



**Plan Nagusiaren  
Aldaketa Puntualaren  
AURRERAKINA  
IRUNGO BURDINBIDE  
EREMUAN**

2018KO AZAROA  
Espediente kodea: 2017ZZAA0011

**AVANCE de la  
Modificación Puntual  
del Plan General en el  
ESPACIO FERROVIARIO  
DE IRUN**

NOVIEMBRE 2018  
Código Expediente: 2017ZZAA0011





**AVANCE** de la  
**Modificación Puntual**  
**del Plan General en el**  
**ESPACIO FERROVIARIO**  
**DE IRUN**

**Memoria**

NOVIEMBRE 2018  
Código Expediente: 2017ZZAA0011



## Contenido

<b>1</b>	<b>INTRODUCCIÓN A LA MODIFICACIÓN PUNTUAL .....</b>	<b>1</b>
1.1	OBJETO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN .....	1
1.1.1	La operación de integración Ferrocarril – ciudad de Irún.....	1
1.1.2	Tramitación de la Modificación Puntual del Plan General .....	2
1.2	OBJETIVOS Y METODOLOGÍA DEL DOCUMENTO.....	8
1.3	RESULTADO DE INFORMES A LA FORMULACIÓN .....	9
1.3.1	Informe del Departamento de Seguridad de la Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología .....	9
1.3.2	Informe del Departamento de Cultura y Política Lingüística de la Dirección de Patrimonio Cultural .....	10
<b>2</b>	<b>LA TRANSFORMACIÓN DEL ESPACIO FERROVIARIO DE IRUN Y SU ENTORNO.....</b>	<b>13</b>
2.1	PROCESOS TERRITORIALES Y SECTORIALES .....	13
2.1.1	Análisis general del contexto .....	13
2.1.2	Vía Irún –Distrito Urbano innovador .....	15
2.2	CARACTERÍSTICAS Y CONEXIONES DEL ESPACIO FERROVIARIO.....	20
2.2.1	Propiedades que forman el espacio ferroviario completo .....	20
2.2.2	Accesibilidad.....	23
2.2.3	Principales problemáticas actuales .....	25
2.2.4	Paso de la línea Euskotren por Belaskoenea y el Ensanche.....	33
2.2.5	Los usos actuales frente a un proyecto de renovación urbana .....	3
2.3	PROPUESTAS GENERALES.....	5
2.3.1	Bases.....	5
2.3.2	Piezas y generación de actividades transformadoras.....	5
2.3.3	Estructura viaria y movilidad .....	6
2.3.4	Propuestas de ordenación de la nueva estación de ferrocarril, el intercambiador y la conexión norte sur.....	8
2.3.5	Soterramiento del Topo.....	11
2.3.6	El barrio de Anaka – Blas de Lezo .....	11
2.3.7	La perspectiva de género en los objetivos generales de la propuesta.....	12

<b>3 PROPUESTA DE MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN GENERAL EN EL</b>	
<b>    ÁMBITO 0.2.01 ENTORNO ESTACIÓN.....</b>	<b>13</b>
3.1 DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO Y OBJETIVOS.....	13
3.2 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA.....	16
3.2.1 Elementos fijos y alternativas.....	16
3.2.2 Alternativa 0.....	18
3.2.3 Alternativa 1.....	18
3.2.4 Alternativa 2.....	19
3.2.5 Relación de las alternativas con la estación .....	20
3.2.6 Superficies y Edificabilidades .....	20
<b>4 ÍNDICE DE PLANOS.....</b>	<b>22</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>23</b>
ANEXO I: INFORME DEL DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD DE LA DIRECCIÓN DE ATENCIÓN DE EMERGENCIAS Y METEOROLOGÍA .....	23
ANEXO II: INFORME DEL DEPARTAMENTO DE CULTURA Y POLÍTICA LINGÜÍSTICA DE LA DIRECCIÓN DE PATRIMONIO CULTURAL .....	24
ANEXO III: MEDIOAMBIENTE Y SMART CITY. CRITERIOS .....	25
Criterios Medioambientales.....	25
Criterios para el desarrollo de la ciudad inteligente.....	30
ANEXO IV: VALORACIÓN MEDIOAMBIENTAL DE LAS OPCIONES DE LA ORDENACIÓN VOLUMÉTRICA DEL ÁMBITO ORDENACIÓN MPGOU IRÚN.....	34
ANEXO V: OPORTUNIDADES PAISAJÍSTICAS EN EL PROYECTO VIA IRUN .....	39
ANEXO VI: LA SENSIBILIDAD AL GÉNERO DE LA PROPUESTA.....	61

# 1 INTRODUCCIÓN A LA MODIFICACIÓN PUNTUAL

## 1.1 Objeto y justificación de la Modificación

---

### 1.1.1 La operación de integración Ferrocarril – ciudad de Irun

La modificación del Plan General del Espacio Ferroviario de Irún y la reactivación del Protocolo de Actuación abren un proceso de crucial importancia para el futuro de la ciudad. Se trata de un ámbito de centralidad, que actualmente provoca una disgregación funcional y espacial muy extensa en la ciudad, de carácter estructural. Esta operación de reforma se inserta en una cultura de regeneración urbana de espacios ocupados por infraestructuras, fuertemente asentada en Europa.

El espacio ocupado por el ferrocarril en el entorno de la Aduana ha cumplido una función muy importante en el desarrollo de la ciudad, la economía y la sociedad irunesa, pero ha entrado en un proceso de obsolescencia y abandono; la ciudad puede integrar ahora este lugar y vincular su planificación urbanística con la reflexión sobre un entorno amplio, que está ya en un proceso de cambios y que debe beneficiarse de este impulso renovador.

El Ayuntamiento ha hecho un análisis sobre las actividades económicas y dotacionales que pueden implantarse en este nodo de centralidad y la forma en la que procesos similares están regenerando las ciudades europeas. Estos estudios son el punto de partida de esta modificación del PGOU.

Se trata además de plantear la forma en la que la nueva estación de ferrocarril de alta velocidad de Irun se implanta en la estructura de la ciudad, la integración de una estructura viaria y de espacios públicos que facilite la movilidad sostenible, la mejor integración del Metro Donostialdea, la incorporación progresiva de nuevas actividades en las grandes piezas industriales y de transporte del ámbito, la activación de la regeneración urbana en el entorno, etc. Este planteamiento vincula el proyecto con los modelos de desarrollos urbanos orientados por el tránsito (TOD – Transit Oriented Development) en un espacio cercano a los intercambiadores multimodales, en un radio aproximado de 800 a 1.000 metros.

La renovación de la ciudad se apoya en la integración de procesos técnicos y económicos, la participación política y ciudadana y el desarrollo de un soporte inmobiliario que genere los aprovechamientos económicos necesarios para su financiación. Esto se hace de manera integrada desde la estrategia, el planeamiento y el proyecto urbano, con el objetivo primordial de establecer un escenario global, fundamentalmente integrador de todos los actores, necesidades y oportunidades existentes. Dicha condición es clave para dibujar un plan de

evolución progresiva que conecte la ciudad a través del espacio ferroviario y diseñe la liberación estructurada de un espacio público de primer nivel.

La Modificación del Plan General cumple las determinaciones e indicaciones de los instrumentos de ordenación territorial del País Vasco y los compromisos que se han establecido entre las administraciones para la mejora de la integración ferroviaria en Irun. Este largo proceso de planificación implica que ha existido previamente una visión amplia y un pacto sobre los sistemas y actividades que estructuran el territorio, sobre su capacidad de acogida de nuevas funciones y la correcta implantación sobre los ecosistemas.

### 1.1.2 Tramitación de la Modificación Puntual del Plan General

La tramitación de la Modificación Puntual de Plan General está establecida en la Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo del País Vasco. Las fases de tramitación del documento en base a dicha norma son las siguientes:

- Formulación y definición del proceso de participación ciudadana.
- **Avance.**
- Adopción de Criterios y Objetivos Generales.
- Aprobación inicial.
- Información pública.
- Aprobación provisional.
- Aprobación definitiva.

El Ayuntamiento en fecha 13 de marzo de 2018 resolvió la formulación de la Modificación Puntual de Plan General, con la definición del proceso de participación ciudadana y la solicitud de los primeros informes resultado de lo que se da cuenta en el presente documento. El Documento de Formulación de la Modificación Puntual del PGOU, de febrero de 2018, describe los antecedentes y un análisis de las condiciones actuales, que incorporamos a este documento.

#### *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 Irun, el Ministerio de Fomento no había concluido los estudios técnicos necesarios para remodelar las instalaciones ferroviarias de Irun, 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.

### *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:

<b>CLASIFICACION URBANISTICA</b>	<b>Superficie</b>
Suelo Urbano	362.271,17 m <sup>2</sup> s
<b>CALIFICACION GLOBAL</b>	
Residencial (R)	139.951,96 m <sup>2</sup> s
Actividades Económicas (A)	24.760,68 m <sup>2</sup> s
Sistema General Ferroviario	77.765,81 m <sup>2</sup> s
Sistema General de Equipamiento (E)	6.652,47 m <sup>2</sup> s
Sistema General de Espacios Libres (L)	39.474,23 m <sup>2</sup> s
Sistema General Viario (V)	73.666,02 m <sup>2</sup> s

