial, Plan Parcial o instrumento equivalente que desarrolle este ámbito o, en su caso, la revisión o modificación del planeamiento aprobado, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su Aprobación Inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable del Ministerio de Fomento.
- En cumplimiento del artículo 10 del Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas, en el presente ámbito no se permitirán instalaciones que emitan humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de San Sebastián, incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad.
- Se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.
- En cumplimiento del Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, se prohíbe en las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización

conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.

- La ejecución de cualquier construcción en el ámbito de las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013.

Por otra parte, en el plano correspondiente de la serie A “Afecciones Urbanísticas” que forma parte de la documentación gráfica de este Plan General se refleja un avance de la ordenación de este ámbito, superpuesto a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las servidumbres aeronáuticas definidas para el mismo, así como las cotas de altura máxima de la edificación establecidas para este ámbito, y que son resultado de considerar 1,00 metro menos respecto a las cotas de las referidas líneas de nivel de las superficies limitadoras de las servidumbres aeronáuticas.

En el presente ámbito existen zonas donde el propio terreno vulnera la Superficie de Aproximación y la Superficie de Transición, tal y como puede observarse en el plano A-3 “Servidumbres Aéreas según legislación aplicable” y en la serie de planos A-4 “Detalle de Afecciones Aeronáuticas”. Por lo tanto cualquier construcción que se pretenda construir en estas zonas donde el terreno vulnera las Servidumbres Aeronáuticas incidiría a su vez en dicha vulneración agravando posiblemente el efecto sobre las áreas protegidas.

Excepcionalmente se permitirá el desarrollo del ámbito en las zonas vulneradas, cuando quede acreditado por AESA que se garantiza la seguridad y, de manera significativa, la regularidad de las operaciones aéreas mediante un estudio de apantallamiento que presente el promotor y sea técnicamente informado por Aena, de acuerdo con las excepciones contempladas en el artículo 9º del Decreto 584/72, sobre Servidumbres Aeronáuticas, en su actual redacción.

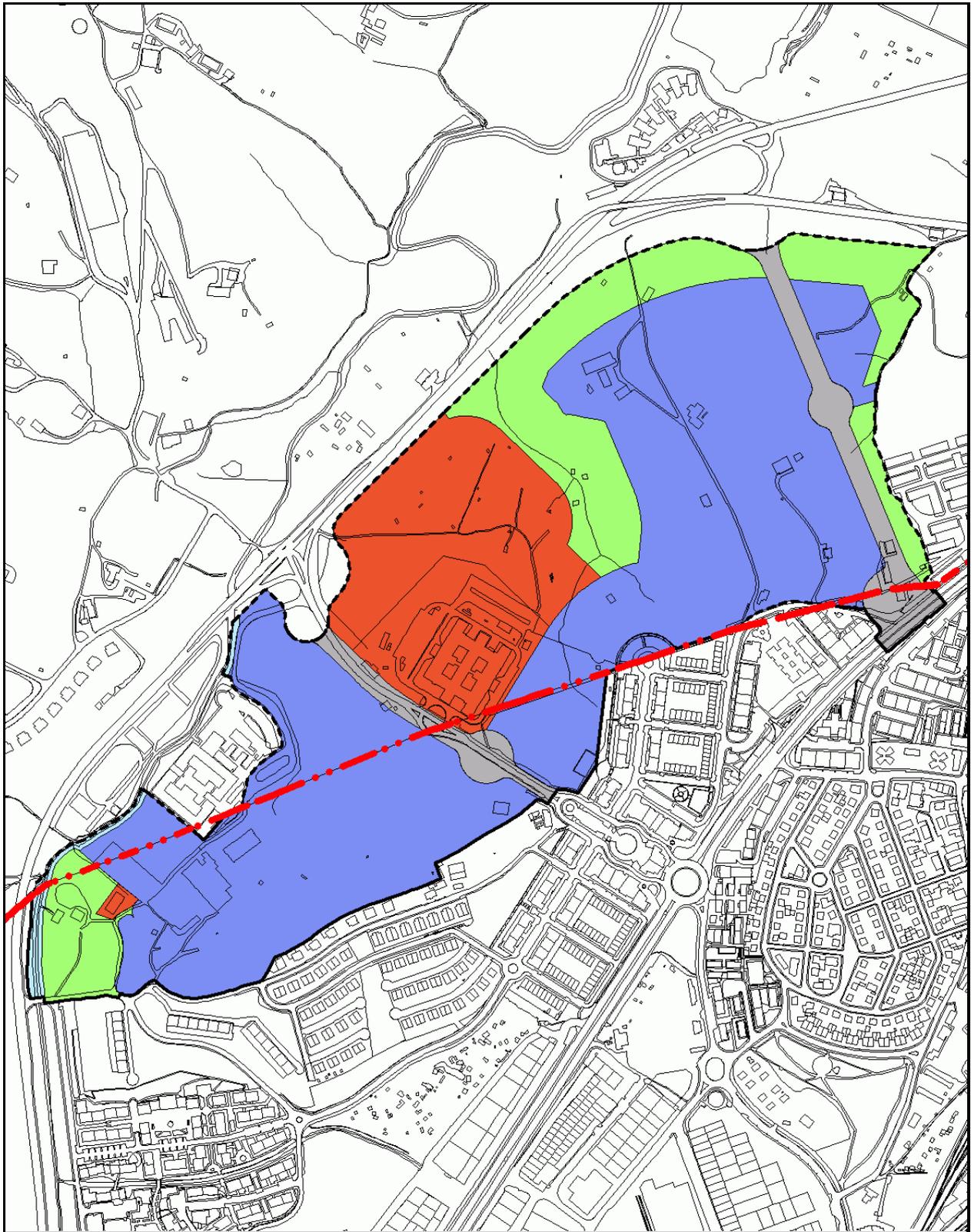
En todos y cada uno de estos casos será de aplicación los criterios reguladores vigentes de dichos condicionantes.

En el presente ámbito se incluye complejo edificado formado por el Palacio, Molino y Ferrería de Urdanibia, considerado como edificio/elemento construido de interés histórico y arquitectónico, el cual se integra en el Catálogo Histórico-Arquitectónico de este Plan General con la categoría señalada en este documento (Código EM8).

En cuanto a las medidas de carácter ambiental, serán de aplicación las disposiciones protectoras, correctoras y compensatorias expuestas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental incluido en el presente Plan General.

**ÁMBITO: URDANIBIA - ZUBIETA**

**2.1.05**

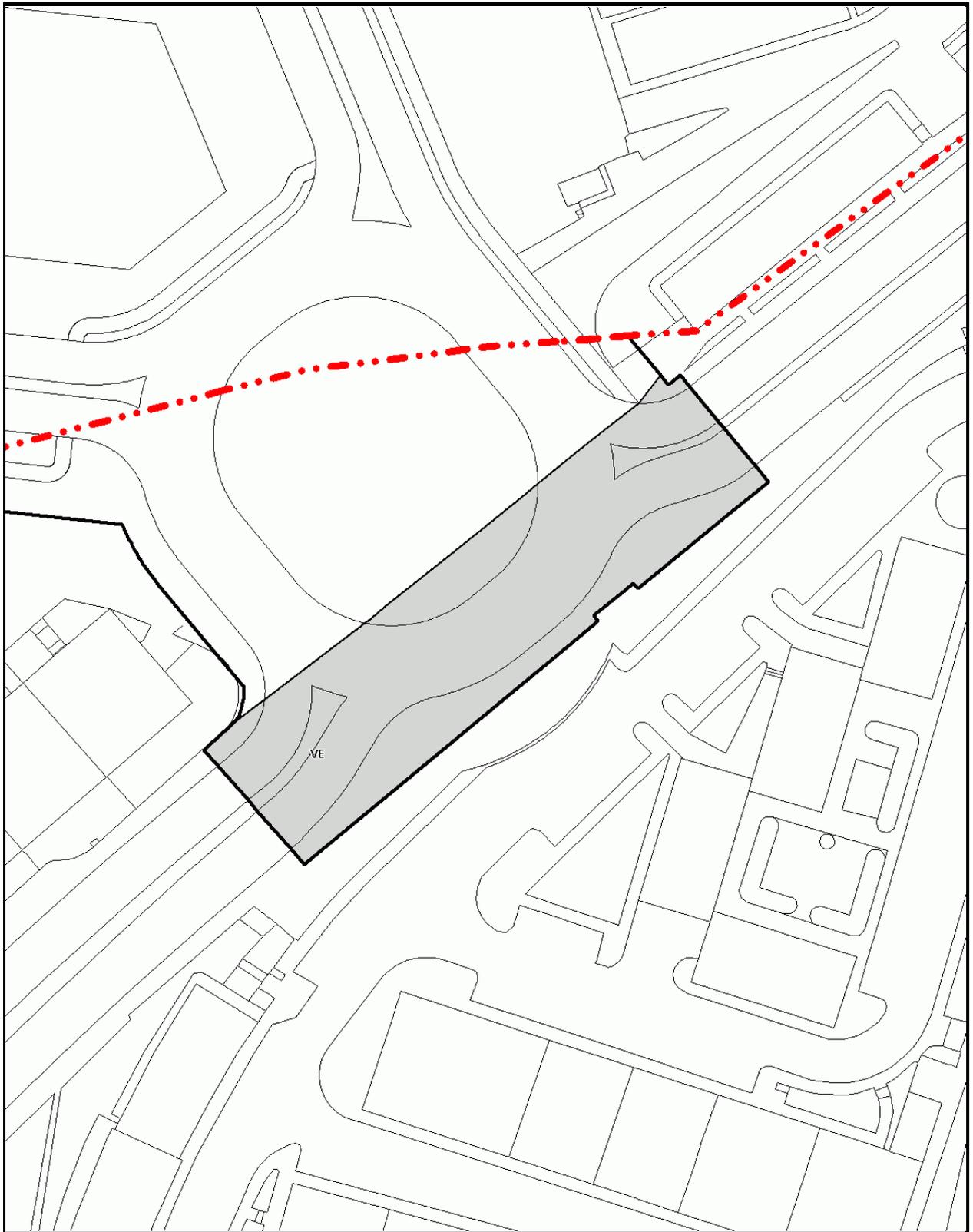


**Plano de Calificación Global**

**Escala: 1/ 8.000**

**ÁMBITO: URDANIBIA - ZUBIETA**

**2.1.05**



**Plano de Calificación Pormenorizada**

**Escala: 1/ 1000**

**AMBITO: RESIDENCIAL JAIZKIBEL**

**2.1.07**

**DETERMINACIONES URBANÍSTICAS:**

**1.- DESCRIPCION**

Este ámbito está situado en el extremo Oeste del municipio de Irun, en la urbanización del Golf de Jaizubia y se refiere a la parcela actualmente no construida y calificada pormenorizadamente como Terciario Comercial en el Plan General de 1999. Se contempla la modificación de esta calificación terciaria, posibilitando una ordenación residencial de baja densidad en correspondencia con el entorno.

**2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACION**

- Se prevé una ordenación residencial compuesta por seis edificaciones bifamiliares ubicadas en la parte alta del ámbito y con acceso desde el viario existente. No se contempla la edificación en la parte baja en torno a la regata existente.

**3.- REGIMEN URBANISTICO ESTRUCTURAL**

**- CLASIFICACION URBANISTICA**

Suelo Urbano ..... superficie : 17.570,73 m<sup>2</sup>s

**- CALIFICACION GLOBAL**

**- Residencial (R)** ..... superficie : 17.570,73 m<sup>2</sup>s

**- Edificabilidad Urbanística:**

- Sobre rasante ..... 3.000,00 m<sup>2</sup>t
- Bajo rasante..... 60 % de la edif. sobre rasante

**- Régimen de Uso:**

En conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.3 de la Normativa del presente Plan General.

**- Régimen del Incremento de Edificabilidad Urbanística Residencial referido a los estándares de vivienda de protección pública y alojamientos dotacionales:**

- Edificabilidad urbanística máxima.....3.000 m<sup>2</sup>t
- Edificabilidad usos autorizados no residenciales..... 0 m<sup>2</sup>t (\*)
- Edificabilidad materializada ..... 0 m<sup>2</sup>t (\*)
- Incremento de Edificabilidad de uso residencial ..... 3.000 m<sup>2</sup>t (\*)

(\*)Edificabilidades estimadas sobre la base del porcentaje de usos autorizados, y de las edificaciones existentes.

- Vivienda de protección pública (Porcentaje mínimo) ..... 0 %  
Actuación de Dotación
- Alojamientos Dotacionales..... 1,50 m<sup>2</sup>s/100 m<sup>2</sup>t  
La reserva definida para alojamientos dotacionales se estima en una superficie de 45,00 m<sup>2</sup>s. Se contempla su localización en la parcela AD Larreaundi.

#### - **SERVIDUMBRES AERONAUTICAS. LIMITACION DE LA EDIFICABILIDAD**

Para la totalidad del ámbito se establece la cota 49,00 como altura máxima respecto del nivel del mar y por encima de ella no debe sobrepasar ninguna construcción, incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc. Igualmente no podrán ser rebasadas por modificaciones del terreno existente u objetos fijos del tipo de postes, antenas, aerogeneradores, incluidas sus palas, carteles, líneas de transporte de energía eléctrica, infraestructuras de telecomunicaciones, etc., así como tampoco el gálibo máximo autorizado para los vehículos circulantes.

Estas determinaciones quedan reflejadas concretamente en el plano de la zona correspondiente de la serie A "Afecciones Urbanísticas" de este Plan General.

La materialización de la edificabilidad establecida normativamente por este Plan General estará siempre condicionada al cumplimiento de las limitaciones de la altura máxima definidas en los términos más arriba expuestos. En el caso de que la edificabilidad no pudiera materializarse completamente debido a dichas limitaciones y dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos pudiera evacuarse no generará ningún tipo de derecho a indemnización.

#### - **REGIMEN DE DETERMINACION DE LA ORDENACION PORMENORIZADA**

Se procederá a la elaboración de un Plan Especial de Ordenación Urbana en el ámbito. Por lo tanto, el Presente Plan General remite la determinación de la ordenación pormenorizada a un planeamiento de desarrollo.

#### - **REGIMEN GENERAL DE PROGRAMACION Y EJECUCION**

De acuerdo con la estrategia de la evolución urbana y de la ocupación del suelo en el término municipal, se prevé el desarrollo del ámbito dentro del horizonte temporal de programación del Plan General.

Se procederá a la elaboración y aprobación de un Plan Especial que deberá asegurar el desarrollo del ámbito en el plazo máximo de cuatro años contados desde la aprobación definitiva de este Plan General.

#### **4.- REGIMEN URBANISTICO PORMENORIZADO**

##### **- CALIFICACION PORMENORIZADA**

Las condiciones referidas al régimen urbanístico pormenorizado serán establecidas por el Plan Especial de Ordenación Urbana a realizar en el ámbito.

Se contempla la localización en el interior del ámbito de la reserva de terrenos destinada para zonas verdes y espacios libres de la red de sistemas locales, la cual se ha definido en correspondencia con lo establecido por la legislación vigente. Respecto de la reserva para otras dotaciones públicas locales, definida en 600,00 m<sup>2</sup>s, se considera su localización en el ámbito 4.2.07 “Kostorbe”.

##### **- CATEGORIZACION DEL SUELO**

Los terrenos incluidos en este ámbito tienen la condición de suelo urbano no consolidado por incremento de la edificabilidad ponderada respecto a la previamente existente, sin perjuicio de las determinaciones que se establezcan al respecto en el planeamiento de referencia que le afecta.

##### **- OTRAS DETERMINACIONES**

Se contempla la posibilidad de localizar la reserva definida para alojamientos dotacionales en la parcela AD Larreaundi.

Se deberán contemplar un número máximo de siete edificaciones residenciales en parcela, con un máximo de catorce viviendas, que deberán alojar la edificabilidad definida. Las edificaciones deberán ubicarse obligatoriamente en la parte alta de la parcela, evitando de la proximidad con la vaguada.

Con las excepciones contenidas en la presente ficha urbanística, las condiciones de edificación deberán ser similares a las establecidas para la calificación RU-1 de la normativa general de este Plan General, pudiendo ajustarse en el marco del Plan Especial a desarrollar.

#### **5.- REGIMEN ESPECÍFICO DE EJECUCION**

Para el desarrollo del ámbito se precisa de la elaboración de un Plan Especial.

El régimen específico de ejecución de este ámbito será el definido tanto en el Plan Especial a promover en el ámbito, así como en los restantes documentos y proyectos a formular en su desarrollo.

## 6.- CONDICIONANTES SUPERPUESTOS A LA ORDENACION URBANISTICA

Con carácter general se estará a lo dispuesto para los mismos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental así como en el documento de Normas Urbanísticas de este Plan General. En concreto, los condicionantes con incidencia en este ámbito, entre otros, son los siguientes:

- **Legislación en materia de carreteras. Departamento para Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Guipúzcoa:**

Aún no contando con acceso directo a la carretera GI 636, competencia de Diputación Foral, por su colindancia con ésta se tendrá presente la normativa referente a materia de carreteras.

- **Afecciones Acústicas:**

Se deberá dar cumplimiento al Decreto 213/2012 de Contaminación Acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Se considerarán específicamente los mapas estratégicos de ruido (MER) que incluyen la carretera GI-636 (antes N-I) y que están definidos en la Orden Foral 362-C/2009 y la aplicación del Real Decreto en cuanto a curvas isófonas, caso de demostrarse la necesidad de contemplar las medidas correctoras pertinentes.

Se deberá incorporar, para la tramitación urbanística y ambiental correspondiente, un Estudio de Impacto Acústico que incluya la elaboración de mapas de ruido y evaluaciones acústicas que permitan prever el impacto acústico global de la zona.

- **Legislación en materia de aguas. Cauces fluviales y márgenes de protección de los mismos. Ur Agentzia – Agencia Vasca del Agua:**

Ordenación sin afección a la regata afluyente del arroyo Jaizubía (Ameztiko Erreka), respetando las afecciones al dominio público hidráulico y a sus zonas de servidumbre y policía. Eso supondrá la adopción de medidas de preservación, o en su caso, de restauración de los cauces y riberas de dicha regata y de los cursos de agua actualmente existentes en el área.

En cualquier caso, en cumplimiento de la normativa vigente, este ámbito deberá respetar el retiro mínimo de 12,00 metros para las edificaciones y de 2,00 metros para la urbanización con respecto a la regata que le afecta, y retiro mínimo de 10,00 metros con respecto a la orla de vegetación existente.

- **Otras Afecciones Ambientales:**

La ordenación pormenorizada deberá, en la medida de lo posible, justificar la preservación la cubierta forestal.

