

## **DOCUMENTO DE FORMULACION**

### **MODIFICACION PUNTUAL DE PGOU EN EL ESPACIO FERROVIARIO DE IRUN**

**PROMOTOR: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE IRUN**

**IRUN, FEBRERO 2018**



## INDICE

1. ANTECEDENTES
  - a. Antecedentes
  - b. Plan General Vigente
  - c. Desafectación de Suelo y Convenio
2. PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE PLAN GENERAL
  - a. Ámbito de Ordenación
  - b. Objeto de la Modificación
3. NORMATIVA ORDENACION TERRITORIAL.
  - a. Directrices de Ordenación Territorial.
  - b. Plan Territorial Parcial Donostialdea-Bajo Bidasoa.
  - c. Planes Territoriales Sectoriales.
4. AFECCIONES SECTORIALES.
5. PROCEDIMIENTO DE EVALUACION AMBIENTAL ESTRATEGICA.-
6. DECLARACION CALIDAD SUELO.-

### Anexo I:

Ficha de Plan General

### Planos:

- 1.- Situación
- 2.- Parcelario
- 3.- Plan Territorial Parcial

## 1.- ANTECEDENTES

### a. ANTECEDENTES

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 sistemas ferroviarios existentes en esta plataforma (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 concretó 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 implantación territorial, ocupando las actuales instalaciones ferroviarias una franja del territorio que configura en la trama urbana central de la ciudad un corte espacial y funcional, tal y como se observa en la siguiente imagen.



Imagen 1: zona urbanizada de la ciudad que actualmente queda delimitada principalmente por la autopista AP-8 y la carretera nacional GI 636 donde se señala en rojo la zona de afección de la actual plataforma ferroviaria al centro.

Para ello, el Protocolo contempla que el Ministerio de Fomento elaboraría 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.

Sin embargo, a la fecha de aprobación del Plan General de Ordenación Urbana de Irún, el Ministerio de Fomento no había concluido los estudios técnicos necesarios para remodelar las instalaciones ferroviarias de Irún, por lo que dicho Plan contempla **sólo una propuesta de ordenación no vinculante en lo que respecta a las infraestructuras ferroviarias**, 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.

**b. PLAN GENERAL VIGENTE**

El Plan General de Ordenación Urbana aprobado el 28 de enero de 2015, delimita un ámbito de desarrollo urbanístico vinculado a la transformación de la actual plataforma ferroviaria, denominado ámbito 0.2.01 Entorno Estación, y establece el régimen urbanístico estructural del la superficie delimitada.

Las determinaciones urbanísticas del ámbito, tal y como ya se ha avanzado en los antecedentes, están condicionadas a la vinculación de los suelos ocupados por la plataforma ferroviaria a dicho uso, y por lo tanto, sobre los mismos las determinaciones señaladas por el plan general no tienen carácter vinculante.

Siendo así, el Régimen Urbanístico Estructural señalado por el PGOU para el ámbito 0.2.01 es el que se recoge en el Anexo 1. A continuación se muestra un esquema general:

**CLASIFICACION URBANISTICA**

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

**CALIFICACION GLOBAL**

- **Residencial (R)..... superficie: 139.951,96 m<sup>2</sup>s**
- **Actividades Económicas (A) .....superficie: 24.760,68 m<sup>2</sup>s**
- **Sistema General Ferroviario .....superficie: 77.765,81 m<sup>2</sup>**
- **Sistema General de Equipamiento (E)..... superficie: 6.652,47 m<sup>2</sup>s**
- **Sistema General de Espacios Libres (L) ..... superficie: 39.474,23 m<sup>2</sup>s**
- **Sistema General Viario (V) ..... superficie: 73.666,02 m<sup>2</sup>s**