**ÁMBITO: ENTORNO ESTACIÓN**

**0.2.01**

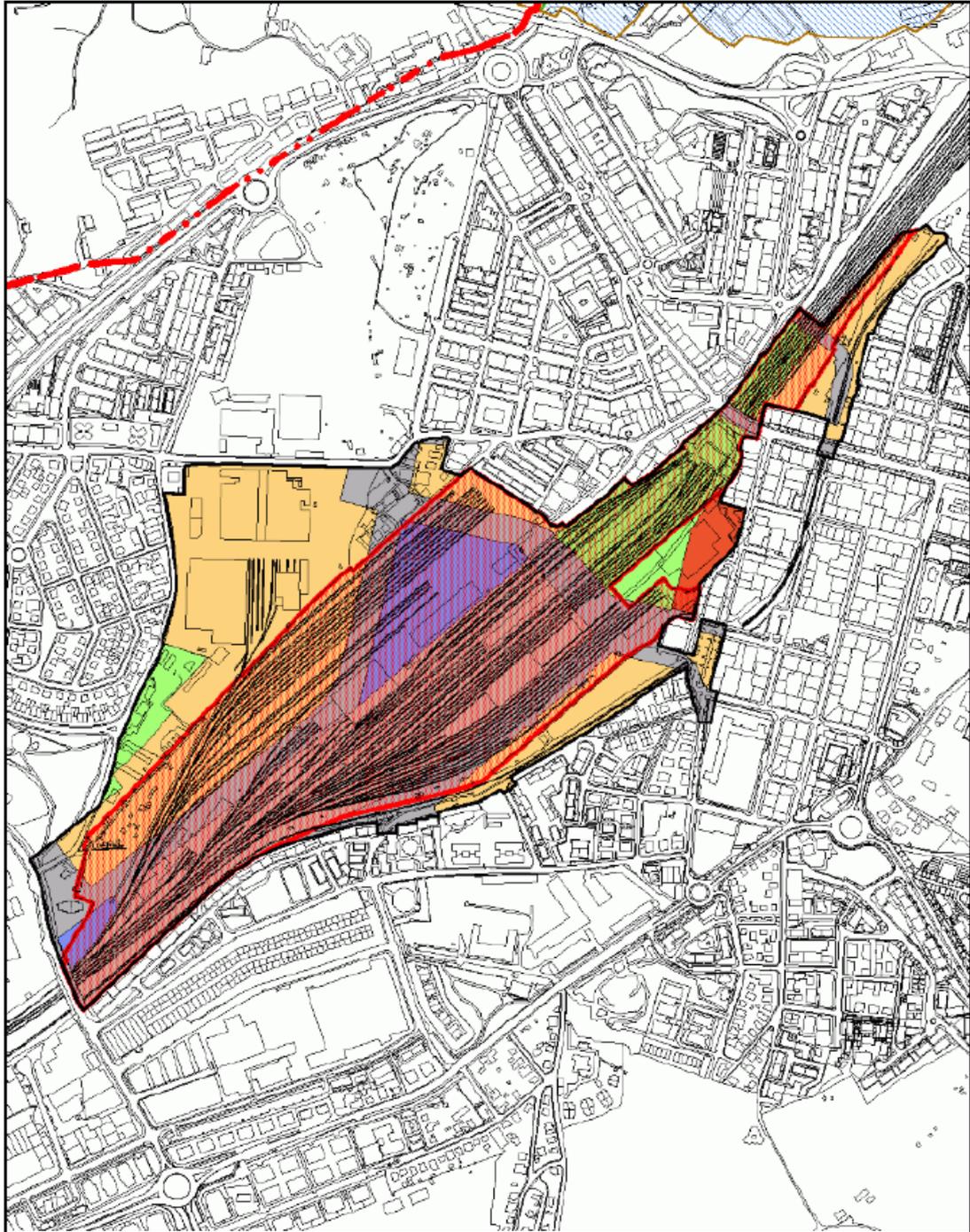


Imagen 1. Plano que acompaña a la ficha del ámbito del Plan General. La zona rayada en rojo señala la parte no vinculante relativa a la actual infraestructura ferroviaria.

### *Desafectación del suelo y convenio*

En 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 2. 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.

El 30 de julio de 2018 el Consejo de Administración de Adif aprobó el Convenio Urbanístico para el desarrollo del ámbito de la MPGOU, y en atención a ello, el 14 de septiembre de 2018 el pleno del Ayuntamiento de Irun aprueba dicho Convenio con su posterior exposición al público sin que se hayan presentado alegaciones al mismo, por lo que se entiende aprobado definitivamente por esta administración local. En estos momentos el Convenio está aprobado por todas las administraciones afectadas a la espera de la firma conjunta. El contenido del convenio se adjunta a la presente memoria.

### *Condiciones urbanísticas del Protocolo*

El 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.

En un marco de actuaciones a realizar de forma conjunta el desarrollo urbanístico del Protocolo implica, desde el planteamiento de este Avance de Modificación Puntual, resolver una serie de propuestas:

- a. Intervenciones situadas en el espacio ferroviario liberado.
- b. Integración funcional de la nueva estación intermodal con la ciudad.
- c. Creación de un polo de actividad y centralidad a escala urbana y territorial.
- d. Sutura de la relación entre las dos orillas del ámbito ferroviario y reparación de las afecciones en los bordes.
- e. Traslado de instalaciones ferroviarias, en función de las afecciones y oportunidades que se planteen en el diagnóstico.

Estas premisas son coherentes con el Plan General Vigente en el ámbito de ordenación urbanística 0.2.01 Entorno Estación, y su desarrollo parcial tiene que plantear, además, las propuestas de relación con otros ámbitos.

- f. Recuperación del edificio de la Aduana e integración del entorno con el Ensanche.
- g. Revisión de las afecciones del trazado actual del Topo y oportunidades de su integración urbana.
- h. Vinculación con el modelo de estructura viaria apoyado en la Ronda Sur y el Plan de Movilidad Urbana Sostenible.
- i. Desarrollo de las formulaciones municipales sobre urbanismo inclusivo.
- j. Mejora de equipamientos y actividades en los barrios contiguos.

### *Necesidad y justificación de establecer un marco estratégico de diagnóstico y propuestas junto a la Revisión del Plan*

El convenio implica un proceso de reflexión sobre la relación entre el ámbito de actuación, la estructura urbana y las infraestructuras de transportes y movilidad.

La Modificación del PGOU, que actúa con carácter vinculante solo sobre un sector del conjunto, es el momento adecuado para desarrollar una parte importante de ese proceso: aporta un marco urbanístico completo para el contraste de las propuestas de ordenación, los procedimientos reglados de evaluación ambiental, la participación pública, y un proceso de aprobación contrastado.

Además, la Modificación tiene que resolver la continuidad de las estrategias entre el ámbito completo 0.2.01 Entorno Estación del PGOU y el ámbito reducido sobre el que ahora va a intervenir el planeamiento.

Esta continuidad justifica el desarrollo de directrices globales en este documento, sin respaldo en la Ley del Suelo y Urbanismo del País Vasco, en paralelo a las propuestas vinculantes estructurantes y pormenorizadas.

## 1.2 Objetivos y metodología del Documento

---

### *Objetivos y ámbitos*

El objetivo de la Modificación Puntual del Plan General es la ordenación estructural y pormenorizada del ámbito de los suelos desafectados del uso ferroviario por el Ministerio y Adif y de aquellos que en el entorno permitan desarrollar un proyecto de ciudad y regeneración urbana, utilizando plenamente su potencial de renovación integrada.

El objetivo está vinculado al desarrollo de las directrices de los Planes de ordenación territorial, del propio Plan General y las que se ha fijado en el Ayuntamiento para la remodelación de la ciudad en el desarrollo del proyecto Vía Irun.

Se establecen dos ámbitos de trabajo.

- A. El primer ámbito, en el que se establece un diagnóstico general y estratégico, y ampliamente relacionado con el entorno funcional de la operación, coincide con el delimitado por el Plan General vigente. Las propuestas en este ámbito tienen el objeto de definir la ordenación de referencia en la fase de Avance de la Modificación y establecer un marco de diálogo y directrices pactadas entre el Ayuntamiento, los agentes implicados y la ciudadanía.

La superficie del ámbito, 362.271,17 m<sup>2</sup>s, es coincidente con la del ámbito 0.2.01 Entorno Estación del PGOU vigente, si bien el diagnóstico y las propuestas pueden establecer relaciones más amplias.

- B. El segundo ámbito, más reducido e incluido en el anterior, es el objeto específico de la Modificación Puntual del Plan General hasta su aprobación definitiva.  
La superficie de ordenación es de 64.023,67 m<sup>2</sup>s.

### *Metodología*

- a. Información y Diagnóstico del espacio ferroviario.
- b. Estrategias según los estudios urbanísticos previos y los estudios de casos realizados por Vía Irun.
- c. Propuestas generales con carácter de directrices y marco de diálogo con agentes firmantes del Convenio.
- d. Elaboración del Avance, incluyendo propuestas alternativas.
- e. Participación.
- f. Proceso de aprobación de la modificación puntual del PGOU.
- g. Evaluación Ambiental Estratégica

### 1.3 Resultado de Informes a la Formulación

---

En cumplimiento con lo establecido en el artículo 90.1 de la Ley 2/2006, de Suelo y Urbanismo se han solicitado los informes según art.90, resultado de lo cual se han recibido los siguientes:

#### 1.3.1 Informe del Departamento de Seguridad de la Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología

La Dirección emite informe sobre el análisis de protección de riesgos en el ámbito de la Modificación del PGOU, con fecha 21 de septiembre de 2018.

La Dirección elabora un inventario y mapa de los riesgos propios de la protección civil que sean objeto de planes generales o especiales, y la definición de medidas tendentes a evitar o reducir las condiciones de riesgo. En cuanto a los riesgos más significativos de la zona de estudio y de cara a la toma de medidas en la modificación planteada, el Informe señala las siguientes cuestiones a tener en cuenta:

#### *Riesgos tecnológicos – transporte de mercancías peligrosas*

Los “Mapas de Flujo del Transporte de Mercancías Peligrosas en la C.A-P.V.” señalan dos vías relacionadas con el ámbito de estudio por las que pueden circular Mercancías Peligrosas:

- Ferrocarril: Línea de FFCC Madrid-Irun de Adif.
- Carreteras: GI 636 y GI 2134.

A cada lado de la infraestructura analizada se dibuja una línea de 600 metros que sería la zona a intervenir en el caso de accidente en condiciones adversas. En relación a una óptima gestión de emergencias el Informe señala que es oportuno que en las modificaciones de las vías de comunicación estén presentes todas aquellas iniciativas tendentes a facilitar el tránsito de vehículos de emergencias (Bomberos, sanitarios, etc.) en caso de accidentes.

#### *Isomáximas de precipitación*

Según el Mapa Directriz del Riesgo de febrero de 1996, la isomáximas de precipitación en el municipio están comprendidas entre los 275 y 375 mm/día para un periodo de retorno de 500 años. Esto implica que para el diseño de todas las posibles obras de drenaje que pudieran derivar de las obras de saneamiento y/o vertido (si tuviesen que hacerse) se tendrán en cuenta esas precipitaciones correlacionadas a los oportunos caudales de retorno.

#### *Conclusiones en la fase de Avance*

Se ha considerado en las alternativas de ordenación las iniciativas requeridas para facilitar el tránsito de vehículos de emergencia en el entorno de la red viaria y ferroviaria indicada en el Informe, mediante los espacios libres en perímetro que permiten el acceso desde el ámbito.

Las determinaciones sobre las obras de drenaje se realizarán, en su caso, en la ordenación pormenorizada y en los consiguientes proyectos de urbanización.