**- Legislación referida a las Servidumbres Aeronáuticas:**

Al encontrarse este ámbito dentro de la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales pertenecientes al Aeropuerto de San Sebastián, para la obtención de la correspondiente autorización de obras se deberá cumplir la Normativa Sectorial y legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas. A este respecto:

- Se deberá contemplar lo establecido en el apartado 3.- Régimen Urbanístico Estructural de la presente ficha urbanística.
- El Plan Especial, Plan Parcial o instrumento equivalente que desarrolle este ámbito o, en su caso, la revisión o modificación del planeamiento aprobado, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su Aprobación Inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable del Ministerio de Fomento.
- En cumplimiento del artículo 10 del Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas, en el presente ámbito no se permitirán instalaciones que emitan humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de San Sebastián, incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad.
- Se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.
- En cumplimiento del Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, se prohíbe en las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.
- La ejecución de cualquier construcción en el ámbito de las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA),

conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013.

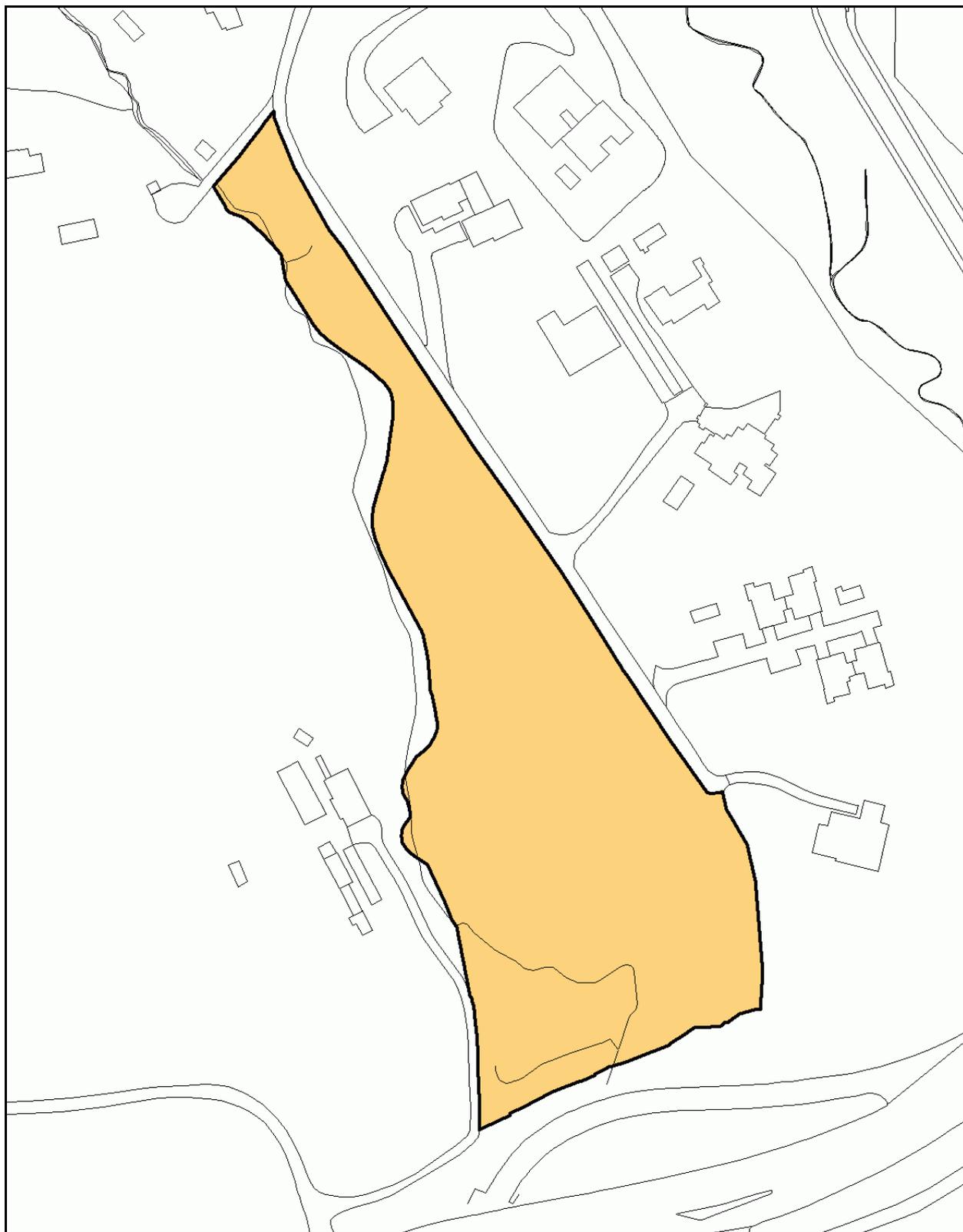
Por otra parte, en el plano correspondiente de la serie A “Afecciones Urbanísticas” que forma parte de la documentación gráfica de este Plan General se refleja un avance de la ordenación de este ámbito, superpuesto a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas definidas para el mismo, así como la cota de altura máxima de la edificación establecida para este ámbito y en su caso, las cotas de rasante del terreno previstas una vez desarrollada su ordenación.

En todos y cada uno de estos casos será de aplicación los criterios reguladores vigentes de dichos condicionantes.

En cuanto a las medidas de carácter ambiental, serán de aplicación las disposiciones protectoras, correctoras y compensatorias expuestas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental incluido en el presente Plan General.

**ÁMBITO: RESIDENCIAL JAIZKIBEL**

**2.1.07**



**Plano de Calificación Global**

**Escala: 1/ 2.000**

**AMBITO: ZABALETA****2.1.08****DETERMINACIONES URBANÍSTICAS:****1.- DESCRIPCION**

Este ámbito, constituido en su totalidad por terrenos privados, está situado entre el trazado de la N-1 en el primer tramo de su recorrido por Irun y el enlace de ésta con la autopista A-8, y terrenos no urbanizables al Norte, limitando al Noroeste con terrenos del término municipal de Hondarribia en una zona compartida cuya clasificación como ámbito también está prevista en su planeamiento general.

El vial principal de acceso arranca de la rotonda de Zaldunborda, existente en el nudo de unión con la N-1, y que está situada en término municipal de Hondarribia, y dará también entrada en Hondarribia al futuro ámbito que será en parte prolongación del irunés.

Atendiendo a su situación, se considera este ámbito como una reserva de suelo para posibles usos de actividades productivas en el caso de que las previsiones realizadas por el Plan General para actividades económicas en otros ámbitos fueran colmatadas.

**2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACION**

Se considera para este ámbito la condición de aprovechar la oportunidad que brindan estos terrenos para completar en caso de que fuera necesario la oferta de suelo disponible para usos de actividades productivas al Oeste de Irun y Norte de la Autopista.

Es por ello, que ha parecido más oportuno y adecuado que el documento de Plan General considere estos terrenos como una reserva de suelo urbanizable no sectorizado, que podrá desarrollarse sólo en el momento en que se establezcan necesidades de interés público para la ubicación de nuevas empresas y que éstas no pudieran ubicarse en otros ámbitos del Plan General por estar colmatados o ser incompatibles con ellos

Para ello, deberá redactarse un Plan de Sectorización como instrumento que completa la ordenación estructural del Plan General, el cual deberá programar la actuación en función de las nuevas necesidades y definir las determinaciones urbanísticas precisas para su desarrollo, como son la fijación de la edificabilidad urbanística y la asignación del uso a desarrollar y de los usos compatibles.

En caso de su desarrollo, se considera que la articulación con la ciudad de Irun se deberá realizar a través del enlace con la GI-636 en el término municipal de Hondarribia próximo al alto de Gaintxurizketa (nudo de Zaldunborda). La propuesta se deberá estudiar en coherencia con lo planteado por el municipio de Hondarribia.

Asimismo, el Plan de Sectorización deberá considerar el destino de la parte más alta a la cesión de un importante espacio verde con el objeto de preservar la parte más visible de la actual forma del territorio, favoreciendo de esta forma el reconocimiento topográfico del lugar y reforzando la adecuada transición hacia el suelo no urbanizable.

### **3.- REGIMEN URBANISTICO ESTRUCTURAL**

#### **- CLASIFICACION URBANISTICA**

Suelo Urbanizable No Sectorizado.....superficie : 130.585,73 m<sup>2</sup>

En tanto no se desarrolle el Plan de Sectorización las afecciones a este suelo serán las establecidas en el régimen urbanístico del suelo no urbanizable, en la categoría Rural Agroganadera Campiña (RAC).

#### **- CALIFICACION GLOBAL**

Su definición se remite al Plan de Sectorización, planeamiento general que determinará para el ámbito la calificación global de Actividades Económicas. Los usos característicos, autorizados y prohibidos se definirán en correspondencia con esta calificación global ya regulada en el documento de Normas Urbanísticas del presente Plan General.

#### **- SERVIDUMBRES AERONAUTICAS. LIMITACION DE LA EDIFICABILIDAD**

Para la totalidad del ámbito se establece la cota 57,00 como altura máxima respecto del nivel del mar y por encima de ella no debe sobrepasar ninguna construcción, incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc. Igualmente no podrán ser rebasadas por modificaciones del terreno existente u objetos fijos del tipo de postes, antenas, aerogeneradores, incluidas sus palas, carteles, líneas de transporte de energía eléctrica, infraestructuras de telecomunicaciones, etc., así como tampoco el gálibo máximo autorizado para los vehículos circulantes.

Estas determinaciones quedan reflejadas concretamente en el plano de la zona correspondiente de la serie A "Afecciones Urbanísticas" de este Plan General.

La materialización de la edificabilidad a establecer por el Plan de Sectorización estará siempre condicionada al cumplimiento de las limitaciones de la altura máxima definidas en los términos más arriba expuestos. En el caso de que la edificabilidad no pudiera materializarse completamente debido a dichas limitaciones y dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos pudiera evacuarse no generará ningún tipo de derecho a indemnización.

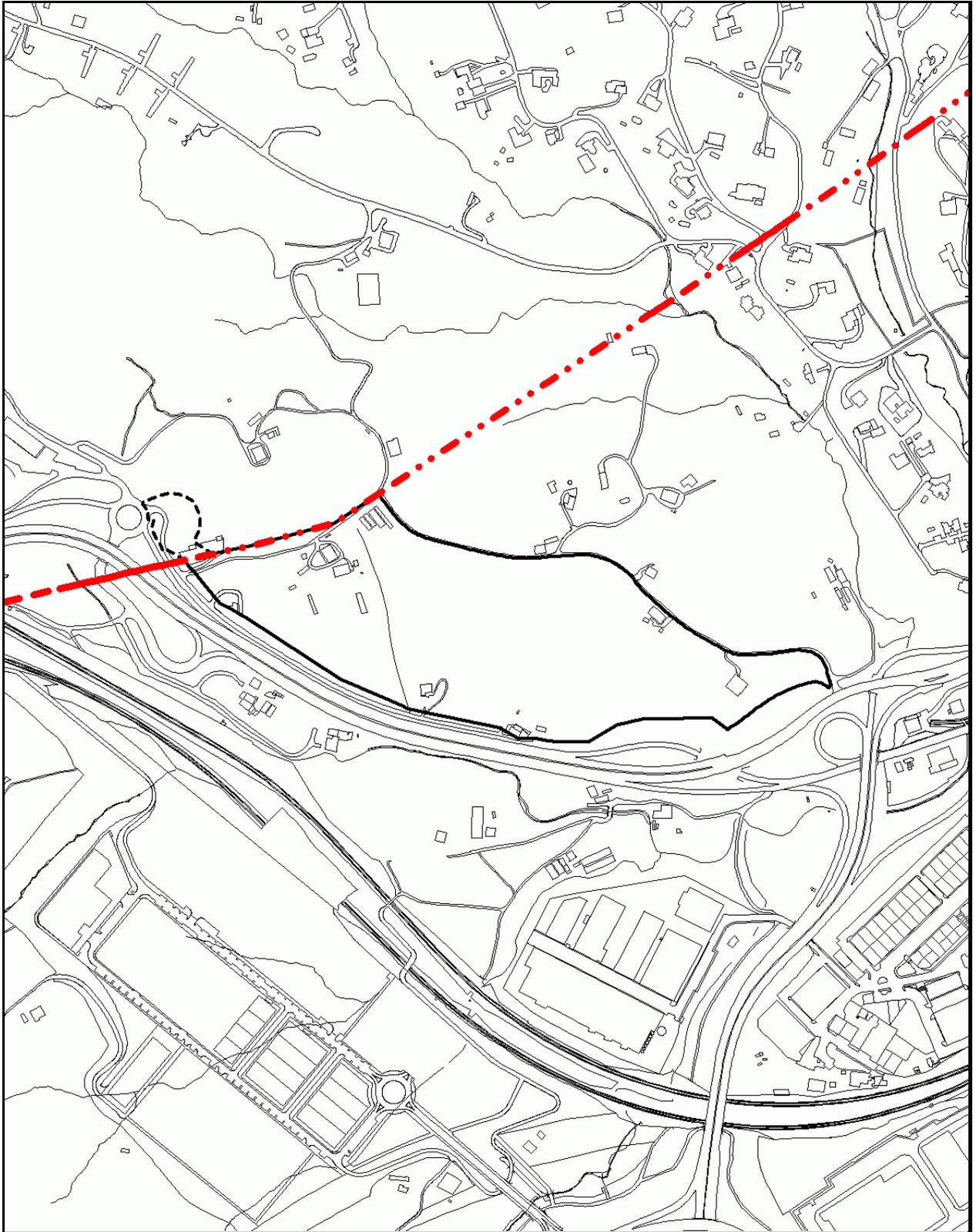
El Plan Especial, Plan Parcial o instrumento equivalente que desarrolle este ámbito o, en su caso, la revisión o modificación del planeamiento aprobado, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su Aprobación Inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable del Ministerio de Fomento.

**- REGIMEN GENERAL DE PROGRAMACION Y EJECUCION**

Ámbito cuya definición de programación y ejecución se remite al Plan de Sectorización a realizar.

**ÁMBITO: ZABALETA**

**2.1.08**



**Plano de Calificación Global**

**Escala: 1/ 8.000**

**AMBITO: WAGON - LITS**

**2.2.03**

**DETERMINACIONES URBANÍSTICAS:**

**1.- DESCRIPCION**

Este ámbito está situado en la zona Oeste del municipio de Irun, al Norte del Barrio Katea/Ventas y apoyado en Letxunborro. El desarrollo urbanístico de este ámbito permite la ordenación de la zona industrial existente, para cuyo desarrollo se incorporan al presente Plan General los criterios de ordenación establecidos por el Plan Especial de Reforma Interior aprobado definitivamente con fecha 25-02-1998, así como los recogidos tanto en su 1ª modificación (aprobada definitivamente con fecha 30-03-2005) como en la 2ª (aprobada definitivamente con fecha 27-02-2013), y en la 3ª (aprobada definitivamente con fecha 24-09-2014).

**2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACION**

- El objetivo de esta actuación es el de fomentar el desarrollo de actividades económicas en las antiguas parcelas de “Wagon Lits” junto a la infraestructura ferroviaria. La nueva ordenación se planteará de acuerdo con la definida para el entorno de “Eskortza-Txumarraga”, definiendo los accesos desde Letxunborro Hiribidea / Avenida de Letxunborro.

**3.- REGIMEN URBANISTICO ESTRUCTURAL**

**- CLASIFICACION URBANISTICA**

Suelo Urbano ..... superficie : 33.333,61 m<sup>2</sup>s

**- CALIFICACION GLOBAL**

**- Actividades Económicas (A)** ..... superficie : 33.333,61 m<sup>2</sup>s

**- Edificabilidad Urbanística:**

- Sobre rasante ..... 18.803,40 m<sup>2</sup>t

- Bajo rasante..... 100 % de la edific. sobre rasante

**- Régimen de Uso:**

En conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.3 de la Normativa del presente Plan General, y del los planea aprobados.

**- SERVIDUMBRES AERONAUTICAS. LIMITACION DE LA EDIFICABILIDAD**

Para la totalidad del ámbito se establece la cota 49,00 como altura máxima respecto del nivel del mar y por encima de ella no debe sobrepasar ninguna

construcción, incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc. Igualmente no podrán ser rebasadas por modificaciones del terreno existente u objetos fijos del tipo de postes, antenas, aerogeneradores, incluidas sus palas, carteles, líneas de transporte de energía eléctrica, infraestructuras de telecomunicaciones, etc., así como tampoco el gálibo máximo autorizado para los vehículos circulantes.

Estas determinaciones quedan reflejadas concretamente en el plano de la zona correspondiente de la serie A "Afecciones Urbanísticas" de este Plan General.

La materialización de la edificabilidad establecida normativamente por este Plan General estará siempre condicionada al cumplimiento de las limitaciones de la altura máxima definidas en los términos más arriba expuestos. En el caso de que la edificabilidad no pudiera materializarse completamente debido a dichas limitaciones y dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos pudiera evacuarse no generará ningún tipo de derecho a indemnización.

#### **- REGIMEN DE DETERMINACION DE LA ORDENACION PORMENORIZADA**

El presente Plan General remite la determinación de la ordenación pormenorizada al planeamiento de desarrollo aprobado.

#### **- REGIMEN GENERAL DE PROGRAMACION Y EJECUCION**

Este ámbito se encuentra actualmente en fase de ejecución.

### **4.- REGIMEN URBANISTICO PORMENORIZADO**

El régimen urbanístico pormenorizado se remite a lo establecido por el planeamiento de desarrollo aprobado.

### **5.- REGIMEN ESPECÍFICO DE EJECUCION**

El ámbito se encuentra en ejecución de acuerdo con las determinaciones definidas en el planeamiento de desarrollo vigente, así como en los restantes documentos y proyectos formulados o a formular en su desarrollo.

### **6.- CONDICIONANTES SUPERPUESTOS A LA ORDENACION URBANISTICA**

Con carácter general se estará a lo dispuesto para los mismos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental así como en el documento de Normas Urbanísticas de este

Plan General. En concreto, los condicionantes con incidencia en este ámbito, entre otros, son los siguientes:

- **Legislación del sector ferroviario y afección de las servidumbres:**

Para este ámbito, debido a su situación de proximidad o contigüidad con la zona limítrofe del sector ferroviario, y de acuerdo con la Ley 391/2003 que regula las condiciones especiales para actuaciones que puedan llevarse a cabo en las áreas limítrofes a los ejes ferroviarios, se deberán considerar los límites de la zona de dominio público de 8 mts., la zona de protección de 70 mts., y el límite de la edificación de 20 mts., según queda referido en los arts. 13, 14 y 16 de la mencionada Ley. Asimismo, y según el art. 15 se deberá tener en cuenta que para ejecutar en las zonas de dominio público y protección de la infraestructura ferroviaria cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), si así procediera.

En relación con el límite de edificación, la Orden FOM 22230/2005, de 6 de julio establece que “en los tramos de las líneas de la red ferroviaria de interés general que discurren por zonas urbanas y siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, queda establecida la línea límite de edificación a una distancia de 20 metros de la arista exterior más próxima a la plataforma. Sin perjuicio de lo anterior será posible asimismo reducir la distancia señalada, en casos singulares siempre y cuando la reducción que se pretenda redunde en una mejora de la ordenación urbanística y no cause perjuicio a la explotación ferroviaria, previa solicitud del interesado y tramitación del correspondiente expediente administrativo, que deberá en todo caso ser informado favorablemente por el administrador de la infraestructura ferroviaria correspondiente”.