**ÁMBITO: ENTORNO ESTACIÓN**

**0.2.01**

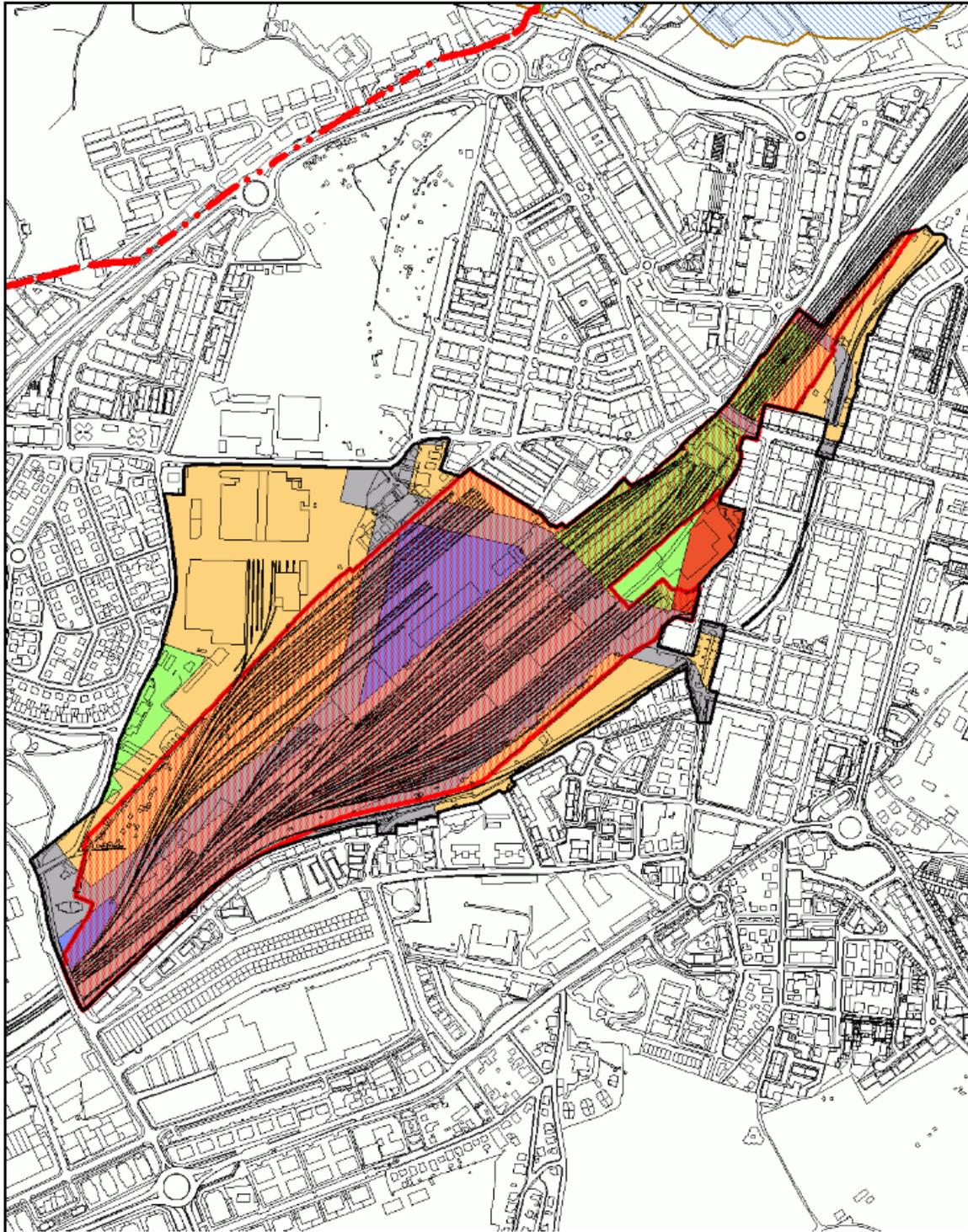


Imagen 2: Plano que acompaña a la ficha del ámbito del Plan General. La zona rayada en rojo señala la parte no vinculante relativa a la actual infraestructura ferroviaria.

La Modificación Puntual que se acomete para establecer nuevas determinaciones de ordenación estructural y pormenorizada, se limita a parte del ámbito 0.2.01 Entorno Estación, a una superficie de 64.023,67 m<sup>2</sup>s según se describe en la siguiente imagen:

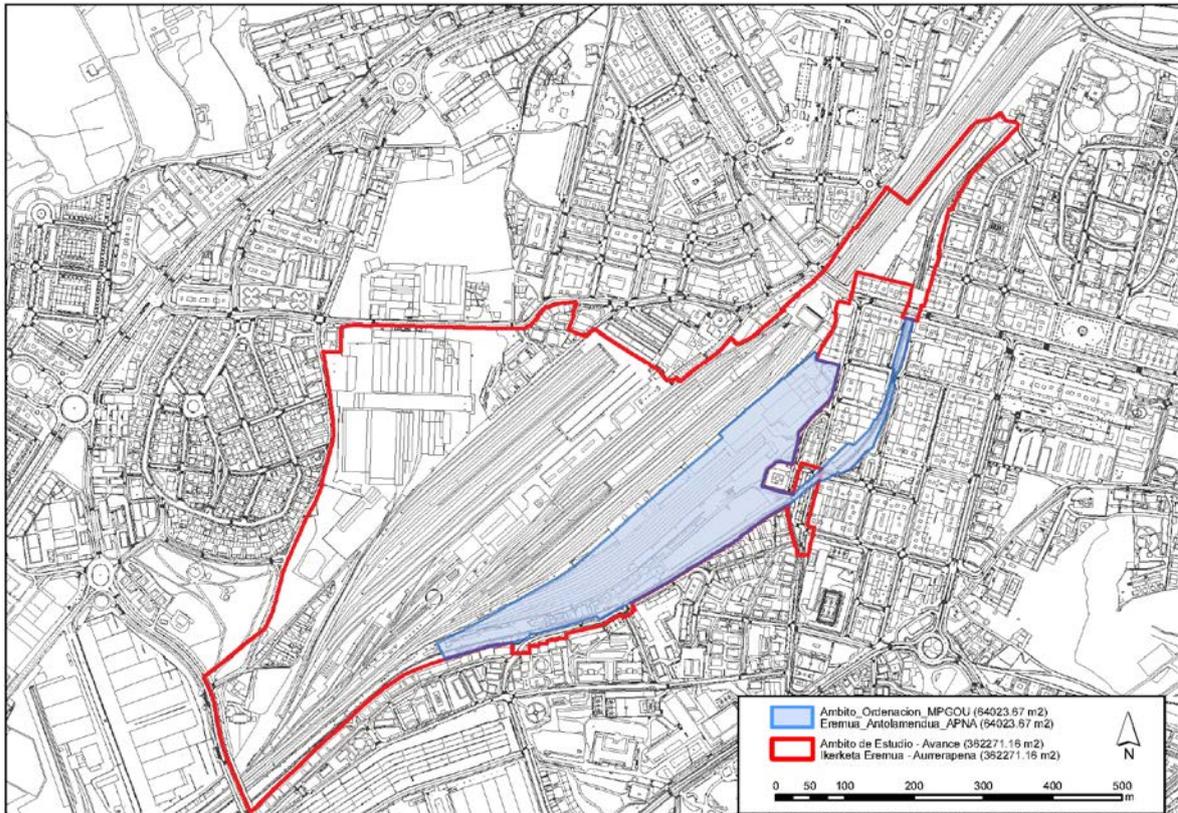
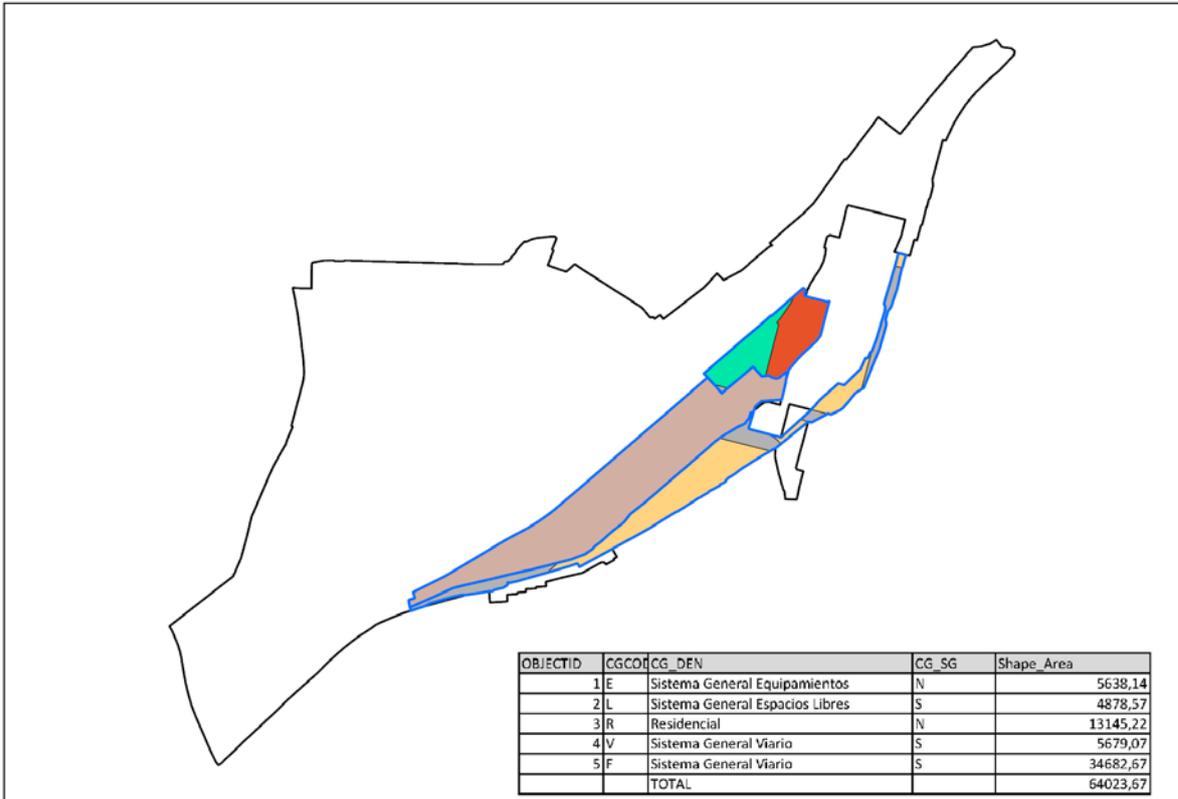


Imagen 3: En rojo ámbito 0.2.01 Entorno Estación según delimitación de PGOU, y en azul ámbito de la Modificación Puntual.

El Régimen Urbanístico Estructural referido a al ámbito de la MPGOU de 64.023,67 m<sup>2</sup>s es el siguiente:



**CLASIFICACION URBANISTICA**

**Suelo Urbano ..... superficie: 64.023,67 m<sup>2</sup>s**

**CALIFICACION GLOBAL**

- **Residencial (R)..... superficie: 13.145,22 m<sup>2</sup>s**
- **Actividades Económicas (A) ..... superficie: 0 m<sup>2</sup>s**
- **Sistema General Ferroviario ..... superficie: 34682,67 m<sup>2</sup>s**
- **Sistema General de Equipamiento (E)..... superficie: 5.638,14 m<sup>2</sup>s**
- **Sistema General de Espacios Libres (L) ..... superficie: 4.878,57 m<sup>2</sup>s**
- **Sistema General Viario (V) ..... superficie: 5.679,07 m<sup>2</sup>s**

### c. DESAFECTACIÓN DE SUELO Y CONVENIO

Habiendo transcurrido dos años desde la aprobación definitiva del Plan General, el pasado año 2017, el Ministerio de Fomento ha mostrado su interés en ordenar parte de los terrenos ocupados por la playa de vías vinculada a la antigua aduana ferroviaria para su integración en la trama urbana, habiendo desafectado a tal efecto una superficie de 33.888 m<sup>2</sup>, sobre lo que se señala en la siguiente imagen.