### 1.3.2 Informe del Departamento de Cultura y Política Lingüística de la Dirección de Patrimonio Cultural

El Informe no aprecia la existencia de elementos de interés arquitectónico o arqueológico declarados como Bienes de culturales, inventariados ni calificados, ni Zonas de Presunción Arqueológica.

El Departamento informa de la existencia de varios inmuebles que constan su Catálogo de Patrimonio Cultural “como elementos con valores muy significativos de la trayectoria histórica de Irun y el Patrimonio Cultural Vasco”, para los que está propuesta su declaración como Bien inventariado de la Comunidad Autónoma del País Vasco, con la categoría de Monumento / Conjunto Monumental: Almacén Central (77), Pabellón de los alemanes (122), Nave de la Aduana (123) y Nave de la Aduana (124).



El Informe recomienda:

- la preservación de los elementos y sus valores culturales, sin perjuicio de su rehabilitación o adaptación para su reutilización;
- la intervención en estos elementos del tipo Restauración Científica o Conservadora.

### *Conclusiones en la fase de Avance*

El Informe no hace referencia al Edificio de la Aduana contenido en el Catálogo del Patrimonio Histórico-Artístico del Plan General de Ordenación Urbana de Irun; este edificio es contiguo desde el norte con los elementos señalados en el Informe. La ficha del Catálogo describe sus características, el nivel de protección (nivel de consideración estructural) y los criterios de consideración.

Además de la relevancia del *palacete urbano* de la Aduana se indica en los criterios de consideración el interés del mantenimiento de la pieza en su conjunto, con la nave central anexa, por el valor de la estructura de hormigón en forma de galería.

El criterio del Avance es la incorporación de la Aduana, la Nave de la Aduana (nº 123 de la propuesta del Informe) y una parte simétrica a esta del Almacén Central (nº 77), formando un conjunto destinado a Equipamientos públicos. Consideramos que este conjunto es representativo de la relación histórica y patrimonial entre el ferrocarril y la ciudad.

Sobre las posibilidades de conservación del resto de elementos consideramos que deben reconsiderarse desde la integración en la propuesta de conjunto:

- Las alternativas de ordenación del ámbito de Modificación y la propuesta de ordenación del ámbito 02.01 Entorno Estación, señalan la importancia de la integración de este conjunto en el esquema de conexiones urbanas con la nueva estación de alta velocidad.
- Estas conexiones entre el norte y el sur del haz de vías ferroviarias extienden algunas de las trazas urbanas del ensanche y se localizan en el foco con mejor accesibilidad y centralidad del ámbito. Estas trazas se superponen a una parte del Almacén Central (77) y la Nave de la Aduana (124).
- La propuesta de ordenación tiene que dar cabida además a una edificabilidad para usos de actividad económica y residencial que desarrolle el programa de usos previsto en el proyecto Vía Irun y viabilice las condiciones del Convenio.
- La ampliación de edificios catalogados más allá de los establecidos en el PGOU dificulta la viabilidad de esta propuesta, ya que es necesario un volumen edificado mayor que el resultante de la posible reutilización del Almacén Central (77), el Pabellón de los alemanes (122) y la Nave de la Aduana (124).



AVANCE de la Modificación Puntual del Plan General en  
el **ESPACIO FERROVIARIO DE IRUN**

## 2 LA TRANSFORMACIÓN DEL ESPACIO FERROVIARIO DE IRUN Y SU ENTORNO

### 2.1 Procesos territoriales y sectoriales

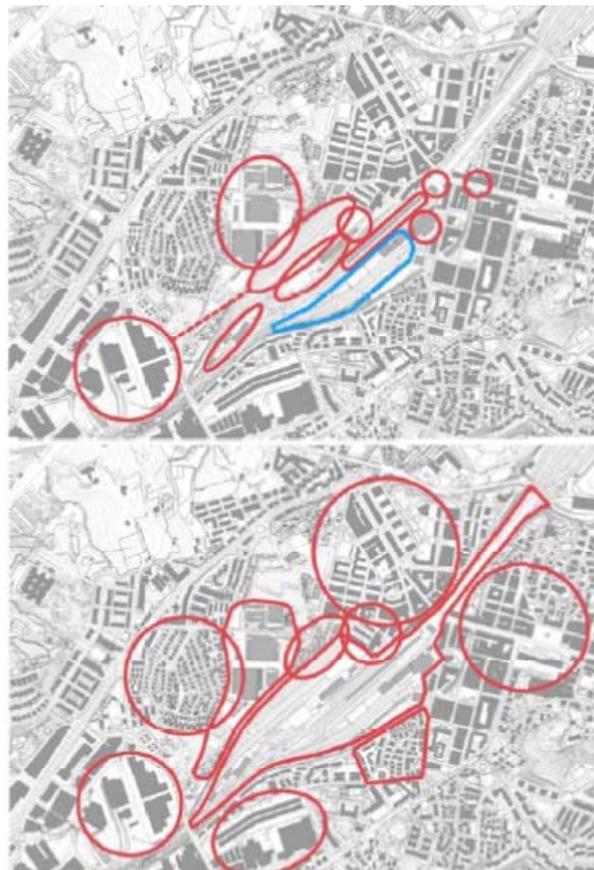
#### 2.1.1 Análisis general del contexto

##### *Situación actual*

Es destacable la multitud de agentes implicados en el entorno del proyecto y en la representación social asociada a este, cada uno con motivaciones específicas, en muchos casos con sectores de suelo conectado o adyacentes afectados, y plazos y panes de transformación muy distintos. Se trata de una situación de islas urbanas a nivel formal y social que el proyecto trata de orquestrar.

Por otro lado, se necesita una labor de proyección e imagen de ciudad, enfocada hacia el exterior, como reclamo de inversión y crecimiento, pero también hacia el interior, como forma de construir identidad y cohesión. Esto pasa por conseguir aunar fuerzas y hacer a los distintos agentes participar de la visión común, La comprensión de los agentes y condicionantes que tienen una localización física en los ámbitos delimitados, así como en el entorno cercano, adquiere una importancia clave, a nivel de planificación y proyecto urbano.

Por otras parte esta labor unificadora abre la oportunidad de mitigar la actual situación de islas urbanas que existe en el tejido, que es producto del siempre



complejo desarrollo histórico y la superposición de diferentes actuaciones de planeamiento, así como de algunas problemáticas que se presentan a continuación, como por ejemplo la topografía.

Es innegable cuán ligada está la historia de Irun a la irrupción del ferrocarril hace más de 150 años. Esta dimensión, si se quiere en parte de conciencia colectiva, debe ser una componente subjetiva y objetiva del proyecto. Existe el desafío de reinventar la relación entre el ferrocarril y la ciudad a todos los niveles, de un elemento de paso, provisor de mercancías, a un conector a nivel transnacional.

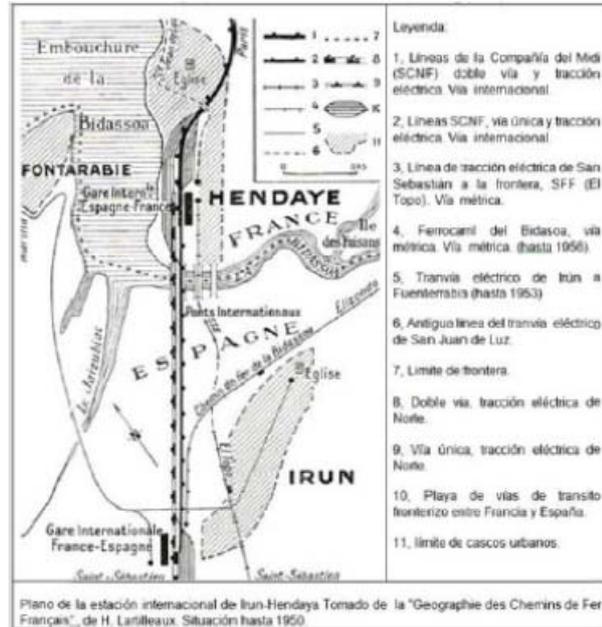
### Posición geoestratégica de Irun

El corredor Noroeste tiene un altísimo valor estratégico, comercial e industrial, en el que la disponibilidad de suelo para las actividades pujantes es escasa, dado el alto grado de desarrollo y la restricciones que la topografía y el mar imponen; la operación supone por tanto un gran servicio a toda la región.

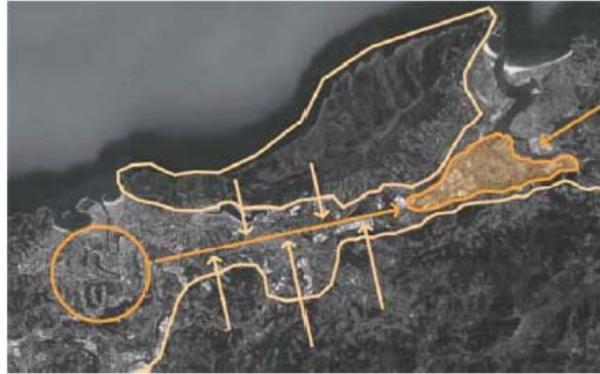
### Precedentes

Vía Irun es un proyecto que proviene de un largo esfuerzo de planificación y preparación del escenario de transformación, este sentido es fundamental para nuestro equipo tener en cuenta una serie de precedentes, tanto normativos como estratégicos:

- Plan General de Ordenación Urbana de Irun.
- Estrategia Irun 2020 y Plan de Acción Agenda 21.



- European 13
- Estudio de oportunidades del entorno Calle Aduana.
- Plan Parcial Anaka, como condicionante del entorno.
- Planes y proyectos de estaciones RENFE / ADIF.
- Intenciones de desdoblamiento del Euskotren.



### 2.1.2 Via Irun –Distrito Urbano innovador

El ayuntamiento de Irun junto con la asesoría experta de *S&F Consultants* ha trabajado durante este último año la estrategia de desarrollo de un espacio de oportunidad como el que se abre con Via Irun. A continuación se recogen parte del análisis y valoraciones que se han realizado al respecto:

El proceso de definición del proyecto de generación de actividad económica innovadora planteado para el espacio liberado tras la llegada de la alta velocidad a Irun, se ha manifestado hasta la fecha como un proyecto atractivo y con potencial por los diferentes agentes identificados, tanto privados como públicos y a nivel local y regional, en gran parte porque se plantea un marcado carácter urbano, trasfronterizo e innovador que lo hacen único en el ámbito vasco y estatal y por el apoyo claro de los agentes locales.