Asimismo, para la obtención de la licencia de edificación, los proyectos de nueva edificación, deberán incluir un estudio específico del nivel de ruido y de las vibraciones producidas por el ferrocarril en el ambiente interior de los edificios, así como de las correspondientes medidas adoptadas por dichos proyectos que aseguren que el índice de percepción vibratoria y el nivel de ruidos dentro de la edificación, no supera el permitido por la legislación sectorial vigente.

Por último, la ordenación deberá respetar y adaptarse a lo previsto en la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio del País Vasco y en concreto en el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria aprobado por el Decreto 41/2001 y, si procediera, en su Modificación en curso, aprobada inicialmente el 1 de septiembre de 2.011. (BOPV 23/9/2011).

- **Suelos contaminados**

Será de aplicación lo establecido en la vigente Ley para la prevención y corrección de la contaminación del suelo, de 4 de febrero de 2005, con el objeto de posibilitar la recuperación y saneamiento de los suelos potencialmente contaminados. En consonancia con lo establecido, los citados suelos incluidos en el presente ámbito

serán objeto entre otros extremos, del correspondiente expediente de declaración de la calidad del suelo.

- **Legislación en materia de carreteras. Departamento para Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Guipúzcoa:**

Por su colindancia sobre el trazado de la actual carretera GI-3452, viario competencia de la Diputación Foral, se estará a lo establecido por dicha institución foral.

- **Afecciones Acústicas:**

Se considerarán específicamente los mapas estratégicos de ruido definidos en la Orden Foral 412-C/2008 y la aplicación del Real Decreto en cuanto a curvas isófonas, caso de demostrarse la necesidad de contemplar las medidas correctoras pertinentes.

- **Afecciones Acústicas:**

Se considerarán específicamente los mapas estratégicos de ruido definidos en la Orden Foral 412-C/2008 sobre la AP-8 y la GI-636 y la aplicación del Real Decreto en cuanto a curvas isófonas, caso de demostrarse la necesidad de contemplar las medidas correctoras pertinentes.

- **Legislación referida a las Servidumbres Aeronáuticas:**

Al encontrarse este ámbito dentro de la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales pertenecientes al Aeropuerto de San Sebastián, para la obtención de la correspondiente autorización de obras se deberá cumplir la Normativa Sectorial y legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas. A este respecto:

- Se deberá contemplar lo establecido en el apartado 3.- Régimen Urbanístico Estructural de la presente ficha urbanística.
- El Plan Especial, Plan Parcial o instrumento equivalente que desarrolle este ámbito o, en su caso, la revisión o modificación del planeamiento aprobado, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su Aprobación Inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable del Ministerio de Fomento.
- En cumplimiento del artículo 10 del Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas, en el presente ámbito no se permitirán instalaciones que emitan humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de San Sebastián, incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad.

- Se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.
- En cumplimiento del Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, se prohíbe en las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.
- La ejecución de cualquier construcción en el ámbito de las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013.

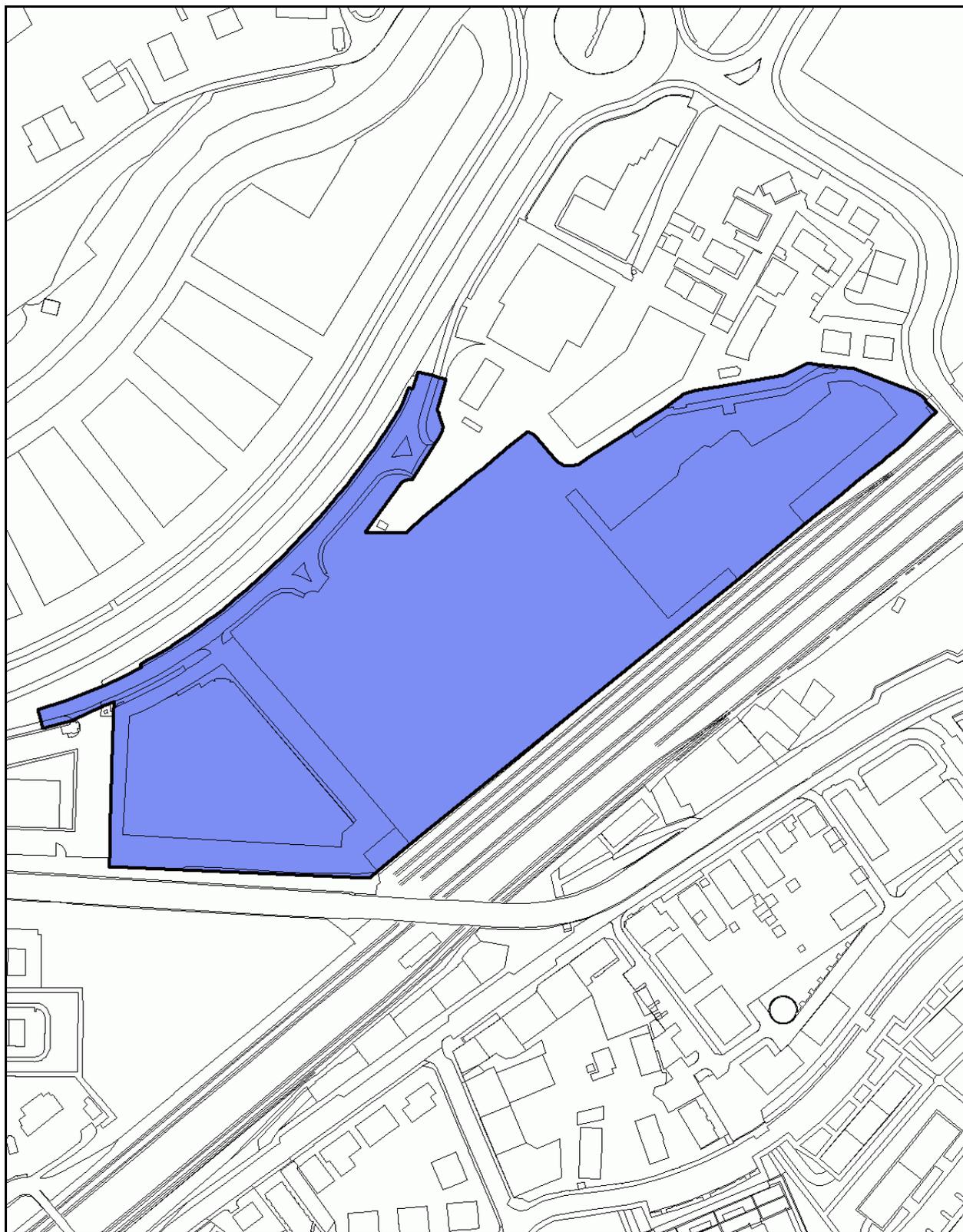
Por otra parte, en el plano correspondiente de la serie A "Afecciones Urbanísticas" que forma parte de la documentación gráfica de este Plan General se refleja un avance de la ordenación de este ámbito, superpuesto a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas definidas para el mismo, así como la cota de altura máxima de la edificación establecida para este ámbito y en su caso, las cotas de rasante del terreno previstas una vez desarrollada su ordenación.

En todos y cada uno de estos casos será de aplicación los criterios reguladores vigentes de dichos condicionantes.

En cuanto a las medidas de carácter ambiental, serán de aplicación las disposiciones protectoras, correctoras y compensatorias expuestas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental incluido en el presente Plan General.

**ÁMBITO: WAGON-LITS**

**2.2.03**



**Plano de Calificación Global**

**Escala: 1/ 2.500**

**AMBITO: MUGICA**

**2.2.05**

**DETERMINACIONES URBANÍSTICAS:**

**1.- DESCRIPCION**

Este ámbito está situado en la zona industrial Oeste de Soroxarreta, al Sur de la Carretera del Molino. El desarrollo urbanístico de este ámbito permite la ordenación de la parcela industrial existente, para cuyo desarrollo se incorporan al presente Plan General los criterios de ordenación establecidos por el Plan Especial de Reforma Interior aprobado definitivamente con fecha 25-02-1998.

**2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACION**

- Reordenación de la parcela industrial de la antigua empresa "Mugica", mejorando las actuales características de acceso desde la calle Burniola.

**3.- REGIMEN URBANISTICO ESTRUCTURAL**

**- CLASIFICACION URBANISTICA**

Suelo Urbano ..... superficie : 34.154,00 m<sup>2</sup>s

**- CALIFICACION GLOBAL**

**- Actividades Económicas (A)** ..... superficie : 34.154,00 m<sup>2</sup>s

**- Edificabilidad Urbanística:**

- Sobre rasante ..... 16.397,00 m<sup>2</sup>t

- Bajo rasante..... 100 % de la edif. sobre rasante

**- Régimen de Uso:**

En conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.3 de la Normativa del presente Plan General.

**- SERVIDUMBRES AERONAUTICAS. LIMITACION DE LA EDIFICABILIDAD**

Para el presente ámbito se establecen diferentes cotas máximas para la edificación, calculadas como resultado de considerar en todos los puntos 1,00 metro menos de altura que las alturas definidas por los planos y líneas de nivel resultantes de las diferentes superficies limitadoras de las servidumbres aeronáuticas que le afectan.

Las cotas resultado de la aplicación de este criterio se establecen en cada caso como altura máxima respecto del nivel del mar y por encima de ellas no debe

sobrepasar ninguna construcción, incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc. Igualmente no podrán ser rebasadas por modificaciones del terreno existente u objetos fijos del tipo de postes, antenas, aerogeneradores, incluidas sus palas, carteles, líneas de transporte de energía eléctrica, infraestructuras de telecomunicaciones, etc., así como tampoco el gálibo máximo autorizado para los vehículos circulantes.

Estas determinaciones quedan reflejadas concretamente en el plano de la zona correspondiente de la serie A "Afecciones Urbanísticas" de este Plan General.

La materialización de la edificabilidad establecida normativamente por este Plan General estará siempre condicionada al cumplimiento de las limitaciones de la altura máxima definidas en los términos más arriba expuestos. En el caso de que la edificabilidad no pudiera materializarse completamente debido a dichas limitaciones y dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos pudiera evacuarse no generará ningún tipo de derecho a indemnización.

#### **- REGIMEN DE DETERMINACION DE LA ORDENACION PORMENORIZADA**

El presente Plan General remite la determinación de la ordenación pormenorizada a un planeamiento de desarrollo.

#### **- REGIMEN GENERAL DE PROGRAMACION Y EJECUCION**

El presente ámbito se encuentra actualmente en fase de ejecución.

### **4.- REGIMEN URBANISTICO PORMENORIZADO**

El régimen urbanístico pormenorizado se remite a lo establecido por el Plan Especial de Reforma Interior aprobado.

### **5.- REGIMEN ESPECÍFICO DE EJECUCION**

El ámbito se encuentra en ejecución de acuerdo con las determinaciones definidas en el Plan Especial de Reforma Interior aprobado, así como en los restantes documentos y proyectos formulados en su desarrollo.

## 6.- CONDICIONANTES SUPERPUESTOS A LA ORDENACION URBANISTICA

Con carácter general se estará a lo dispuesto para los mismos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental así como en el documento de Normas Urbanísticas de este Plan General. En concreto, los condicionantes con incidencia en este ámbito, entre otros, son los siguientes:

### - **Legislación del sector ferroviario y afección de las servidumbres:**

Para este ámbito, debido a su situación de proximidad o contigüidad con la zona limítrofe del sector ferroviario, y de acuerdo con la Ley 391/2003 que regula las condiciones especiales para actuaciones que puedan llevarse a cabo en las áreas limítrofes a los ejes ferroviarios, se deberán considerar los límites de la zona de dominio público de 8 mts., la zona de protección de 70 mts., y el límite de la edificación de 20 mts., según queda referido en los arts. 13, 14 y 16 de la mencionada Ley. Asimismo, y según el art. 15 se deberá tener en cuenta que para ejecutar en las zonas de dominio público y protección de la infraestructura ferroviaria cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), si así procediera.

En relación con el límite de edificación, la Orden FOM 22230/2005, de 6 de julio establece que “en los tramos de las líneas de la red ferroviaria de interés general que discurren por zonas urbanas y siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, queda establecida la línea límite de edificación a una distancia de 20 metros de la arista exterior más próxima a la plataforma. Sin perjuicio de lo anterior será posible asimismo reducir la distancia señalada, en casos singulares siempre y cuando la reducción que se pretenda redunde en una mejora de la ordenación urbanística y no cause perjuicio a la explotación ferroviaria, previa solicitud del interesado y tramitación del correspondiente expediente administrativo, que deberá en todo caso ser informado favorablemente por el administrador de la infraestructura ferroviaria correspondiente”.

Asimismo, para la obtención de la licencia de edificación, los proyectos de nueva edificación, deberán incluir un estudio específico del nivel de ruido y de las vibraciones producidas por el ferrocarril en el ambiente interior de los edificios, así como de las correspondientes medidas adoptadas por dichos proyectos que aseguren que el índice de percepción vibratoria y el nivel de ruidos dentro de la edificación, no supera el permitido por la legislación sectorial vigente.

Por último, la ordenación deberá respetar y adaptarse a lo previsto en la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio del País Vasco y en concreto en el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria aprobado por el Decreto 41/2001 y, si procediera, en su Modificación en curso, aprobada inicialmente el 1 de septiembre de 2.011. (BOPV 23/9/2011).

- **Suelos contaminados**

Será de aplicación lo establecido en la vigente Ley para la prevención y corrección de la contaminación del suelo, de 4 de febrero de 2005, con el objeto de posibilitar la recuperación y saneamiento de los suelos potencialmente contaminados. En consonancia con lo establecido, los citados suelos incluidos en el presente ámbito serán objeto entre otros extremos, del correspondiente expediente de declaración de la calidad del suelo.

- **Afecciones Acústicas:**

Se considerarán específicamente los mapas estratégicos de ruido definidos en la Orden Foral 412-C/2008 y la aplicación del Real Decreto en cuanto a curvas isófonas, caso de demostrarse la necesidad de contemplar las medidas correctoras pertinentes.

Se deberá incorporar, para la tramitación urbanística y ambiental correspondiente, un Estudio de Impacto Acústico que incluya la elaboración de mapas de ruido y evaluaciones acústicas que permitan prever el impacto acústico global de la zona.

- **Legislación referida a las Servidumbres Aeronáuticas:**

Al encontrarse este ámbito dentro de la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales pertenecientes al Aeropuerto de San Sebastián, para la obtención de la correspondiente autorización de obras se deberá cumplir la Normativa Sectorial y legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas. A este respecto:

- Se deberá contemplar lo establecido en el apartado 3.- Régimen Urbanístico Estructural de la presente ficha urbanística.
- El Plan Especial, Plan Parcial o instrumento equivalente que desarrolle este ámbito o, en su caso, la revisión o modificación del planeamiento aprobado, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su Aprobación Inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable del Ministerio de Fomento.
- En cumplimiento del artículo 10 del Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas, en el presente ámbito no se permitirán instalaciones que emitan humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de San Sebastián, incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad.
- Se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.

- En cumplimiento del Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, se prohíbe en las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.
- La ejecución de cualquier construcción en el ámbito de las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013.

Por otra parte, en el plano correspondiente de la serie A “Afecciones Urbanísticas” que forma parte de la documentación gráfica de este Plan General se refleja un avance de la ordenación de este ámbito, superpuesto a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas definidas para el mismo, así como la cota de altura máxima de la edificación establecida para este ámbito y en su caso, las cotas de rasante del terreno previstas una vez desarrollada su ordenación.

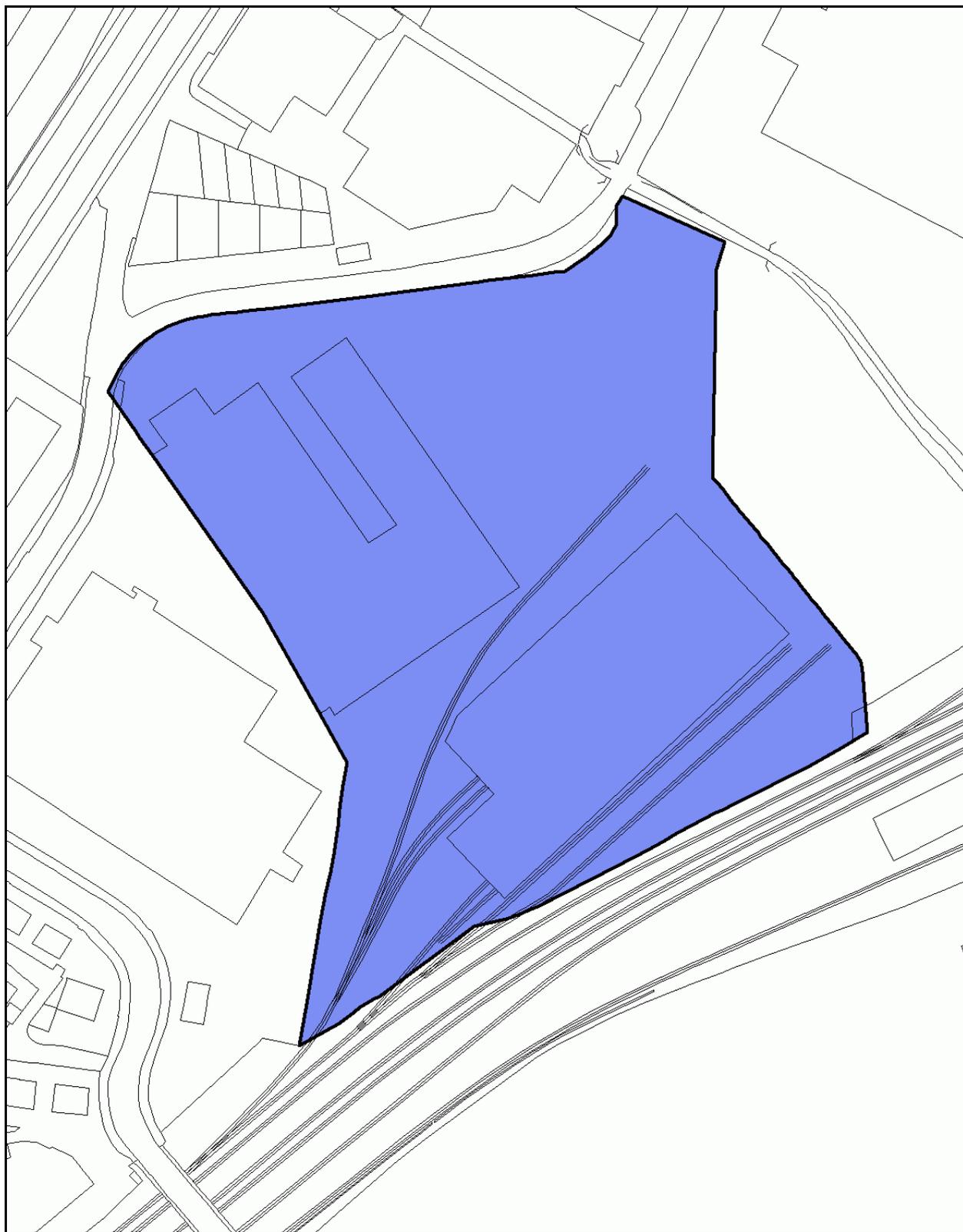
En todos y cada uno de estos casos será de aplicación los criterios reguladores vigentes de dichos condicionantes.