Imagen 4: Superficie desafectada del uso ferroviario por Adif el 27 de septiembre de 2017 e incorporada a la propia Adif como bien patrimonial.

La desafectación de estos suelos permite en la actualidad abordar la ordenación urbanística de parte del ámbito que el Plan General incluyó dentro del denominado ámbito 0.2.01 Entorno Estación, para lo que se hace necesaria la tramitación de una Modificación Puntual de Plan General.

Con este objetivo, el ayuntamiento ha acordado la redacción de la Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Irun con el objetivo de ordenar nuevos usos e integrar en la trama urbana la parte del ámbito 0.2.01 que incorpora los suelos desafectados del uso ferroviario.

## 2.- PROPUESTA DE MODIFICACIÓN PUNTUAL DE PLAN GENERAL

### a. AMBITO DE ORDENACIÓN

Tal y como se ha adelantado, las nuevas determinaciones de ordenación estructural y pormenorizada se establecerán sobre a **una parte del ámbito global 0.2.01**, que cuenta con **64.023,67 m<sup>2</sup>s** del total de 362.271,17 m<sup>2</sup>s.

Este lado tiene un límite claro con el sistema general ferroviario en un extremo, y la zona urbanizada de carácter residencial en el otro. El ámbito tiene una pata que se extiende hacia el norte y que se corresponde con la línea y terrenos de ETS, con el objetivo de incorporar a la nueva ordenación urbanística una solución completa para el trazado del Topo que en este punto de la ciudad se distancia del entrono de vías de Adif hacia la estación del Paseo Colón.



Imagen 5: ámbito de MPGOU que incluye la zona desafectada del uso ferroviario.

## **b. OBJETO DE LA MODIFICACIÓN**

El objetivo específico de la Modificación Puntual de Plan General, es la ordenación estructural y pormenorizada del ámbito (imagen 5) en el que se incluyen los suelos que el ministerio y Adif han recientemente desafectado del uso ferroviario tal y como se muestra en la *Imagen 4*, y así, fijar las determinaciones de ordenación urbanística que permitan iniciar el proceso de urbanización y edificación sobre este ámbito concreto de 64.023,67 m<sup>2</sup>s.

La propuesta de Modificación deberá tener en cuenta la mancha completa de afección de la actual huella ferroviaria y ser compatible con los objetivos inicialmente previstos en el Protocolo firmado, de forma que se posibilite el desarrollo de nuevos usos que permitan integrar el ámbito en su entorno, facilitando la permeabilidad urbana y la movilidad sostenible. Igualmente la nueva ordenación deberá tener en cuenta la posibilidad del soterramiento de la zona de vías que se demuestre factible y la ejecución de una Estación Central Conjunta que actúe como un intercambiador de modos de transporte entre el tren, alta velocidad y cercanías, metro Donostialdea, y los autobuses interurbanos.

Deberá incorporar, además de la antigua Aduana los terrenos situados en su parte trasera, el actual trazado de la línea de Euskotren para el estudio de las actuaciones necesarias a realizar para la permeabilidad del trazado de forma que permita la integración de la nueva ordenación.

**Por tanto, se trata de dotar a la ciudad de un nuevo centro de servicios, con actividades económicas y usos residenciales en su caso, además de las zonas verdes y equipamientos necesarios para resolver no sólo las necesidades del nuevo ámbito sino los déficits existentes en la parte central de la ciudad.**

En todo caso, la nueva ordenación quedará vinculada de modo prioritario al posicionamiento y ejecución de la Estación Central que se situará "entrevías", sin perjuicio de la demostración de soluciones más favorables, y del necesario establecimiento en esta área de una Estación Central de Autobuses, integrada con la anterior, facilitándose así la intermodalidad buscada. Todo ello de conformidad con las previsiones del Convenio que se acuerde entre Adif, ETS, Diputación Foral de Gipuzkoa y el Ayuntamiento de Irun.

Especial atención requerirá el tratamiento del antiguo edificio de la Aduana, en el que 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.

Esta tramitación urbanística será el punto de partida sobre las actuaciones de urbanización y edificación en el entorno ferroviario de Irun, de forma que el siguiente gran paso será la actuación sobre la nueva estación intermodal a la que el Ministerio de Fomento se ha mostrado comprometido con un proyecto ambicioso que será objeto de concurso público internacional.

### **3.- NORMATIVA ORDENACION TERRITORIAL.-**

La **Ley de Ordenación del Territorio del País Vasco (1990)** establece la base del marco jurídico de la ordenación territorial del País Vasco. Define y regula los instrumentos de ordenación territorial.