A nivel global, este proyecto se enmarca en la tendencia en el reparto de poder desde los gobiernos y estados nacionales hacia las ciudades y los ámbitos metropolitanos; horizontalmente desde el sector público a redes transversales de actores públicos, privados y agentes del conocimiento. Este nuevo nivel de poder de las ciudades, conocido en el ámbito anglosajón como “**New Localism**”, surge como la mejor solución posible para resolver los grandes desafíos característicos de las sociedades modernas: competitividad económica, inclusión social y oportunidad; una vida pública integrada y renovada; el desafío de la diversidad; y el imperativo de la sostenibilidad ambiental. Parte de la creencia de que muchos de los problemas cotidianos de la ciudadanía podrían verse resueltos desde un nivel local. En la actualidad el concepto que subyace detrás de las estrategias innovadoras de renovación urbana es la **integración de diferentes ámbitos de intervención**: funciones urbanas, agentes implicados, recursos,... Estas estrategias apuestan por la coordinación de políticas públicas en desarrollo de la actividad económica, educación, formación, transporte y acción social para generar **distritos urbanos innovadores** (o *‘iHub’*) diseñados bajo las premisas de innovación y creatividad.

A nivel regional, Irún y el área de Bidasoa-Txingudi, se caracteriza por disponer de un tamaño suficiente y una masa crítica para poder acometer ese tipo de proyectos. Además, cuenta con un ecosistema de **agentes locales de relevancia a nivel nacional e internacional** en los sectores que se han identificado como prioritarios (en base al tejido local y a la situación y evolución previsible del mercado para cada uno de ellos) para el Proyecto de Distrito Urbano Innovador (**Movilidad Eléctrica, Logística avanzada y Retail 4.0**), y que, además, cuentan con unas fuertes sinergias entre sí. Algunos de estos sectores cuentan con un importante impulso público, como la apuesta de Irún por la movilidad eléctrica en las líneas de autobús urbano, siendo uno de los pioneros a nivel de Euskadi y del Estado. Además, **estos sectores enganchan con las prioridades definidas en la Estrategia de Especialización Inteligente de Euskadi (RIS3)** en lo relativo al desarrollo de Hábitats Urbanos, a la apuesta por sistemas de movilidad avanzada, la energía y la optimización de los procesos logísticos del sector de alimentación. A nivel del Territorio Histórico de Gipuzkoa, ese encaje queda aún más claro con la estrategia “**Etorkizuna Eraikiz**”, que pretende posicionar a Gipuzkoa como uno de los territorios punteros a nivel europeo, potenciando las fortalezas y reforzando la competitividad y la igualdad social. Entre los ámbitos prioritarios definidos, destaca la apuesta por la Movilidad sostenible, concretamente por la Electromovilidad, para la que se plantea, entre otras medidas, el lanzamiento de un Polo de experimentación, así como la necesidad de interconectar a los agentes privados y tecnológicos con los entornos reales, para que puedan probar y dotar de robustez a sus innovaciones tecnológicas.

En ese sentido, Irún aspira a posicionarse, apoyándose en el proyecto del Distrito Urbano innovador “Via Irún” como un laboratorio de pruebas en entorno real (*living lab*) idóneo por la existencia de agentes privados, del conocimiento y apoyo público en un entorno con la dimensión suficiente y con una facilidad de acceso intermodal muy buena, con el atractivo adicional derivado de su carácter trasfronterizo.

El proyecto de Distrito Urbano Innovador de Irún cuenta con una serie de **premisas de partida** que se están considerando a lo largo de todo el proceso de análisis y conceptualización:

1. **Apuesta por el desarrollo de actividad económica innovadora compatible con entornos urbanos.**
2. Apuesta por la **implicación de todas y todos los agentes de relevancia** (Gobierno Vasco, Diputación Foral de Gipuzkoa, conjunto de la Corporación Municipal, entidades de promoción económica, sector privado, agentes del sector formativo,...).
3. **Enfoque local** que responda a las **fortalezas, retos y oportunidades del tejido económico y social de Irún y su entorno**, con una **visión global** que incorpore las **tendencias, mejores prácticas y casos de éxito** de experiencias similares en el Estado, Europa y a nivel global.

4. **Coherencia del proyecto con las fortalezas históricas existentes a nivel de Irún**, incorporando a los principales agentes tractores en los **ámbitos priorizados**.
5. **Vocación de total complementariedad con los proyectos e iniciativas existentes en Gipuzkoa y en el conjunto de Euskadi**, especialmente con aquellas relacionadas con los proyectos empresariales innovadores (Red de Parques Tecnológicos de Euskadi y otros proyectos impulsados por otros agentes, como proyectos municipales, Elkartegis o los proyectos del Grupo SPILUR).
6. Apuesta por la **formación en los niveles universitario y profesional** y la transferencia de conocimiento y el desarrollo de redes informales entre los agentes implicados.
7. **Vocación trasfronteriza y global**, porque el proyecto aspira a atraer a empresas y entidades interesadas, especialmente de las ubicadas en su entorno más próximo (Iparralde, Aquitania) e igualmente aspira a convertirse en un **elemento estratégico clave de la Euroregión Euskadi-Navarra-Aquitania y de la Eurociudad vasca Donostia-Bayonne**.
8. **Incorporación de la visión de las personas**, para lo que se ha diseñado y trabajado una **campaña de comunicación e información transversal a todo el desarrollo del proyecto** junto con una **fase intensiva de participación de la ciudadanía**.

Un entorno urbano es un espacio con características idóneas para un proyecto empresarial innovador: localización, conectividad, servicios...

#### ¿Por qué es un entorno urbano propicio para llevar a cabo la innovación?

Múltiples sociólogos y sociólogos concluyen que "lo que realmente ocurre cuando te mueves a un entorno urbano es que compartes espacios con una mayor diversidad de agentes, lo que supone un mayor flujo de entrada de nuevas ideas y encuentros que generan nuevas oportunidades y soluciones"



#### ¿Cuáles son los motivos para que los negocios vuelvan a las ciudades?

Mayor concentración de clientes y proveedores



Ayudas/incentivos institucionales



Acceso a inversores y fuentes de financiación



Colaboración con diversidad de agentes



Conectividad y facilidad de acceso



Captación y acceso al talento



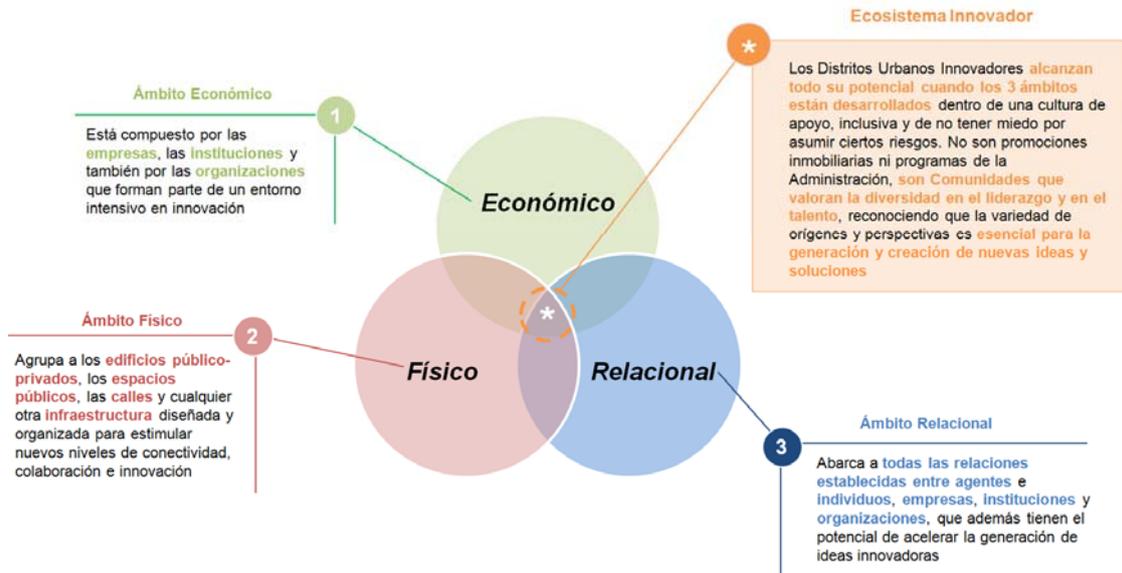
Servicios de carácter social



Servicios de negocios (administración)



A diferencia de otras figuras existentes, los Distritos Urbanos Innovadores son un Ecosistema Innovador compuesto de 3 ámbitos interrelacionados: Económico, Físico y Relacional con el conjunto del tejido urbano



En el gráfico adjunto se presentan las claves del modelo conceptual propuesto para el Distrito Urbano Innovador. Dichas claves pasan por la selección como ámbitos de especialización en Logística Avanzada, Retail, E-Mobility y su aplicación a entornos urbanos, y por la consideración del Parque Empresarial Urbano como el nodo central de un ecosistema mixto público y privado para el conjunto de Irún-Bidasoa en una apuesta estratégica de desarrollo económico. Dicho ecosistema debería basarse en la participación de empresas, agentes formativos y apoyo a personas emprendedoras y *start-ups*, poniendo un énfasis especial en 2 elementos: el talento y el emprendimiento innovador, así como en su posicionamiento como nodo crítico natural de la Eurorregión Euskadi-Aquitania.