En el presente ámbito se incluye el entorno de Errota Aundi, considerada zona de presunción arqueológica, la cual se integra en el Catálogo de Patrimonio Arqueológico de este Plan General y para la que se establece un protocolo particular de actuación.

En cuanto a las medidas de carácter ambiental, serán de aplicación las disposiciones protectoras, correctoras y compensatorias expuestas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental incluido en el presente Plan General.

**ÁMBITO: MÚGICA**

**2.2.05**



**Plano de Calificación Global**

**Escala: 1/ 2.000**

**AMBITO: DECOEX S.A.****2.2.06****DETERMINACIONES URBANÍSTICAS:****1.- DESCRIPCION**

Este ámbito está situado en la zona industrial Oeste de Soroxarreta, al Sur de la Carretera del Molino. El desarrollo urbanístico de este ámbito permite la ordenación de la parcela industrial existente, para cuyo desarrollo se incorporan al presente Plan General los criterios de ordenación establecidos en el Plan Especial de Reforma Interior aprobado definitivamente con fecha 29-09-1999.

**2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACION**

- Reordenación de la parcela industrial de la antigua empresa "Decoex S.A.", mejorando las actuales características de acceso desde la calle Burniola.
- Mantenimiento y protección de la regata Ugalde y de sus límites naturales, con el adecuado tratamiento del entorno.

**3.- REGIMEN URBANISTICO ESTRUCTURAL****- CLASIFICACION URBANISTICA**

Suelo Urbano ..... superficie : 54.520,00 m<sup>2</sup>s

**- CALIFICACION GLOBAL**

- **Actividades Económicas (A)** ..... superficie : 54.520,00 m<sup>2</sup>s

- Edificabilidad Urbanística:

- Sobre rasante ..... 26.178,80 m<sup>2</sup>t

- Bajo rasante..... 100 % de la edif. sobre rasante

- Régimen de Uso:

En conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.3 de la Normativa del presente Plan General.

**- SERVIDUMBRES AERONAUTICAS. LIMITACION DE LA EDIFICABILIDAD**

Para el presente ámbito se establecen diferentes cotas máximas para la edificación, calculadas como resultado de considerar en todos los puntos 1,00 metro menos de altura que las alturas definidas por los planos y líneas de nivel resultantes de las diferentes superficies limitadoras de las servidumbres aeronáuticas que le afectan.

Las cotas resultado de la aplicación de este criterio se establecen en cada caso como altura máxima respecto del nivel del mar y por encima de ellas no debe sobrepasar ninguna construcción, incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc. Igualmente no podrán ser rebasadas por modificaciones del terreno existente u objetos fijos del tipo de postes, antenas, aerogeneradores, incluidas sus palas, carteles, líneas de transporte de energía eléctrica, infraestructuras de telecomunicaciones, etc., así como tampoco el gálibo máximo autorizado para los vehículos circulantes.

Estas determinaciones quedan reflejadas concretamente en el plano de la zona correspondiente de la serie A “Afecciones Urbanísticas” de este Plan General.

La materialización de la edificabilidad establecida normativamente por este Plan General estará siempre condicionada al cumplimiento de las limitaciones de la altura máxima definidas en los términos más arriba expuestos. En el caso de que la edificabilidad no pudiera materializarse completamente debido a dichas limitaciones y dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos pudiera evacuarse no generará ningún tipo de derecho a indemnización.

#### **- REGIMEN DE DETERMINACION DE LA ORDENACION PORMENORIZADA**

El presente Plan General remite la determinación de la ordenación pormenorizada a un planeamiento de desarrollo.

#### **- REGIMEN GENERAL DE PROGRAMACION Y EJECUCION**

El presente ámbito se encuentra actualmente en fase de ejecución.

### **4.- REGIMEN URBANISTICO PORMENORIZADO**

El régimen urbanístico pormenorizado de este ámbito se remite a lo establecido por el Plan Especial de Reforma Interior aprobado.

### **5.- REGIMEN ESPECÍFICO DE EJECUCION**

El ámbito se encuentra en ejecución de acuerdo con las determinaciones definidas en el Plan Especial de Reforma Interior aprobado, así como en los restantes documentos y proyectos formulados en su desarrollo.

## 6.- CONDICIONANTES SUPERPUESTOS A LA ORDENACION URBANISTICA

Con carácter general se estará a lo dispuesto para los mismos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental así como en el documento de Normas Urbanísticas de este Plan General. En concreto, los condicionantes con incidencia en este ámbito, entre otros, son los siguientes:

- **Legislación en materia de aguas. Cauces fluviales y márgenes de protección de los mismos. Ur Agentzia – Agencia Vasca del Agua:**

Ordenación sin afección a la regata afluente del arroyo Jaizubía (Ugalde Erreka), respetando las afecciones al dominio público hidráulico y a sus zonas de servidumbre y policía. Eso supondrá la adopción de medidas de preservación, o en su caso, de restauración de los cauces y riberas de dicha regata y de los cursos de agua actualmente existentes en el área.

En cualquier caso, en cumplimiento de la normativa vigente, este ámbito deberá respetar el retiro mínimo de 10,00 metros para las nuevas edificaciones con respecto a las regatas afectadas.

- **Legislación referida a las Servidumbres Aeronáuticas:**

Al encontrarse este ámbito dentro de la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales pertenecientes al Aeropuerto de San Sebastián, para la obtención de la correspondiente autorización de obras se deberá cumplir la Normativa Sectorial y legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas. A este respecto:

- Se deberá contemplar lo establecido en el apartado 3.- Régimen Urbanístico Estructural de la presente ficha urbanística.
- El Plan Especial, Plan Parcial o instrumento equivalente que desarrolle este ámbito o, en su caso, la revisión o modificación del planeamiento aprobado, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su Aprobación Inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable del Ministerio de Fomento.
- En cumplimiento del artículo 10 del Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas, en el presente ámbito no se permitirán instalaciones que emitan humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de San Sebastián, incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad.
- Se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las

tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.

- En cumplimiento del Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, se prohíbe en las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.
- La ejecución de cualquier construcción en el ámbito de las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013.

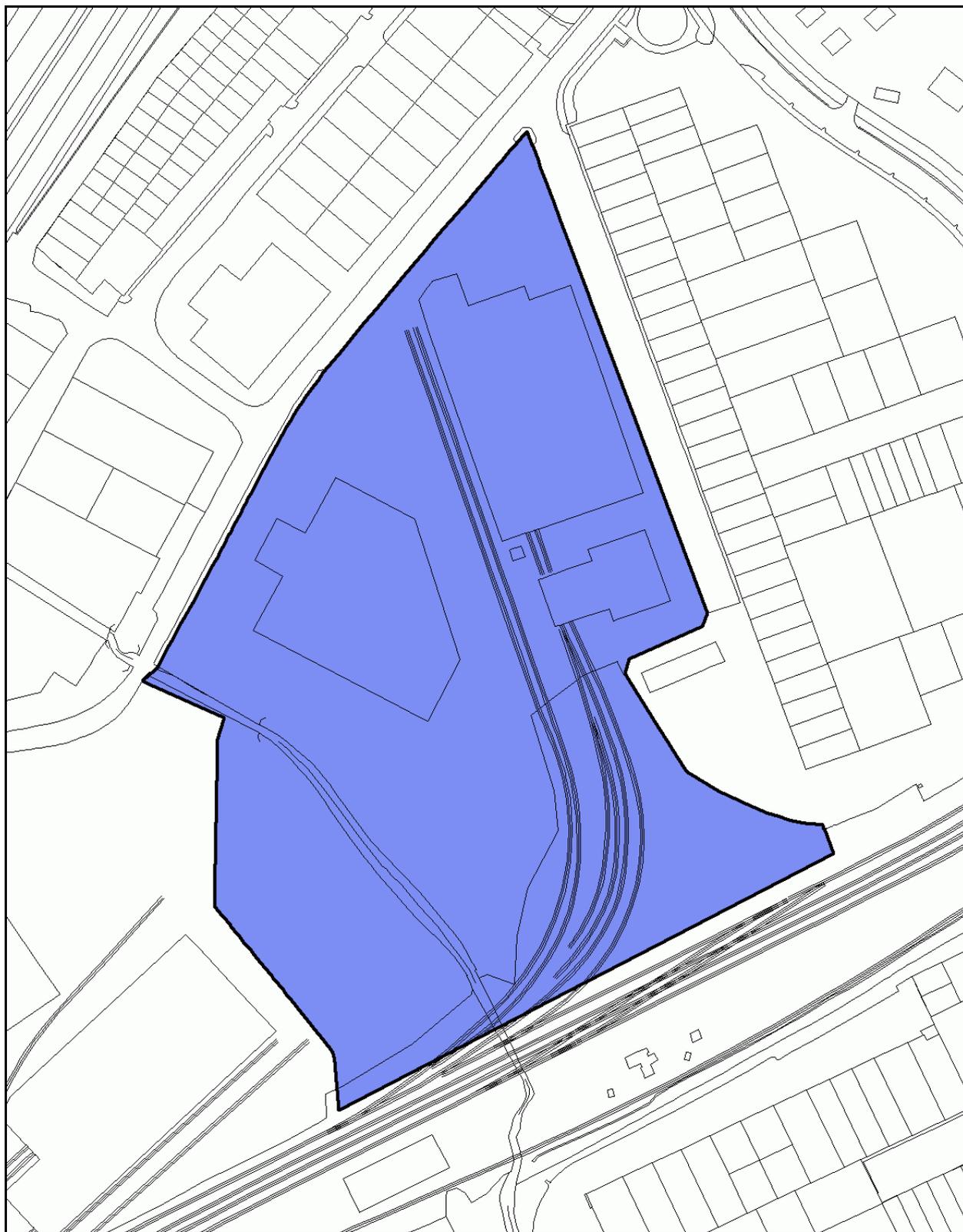
Por otra parte, en el plano correspondiente de la serie A “Afecciones Urbanísticas” que forma parte de la documentación gráfica de este Plan General se refleja un avance de la ordenación de este ámbito, superpuesto a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas definidas para el mismo, así como la cota de altura máxima de la edificación establecida para este ámbito y en su caso, las cotas de rasante del terreno previstas una vez desarrollada su ordenación.

En todos y cada uno de estos casos será de aplicación los criterios reguladores vigentes de dichos condicionantes.

En cuanto a las medidas de carácter ambiental, serán de aplicación las disposiciones protectoras, correctoras y compensatorias expuestas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental incluido en el presente Plan General.

**ÁMBITO: DECOEX S.A.**

**2.2.06**



**Plano de Calificación Global**

**Escala: 1/ 2.500**

**AMBITO: SAN MIGUEL - ANAKA****3.1.01****DETERMINACIONES URBANÍSTICAS:****1.- DESCRIPCION**

El presente Plan General consolida las determinaciones urbanísticas generales definidas en el Plan General de 1.999 para este ámbito que permiten la ordenación de una zona residencial de vivienda protegida y equipamientos.

En desarrollo de las determinaciones urbanísticas definidas en el Plan General de 1.999, con fecha 30-04-2008 se aprobó definitivamente el correspondiente Plan Especial de Ordenación Urbana y posteriormente, con fecha de 31 de octubre de 2012 fue aprobada definitivamente la Modificación del Plan Especial de Ordenación Urbana.

**2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACION**

- Ordenación del intersticio urbano situado entre los barrios de San Miguel y Anaka, mediante un programa de actuación pública que permita la creación de un parque de viviendas de protección pública.
- La ordenación deberá coser el tejido urbano existente, formalizando un nuevo eje de ordenación y conexión entre Anaka y San Miguel, alternativo a la calle Anaka y a la Avenida de Letxunborro, enlazando con la estructura viaria del barrio de San Miguel.
- Se propone la conexión de los barrios de Anaka y San Miguel mediante una estructura residencial de ensanche que enlace sus trazados y englobe el equipamiento necesario, no sólo para esta actuación, sino para suplir el déficit existente en estos barrios. Se definirá un espacio libre ajardinado apoyado sobre la Calle Donostia y una dotación a definir como complemento a los equipamientos existentes en dicha calle. Asimismo se formalizará un paseo peatonal en esta calle que relacione los equipamientos, tanto existentes como propuestos.
- Mantener el esquema viario establecido por la antes citada Modificación de Plan Especial, dotando a parte del mismo carácter de Sistema General Viario.

**3.- REGIMEN URBANISTICO ESTRUCTURAL****- CLASIFICACION URBANISTICA**

Suelo Urbano ..... superficie : 137.725,80 m<sup>2</sup>s

**- CALIFICACION GLOBAL**

- **Residencial (R)** ..... superficie : 126.751,38 m<sup>2</sup>s
  - Edificabilidad Urbanística:
    - Sobre rasante ..... 116.000,00 m<sup>2</sup>t
    - Bajo rasante..... 121.393,00 m<sup>2</sup>t
  - Régimen de Uso:
 

En conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.3 de la Normativa del presente Plan General.

    - Usos Autorizados:
      - Terciario .....23.200 m<sup>2</sup>t sobre rasante
  - Régimen del Incremento de Edificabilidad Urbanística Residencial referido a los estándares de vivienda de protección pública y alojamientos dotacionales:

El presente Plan General consolida las determinaciones urbanísticas generales del Plan General de 1.999 por lo que el régimen jurídico para el establecimiento de los estándares de vivienda protegida y alojamientos dotacionales se corresponde con el ya definido por este Planeamiento.

A este respecto el Plan General de 1.999 establece la obligación de destinar el 100% del aprovechamiento edificatorio residencial a la construcción de viviendas sujetas a algún régimen de protección pública. Asimismo y en el caso de que se considerara el traslado de la empresa Sancheski, y para facilitar el mismo, se reducirá el porcentaje del aprovechamiento edificatorio destinado a la construcción de viviendas sujetas a régimen de protección pública, que no será inferior al 75%.

El Presente Plan General no incrementa la edificabilidad urbanística residencial respecto a la atribuida por el Plan General de 1.990.

- **Sistema General Viario (V)** ..... superficie : 10.974,42 m<sup>2</sup>s

**- SERVIDUMBRES AERONAUTICAS. LIMITACION DE LA EDIFICABILIDAD**

En correspondencia con el informe emitido por la Dirección General de Aviación Civil de fecha 15 de febrero de 2012 en relación al expediente de Modificación del Plan Especial de Ordenación Urbana del área 3.1.01 “San Miguel – Anaka”, y motivado por la afección de las diferentes Superficies de Subida de Despegue, de Aproximación y de Transición, para este ámbito se definen diferentes cotas máximas, las cuales quedan recogidas en el plano normativo referido a las Servidumbres Aeronáuticas y que forma parte de este expediente.

Las cotas definidas se establecen como alturas máximas respecto del nivel del mar y por encima de ellas no debe sobrepasar ninguna construcción, incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire

acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc. Igualmente no podrán ser rebasadas por modificaciones del terreno existente u objetos fijos del tipo de postes, antenas, aerogeneradores, incluidas sus palas, carteles, líneas de transporte de energía eléctrica, infraestructuras de telecomunicaciones, etc., así como tampoco el gálibo máximo autorizado para los vehículos circulantes.

Dado que excepcionalmente para este ámbito se admitieron unas propuestas de servidumbres aeronáuticas distintas a las utilizadas en el presente Plan General, en la documentación de esta ficha urbanística se incluye el plano de propuesta de servidumbres aeronáuticas evacuado en el informe de la DGAC de 15 de febrero de 2012.

La materialización de la edificabilidad establecida normativamente por este Plan General estará siempre condicionada al cumplimiento de las limitaciones de la altura máxima definidas en los términos más arriba expuestos. En el caso de que la edificabilidad no pudiera materializarse completamente debido a dichas limitaciones y dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos pudiera evacuarse no generará ningún tipo de derecho a indemnización.

#### **- REGIMEN DE DETERMINACION DE LA ORDENACION PORMENORIZADA**

El presente Plan General remite la determinación de la ordenación pormenorizada a un planeamiento de desarrollo.

#### **- REGIMEN GENERAL DE PROGRAMACION Y EJECUCION**

El presente ámbito se encuentra actualmente en fase de ejecución.

### **4.- REGIMEN URBANISTICO PORMENORIZADO**

El régimen urbanístico pormenorizado se remite a lo establecido en la Modificación del Plan Especial de Ordenación Urbana actualmente en tramitación, sin perjuicio de las modificaciones que se puedan realizar en el marco del Planeamiento General.

### **5.- REGIMEN ESPECÍFICO DE EJECUCION**

El ámbito se encuentra en ejecución de acuerdo con las determinaciones definidas en el Plan Especial de Ordenación Urbana aprobado, en la Modificación del Plan Especial de Ordenación Urbana actualmente en tramitación, así como en los restantes documentos y proyectos formulados en su desarrollo.

### **6.- CONDICIONANTES SUPERPUESTOS A LA ORDENACION URBANISTICA**

Con carácter general se estará a lo dispuesto para los mismos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental así como en el documento de Normas Urbanísticas de este Plan General. En concreto, los condicionantes con incidencia en este ámbito, entre otros, son los siguientes:

- **Suelos contaminados:**

Será de aplicación lo establecido en la vigente Ley para la prevención y corrección de la contaminación del suelo, de 4 de febrero de 2005, con el objeto de posibilitar la recuperación y saneamiento de los suelos potencialmente contaminados (tres parcelas actualmente inventariadas en el catálogo de IHOBE (Sancheski, Landec y Vinicap) y dos calificadas como actividades o instalaciones potencialmente contaminantes (Conatec y relleno atómico). En consonancia con lo establecido, los citados suelos incluidos en el presente ámbito serán objeto entre otros extremos, del correspondiente expediente de declaración de la calidad del suelo.

- **Afecciones Acústicas:**

Se deberá incorporar, para la tramitación urbanística y ambiental correspondiente, un Estudio de Impacto Acústico que incluya la elaboración de mapas de ruido y evaluaciones acústicas que permitan prever el impacto acústico global de la zona.

- **Legislación referida a las Servidumbres Aeronáuticas:**

Al encontrarse este ámbito dentro de la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales pertenecientes al Aeropuerto de San Sebastián, para la obtención de la correspondiente autorización de obras se deberá cumplir la Normativa Sectorial y legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas. A este respecto:

- Se deberá contemplar lo establecido en el apartado 3.- Régimen Urbanístico Estructural de la presente ficha urbanística.
- El Plan Especial, Plan Parcial o instrumento equivalente que desarrolle este ámbito o, en su caso, la revisión o modificación del planeamiento aprobado, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su Aprobación Inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable del Ministerio de Fomento.
- En cumplimiento del artículo 10 del Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas, en el presente ámbito no se permitirán instalaciones que emitan humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de San Sebastián, incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad.