Dichos instrumentos son: Las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT), el Plan Territorial Parcial de Donostialdea-Bajo Bidasoa (PTP), y los Planes Territoriales Sectoriales.

Queda establecida la prevalencia de las DOT, y en segundo lugar, los PTP frente a los PTS.

El planeamiento municipal y por tanto la MPGOU está sujeta al cumplimiento de las determinaciones que establecen los instrumentos de ordenación territorial que prevalecerán sobre la misma.

Asimismo queda sujeta la MPG a la Ley autonómica del Suelo y Urbanismo 2/2006, de 30 de junio y a la Ley estatal del Suelo y Rehabilitación Urbana, cuyo texto refundido fue aprobado por Real decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre.

#### **a. DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO**

Las DOT tienen como funciones principal, formular el conjunto de criterios y normas para garantizar el equilibrio territorial, construir un marco de referencia para la ordenación territorial y el uso de los espacios del territorio y prever las acciones territoriales que requieran la actuación conjunta con el Estado u otras comunidades autónomas.

Las Directrices de Ordenación del Territorio del País Vasco están en proceso de revisión.

En 2015 se dio inicio al proceso de revisión de las DOT; en Euskal Hiria Kongresua 2016 se presentó el Avance; en Euskal Hiria Kongresua 2017 se presentó el documento de aprobación inicial sin que se haya procedido a su aprobación.

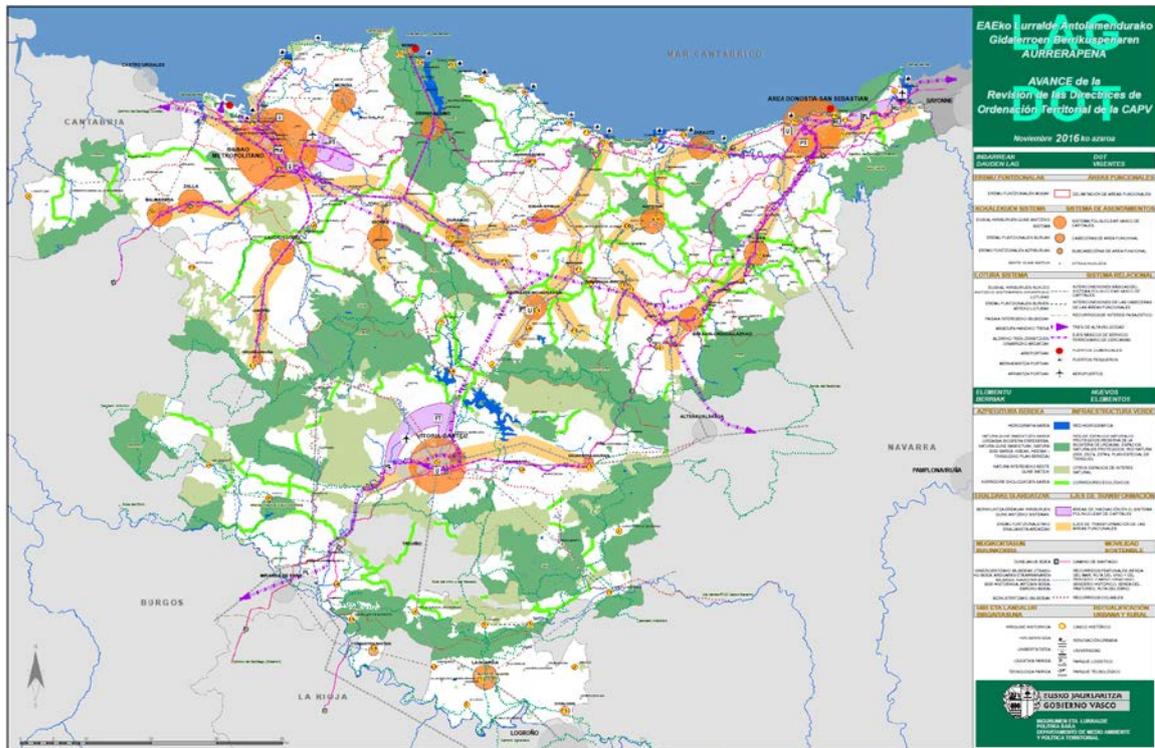


Imagen 6: Mapa Síntesis del documento de Avance de las DOT de noviembre de 2016

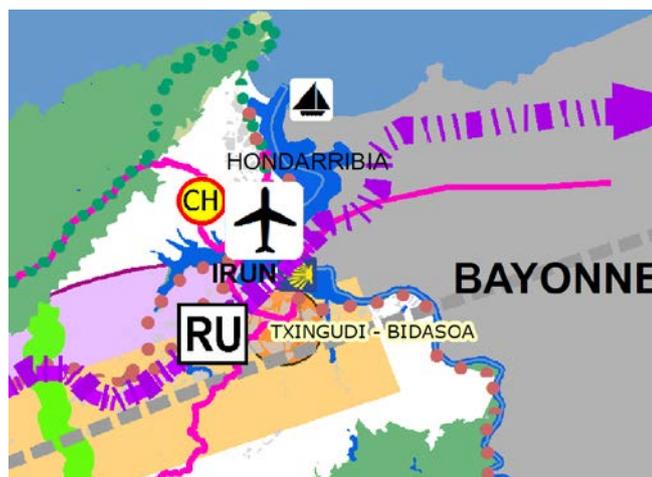


Imagen 7: Ampliación zona Txingudi-Bidasoa del Mapa Síntesis

El mapa síntesis señala Irun como subcabecera del área funcional Donostia - Bajo Bidasoa, haciendo referencia a la renovación urbana. En relación a los ejes de transformación territorial, se sitúa dentro del área de innovación en el sistema polinuclear de capitales vinculada a Donostia-SS, así como en el eje de transformación de las áreas funcionales.