AVANCE de la Modificación Puntual del Plan General en  
el **ESPACIO FERROVIARIO DE IRUN**

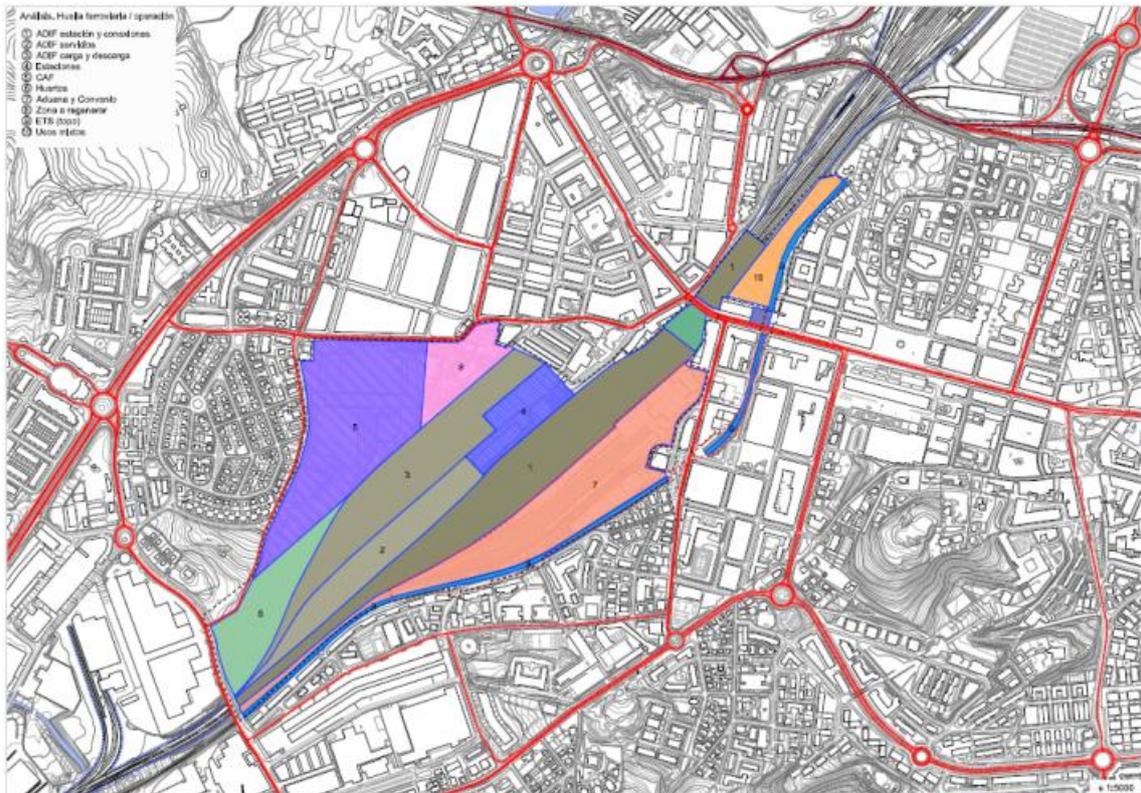
## 2.2 Características y conexiones del espacio ferroviario

### 2.2.1 Propiedades que forman el espacio ferroviario completo

<i>PIEZAS</i>	Usos y Características
<b>Suelo ferrocarriles</b>	
1. Suelo desafectado en el entorno de la Aduana	Ámbito incluido en la Modificación Puntual. Propiedad de ADIF.
2. Trazado ferroviario	Tráfico ferroviario. El trazado divide el ámbito en dos zonas norte y sur.
3. Estaciones de viajeros	Estaciones de cercanías y larga distancia. Aparcamiento. Dársenas autobuses interurbanos.
4. Zona de servicios	Naves e instalaciones de servicios.
5. Plataforma de carga Nuevas vías	Plataformas de carga ferroviaria.
6. Playa de vías Plaiaundi	Playa de vías.
7. Línea Euskotren	Tráfico ferroviario y estaciones metro Donostialdea de Belaskoenea y Colón.
<b>Suelo industrial</b>	
8. CAF	Industria pesada.
<b>Otros usos</b>	
9. Aduana	Edificio catalogado.
10. Naves en suelo desafectado	Talleres en alquiler.
11. Aparcamiento	Aparcamiento, propiedad municipal. La parcela al sur es de propiedad privada
12. Entorno de la calle Gorosti	Suelo urbano consolidado de usos mixtos.
13. Huertos	Huertos de alquiler de propiedad privada
<b>Redes públicas</b>	
14. Red viaria y caminos	Redes públicas

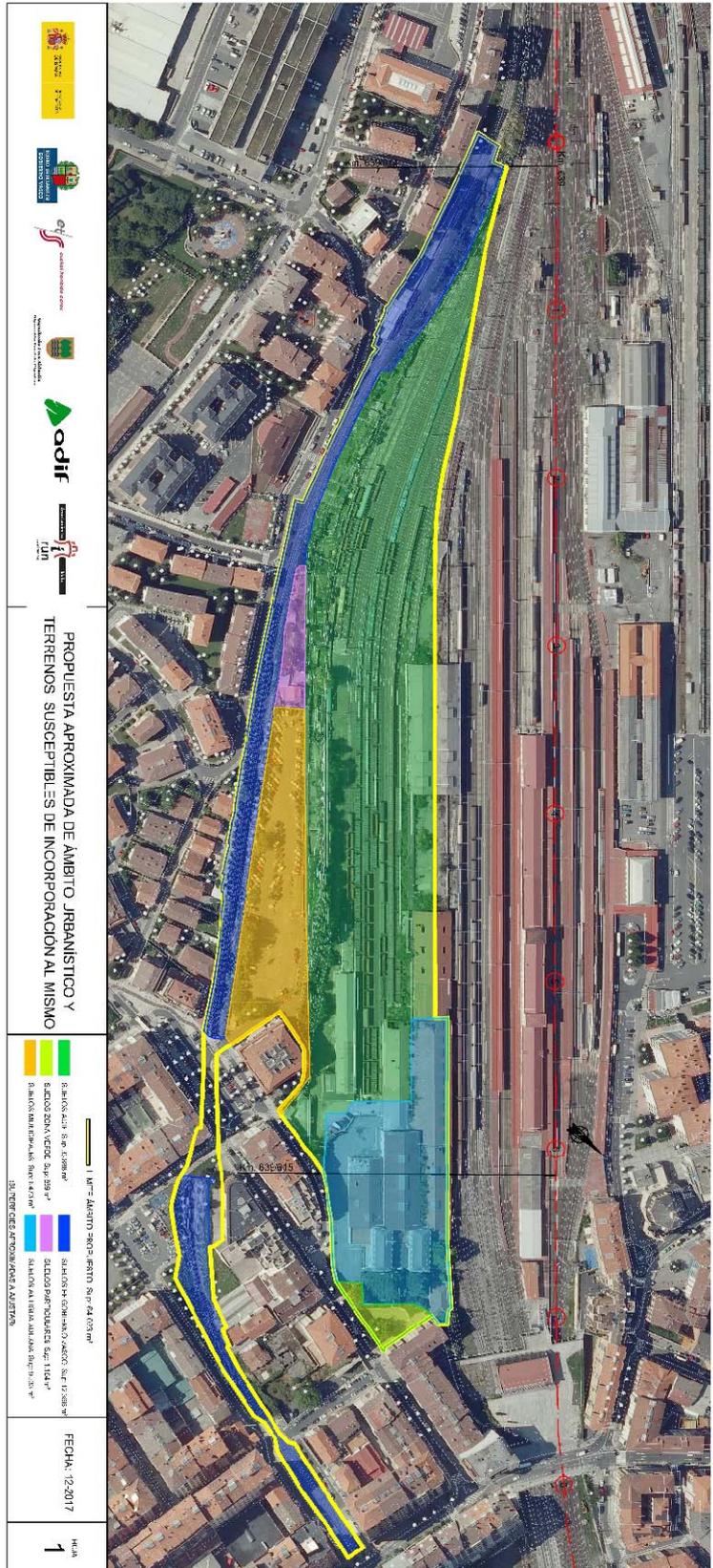
Algunas piezas de interés en el entorno:

- Planeamiento existente: San Miguel Anaka
- Ensanche.
- Barrio de (sur) Belaskoenea?: residencial mixto, equipamientos públicos.
- Suelo industrial, polígono naves sur.
- Naves industriales oeste.



En la unidad integrada de 64.023 m<sup>2</sup>, una superficie de 859 m<sup>2</sup> son suelos de dominio público obtenidos por cesión, que, por tanto no participan en la asignación de derechos y cargas urbanísticos, y, los restantes son suelos privados y patrimoniales- que participan en el reparto de derechos y cargas.

- Una superficie de 33.888 m<sup>2</sup> son patrimoniales de Adif
- Una superficie de 12.366 m<sup>2</sup> son patrimoniales de ETS - Gobierno Vasco
- Una superficie de 9.333 m<sup>2</sup> son patrimoniales de la Agencia Tributaria
- Una superficie de 6.473 m<sup>2</sup> son patrimoniales del Ayuntamiento de Irun
- El resto de la propiedad tiene una superficie de 1.104 m<sup>2</sup>.



## 2.2.2 Accesibilidad

La relación territorial y local está estructurada por un sistema viario y de espacios públicos que actúa de forma capilar. Este sistema está claramente dividido entre el sur y el norte de las vías, no hay una red de gran capacidad que acceda directamente al ámbito ni existe en el interior una red viaria.

<b>Norte del trazado ferroviario</b>	
Circunvalaciones - autovías	<ul style="list-style-type: none"> <li>• GI-636: hasta GI-2134 y conexión norte con Calle Fuenterrabía (plaza Zubi-Muxu) y calle Lope de Irigoyen.</li> <li>• GI-2134.</li> </ul>
Avenidas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Calle Anaka.</li> <li>• Calle de Fuenterrabía.</li> <li>• Calle Burniola.</li> </ul>
Calles locales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Calle de la Estación (Acceso a Estación de tren y autobuses y plataforma de carga).</li> <li>• Calle Julián Gayarre (Acceso a CAF).</li> </ul>
Ejes peatonales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Acceso incompleto desde la plaza de Txanaleta.</li> <li>• Acceso escaleras desde calles Haltza y Pagoa (conexión con P.P. San Mikel)</li> </ul>
Transporte público	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estación de autobuses interurbanos.</li> </ul>
<b>Sur del trazado ferroviario</b>	
Circunvalaciones - autovías	<ul style="list-style-type: none"> <li>• AP-8 / E-5. Ronda Sur del PGOU (Acceso y sistema incompleto hasta la ejecución de las conexiones previstas en el PGOU)</li> </ul>
Avenidas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avenida Elizatxo, Avenida Guipúzcoa, Avenida Euskalerría.</li> <li>• Paseo de Colón.</li> <li>• Calle de Lavanderas.</li> </ul>
Calles locales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Calles Navegantes, Hilanderas y Balleneros.</li> <li>• Calle Olagizon Ferrones.</li> <li>• Calle de la Aduana, tramo sur desde Avenida de Elizatxo.</li> </ul>
Calles de tráfico reducido y peatonales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Calle de la Aduana, tramo del Ensanche desde Paseo de Colón.</li> </ul>
Transporte público	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ETS Paseo de Colón.</li> <li>• ETS Belaskoenea.</li> </ul>



### 2.2.3 Principales problemáticas actuales

#### Enfoque

Se presenta primero un análisis objetivo, no propositivo de las problemáticas. Éstas son complejas porque están relacionadas, pero a la vez independientes en el sentido de que pueden ser explicadas por separado. Sin embargo sus respuestas y las oportunidades que implican, son y deben ser comunes, unitarias y unificadoras, se presentan por tanto en forma de 6 grandes oportunidades de síntesis, que implican grandes estrategias en base a las cuales estructurar la transformación de Irún, y estudiar las alternativas posibles.