- Se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.
- En cumplimiento del Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, se prohíbe en las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.
- La ejecución de cualquier construcción en el ámbito de las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013.

Por otra parte, en el plano correspondiente de la serie A “Afecciones Urbanísticas” que forma parte de la documentación gráfica de este Plan General se refleja un avance de la ordenación de este ámbito, superpuesto a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas definidas para el mismo, así como la cota de altura máxima de la edificación establecida para este ámbito y en su caso, las cotas de rasante del terreno previstas una vez desarrollada su ordenación.

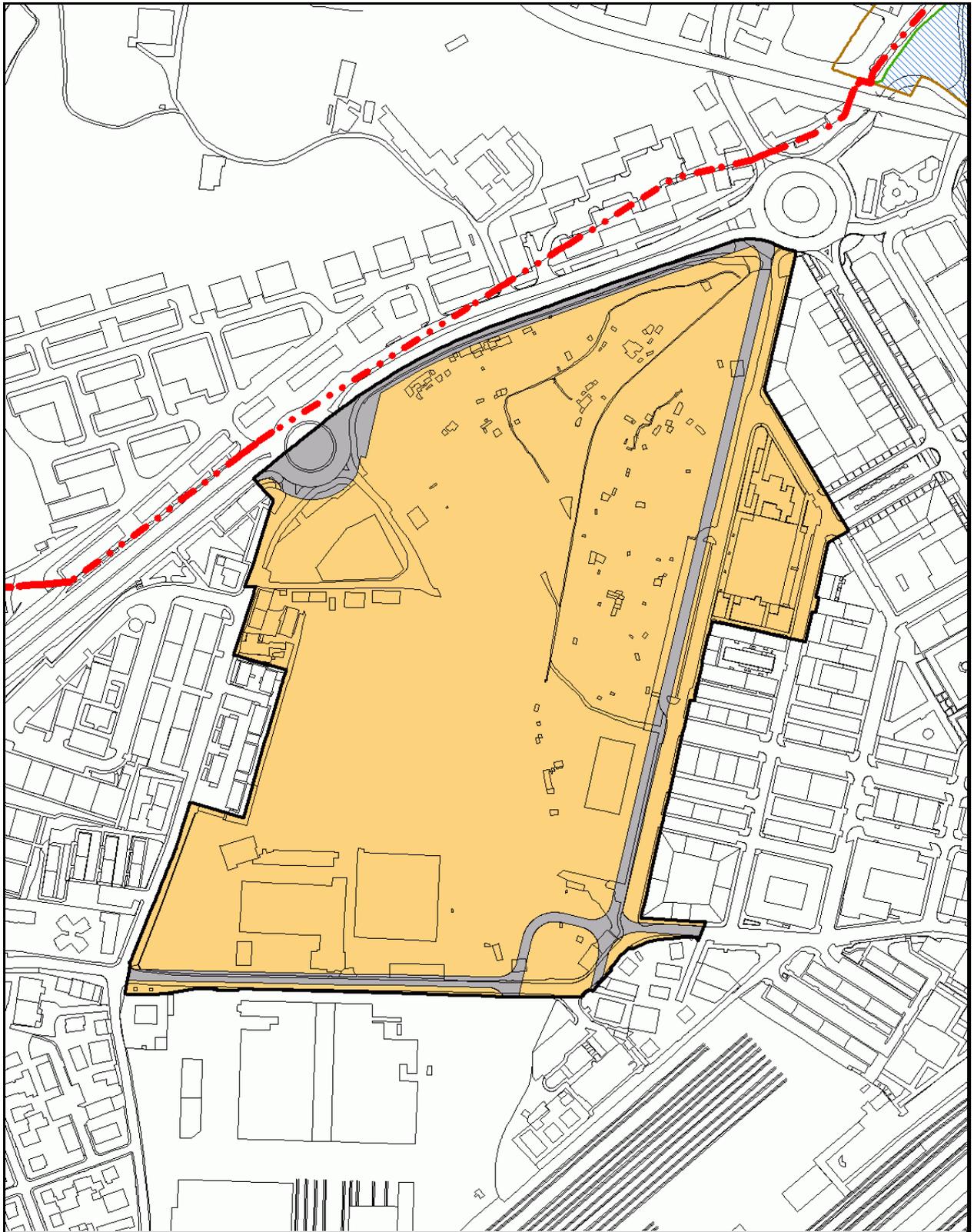
En todos y cada uno de estos casos será de aplicación los criterios reguladores vigentes de dichos condicionantes.

El presente ámbito queda incluido en parte en la zona de marisma definida en el Catálogo de Patrimonio Arqueológico de este Plan General, y para la que se establece un protocolo particular de actuación.

En cuanto a las medidas de carácter ambiental, serán de aplicación las disposiciones protectoras, correctoras y compensatorias expuestas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental incluido en el presente Plan General.

**ÁMBITO: SAN MIGUEL-ANAKA**

**3.1.01**



**Plano de Calificación Global**

**Escala: 1/ 4.000**

**AMBITO: EQUIPAMIENTO SAN MIGUEL**

**3.2.09**

**DETERMINACIONES URBANÍSTICAS:**

**1.- DESCRIPCION**

Este ámbito está situado en el barrio de San Miguel y está delimitado por las calles Luis de Uranzu, Basurko, Anaka y Bartolomé de Urdinsu. Se contempla la reordenación de la actual instalación del Mercado, así como la adaptación del antiguo Instituto de Emigración como equipamiento socio cultural.

**2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACION**

- Se prevé la edificación de un nuevo Mercado en el barrio de San Miguel, que sustituya al existente y permita la disposición de una instalación comercial y de abastos en correspondencia con las necesidades actuales.
- Esta nueva edificación se deberá disponer adosada al antiguo Instituto de Emigración permitiendo la formalización de un gran espacio público al norte del ámbito, como prolongación de la calle Luis de Uranzu y antesala del nuevo edificio. Se configurará el edificio con un criterio de altura y perfiles en correspondencia con este nuevo espacio y con el entorno ya construido.
- Se contempla igualmente la reorganización del antiguo Instituto de Emigración y su adaptación como equipamiento socio cultural. La actuación en este edificio deberá respetar los valores arquitectónicos y singularidad de esta edificación, tal y como están reguladas las condiciones para su conservación según el Catálogo Histórico Arquitectónico del presente Plan General.

**3.- REGIMEN URBANISTICO ESTRUCTURAL**

**- CLASIFICACION URBANISTICA**

Suelo Urbano ..... superficie : 4.197,13 m<sup>2</sup>s

**- CALIFICACION GLOBAL**

**- Actividades Económicas** ..... superficie : 2.017,17 m<sup>2</sup>t

**- Edificabilidad Urbanística:**

- Sobre rasante ..... 3.637,00 m<sup>2</sup>t

- Bajo rasante..... 8.238,32 m<sup>2</sup>t

- Régimen de Uso:  
En conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.3 de la Normativa del presente Plan General.
- **Sistema General de Equipamiento (E)**..... superficie : 2.179,96 m<sup>2</sup>s
  - Edificabilidad Urbanística:
    - Sobre rasante ..... 0,00 m<sup>2</sup>t
    - Bajo rasante..... 0,00 m<sup>2</sup>t
  - Régimen de Uso:  
En conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.3 de la Normativa del presente Plan General.
- **SERVIDUMBRES AERONAUTICAS. LIMITACION DE LA EDIFICABILIDAD**

Para la totalidad del ámbito se establece la cota 35,00 como altura máxima respecto del nivel del mar y por encima de ella no debe sobrepasar ninguna construcción, incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc. Igualmente no podrán ser rebasadas por modificaciones del terreno existente u objetos fijos del tipo de postes, antenas, aerogeneradores, incluidas sus palas, carteles, líneas de transporte de energía eléctrica, infraestructuras de telecomunicaciones, etc., así como tampoco el gálibo máximo autorizado para los vehículos circulantes.

Estas determinaciones quedan reflejadas concretamente en el plano de la zona correspondiente de la serie A “Afecciones Urbanísticas” de este Plan General.

La materialización de la edificabilidad establecida normativamente por este Plan General estará siempre condicionada al cumplimiento de las limitaciones de la altura máxima definidas en los términos más arriba expuestos. En el caso de que la edificabilidad no pudiera materializarse completamente debido a dichas limitaciones y dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos pudiera evacuarse no generará ningún tipo de derecho a indemnización.

- **REGIMEN DE DETERMINACION DE LA ORDENACION PORMENORIZADA**

Se procederá a la elaboración de un Plan Especial de Ordenación Urbana en el ámbito. Por lo tanto, el presente Plan General remite la determinación de la ordenación pormenorizada a un planeamiento de desarrollo.

- **REGIMEN GENERAL DE PROGRAMACION Y EJECUCION**

De acuerdo con la estrategia de la evolución urbana y de la ocupación del suelo en el término municipal, se prevé el desarrollo del ámbito dentro del horizonte temporal de programación del Plan General.

Se procederá a la elaboración y aprobación del mencionado Plan Especial de Ordenación Urbana en el plazo máximo de cuatro años contados desde la aprobación definitiva de este Plan General.

#### **4.- REGIMEN URBANISTICO PORMENORIZADO**

Las condiciones referidas al régimen urbanístico pormenorizado serán establecidas por el Plan Especial de Ordenación Urbana a realizar en el ámbito.

##### **- OTRAS DETERMINACIONES**

En el marco de este planeamiento pormenorizado y para la calificación global de Sistema General de Equipamiento se deberá considerar la edificabilidad física de 3.717,00 m<sup>2</sup>t del Instituto de Emigración previsto ahora como equipamiento socio cultural.

Por otra parte, y en el suelo calificado globalmente de Actividades Económicas se localiza el actual Mercado, el cual tendrá la categoría de preexistente pendiente de Plan Especial. En todo caso, y en tanto no se apruebe el planeamiento pormenorizado, el carácter y alcance de las obras que sobre este edificio se puedan realizar será acorde a lo estipulado en el art. 101 de la Ley 2/2006:

- Serán autorizables las obras que estén destinadas y se consideren necesarias para el mantenimiento del edificio en las mínimas condiciones de habitabilidad y salubridad y las dirigidas a evitar daños a terceros.
- No serán autorizables las obras parciales que impliquen una mejora o aumento de volumen. Excepcionalmente podrán autorizarse obras parciales y circunstanciales de consolidación cuando no estuviese prevista la expropiación o demolición del inmueble en el plazo de 15 años, a contar desde la fecha en que se pretendiese realizarlas, sin que dichas obras puedan suponer revalorización del inmueble.
- Como está autorizado el uso residencial en el ámbito, mientras permanezcan las edificaciones, los usos contenidos en las mismas se consideran compatibles con la ordenación urbanística, sin que pueda añadirse ninguno otro más, a no ser que tenga destino de oficina y comercial y ello, sin alterar ni el régimen, ni el periodo de vida del edificio. Estos nuevos usos posibles tendrán el carácter de provisionales y serán autorizados por el Ayuntamiento en los términos que regula el art. 36 de la Ley 2/2006.

Por último, y en tanto no se apruebe el Programa de Actuación Urbanizadora (art. 32 de la Ley 2/2006) no serán autorizables ni la parcelación urbanística, ni los actos y usos que impliquen una transformación urbanística.

## 5.- REGIMEN ESPECÍFICO DE EJECUCION

El régimen específico de ejecución de este ámbito será el definido tanto en el Plan Especial de Ordenación Urbana a promover en el ámbito, así como en los restantes documentos y proyectos a formular en su desarrollo.

## 6.- CONDICIONANTES SUPERPUESTOS A LA ORDENACION URBANISTICA

Con carácter general se estará a lo dispuesto para los mismos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental así como en el documento de Normas Urbanísticas de este Plan General. En concreto, los condicionantes con incidencia en este ámbito, entre otros, son los siguientes:

### - **Afecciones Acústicas:**

Se deberá incorporar, para la tramitación urbanística y ambiental correspondiente, un Estudio de Impacto Acústico que incluya la elaboración de mapas de ruido y evaluaciones acústicas que permitan prever el impacto acústico global de la zona.

### - **Legislación referida a las Servidumbres Aeronáuticas:**

Al encontrarse este ámbito dentro de la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales pertenecientes al Aeropuerto de San Sebastián, para la obtención de la correspondiente autorización de obras se deberá cumplir la Normativa Sectorial y legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas. A este respecto:

- Se deberá contemplar lo establecido en el apartado 3.- Régimen Urbanístico Estructural de la presente ficha urbanística.
- El Plan Especial, Plan Parcial o instrumento equivalente que desarrolle este ámbito o, en su caso, la revisión o modificación del planeamiento aprobado, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su Aprobación Inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable del Ministerio de Fomento.
- En cumplimiento del artículo 10 del Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas, en el presente ámbito no se permitirán instalaciones que emitan humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de San Sebastián, incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad.
- Se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las

tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.

- En cumplimiento del Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, se prohíbe en las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.
- La ejecución de cualquier construcción en el ámbito de las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013.

Por otra parte, en el plano correspondiente de la serie A "Afecciones Urbanísticas" que forma parte de la documentación gráfica de este Plan General se refleja un avance de la ordenación de este ámbito, superpuesto a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas definidas para el mismo, así como la cota de altura máxima de la edificación establecida para este ámbito y en su caso, las cotas de rasante del terreno previstas una vez desarrollada su ordenación.

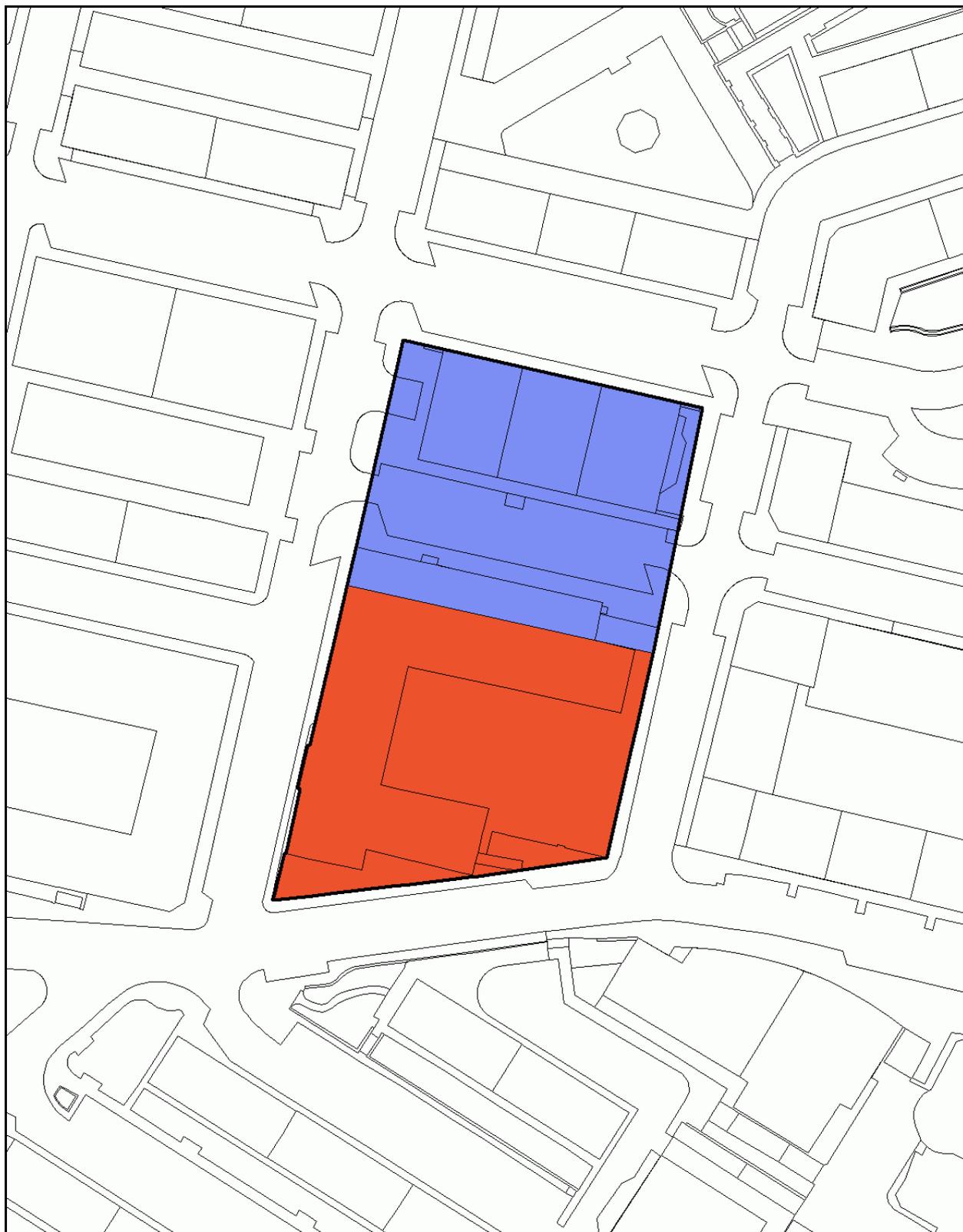
En todos y cada uno de estos casos será de aplicación los criterios reguladores vigentes de dichos condicionantes.

En el presente ámbito se incluye el Antiguo Centro de Emigración, considerado como edificio/elemento construido de interés histórico y arquitectónico, el cual se integra en el Catálogo Histórico-Artístico de este Plan General con la categoría señalada en este documento (Código R23).

En cuanto a las medidas de carácter ambiental, serán de aplicación las disposiciones protectoras, correctoras y compensatorias expuestas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental incluido en el presente Plan General.

**ÁMBITO: EQUIPAMIENTO SAN MIGUEL**

**3.2.09**



**Plano de Calificación Global**

**Escala: 1/ 1.000**

**AMBITO: IPARRALDE - GAL**

**4.2.03**

**DETERMINACIONES URBANÍSTICAS:**

**1.- DESCRIPCION**

Este ámbito está situado al Norte de la variante Norte y al Sur del puente de Santiago y limitando con el borde del río Bidasoa. El desarrollo urbanístico de este ámbito permite la ordenación de una zona residencial, terciaria y de equipamientos para cuyo desarrollo se incorporan al presente Plan General los criterios, objetivos y soluciones de ordenación establecidos por el expediente de "Modificación de Elementos del Plan General del ámbito Iparralde-Gal", documento aprobado definitivamente con fecha de 4 de abril de 2012.

**2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACION**

El presente Plan General asume como propios los recogidos en la citada Modificación:

- Ordenación integral del área desplazando el Stadium Gal al eje de la Avda. Iparralde, junto a la variante norte. Creación de un frontón de competición.
- Ampliación del Paseo de río a 20 m. de sección mínima. Construcción de un nuevo paseo a lo largo del río Bidasoa evitando la situación de trasera urbana. Continuidad del paseo hasta los puentes. Concentración de un área de parque urbano en los terrenos de la antigua aduana junto al puente de Santiago.
- Tratamiento de la Avda. de Iparralde como eje urbano, con sección amplia (15 m.) y mantenimiento de la actividad a lo largo de la avenida. Avenida de unión entre los dos ejes urbanos principales (Avda. Iparralde y paseo del río)
- Eliminación de las dos gasolineras existentes sobre la Avda. por concentración de ambas en un emplazamiento único con acceso desde la rotonda de FICOBA.
- Desarrollo residencial con mezcla de viviendas libres y de protección oficial, oficinas y equipamientos. Reubicación de los actuales usos residenciales y terciarios a sustituir dentro del área.