En cuanto al sistema relacional recogido en el mapa, se señalan por un lado la interconexión básica del sistema polinuclear de capitales (sistema viario), se señala también el eje de alta velocidad y el eje básico de servicio de cercanías. Como movilidad sostenible, consta el camino de Santiago y recorrido ciclable. Por último se señala la red hidrográfica e infraestructura verde como los espacios naturales y los corredores ecológicos.

Las Normas de aplicación de las DOT del documento de Avance señalan: Directrices de Obligado Cumplimiento, Directrices de Eficacia Positiva, y Directrices de Gobernanza.

En este sentido, la MPGOU tendrá presente todas las Directrices y cumplirá con las Directrices de Obligado Cumplimiento. Este plan no obstante, esta en la línea de lo indicado en el art. 14, donde se identifica la *intervención en la playa de vías de Irun* como *ordenación de suelo vinculado a altas tecnologías o con potencial innovador* dentro de la operación de renovación urbana, considerada como *área vinculada a componente de excelencia* debido a la estación de alta velocidad proyectada.

#### **b. PLAN TERRITORIAL PARCIAL DONOSTIALDEA-BAJO BIDASOA**

Los planes territoriales parciales concretan los criterios de ordenación de las DOT específicamente para cada una de las áreas funcionales previstas.

El Plan Territorial Parcial (PTP) del área funcional Donostialdea - Bajo Bidasoa se aprobó definitivamente el 27 de julio de 2016.

El ámbito de ordenación del presente Plan Territorial Parcial se incluyen los términos municipales de Andoain, Astigarraga, Donostia-San Sebastián, Errenteria, Hernani, Hondarribia, Irun, Lasarte-Oria, Lezo, Oiartzun, Pasaia, Urnieta y Usurbil.

El Área Funcional presenta una extensión de 376 Km<sup>2</sup> , asentándose sobre la misma una población de algo más de 400.000 habitantes. Se trata por tanto, de un territorio densamente poblado (más de 1.000 Hab./Km<sup>2</sup> ) que presenta unas excepcionales condiciones para el

asentamiento humano, con un clima benigno, un paisaje de gran belleza y una situación geográfica estratégica como punto de paso obligado de las comunicaciones europeas.

Al igual que las DOT, el PTP establece recoge determinaciones de carácter propositivo y normativo. La MPGOU en el Espacio Ferroviario de Irun incorpora el marco de las mismas cumpliendo las determinaciones de carácter normativo.

Una de las determinaciones más significativas que afecta a la MPGOU es que el PTP aprobado definitivamente establece el Área de Carácter Estratégico Txingudi, donde se señala la operación de transformación integral de las instalaciones ferroviarias de Irun con la generación de un nuevo nodo de centralidad urbana, tal y como se muestra en la siguiente imagen:

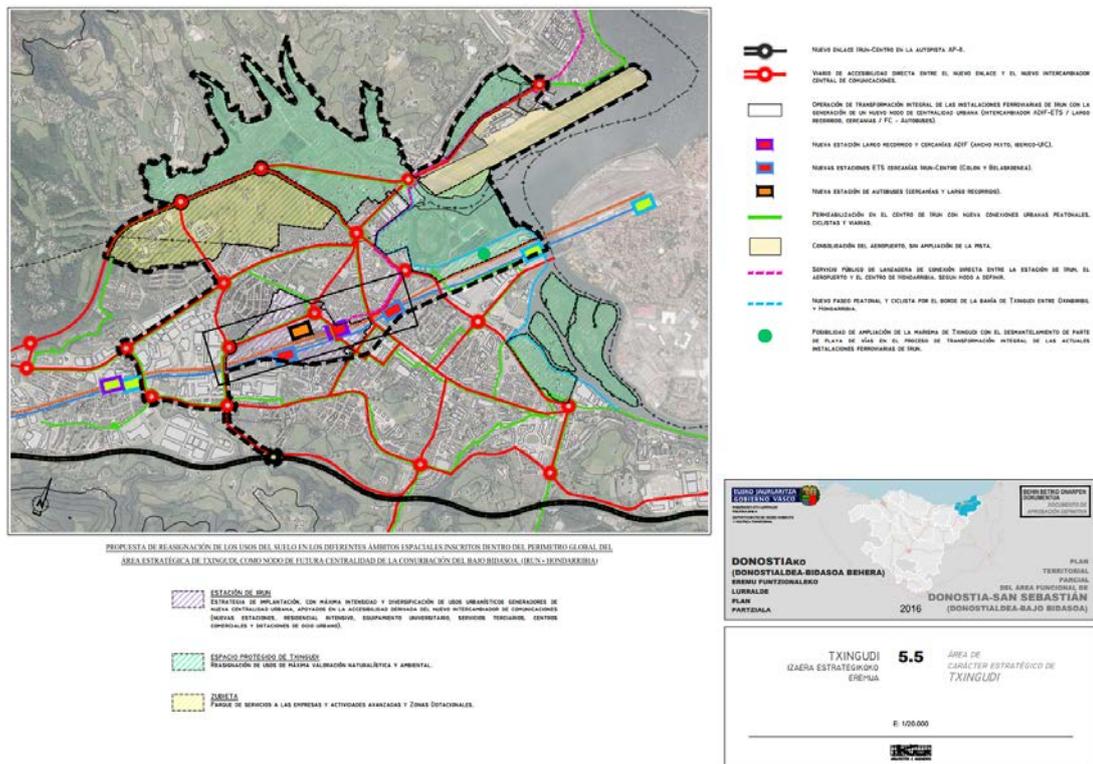


Imagen 8: Mapa Síntesis del documento de Avance de las DOT de noviembre de 2016

### c. PLANES TERRITORIALES SECTORIALES

Ordenan el conjunto del Territorio de la CAPV según los siguientes ámbitos urbanísticos: Medioambiente (Ordenación de Márgenes de ríos y Arroyos, del litoral, de zonas húmedas, Agroforestal etc.), Infraestructura (Red Ferroviaria, Carreteras, energía Eólica etc.), Suelo Actividades Económicas y Equipamientos comerciales).

Se han aprobado definitivamente los PTS de los siguientes ámbitos:

- PTS Agroforestal
- PTS de Ordenación de los Márgenes de Ríos y Arroyos
- Plan Sectorial de Carreteras ( Álava )
- Plan de Energía Eólica
- PTS de Red Ferroviaria en la CAPV
- PTS de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y Equipamientos Comerciales
- PTS de Zonas Húmedas
- PTS de Protección y Ordenación del Litoral
- PTS de Infraestructuras de Residuos Urbanos de Gipuzkoa
- PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa

En redacción y tramitación

- PTS de Suelo para la Promoción Pública de Viviendas
- PTS de Red Intermodal y Logística del Transporte

Igualmente la MPG se sujetará a las determinaciones que le afecten de estos planes sectoriales.

#### **4.- AFECCIONES SECTORIALES.**

Por su parte, el ámbito queda sujeto a una serie de afecciones territoriales recogidas en la legislación sectorial cuya incidencia requerirá la obtención de los correspondientes informes preceptivos.

En especial se destacan:

##### **.-SERVIDUMBRES AERONAUTICAS.-**

Al encontrarse este ámbito dentro de la zona de Servidumbres Aeronáuticas legales, pertenecientes al Aeropuerto de San Sebastián deberá cumplir la MPG la normativa sectorial respecto a las servidumbres aeronáuticas y a las afecciones acústicas derivadas de las mismas.

Conforme lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 **modificado por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril**, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas y por el que se modifica el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

##### **.-INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS y afección de servidumbres.-**

Asimismo se estará a lo dispuesto por la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario en relación con la incidencia de las infraestructuras ferroviarias sobre el planeamiento urbanístico.

### **.-PATRIMONIO CULTURAL.-**

En el ámbito de la MPG se incluye el Edificio de la Aduana, considerado como edificio/elemento construido de interés histórico y arquitectónico, quedando integrado en el Catalogo del Plan General con el código R1 con nivel de Protección: Nivel de conservación estructural. Este nivel protege los edificios en cuanto al mantenimiento de su estructura, si bien admite determinadas intervenciones para la adecuación de la misma a nuevos usos, siempre que en todo caso se respeten los elementos constitutivos de la envolvente del edificio.

### **PATRIMONIO ARQUEOLOGICO.-**

El ámbito del Plan General incluye en su delimitación una superficie señalada por la mancha de patrimonio arqueológico, si bien el ámbito objeto de la MPGOU objeto del presente documento no está afectada.

### **AFECCIONES ACUSTICAS**

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 17 de la Ley 37/2003, de Ruido, el planeamiento urbanístico deberá tener en cuenta las previsiones establecidas en la misma, en las normas dictadas en su desarrollo y en las actuaciones administrativas realizadas en ejecución de aquéllas.

El artículo 13 del Real Decreto Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. señala que todas las figuras de planeamiento incluirán de forma explícita la delimitación correspondiente a la zonificación acústica de la superficie de actuación en áreas acústicas de acuerdo con las previsiones de la Ley.

Al proceder a la zonificación se tendrá en cuenta la existencia de servidumbres acústicas y de reservas de sonido de origen natural establecidas de acuerdo con las previsiones de la Ley y del Real Decreto.

## **5.- PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATEGICA.-**

La presente MPG está sujeta a Evaluación Ambiental Estratégica.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 22 del **Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana,**

*1. Los instrumentos de ordenación territorial y urbanística están sometidos a evaluación ambiental de conformidad con lo previsto en la legislación de evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente y en este artículo, sin perjuicio de la evaluación de impacto ambiental de los proyectos que se requieran para su ejecución, en su caso.*

**La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental,** determina que todos aquellos instrumentos de planeamiento urbanístico y territorial que no estén sujetos al procedimiento ordinario, al no estar incluidos en el apartado 1 del art. 6 quedarán sometidos a la evaluación simplificada (apartado, 2 del art. 6).