#### La Fractura Urbana de la Playa de Vías

Su existencia es una de las mayores causas de la situación actual. Hoy en día es mucho mayor de lo que se necesita, dada la planificación posible de infraestructuras, y lo que requiere la ciudad. Existe un espacio enorme para la optimización. Identificamos sectores ya marcados, pero también algunas actuaciones estratégicas puntuales que podrían tener un gran efecto en la ciudad.

Sus bordes, además de alejados, están mal consolidados, podría decirse que en una situación de indefinición urbana. Esto refuerza dicha fractura. Las causas son múltiples, pero una gran componente tiene que ver con la topografía y los usos que los ocupan, que no son usos que contribuyan naturalmente a “hacer ciudad”.



Es también evidente y señalado el estado de abandono de algunos sectores, y de vías enteras en sectores no tan señalados, que de nuevo pueden ser optimizadas.

Ciertos sectores están en una situación de infrautilización o utilización residual, por parte de industrias que se podrían relocalizar a medio plazo.

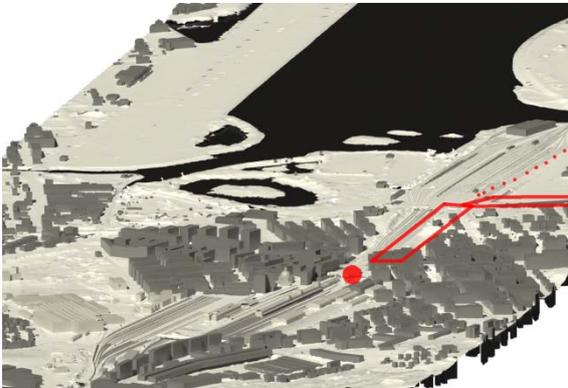


Finalmente, existe una serie de edificios valiosos que requieren una conservación y seguimiento, además de un nuevo propósito en la ciudad. Es el caso del complejo de Aduanas, pero también el de algunos edificios convencionales de la

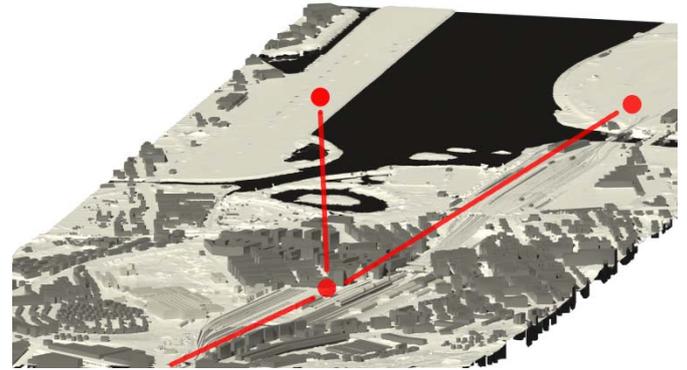
ciudad, que están urbanamente asediados por la infraestructura.

### Deficiencias Geoestratégicas

. Pese a la cercanía con Francia, existe un sector intersticial entre Irún y Hendaya con falta de conectividad e integración en las infraestructuras y en el tejido urbano. Si bien parte está fuera del ámbito, sí se pueden efectuar las acciones que preparen el terreno para una fácil transición hacia un nodo urbano conjunto, sobre todo a nivel de movilidad ligera, cuya red debería en un futuro ser un ente único.



. El aeropuerto de Hondarribia, pese a sus restricciones de crecimiento evidentes, tiene un inmenso valor para la región. Actualmente se está viendo lastrado por una conexión con el centro mejorable, a pesar de que la ciudad y su cercanía permiten una conexión total. La cercanía del aeropuerto a San Sebastián reforzaría aún más un solo nodo complementario e intermodal, a efectos de actividad y producción, si se refuerzan ciertas conexiones entre ambos, el tren de corta distancia y otros medios de transporte y distribución al centro y desde el centro de las ciudades.



. La actividad de la región, apoyada por prominentes universidades, se beneficiaría mucho de un gran centro de investigación multidisciplinar universitario, que pueda complementarse mutuamente con la empresa. Un entorno al que se derivarían, por ejemplo, institutos de investigación adscritos a instituciones y empresas. Esto aporta capacidad para atraer población joven: formada, diversa y pujante.

### Topografía y forma urbana

. La topografía y la forma urbana presentan desafíos cuya causa y efecto es común en muchos casos. Además esto se ve acusado por la cuenca de la playa de vías, que supone un corte adicional en el terreno.

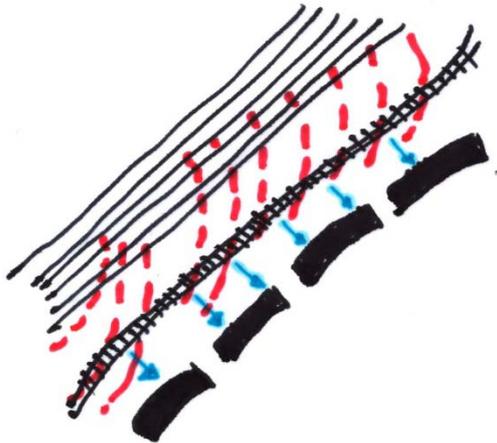


. Existen plataformas a diferentes alturas, tanto en diferentes partes de la playa, como en el Ámbito de Ordenación.

Por otra parte, las nivelaciones han generado grandes cortes en la playa de estacionamiento de trenes adyacente a CAF, existen zonas urbanamente asediadas bajo la actual losa de Calle Colón, y hacia el sur entre el Paseo Colón y el Puente Internacional. Esto deja sectores pequeños pero estratégicos de suelo y edificación en una situación de riesgo por falta de actividad, y por otro lado dificulta mucho la conectividad para la movilidad sostenible, pero sobretodo de tráfico rodado.

- La estación de autobuses está **infradotada** e infraconectada en parte a causa de lo anterior.

- Existen zonas amplias de **tejido urbano mal consolidado**, y otras con tipologías de mediados del S.XX muy expuestas a los problemas formales y medioambientales derivados del espacio ferroviario, por ejemplo al ruido, y demasiado cercanas a éste.

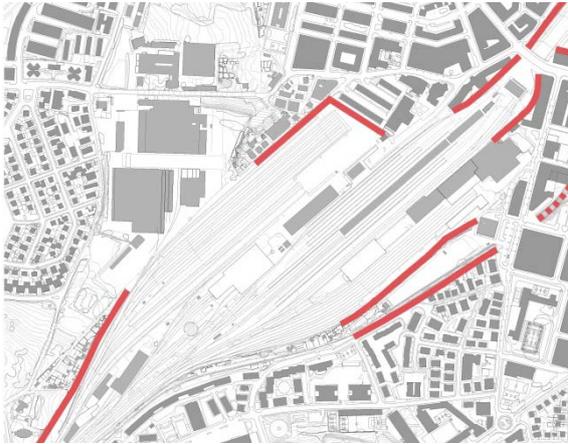


- No existe una **planificación de las tipologías edificatorias en conjunción con el espacio urbano**, para provechar al máximo el clima y sus oportunidades. Esto está derivado en parte de los modelos del siglo pasado. Lo mismo ocurre con las oportunidades de vistas e iluminación derivadas de la "cuenca" de la playa de vías, cuyas posibilidades se ven reforzadas por el hecho de que sus vertientes norte y sur caen progresivamente hacia ésta.

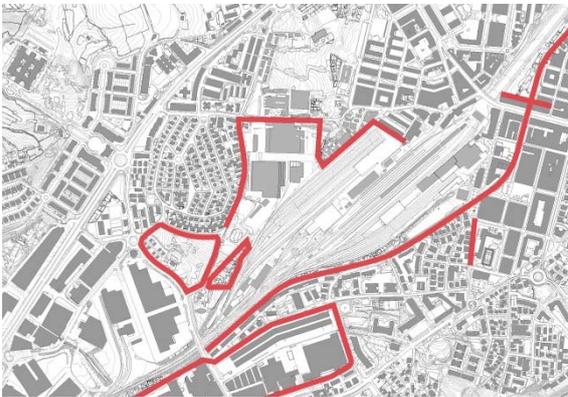


- Aunque las **servidumbres aéreas, condicionan la creación de hitos, es conveniente la búsqueda de oportunidades** que puedan coexistir, por ejemplo para la construcción en altura en puntos estratégicos. Para conseguir un efecto adecuado, no sólo se trata de altura en términos absolutos, sino de que el hito tenga proporción de objeto en altura, aún teniendo una limitación (a la cota +50.00m), y de proporción de la forma urbana alejada al hito, que contribuye a su puesta en valor.

- **Bordes abruptos:** a nivel más amplio, del casco urbano, existen masas de tejido urbano con bordes o cambios abruptos, con frecuencia problemáticos, además del conocido borde con el espacio ferroviario. Se trata de bordes entre sectores residenciales e industriales muy repentinos, masas de tejido industrial que disgregan sectores residenciales, masas con tipologías demasiado divergentes (ejemplo, bloque abierto y unifamiliar) sin transiciones, actividad, espacio público o elementos de cohesión, y con discontinuidad de los espacios verdes. Se requieren estos elementos de transición, así como tipologías intermedias, especialmente en las nuevas reservas de suelo, liberadas por CAF, las vías, el Topo y en el desarrollo del PGOU.



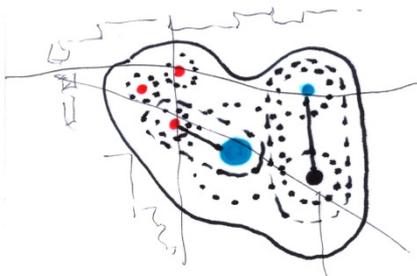
Desniveles abruptos.