**3.- REGIMEN URBANISTICO ESTRUCTURAL**

**- CLASIFICACION URBANISTICA**

Suelo Urbano ..... superficie : 109.838,75 m<sup>2</sup>s

## - CALIFICACION GLOBAL

- **Residencial (R)** ..... superficie : 60.107,55 m<sup>2</sup>s
  - Edificabilidad Urbanística:
    - Sobre rasante ..... 65.644,00 m<sup>2</sup>t
    - Bajo rasante..... 70 % de la edif. sobre rasante
  - Régimen de Uso:
 

En conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.3 de la Normativa del presente Plan General y en correspondencia con la Modificación de Elementos de Plan General aprobada.

    - Usos Autorizados:
      - Terciario:
        - Sobre rasante ..... 9.083,00 m<sup>2</sup>t
        - Bajo rasante ..... 4.490,00 m<sup>2</sup>t
    - Régimen del incremento de la edificación residencial:
      - Vivienda libre ..... 60 %
      - Vivienda protegida ..... 20 %
      - Vivienda tasada ..... 20 %
- **Sistema General de Equipamiento (E)**..... superficie : 21.634,44 m<sup>2</sup>s
- **Sistema Ferroviario (F)** ..... superficie : 415,41 m<sup>2</sup>s
- **Sistema General Viario (V)** ..... superficie : 6.295,43 m<sup>2</sup>s
- **Sistema General de Espacios Libres (L)** ..... superficie : 17.367,42 m<sup>2</sup>s
- **Cauces Fluviales (C)** ..... superficie : 3.878,50 m<sup>2</sup>s
- **Infraestructuras de Servicios (S)** ..... superficie : 140,00 m<sup>2</sup>s

## - SERVIDUMBRES AERONAUTICAS. LIMITACION DE LA EDIFICABILIDAD

Para la totalidad del ámbito se establece la cota 49,00 como altura máxima respecto del nivel del mar y por encima de ella no debe sobrepasar ninguna construcción, incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc. Igualmente no podrán ser rebasadas por modificaciones del terreno existente u objetos fijos del tipo de postes, antenas, aerogeneradores, incluidas sus palas, carteles, líneas de transporte de energía eléctrica, infraestructuras de telecomunicaciones, etc., así como tampoco el gálibo máximo autorizado para los vehículos circulantes.

Estas determinaciones quedan reflejadas concretamente en el plano de la zona correspondiente de la serie A "Afecciones Urbanísticas" de este Plan General.

La materialización de la edificabilidad establecida normativamente por este Plan General estará siempre condicionada al cumplimiento de las limitaciones de la altura máxima definidas en los términos más arriba expuestos. En el caso de que la edificabilidad no pudiera materializarse completamente debido a dichas limitaciones y dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución

que a tales efectos pudiera evacuarse no generará ningún tipo de derecho a indemnización.

- **REGIMEN DE DETERMINACION DE LA ORDENACION PORMENORIZADA**

El presente Plan General remite la determinación de la ordenación pormenorizada a un planeamiento con las condiciones de planeamiento de desarrollo.

- **REGIMEN GENERAL DE PROGRAMACION Y EJECUCION**

Se considera que el presente ámbito se encuentra actualmente en fase de ejecución.

#### 4.- REGIMEN URBANISTICO PORMENORIZADO

El régimen urbanístico pormenorizado se remite a lo establecido por el "Modificación de Elementos del Plan General del ámbito Iparralde-Gal".

#### 5.- REGIMEN ESPECÍFICO DE EJECUCION

El ámbito se encuentra en ejecución de acuerdo con las determinaciones definidas en el documento de "Modificación de Elementos del Plan General del ámbito Iparralde-Gal" tramitado, así como en los restantes documentos y proyectos formulados en su desarrollo.

#### 6.- CONDICIONANTES SUPERPUESTOS A LA ORDENACION URBANISTICA

Con carácter general se estará a lo dispuesto para los mismos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental así como en el documento de Normas Urbanísticas de este Plan General. En concreto, los condicionantes con incidencia en este ámbito, entre otros, son los siguientes:

- **Legislación en materia de carreteras. Departamento para Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Guipúzcoa:**

El ámbito es colindante a la carretera GI-636, viario general competencia de la institución foral y futuro acceso a la actuación.

- **Afecciones Acústicas:**

Se considerarán específicamente los mapas estratégicos de ruido (MER) que incluyen la carretera GI-636 (antes N-I) definidos en la Orden Foral 362-C/2009 y la aplicación del Real Decreto en cuanto a curvas isófonas, caso de demostrarse la necesidad de contemplar las medidas correctoras pertinentes.

- **Legislación en materia de aguas de transición. Cauces fluviales y márgenes de protección de los mismos. Dominio Público Marítimo Terrestre. Costas / URA:**

El ámbito colinda el Rio Bidasoa, por lo que se deberán contemplar las limitaciones establecidas en la Ley de Costas y en su Reglamento sobre los usos admisibles tanto en el dominio público marítimo terrestre (DPMT) como en las zonas de tránsito y servidumbre de protección. Con este objeto, en el Plano de Calificación Global a esta ficha, se grafían las líneas de ribera de mar, del dominio público y de la zona de protección, tal y como fue aprobado su deslinde por OM 9-07-2004.

Tales previsiones están contenidas en la mencionada Modificación de Elementos del Plan General, cuya ordenación cuenta con informe de la Dirección General de Costas de fecha 27-01-2009.

Asimismo, gran parte del ámbito está incluida en un “Área de Riesgo Potencialmente Significativo de Inundación” (Código ARPSI: ES018-GIP-BID-01) del documento de Evaluación Preliminar de Riesgo de Inundación (EPRI) aprobado el 13 de diciembre de 2011 (BOPV 11-1-2012). Al respecto, observar que URA informó favorablemente la cota 4,10 m.s.n.m. como la de implantación de las futuras parcelas de cara a evitar la inundabilidad, a falta de un estudio hidráulico que justifique otra cota.

- **Legislación referida a las Servidumbres Aeronáuticas:**

Al encontrarse este ámbito dentro de la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales pertenecientes al Aeropuerto de San Sebastián, para la obtención de la correspondiente autorización de obras se deberá cumplir la Normativa Sectorial y legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas. A este respecto:

- Se deberá contemplar lo establecido en el apartado 3.- Régimen Urbanístico Estructural de la presente ficha urbanística.
- El Plan Especial, Plan Parcial o instrumento equivalente que desarrolle este ámbito o, en su caso, la revisión o modificación del planeamiento aprobado, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su Aprobación Inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable del Ministerio de Fomento.
- En cumplimiento del artículo 10 del Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas, en el presente ámbito no se permitirán instalaciones que emitan humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de San Sebastián, incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad.
- Se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.

- En cumplimiento del Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, se prohíbe en las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.
- La ejecución de cualquier construcción en el ámbito de las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013.

Por otra parte, en el plano correspondiente de la serie A "Afecciones Urbanísticas" que forma parte de la documentación gráfica de este Plan General se refleja un avance de la ordenación de este ámbito, superpuesto a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas definidas para el mismo, así como la cota de altura máxima de la edificación establecida para este ámbito y en su caso, las cotas de rasante del terreno previstas una vez desarrollada su ordenación.

En todos y cada uno de estos casos será de aplicación los criterios reguladores vigentes de dichos condicionantes.

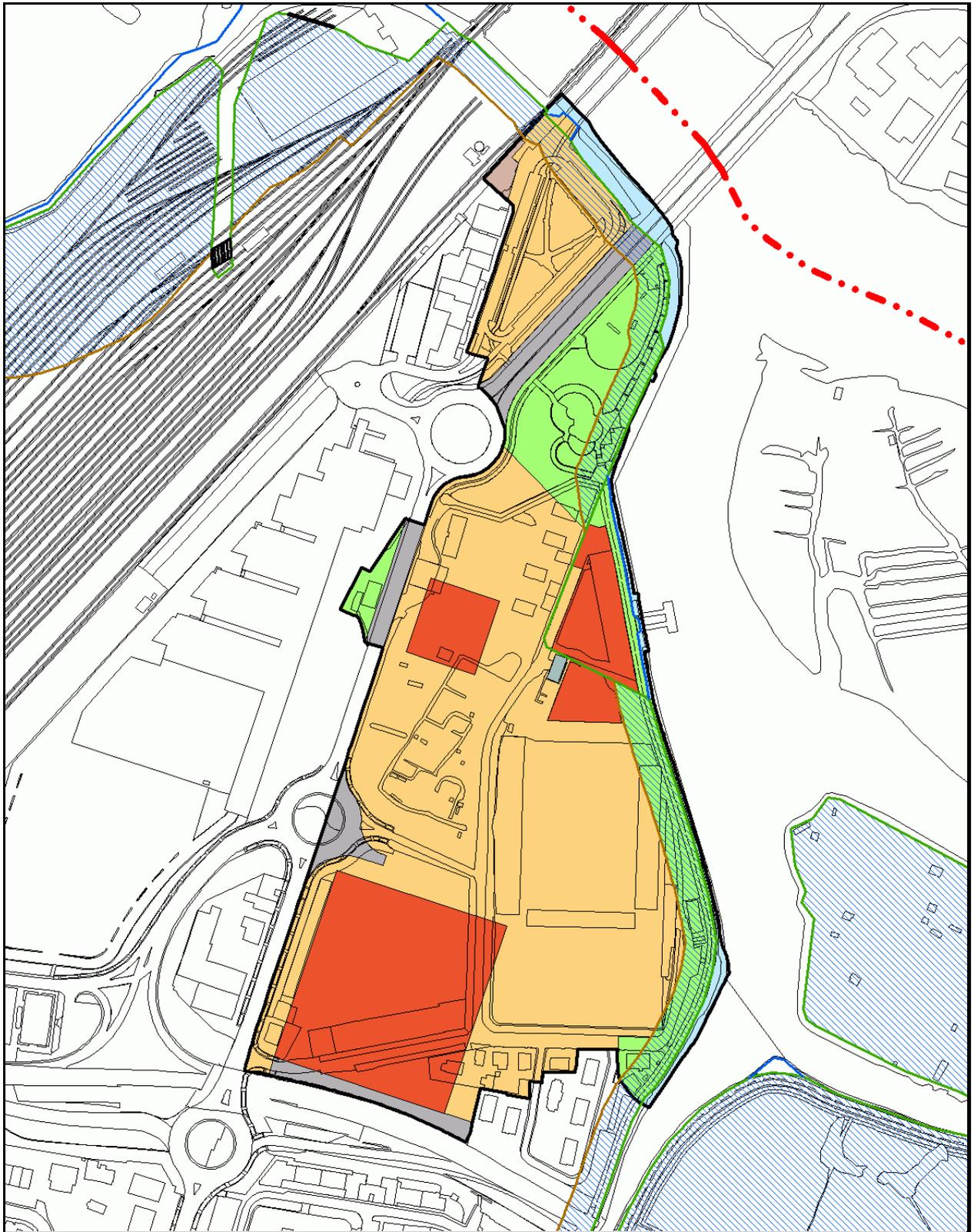
Este ámbito, debido a su situación de proximidad o contigüidad con la línea de costa, se deberán contemplar las limitaciones establecidas en la Ley de Costas y en su Reglamento sobre los usos admisibles en el dominio público marítimo terrestre según las distintas zonas del dominio público y zonas de servidumbre de protección. Con este objeto se refleja en el Plano de Calificación Global que se adjunta como documentación gráfica de este ámbito tanto la línea del dominio público deslindado como las líneas que delimitan la zona de protección y la de ribera de mar.

El presente ámbito queda incluido en parte en la zona de marisma definida en el Catálogo de Patrimonio Arqueológico de este Plan General, y para la que se establece un protocolo particular de actuación.

En cuanto a las medidas de carácter ambiental, serán de aplicación las disposiciones protectoras, correctoras y compensatorias expuestas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental incluido en el presente Plan General.

**ÁMBITO: IPARRALDE-GAL**

**4.2.03**



**Plano de Calificación Global**

**Escala: 1/ 4.000**

**AMBITO: RECONDO - IPARRALDE**

**4.2.04**

**DETERMINACIONES URBANÍSTICAS:**

**1.- DESCRIPCION**

Este ámbito está situado al Norte de la variante Norte y al Oeste de Iparralde Hiribidea / Avenida de Iparralde. El desarrollo urbanístico de este ámbito permite la ordenación de una zona residencial y equipamientos para cuyo desarrollo se incorporan al presente Plan General los criterios de ordenación establecidos en la Modificación del Plan Especial de Reforma Interior aprobado definitivamente con fecha 24-07-2008.

**2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACION**

- Saneamiento y regeneración del conjunto heterogéneo formado por las edificaciones existentes a lo largo de Iparralde Hiribidea / Avda. Iparralde, junto a las instalaciones industriales de “Recondo”, dado que las mismas presentan un carácter periférico y marginal no adecuado al significado que tiene el entorno como punto de acceso al centro urbano.
- La nueva ordenación se apoyará en la Iparralde Hiribidea / Avda. Iparralde. Asimismo se creará un espacio libre trasero a la avenida y abierto al actual enlace con la variante, que habrá de resolver la diferencia de rasante existente con dicho viario y se potenciarán los puntos extremos del conjunto edificado desde su condición de esquinas significativas.

**3.- REGIMEN URBANISTICO ESTRUCTURAL**

**- CLASIFICACION URBANISTICA**

Suelo Urbano ..... superficie : 6.039,43 m<sup>2</sup>s

**- CALIFICACION GLOBAL**

- **Residencial (R)** ..... superficie : 5.642,57 m<sup>2</sup>s

- Edificabilidad Urbanística:

- Sobre rasante ..... 8.624,00 m<sup>2</sup>t

- Bajo rasante..... 8.705,93 m<sup>2</sup>t

- Régimen de Uso:

En conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.3 de la Normativa del presente Plan General.

- Usos Autorizados:
    - Terciario .....1.200,00 m<sup>2</sup>t sobre rasante
  - El régimen jurídico del incremento de la edificabilidad residencial se corresponde con el ya definido por el Plan Especial de Reforma Interior aprobado.
  - **Sistema General Viario (V)** ..... superficie : 396,86 m<sup>2</sup>s
  - **SERVIDUMBRES AERONAUTICAS. LIMITACION DE LA EDIFICABILIDAD**  
 Para la totalidad del ámbito se establece la cota 49,00 como altura máxima respecto del nivel del mar y por encima de ella no debe sobrepasar ninguna construcción, incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc. Igualmente no podrán ser rebasadas por modificaciones del terreno existente u objetos fijos del tipo de postes, antenas, aerogeneradores, incluidas sus palas, carteles, líneas de transporte de energía eléctrica, infraestructuras de telecomunicaciones, etc., así como tampoco el gálibo máximo autorizado para los vehículos circulantes.
- Estas determinaciones quedan reflejadas concretamente en el plano de la zona correspondiente de la serie A "Afecciones Urbanísticas" de este Plan General.
- La materialización de la edificabilidad establecida normativamente por este Plan General estará siempre condicionada al cumplimiento de las limitaciones de la altura máxima definidas en los términos más arriba expuestos. En el caso de que la edificabilidad no pudiera materializarse completamente debido a dichas limitaciones y dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos pudiera evacuarse no generará ningún tipo de derecho a indemnización.
- **REGIMEN DE DETERMINACION DE LA ORDENACION PORMENORIZADA**  
 El presente Plan General remite la determinación de la ordenación pormenorizada a un planeamiento de desarrollo.
  - **REGIMEN GENERAL DE PROGRAMACION Y EJECUCION**  
 El presente ámbito se encuentra actualmente en fase de ejecución.

#### 4.- REGIMEN URBANISTICO PORMENORIZADO

El régimen urbanístico pormenorizado se remite a lo establecido por la Modificación del Plan Especial de Reforma Interior aprobado definitivamente con fecha 24-07-2008, sin perjuicio de las modificaciones incorporadas por este Plan General.

#### 5.- REGIMEN ESPECÍFICO DE EJECUCION

El ámbito se encuentra en ejecución de acuerdo con las determinaciones definidas en la Modificación del Plan Especial de Reforma Interior aprobado, así como en los restantes documentos y proyectos formulados en su desarrollo.

**6.- CONDICIONANTES SUPERPUESTOS A LA ORDENACION URBANISTICA**

Con carácter general se estará a lo dispuesto para los mismos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental así como en el documento de Normas Urbanísticas de este Plan General. En concreto, los condicionantes con incidencia en este ámbito, entre otros, son los siguientes:

- **Legislación en materia de carreteras. Departamento para Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Guipúzcoa:**

El ámbito es colindante a la carretera GI-636, viario general competencia de la institución foral y futuro acceso a la actuación.

- **Afecciones Acústicas:**

Se considerarán los mapas estratégicos de ruido (MER) que incluyen la carretera GI-636 (antes N-I) definidos en la Orden Foral 362-C/2009 y la aplicación del Real Decreto en cuanto a curvas isófonas, caso de demostrarse la necesidad de contemplar las medidas correctoras pertinentes.

Se deberá incorporar, para la tramitación urbanística y ambiental correspondiente, un Estudio de Impacto Acústico que incluya la elaboración de mapas de ruido y evaluaciones acústicas que permitan prever el impacto acústico global de la zona.

- **Legislación referida a las Servidumbres Aeronáuticas:**

Al encontrarse este ámbito dentro de la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales pertenecientes al Aeropuerto de San Sebastián, para la obtención de la correspondiente autorización de obras se deberá cumplir la Normativa Sectorial y legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas. A este respecto:

- Se deberá contemplar lo establecido en el apartado 3.- Régimen Urbanístico Estructural de la presente ficha urbanística.
- El Plan Especial, Plan Parcial o instrumento equivalente que desarrolle este ámbito o, en su caso, la revisión o modificación del planeamiento aprobado, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su Aprobación Inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable del Ministerio de Fomento.
- En cumplimiento del artículo 10 del Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas, en el presente ámbito no se permitirán instalaciones que emitan humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de San Sebastián, incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad.
- Se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las

tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.

- En cumplimiento del Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, se prohíbe en las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.
- La ejecución de cualquier construcción en el ámbito de las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013.

Por otra parte, en el plano correspondiente de la serie A “Afecciones Urbanísticas” que forma parte de la documentación gráfica de este Plan General se refleja un avance de la ordenación de este ámbito, superpuesto a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas definidas para el mismo, así como la cota de altura máxima de la edificación establecida para este ámbito y en su caso, las cotas de rasante del terreno previstas una vez desarrollada su ordenación.

En todos y cada uno de estos casos será de aplicación los criterios reguladores vigentes de dichos condicionantes.