Por su parte, habrá que estar a lo dispuesto en la Ley 3/1998 de Protección General de Protección de Medio Ambiente y en el Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica de Planes y Proyectos.

## **6-DECLARACION CALIDAD SUELO.**

Dados los usos a los que se han destinados los suelos integrados en el ámbito, este queda sujeto a la Declaración de Calidad del suelo conforme lo dispuesto en **La Ley 4/2015, autonómica, para la Prevención y Corrección de la contaminación del suelo, que determina que** procederá declaración de la calidad del suelo, entre otros supuestos, cuando se dé un **cambio de uso de un suelo que soporte o haya soportado una actividad o instalación potencialmente contaminante (Art. 23.1c)**



**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 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..... 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 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 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.

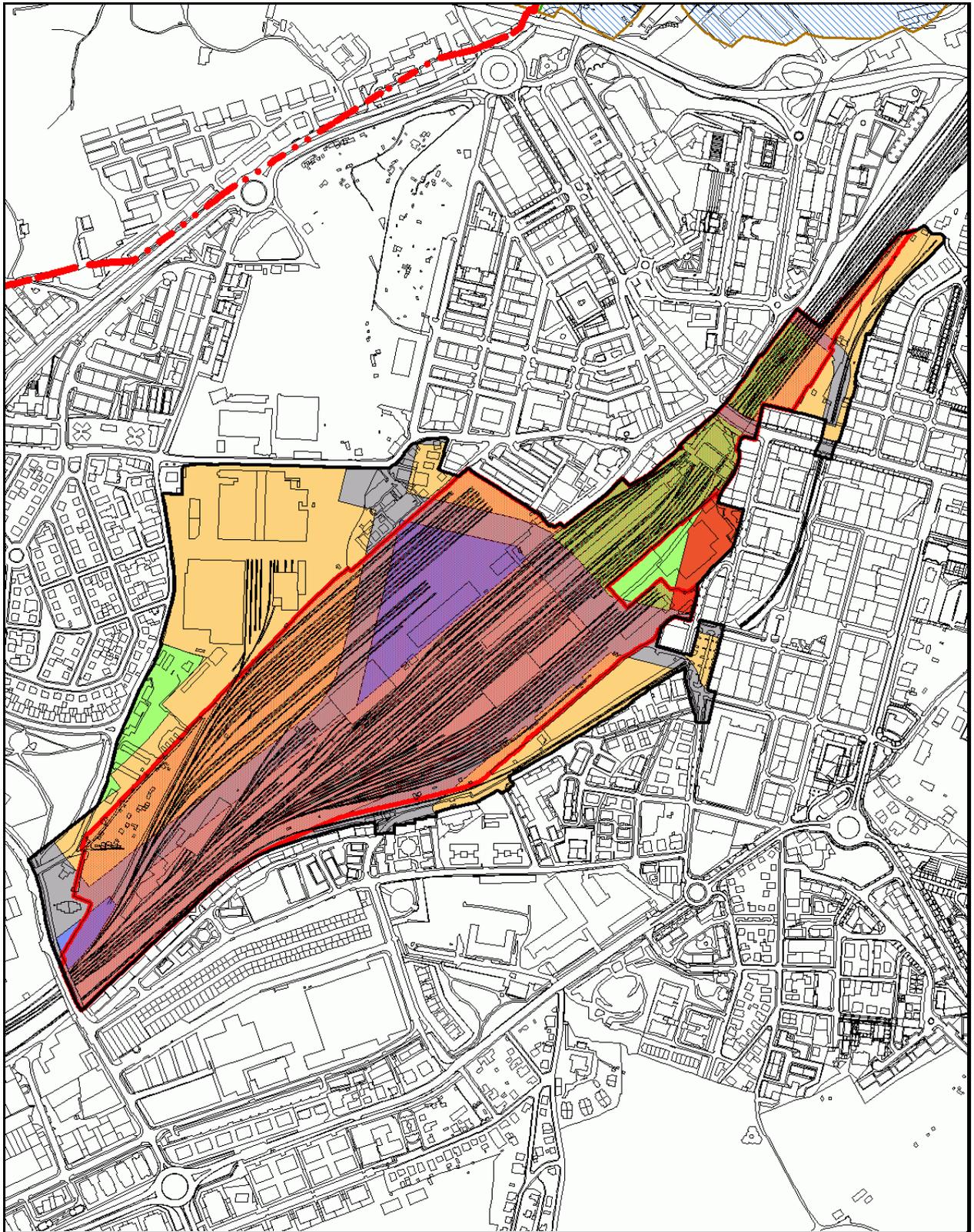
En el presente ámbito se incluye el Edificio de la Aduana, considerado como edificio/elemento construido de interés histórico y arquitectónico, el cual se integra en el Catálogo de este Plan General con la categoría señalada en este documento

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**