Transiciones abruptas de tejidos urbanos

### *Centralidad Urbana e Intermodalidad*

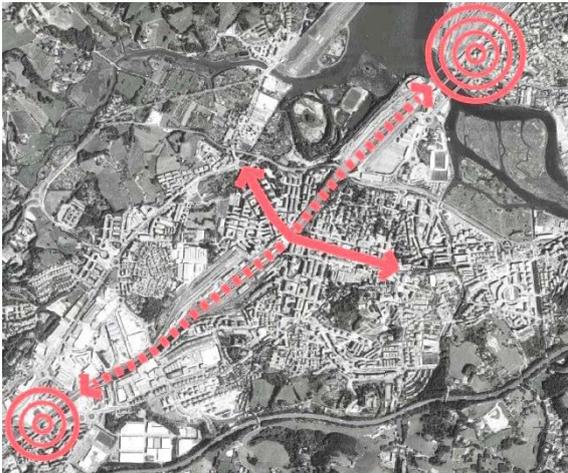
• **Multicentralidad:** Irún puede adquirir una mayor capacidad de atracción, como bien introduce esta convocatoria. Más que definir un único punto de “centro”, es recomendable una multicentralidad especializada y bien articulada. No sólo se trata de un centro formal, sino funcional, de identidad y de movilidad a nivel de ciudad.



• El eje del Paseo Colón actualmente se diluye de forma lineal sin llegar a la intensidad necesaria para convertirse en un atractor suficientemente potente. Su circulación es eminentemente pasante. No está suficientemente apoyado por hitos, ni por usos, ni por espacios públicos articulados de suficiente calidad y envergadura para constituir un “centro longitudinal”, que sería su vocación natural. Por otra parte su situación elevada sobre el resto de la ciudad lo mantiene como un elemento relativamente aislado. Se requiere una expansión del espacio público asociado a este eje.



• En contraposición, falta un eje transversal a éste paseo, especialmente uno de movilidad sostenible, a nivel de casco urbano y, muy importante, con extensión a la periferia. Un eje que permita acercar funcionalmente a los barrios separados por otros tejidos, especialmente los adyacentes al tren. Un recorrido que a su vez recoja las interconexiones de ambos lados de la ciudad, y las posibles conexiones transversales.

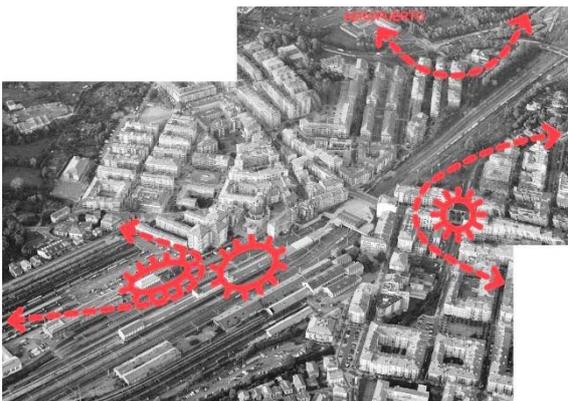
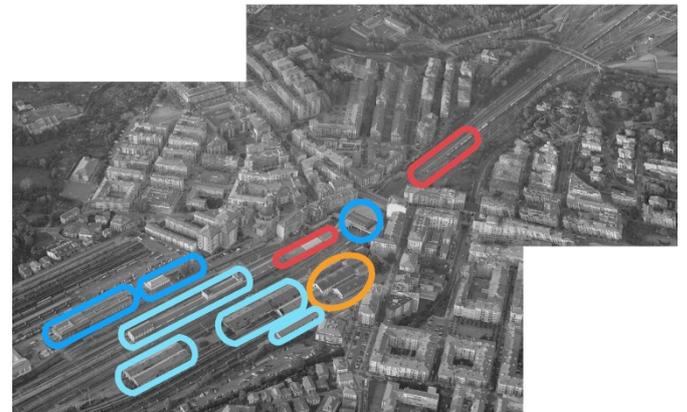


y asociación con otros usos. Se necesita un modelo de consenso, de cohesión.

### *Incorporación de preexistencias del espacio ferroviario*

• **En la situación actual hay elementos dispersos** por el espacio ferroviario, que deben ser conservados y/o relocalizados. Estos tienen diferentes funciones y en algunos casos su desaprovechamiento supone un problema o una pérdida de oportunidades para la ciudad. Se dan las siguientes situaciones:

• **Existe polaridad en los diferentes modos de transporte**, que deberían confluir de algún modo, pero se encuentran mal conectados con el centro, y cada uno situado en una posición excesivamente vinculada con su naturaleza o motivaciones: el Topo está demasiado vinculado al Eje Colón, que en un escenario de transformación no será único centro, e incluso podría trasladar su interés ligeramente al oeste. El Cercanías y los autobuses se encuentran a otra cota, aislados y sin un acceso directo claro. Esto afecta también a las conexiones con el aeropuerto, y contribuye a colapsar el barrio de Anaka.



• **Existe una lucha o dicotomía entre los representantes** de las estaciones de largo recorrido y corto recorrido, respecto al concepto de centralidad y aprovechamiento: unos buscan números de viajeros y temporalidad, otros permanencia

• **Elementos técnicos estratégicos del espacio ferroviario**, como el enclavamiento, centros de control, zonas de desvíos y escapes, y demás instalaciones técnicas. Teniendo en cuenta su carácter indispensable para el correcto funcionamiento de las infraestructuras, y que diversas de estas instalaciones están actualmente en un proceso de actualización que ha supuesto una gran inversión, es recomendable considerar estrategias para mantener al menos su posición. Aunque sea a modo de estudio.

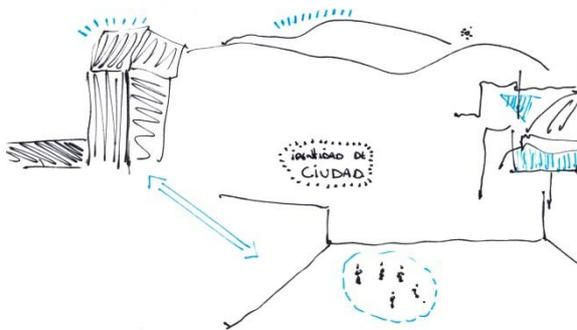
• **Patrimonio relacionado con el espacio ferroviario:** el edificio de aduanas y pabellones adyacentes. Su actual situación es de inmersión en una playa de vías semiabandonada, y de encerramiento por parte de otras edificaciones. Dichas edificaciones suponen una oportunidad importante de cara a la construcción de un

relato histórico del ferrocarril en Irún, y por otro lado funcionalmente más relevante, para contribuir al desarrollo de una multicentralidad, albergando determinados usos y contribuyendo a estructurar el espacio público.

• **Espacios y funciones a relocalizar:** se trata de una serie de edificaciones que albergan usos y trabajadores de diversos agentes (por ejemplo unos 150 puestos de trabajo de Renfe/Adif), que deberán ser relocalizados y tenidos en cuenta en el nuevo esquema del espacio ferroviario.

*Carácter e Identidad como ciudad*

• **Distribución:** el carácter icónico es clave de centralidad, e importante para la construcción de una identidad. Sin embargo no se trata únicamente de desarrollar un único centro, que se convierta meramente en un reclamo puntual, sino de construir una identidad distribuida en el centro de la ciudad, de la cual dicho elemento sea una pieza fundamental.



• **Es precisa la definición de elementos de espacio urbano,** de tipologías edificatorias y de hitos correctamente estructurados, de los cuales se carece. Sin embargo existen elementos de base (iglesia de los Padres Pasionistas en Calle Estación, Plazas y plazuelas de Txanaleta, Luis Mariano, Calle Aduana y Pío XII, la trinchera del Topo, etc.) y una topografía que permite esto por generar ciertas perspectivas lejanas que no deben ser desperdiciadas.



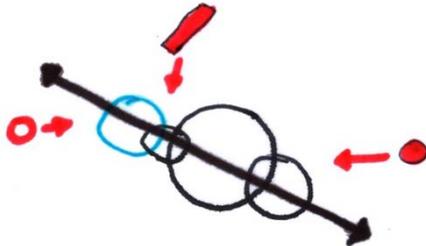
• **Es fundamental crear una continuidad de espacios verdes** y espacio urbano amable, desde el cual la ciudad se percibe y se vive, y conectado con los elementos de cosido transversal del tejido.

• **Finalmente resulta de vital importancia la forma representativa que adquiere el espacio** y las edificaciones asociadas a las actividades ferroviarias. Especialmente tratándose de una ciudad cuya historia, desde hace más de 150 años, y cuyo futuro dependen tan estrechamente del ferrocarril, y cuyo espíritu social está tan íntimamente ligado a éste. Se requiere, en consecuencia, construir una representación de dicha relación en las infraestructuras ferroviarias. Esto no sólo implica al edificio de la estación en sí mismo, sino también del disfrute (posible, aunque raramente explotado) del corredor ferroviario, a medida que se transcurre la ciudad, a través de las vistas, por ejemplo en los recorridos de movilidad ligera.

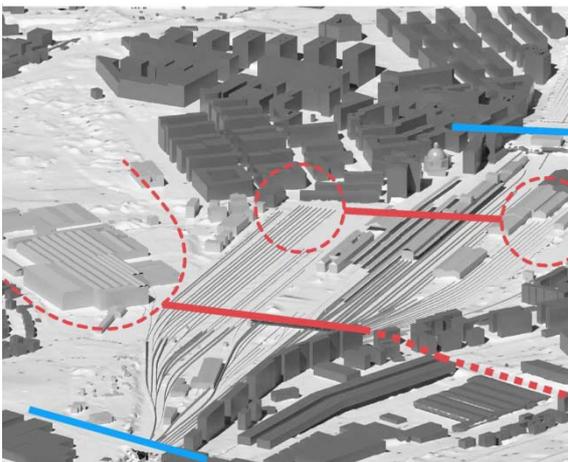
*Conectividad y Movilidad Integradas*

• **La intermodalidad** aparece de nuevo como carencia, pero con un efecto diferente. Una fractura como la de las playas, incluso en su mínima expresión, hoy en día sólo es justificable si a nivel de movilidad es capaz de conectar territorios del centro, la periferia y el entorno territorial de la ciudad. Esto sólo es posible mediante la intermodalidad. La situación actual está alejada de este escenario. Se trata de un problema de primer nivel que se debe atajar, en busca de consenso. Por otro lado, la intermodalidad es un elemento clave para la optimización del espacio de infraestructuras, lo cual a su vez abre la puerta a la solución de la siguiente

problemática, que es la falta de conexiones N-S a través de la playa de vías.