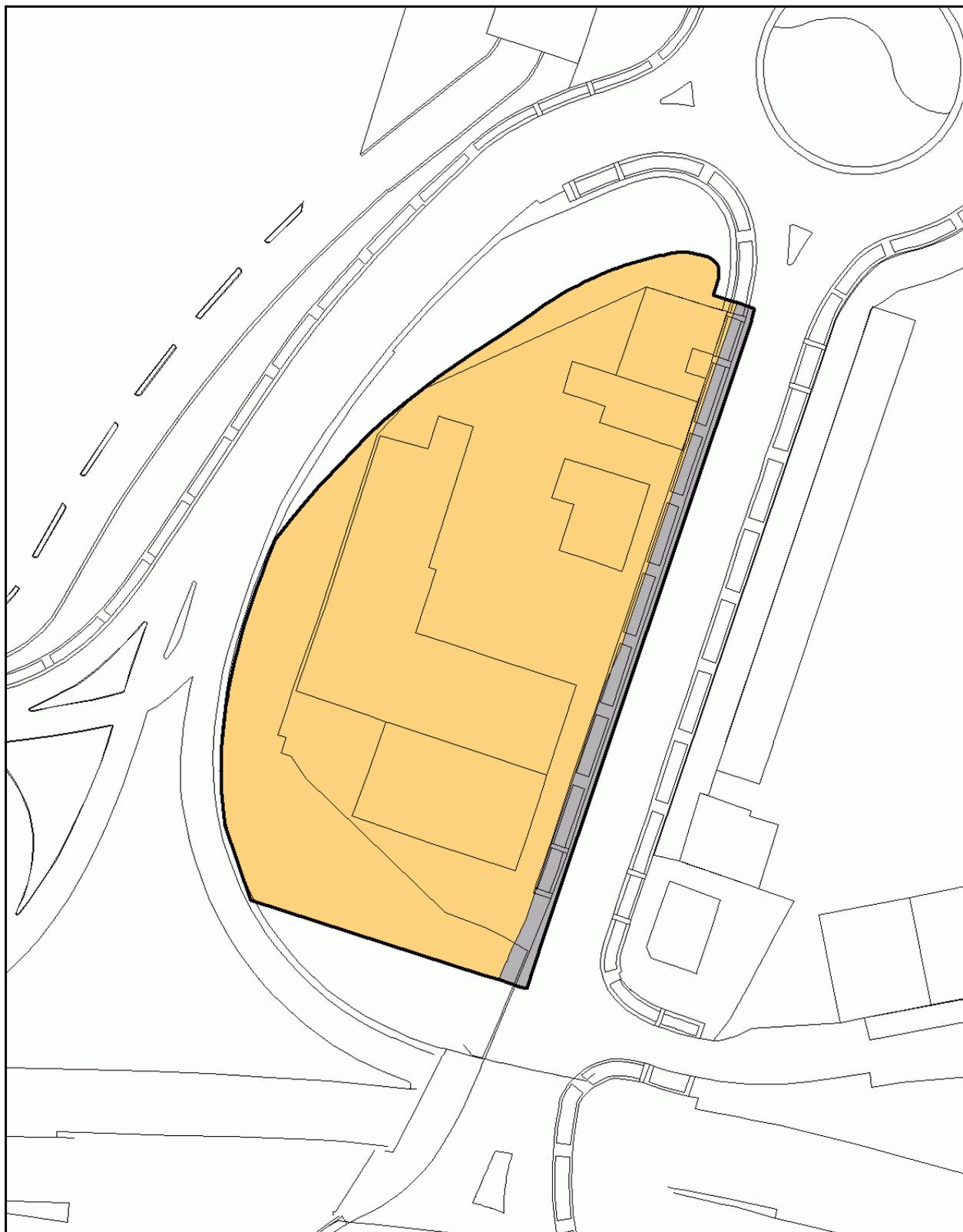
En el presente ámbito se incluye el Edificio sito en la Avenida Iparralde 35-37, considerado como edificio/elemento construido de interés histórico y arquitectónico, el cual se integra en el Catálogo de este Plan General con la categoría señalada en este documento.

El presente ámbito queda incluido en la zona de marisma definida en el Catálogo de Patrimonio Arqueológico de este Plan General, y para la que se establece un protocolo particular de actuación.

En cuanto a las medidas de carácter ambiental, serán de aplicación las disposiciones protectoras, correctoras y compensatorias expuestas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental incluido en el presente Plan General.

**ÁMBITO: RECONDO-IPARRALDE**

**4.2.04**



**Plano de Calificación Global**

Escala: 1/ 1.000

**AMBITO: SANTIAGO URTIZBEREA****4.2.05****DETERMINACIONES URBANÍSTICAS:****1.- DESCRIPCION**

Ámbito situado al norte del término municipal y que incluye la solución viaria de la GI-636 desde el enlace con la rotonda de Zubi-Muxu al oeste del ámbito, hasta el enlace con la rotonda de Osinbiribil al este del ámbito.

**2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACION**

- Desde el presente Plan General se considera indispensable la configuración de la actual carretera GI-636 con carácter de viario urbano, considerando la necesaria eliminación del tráfico de vehículos pesados que actualmente utilizan esta carretera, así como su canalización hacia la A-8.
- Se deberá contemplar la reserva de suelo necesaria que permita la realización de un tipo de sección para este tramo en correspondencia con el objetivo antes citado, disponiendo en su caso elementos característicos de este tipo de viario como posible mediana central, ensanchado de aceras, tratamiento de arbolado, etc.
- De las alternativas propuestas en el documento de Avance, se ha considerado como más adecuada la que hace discurrir el futuro tramo entre la rotonda de Zubi-Muxu y el paso bajo la red ferroviaria, al sur del actual Instituto. Esta alternativa se considera sin incidencia en el LIC/ZEPA Txingudi-Bidasoa, y posibilita la aportación de terrenos al espacio natural de las marismas de Plaiaundi de similar valor naturalístico y que pueden ampliar este espacio en la zona junto a la regata de Mendelu.
- En este primer tramo se deberá considerar el enlace con la rotonda de Zubi-Muxu y la disposición de una solución de intersección con la calle Lope de Irigoyen que debe permitir además el acceso al actual Instituto así como a la zona de playa de vías prevista al norte y sobre el trazado viario definido.
- En este tramo viario se deberá considerar el soterramiento del viario a su paso por la red ferroviaria con el objetivo de permitir la formalización de una plataforma ferroviaria de dimensiones adecuadas y que deberá permitir la transmodalidad prevista.
- En el último tramo se deberá contemplar la conexión con la actual rotonda de la avenida Iparralde y su adaptación al paso sobre elevado ya ejecutado. Asimismo se deberá conectar con la rotonda de Osinbiribil.

### 3.- REGIMEN URBANISTICO ESTRUCTURAL

#### - CLASIFICACION URBANISTICA

Suelo Urbano ..... superficie : 85.297,41 m<sup>2</sup>s

#### - CALIFICACION GLOBAL

- **Sistema General Viario (V)** ..... superficie : 85.297,41 m<sup>2</sup>s

#### - REGIMEN DE DETERMINACION DE LA ORDENACION PORMENORIZADA

La ordenación pormenorizada del ámbito se define en el presente Plan General.

#### - REGIMEN GENERAL DE PROGRAMACION Y EJECUCION

La ejecución de este tramo viario se abordará en un plazo máximo de cuatro años a contar desde la aprobación definitiva de este Plan General.

Las correspondientes obras serán ejecutadas y abonadas por la administración competente en esta infraestructura viaria, y en correspondencia con las condiciones establecidas para el ámbito 0.2.01 "Entorno Estación".

### 4.- REGIMEN URBANISTICO PORMENORIZADO

#### - CALIFICACION PORMENORIZADA

Desde el presente Plan General se establece la calificación pormenorizada de este ámbito del suelo urbano:

#### - **Sistema General Viario (V)**

- Viario Urbano Estructurante (VE)..... superficie : 85.921,52 m<sup>2</sup>s

#### - CATEGORIZACION DEL SUELO

Los terrenos incluidos en el ámbito tienen la condición de suelo urbano no consolidado con carencia y/o insuficiencia de urbanización consolidada.

### 5.- REGIMEN ESPECÍFICO DE EJECUCION

El régimen de urbanización será definido en el correspondiente Proyecto de Obras de Urbanización a tramitar para el conjunto del ámbito. En correspondencia con la Normativa Sectorial y legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas, este Proyecto de Obras de Urbanización deberá contar con informe favorable y la autorización expresa emitida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

El presente ámbito se considera como una Actuación de Ejecución de Dotaciones Públicas de las redes de sistemas generales.

**6.- CONDICIONANTES SUPERPUESTOS A LA ORDENACION URBANISTICA**

Con carácter general se estará a lo dispuesto para los mismos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental así como en el documento de Normas Urbanísticas de este Plan General. En concreto, los condicionantes con incidencia en este ámbito, entre otros, son los siguientes:

- **Dominio público marítimo terrestre y zonas de protección del mismo:**

Este ámbito, debido a su situación de proximidad o contigüidad con la línea de costa, se deberán contemplar las limitaciones establecidas en la Ley de Costas y en su Reglamento sobre los usos admisibles en el dominio público marítimo terrestre según las distintas zonas del dominio público y zonas de servidumbre de protección. Los usos que se planteen en la zona de la servidumbre de protección deberán cumplir con lo que disponen los artículos 24 y 25 de la Ley de Costas, aspecto que deberá tenerse en consideración. Con este objeto se refleja en el Plano de Calificación Global que se adjunta como documentación gráfica de este ámbito tanto la línea del dominio público deslindado como las líneas que delimitan la zona de protección y la de ribera de mar.

- **Cauces fluviales y márgenes de protección de los mismos**

- **Legislación referida a la Red Foral de carreteras y caminos de Guipúzcoa**

- **Legislación del sector ferroviario y afección de las servidumbres**

- **Afecciones Acústicas:**

Se considerarán específicamente los mapas estratégicos de ruido definidos en la Orden Foral 412-C/2008 y la aplicación del Real Decreto en cuanto a curvas isófonas, caso de demostrarse la necesidad de contemplar las medidas correctoras pertinentes.

- **Legislación referida a las Servidumbres Aeronáuticas:**

Al encontrarse este ámbito dentro de la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales pertenecientes al Aeropuerto de San Sebastián, para la obtención de la correspondiente autorización de obras se deberá cumplir la Normativa Sectorial y legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas. A este respecto:

- El Plan Especial, Plan Parcial o instrumento equivalente que desarrolle este ámbito o, en su caso, la revisión o modificación del planeamiento aprobado, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su Aprobación Inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable del Ministerio de Fomento.

- En cumplimiento del artículo 10 del Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas, en el presente ámbito no se permitirán instalaciones que emitan humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de San Sebastián,

incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad.

- Se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.
- En cumplimiento del Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, se prohíbe en las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.
- La ejecución de cualquier construcción en el ámbito de las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013.

Por otra parte, en el plano correspondiente de la serie A "Afecciones Urbanísticas" que forma parte de la documentación gráfica de este Plan General se refleja un avance de la ordenación de este ámbito, superpuesto a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas definidas para el mismo, así como la cota de altura máxima de la edificación establecida para este ámbito y en su caso, las cotas de rasante del terreno previstas una vez desarrollada su ordenación.

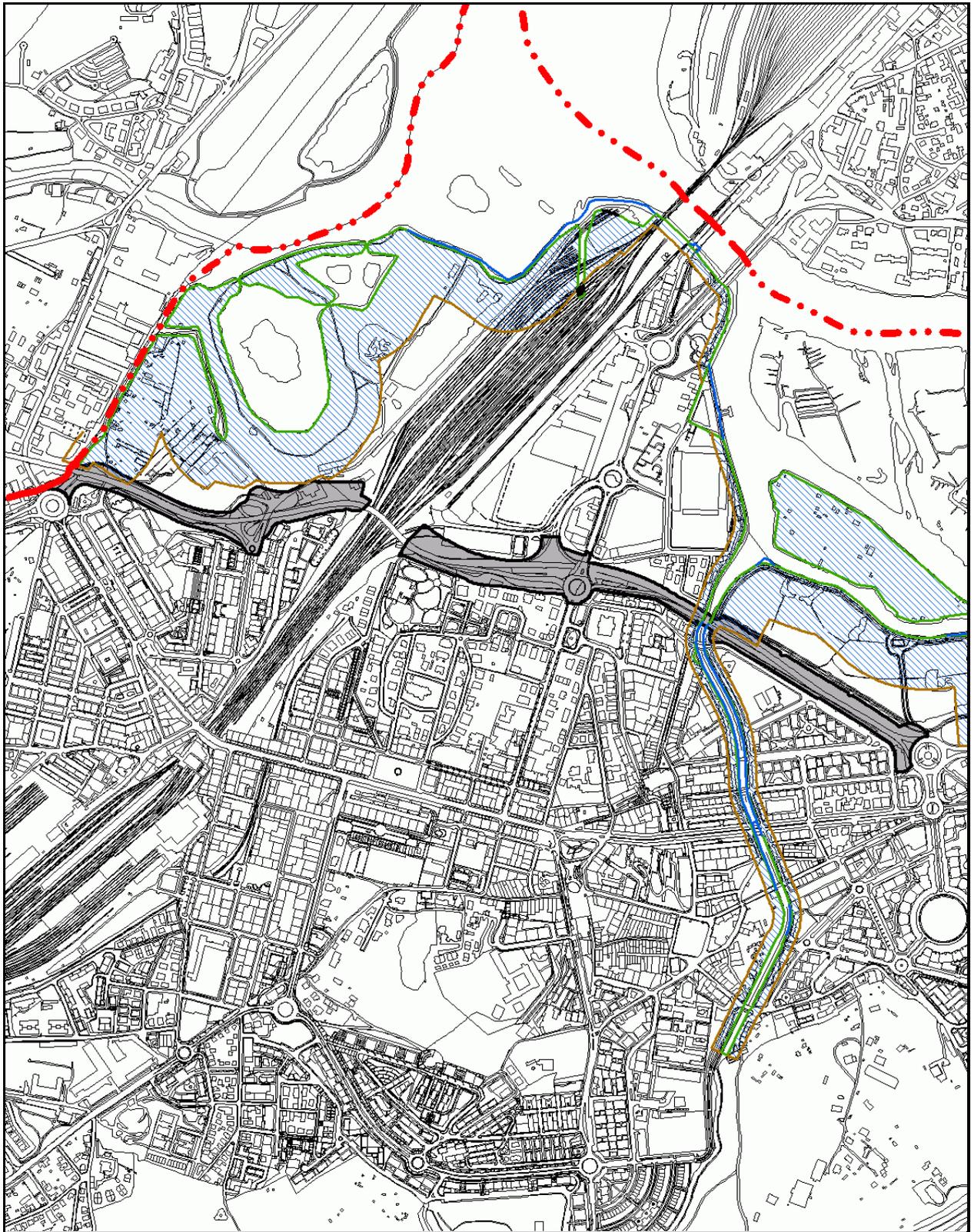
En todos y cada uno de estos casos será de aplicación los criterios reguladores vigentes de dichos condicionantes.

El presente ámbito queda incluido en la zona de marisma definida en el Catálogo de Patrimonio Arqueológico de este Plan General, y para la que se establece un protocolo particular de actuación.

En cuanto a las medidas de carácter ambiental, serán de aplicación las disposiciones protectoras, correctoras y compensatorias expuestas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental incluido en el presente Plan General.

**ÁMBITO: SANTIAGO URTIZBEREA**

**4.2.05**

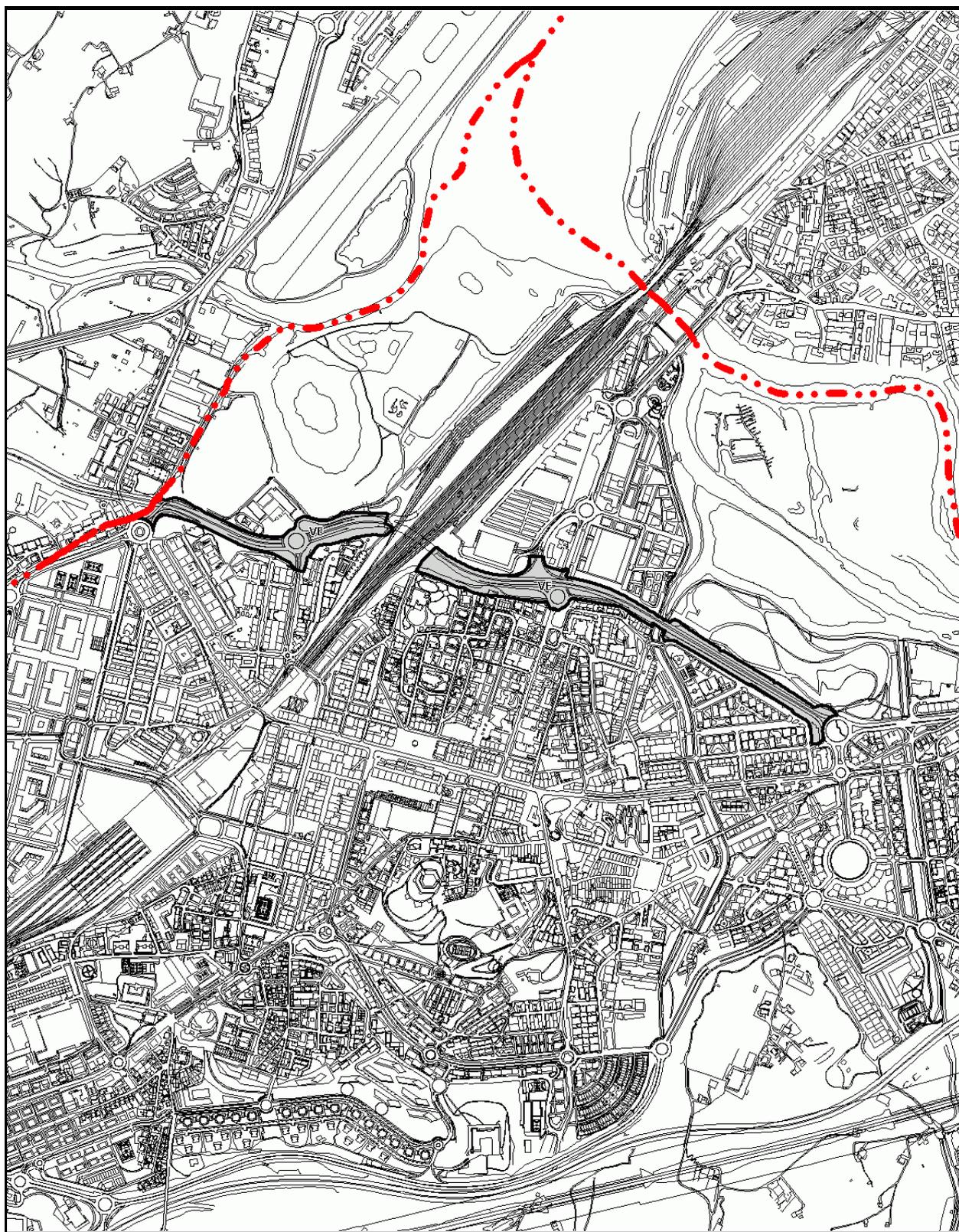


**Plano de Calificación Global**

**Escala: 1/12.000**

**ÁMBITO: SANTIAGO URTIZBEREA**

**4.2.05**



**Plano de Calificación Pormenorizada**

**Escala: 1/ 15000**

**AMBITO: KOSTORBE****4.2.07****DETERMINACIONES URBANÍSTICAS:****1.- DESCRIPCION**

Ámbito situado al norte del municipio y ubicado entre el aparcamiento de FICOPA, el trazado de la actual GI-636 y su enlace con la avenida Iparralde y la zona ferroviaria, siendo en este ámbito donde actualmente se ubica el edificio Kostorbe destinado a la administración municipal, e incluyendo asimismo terrenos de la actual zona ferroviaria.

La actuación que se prevé está vinculada a la previa relocalización de las actuales oficinas municipales ubicadas en el mencionado edificio y su finalidad es la de ofrecer un nuevo espacio de Sistemas Locales de Espacios Libres y un espacio dotacional de Sistema Local igualmente de carácter público, con una superficie tal que en su momento podría permitir la ubicación de un nuevo edificio polideportivo.

Este conjunto de posibilidades de nueva intervención en la zona del edificio Kostorbe, se tratan como una actuación a desarrollar a través de un Plan Especial, siendo cometido del mismo la precisión y definición tanto de los terrenos que sea necesario calificar como Espacios Libres y su correspondencia con las cesiones previstas por la Ley en los ámbitos en los que no se pueda cumplir este requisito, como las condiciones para la ubicación de la o las dotaciones locales que corresponda.

**2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACION**

- Por un lado se deberá contemplar para este suelo la calificación de una parte del mismo como Sistema Local de Espacios Libres, considerando que actúe como bolsa de localización de las dotaciones de este tipo que correspondan según los estándares de la Ley a otros ámbitos, que por su pequeño tamaño o especiales circunstancias no pudieran alojarlos dentro de los mismos.
- Por otro lado se contempla que el resto del ámbito sea destinado a Sistema Local de equipamiento, con la posibilidad de ubicar en el mismo un nuevo edificio que tenga funciones de palacio de deportes y que se situaría en una excelente localización y a la vez proximidad a las redes viarias y ferroviarias. En relación a esta determinación cabría igualmente que el Plan Especial propusiera la ubicación alternativa o complementaria de otros tipos de dotaciones.
- En todo caso se deberá contemplar la adecuada relación de las nuevas dotaciones y espacios libres con la actual plataforma de aparcamientos de Ficoba, permitiendo de esta forma una mejor utilización de las plazas ya existentes. Asimismo se deberá estudiar la posibilidad de realizar un acceso rodado a esta parcela que permita además la conexión en este punto con la mencionada plataforma de aparcamiento.

### 3.- REGIMEN URBANISTICO ESTRUCTURAL

#### - CLASIFICACION URBANISTICA

Suelo Urbano ..... superficie : 22.200,26 m<sup>2</sup>s

#### - CALIFICACION GLOBAL

- **Residencial (R)** ..... superficie : 22.200,26 m<sup>2</sup>s

- Régimen de Uso:

- Uso Característico: ..... Equipamiento Comunitario

- Usos Autorizados:..... Espacios Libres

#### - SERVIDUMBRES AERONAUTICAS. LIMITACION DE LA EDIFICABILIDAD

Para la totalidad del ámbito se establece la cota 49,00 como altura máxima respecto del nivel del mar y por encima de ella no debe sobrepasar ninguna construcción, incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc. Igualmente no podrán ser rebasadas por modificaciones del terreno existente u objetos fijos del tipo de postes, antenas, aerogeneradores, incluidas sus palas, carteles, líneas de transporte de energía eléctrica, infraestructuras de telecomunicaciones, etc., así como tampoco el gálibo máximo autorizado para los vehículos circulantes.

Estas determinaciones quedan reflejadas concretamente en el plano de la zona correspondiente de la serie A "Afecciones Urbanísticas" de este Plan General.

La materialización de la edificabilidad establecida normativamente por este Plan General estará siempre condicionada al cumplimiento de las limitaciones de la altura máxima definidas en los términos más arriba expuestos. En el caso de que la edificabilidad no pudiera materializarse completamente debido a dichas limitaciones y dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos pudiera evacuarse no generará ningún tipo de derecho a indemnización.

#### - REGIMEN DE DETERMINACION DE LA ORDENACION PORMENORIZADA

Se procederá a la elaboración de un Plan Especial de Ordenación Urbana en el ámbito. Por lo tanto, el presente Plan General remite la determinación de la ordenación pormenorizada a un planeamiento de desarrollo.

**- REGIMEN GENERAL DE PROGRAMACION Y EJECUCION**

De acuerdo con la estrategia de la evolución urbana y de la ocupación del suelo en el término municipal, se prevé el desarrollo del ámbito dentro del horizonte temporal de programación del Plan General.

Se procederá a la elaboración y aprobación del mencionado Plan Especial de Ordenación Urbana en el plazo máximo de cuatro años contados desde la aprobación definitiva de este Plan General.

**4.- REGIMEN URBANISTICO PORMENORIZADO**

Las condiciones referidas al régimen urbanístico pormenorizado serán establecidas por el Plan Especial de Ordenación Urbana a realizar en el ámbito.

En el marco de este Plan Especial de Ordenación Urbana, y en correspondencia con lo establecido por la legislación vigente, se establece la posibilidad de localizar en el interior del ámbito la reserva definida para zonas verdes y espacios libres de la red de sistemas locales, así como la reserva para otras dotaciones públicas locales de los siguientes ámbitos y estimada en las siguientes cuantías:

- Zonas verdes y espacios libres locales:

- Ámbito 1.1.14 “Semezarrengo Malda” .....412,35 m<sup>2</sup>s
- Ámbito 1.3.12 “Auzolan nº5” .....33,13 m<sup>2</sup>s
- Ámbito 5.2.06 “Almirante Arizmendi” .....164,06 m<sup>2</sup>s
- Ámbito 8.2.03 “Ernautenea” .....1.084,99 m<sup>2</sup>s
- Ámbito 8.3.05 “Mendipe” .....405,38 m<sup>2</sup>s

Superficie total en Ámbitos.....2.099,91 m<sup>2</sup>s

- Otras dotaciones públicas locales:

- Ámbito 1.1.14 “Semezarrengo Malda” .....250,00 m<sup>2</sup>s
- Ámbito 1.3.12 “Auzolan nº5” .....66,00 m<sup>2</sup>s
- Ámbito 2.1.07 “Residencial Jaizkibel” .....600,00 m<sup>2</sup>s
- Ámbito 5.1.01 “Lopez de Becerra” .....4.342,60 m<sup>2</sup>s
- Ámbito 5.2.06 “Almirante Arizmendi” .....175,00 m<sup>2</sup>s
- Ámbito 5.2.09 “Ikust Alaia” .....830,00 m<sup>2</sup>s
- Ámbito 5.3.13 “Korrokoitz” .....3.468,80 m<sup>2</sup>s
- Ámbito 5.3.14 “Papinea” .....1.516,60 m<sup>2</sup>s
- Ámbito 6.2.08 “Aleí” .....1.008,00 m<sup>2</sup>s
- Ámbito 8.2.03 “Ernautenea” .....268,00 m<sup>2</sup>s
- Ámbito 8.3.04 “Lastaola Postetxea” .....1.066,00 m<sup>2</sup>s
- Ámbito 8.3.05 “Mendipe” .....540,53 m<sup>2</sup>s

Superficie total en Ámbitos.....14.131,53 m<sup>2</sup>s

El referido Plan Especial definirá las correspondientes calificaciones pormenorizadas de espacios libres y de equipamientos, considerando una superficie de 5.700,00 m<sup>2</sup>s para espacios libres y una superficie de 16.500,00 m<sup>2</sup>s para equipamientos de la red de sistemas locales. A este respecto, y en el marco de este Plan Especial se definirá la modalidad de dotaciones locales a ubicar, considerando preferiblemente la dotación deportiva, así como la edificabilidad física de 16.500,00 m<sup>2</sup>t para esta dotación.

#### **5.- REGIMEN ESPECÍFICO DE EJECUCION**

El régimen específico de ejecución de este ámbito será el definido tanto en el Plan Especial de Ordenación Urbana a promover en el ámbito, así como en los restantes documentos y proyectos a formular en su desarrollo.

#### **6.- CONDICIONANTES SUPERPUESTOS A LA ORDENACION URBANISTICA**

Con carácter general se estará a lo dispuesto para los mismos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental así como en el documento de Normas Urbanísticas de este Plan General. En concreto, los condicionantes con incidencia en este ámbito, entre otros, son los siguientes:

**- Legislación del sector ferroviario y afección de las servidumbres:**

Para este ámbito, debido a su situación de proximidad o contigüidad con la zona limítrofe del sector ferroviario, y de acuerdo con la Ley 391/2003 que regula las condiciones especiales para actuaciones que puedan llevarse a cabo en las áreas limítrofes a los ejes ferroviarios, se deberán considerar los límites de la zona de dominio público de 8 mts., la zona de protección de 70 mts., y el límite de la edificación, de 50 mts., que en zonas urbanas se reduce a 20 mts., según queda referido en los arts. 13, 14 y 16 de la mencionada Ley. Asimismo, y según el art. 15 se deberá tener en cuenta que para ejecutar en las zonas de dominio público y protección de la infraestructura ferroviaria cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

En relación con el límite de edificación, la Orden FOM 22230/2005, de 6 de julio establece que “en los tramos de las líneas de la red ferroviaria de interés general que discurren por zonas urbanas y siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, queda establecida la línea límite de edificación a una distancia de 20 metros de la arista exterior más próxima a la plataforma. Sin perjuicio de lo anterior será posible asimismo reducir la distancia señalada, en casos singulares siempre y cuando la reducción que se pretenda redunde en una mejora de la ordenación urbanística y no cause perjuicio a la explotación ferroviaria, previa solicitud del interesado y tramitación del correspondiente expediente administrativo, que deberá en todo caso ser informado favorablemente por el administrador de la infraestructura ferroviaria correspondiente”.

Asimismo y en relación también con la proximidad o contigüidad de este ámbito con la zona limítrofe del sector ferroviario, para la obtención de la licencia de edificación, los proyectos de nueva edificación incluidos en los sectores de planeamiento colindantes con el ferrocarril, deberán incluir un estudio específico del nivel de ruido y de las vibraciones producidas por el ferrocarril en el ambiente interior de los edificios, así como de las correspondientes medidas adoptadas por dichos proyectos que aseguren que el índice de percepción vibratoria y el nivel de ruidos dentro de la edificación, no supera el permitido por la legislación sectorial vigente.

La nueva ordenación deberá hacer compatible el Dominio Público Ferroviario de ETS, así como los accesos viarios al mismo.

- **Legislación en materia de carreteras. Departamento para Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Guipúzcoa:**

El ámbito es colindante a la carretera GI-636, viario general competencia de la institución foral.

- **Afecciones Acústicas:**

Se considerarán específicamente los mapas estratégicos de ruido definidos en la Orden Foral 412-C/2008 sobre la GI-636 y la aplicación del Real Decreto en cuanto a curvas isófonas, caso de demostrarse la necesidad de contemplar las medidas correctoras pertinentes.

Se deberá incorporar, para la tramitación urbanística y ambiental correspondiente, un Estudio de Impacto Acústico que incluya la elaboración de mapas de ruido y evaluaciones acústicas que permitan prever el impacto acústico global de la zona.

- **Legislación referida a las Servidumbres Aeronáuticas:**

Al encontrarse este ámbito dentro de la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales pertenecientes al Aeropuerto de San Sebastián, para la obtención de la correspondiente autorización de obras se deberá cumplir la Normativa Sectorial y legislación aplicable respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas. A este respecto:

- Se deberá contemplar lo establecido en el apartado 3.- Régimen Urbanístico Estructural de la presente ficha urbanística.
- El Plan Especial, Plan Parcial o instrumento equivalente que desarrolle este ámbito o, en su caso, la revisión o modificación del planeamiento aprobado, deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil antes de su Aprobación Inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, no pudiendo ser aprobado definitivamente sin informe favorable del Ministerio de Fomento.
- En cumplimiento del artículo 10 del Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas, en el presente ámbito no se permitirán instalaciones que emitan humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de San Sebastián,

incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad.

- Se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.
- En cumplimiento del Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, se prohíbe en las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.
- La ejecución de cualquier construcción en el ámbito de las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013.

Por otra parte, en el plano correspondiente de la serie A "Afecciones Urbanísticas" que forma parte de la documentación gráfica de este Plan General se refleja un avance de la ordenación de este ámbito, superpuesto a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas definidas para el mismo, así como la cota de altura máxima de la edificación establecida para este ámbito y en su caso, las cotas de rasante del terreno previstas una vez desarrollada su ordenación.

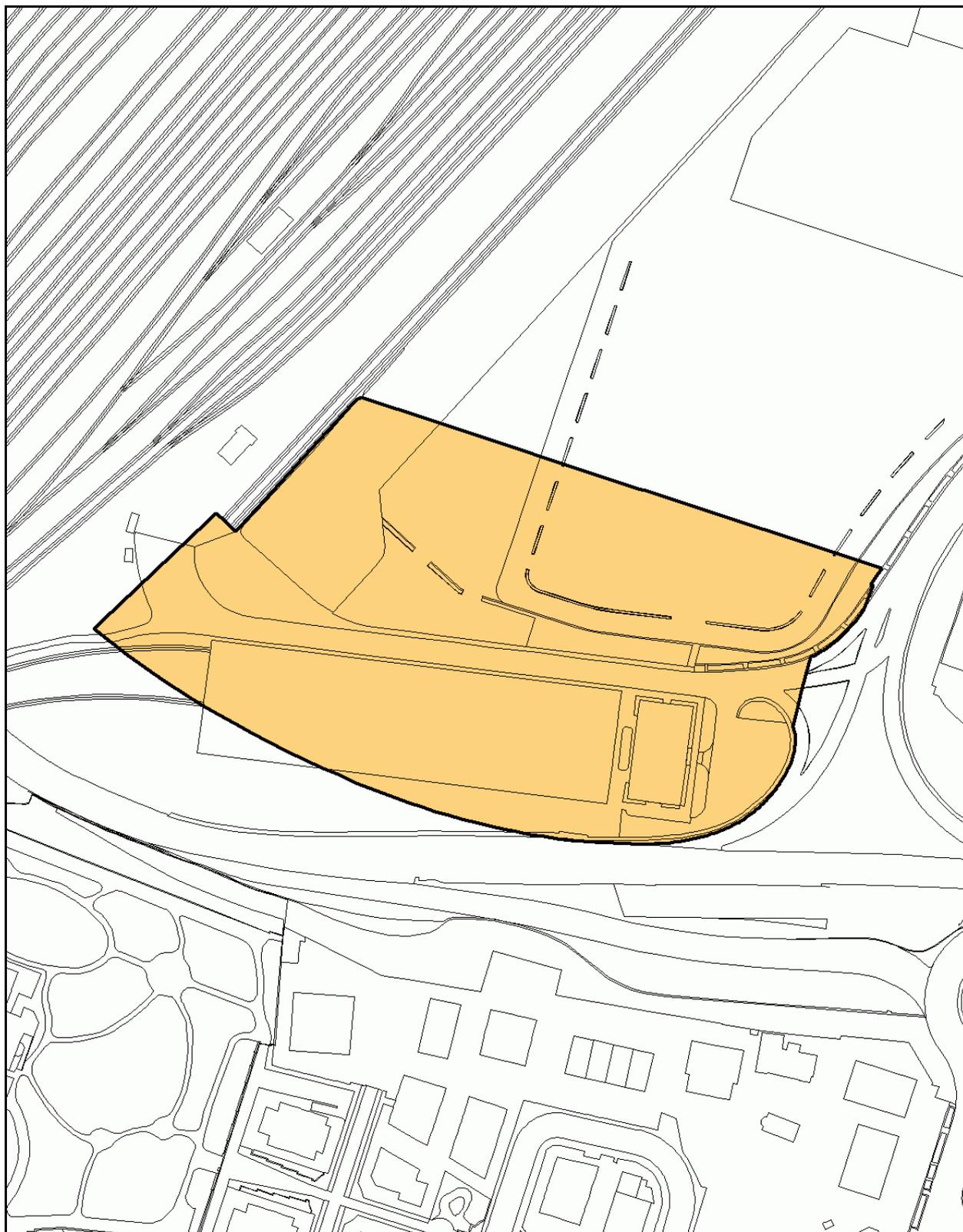
En todos y cada uno de estos casos será de aplicación los criterios reguladores vigentes de dichos condicionantes.

El presente ámbito queda incluido en la zona de marisma definida en el Catálogo de Patrimonio Arqueológico de este Plan General, y para la que se establece un protocolo particular de actuación.

En cuanto a las medidas de carácter ambiental, serán de aplicación las disposiciones protectoras, correctoras y compensatorias expuestas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental incluido en el presente Plan General.

**ÁMBITO: KOSTORBE**

**4.2.07**



**Plano de Calificación Global**

**Escala: 1/ 2.000**

## KALIFIKAZIO GLOBALA / CALIFICACIÓN GLOBAL

### ERABILERA GLOBALEKO GUNEAK / ZONAS DE USO GLOBAL

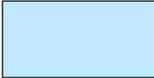
 BIZILEKU ERABILERA GUNEAK / ZONAS DE USO RESIDENCIAL (R)

 JARDUERA EKONOMIKOAK ERABILERA GUNEAK / ZONAS DE USO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS (A)

### SISTEMA OROKORRAK / SISTEMAS GENERALES

 BIDE KOMUNIKAZIOAK / COMUNICACIONES VIARIAS (V)

 TRENBIDEAK / USOS FERROVIARIOS (F)

 IBAI IBILGUAK / CAUCES FLUVIALES (C)

 GUNE LIBREAK / ESPACIOS LIBRES (L)

 EKIPAMENDU KOMUNITARIOA / EQUIPAMIENTO COMUNITARIO (E)

 AZPIEGITURAK / INFRAESTRUCTURAS (S)

## KOSTEN LEGEKO HIRIGINTZAKO AFEKZIOAK AFECCIONES URBANÍSTICAS DE LA LEY DE COSTAS

 ITSAS LEHORREKO JABARI PUBLIKOKO MUGAKETA  
DESLINDE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE

 BABES MUGA  
LÍMITE DE PROTECCIÓN

 ITSASERTZEKO LERROA  
LÍNEA DE RIBERA DE MAR

 I.L.J.P. MUGAKETAKO ENKLABEA  
ENCLAVE DE DESLINDE D.P.M.T.

 BABES ZORTASUNEKO GUNEA  
ZONA DE SERVIDUMBRE DE PROTECCIÓN

 EMAKIDAK  
CONCESIONES