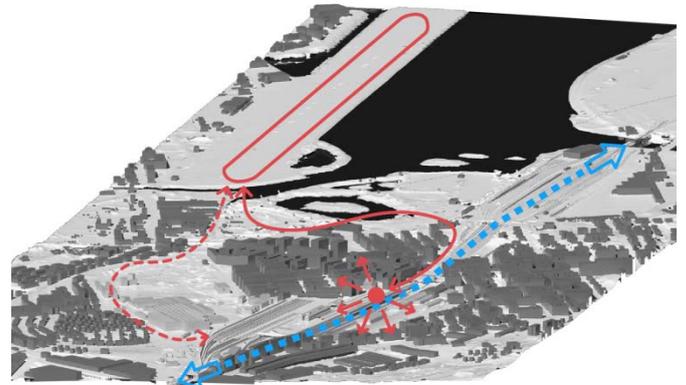


• **Conexiones Transversales:** actualmente sólo hay dos puentes muy alejados que conectan el centro, el de Paseo Colón y el de la calle Burniola. Se deben estudiar diversas posibilidades de interconexión, teniendo en cuenta los cambios de topografía y sus complicaciones para dichas conexiones, y el control del tráfico adicional en el centro, y los diferentes tipos de usuarios que pueden usar dichos cruces: movilidad ligera, peatones y tráfico rodado.



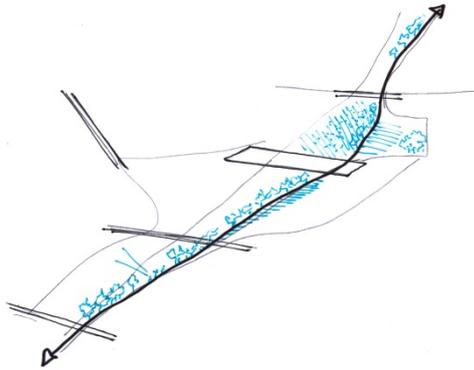
• **Conexión con el Aeropuerto:** actualmente es débil. Debe reforzarse, hacerse más inmediata y eliminar interferencias con el centro de la ciudad en

la medida de lo posible. Para una conectividad completa, debe tenerse en cuenta tanto el taxi, como el autobús, como los microbuses de transporte directo (Shuttles), de manera que los ciudadanos puedan planificar un día a día productivo en base a la fiabilidad y la capilaridad de esta red. La estación de autobuses, como localización, se presenta como un distribuidor intraurbano por un lado, e interurbano por otro.



• **Red bidireccional peatonal y ciclista:** el tamaño de Irún y la trama existente permiten y requieren el refuerzo de éste tipo de movilidad. Especialmente la ciclista. No se trata de proveer un espacio físico mínimo, sino de hacer de éste un reclamo prominente, y por consiguiente dotar a dicha red de un protagonismo.

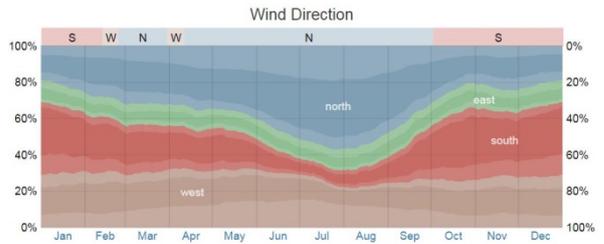
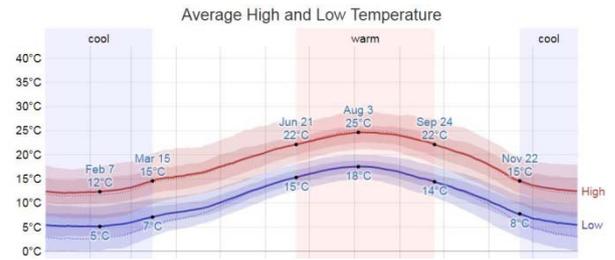
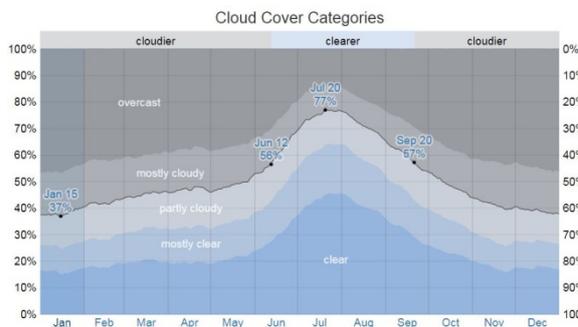
• **Aparece la necesidad de un eje longitudinal prominente,** de cosido entre diversos puentes transversales. El Eje N-S adyacente al borde sur de las vías podría aparecer como primer gesto, con un cierto carácter fundacional. Podría conectar líneas de tráfico rodado y tener continuidad con ejes de tráfico peatonal, y otras de movilidad ligera.



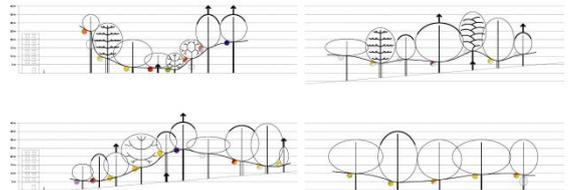
• El aprovechamiento de aparcamientos disuasorios externos y la planificación de nuevos aparcamientos no invasivos en lugares estratégicos de la ciudad es importante. La situación de condensación y el tamaño del centro desaconsejan la construcción de grandes superficies en el interior, pero por otro lado falta conexión con los existentes, y aprovechamiento de superficies de oportunidad a tal efecto.

*Clima y sostenibilidad urbana*

• El clima de Irún, característico de su localización en la cornisa Cantábrica, es un elemento a tener en cuenta en mucho mayor medida de lo que la forma urbana actual lo hace. Con alrededor de un 45% de los días cubiertos, y hasta un 75% de los días con nubes consistentes, con un régimen de vientos del Norte bastante presente, y unas precipitaciones cuantiosas aunque distribuidas.

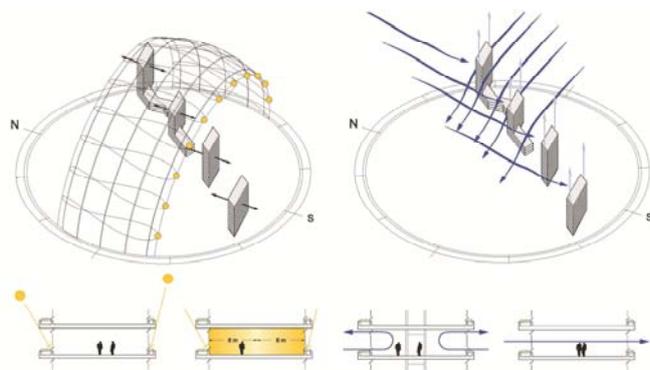


• Es importante estudiar diversos temas, en particular para las nuevas piezas de vivienda y otros usos urbanos: la orientación y el soleamiento, la ventilación, relación que se deja al espacio público, la vegetación, y sus condiciones de adaptación al clima, para acoger



actividades al aire libre, y la compacidad o esponjamiento de las tipologías propuestas.

• Actualmente existen sectores de la ciudad en los que el tejido urbano responde a criterios puramente funcionales, tipológicos o de tradición, que si bien fueron parte fundamental de su época, hoy en día no pueden constituir la respuesta al desafío al que nos enfrentamos. Se requiere que la forma urbana, tanto nueva como preexistente, el entorno y el clima trabajen más en conjunto.



### 2.2.4 Paso de la línea Euskotren por Belaskoenea y el Ensanche

Las estaciones de Colón y Belaskoenea proporcionan la integración en dos puntos con la línea del metro de Donostialdea,

La línea es por tanto de gran importancia para la operación, y especialmente para la primera fase, porque el centro de gravedad está situado entre las dos estaciones.

El trazado actual a cielo abierto, sin embargo, presenta unas afecciones en la zona del Ensanche muy importantes, que se verían reducidas un escenario de soterramiento.



*Paso del Topo en Paseo Colón*

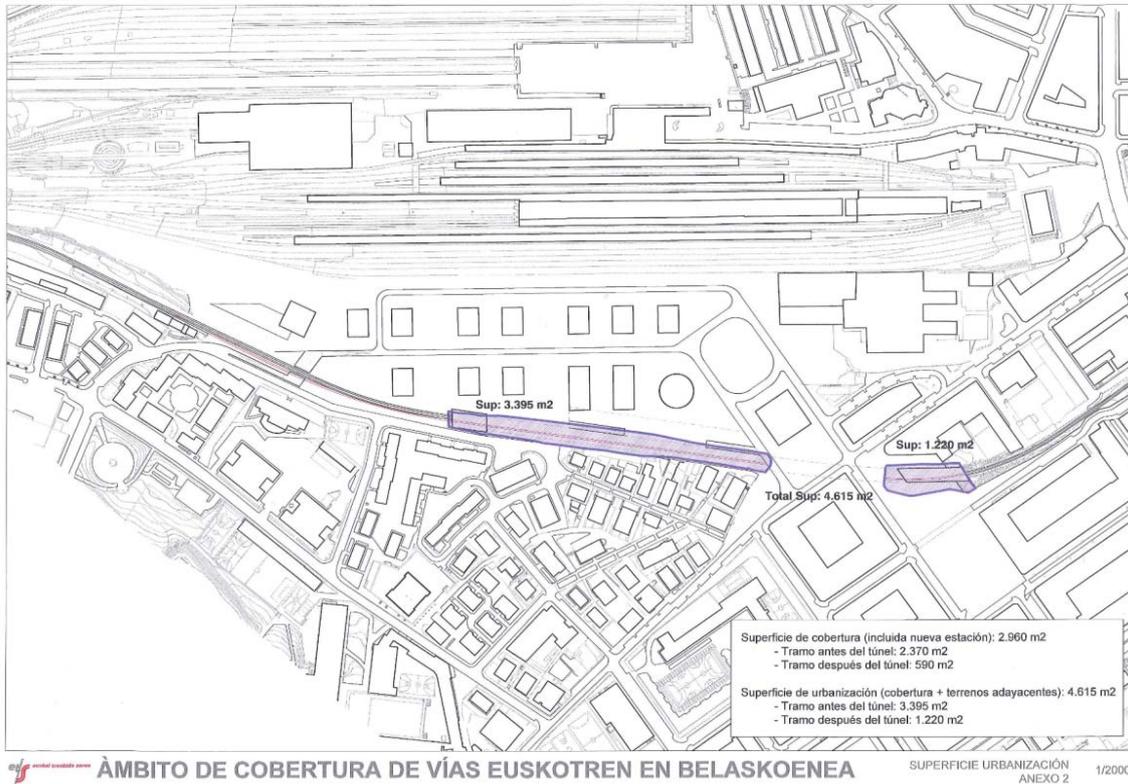


*Paso del Topo por Belaskoenea*

Ambas fotos señalan la situación actual de la infraestructura que delimita el sureste del ámbito de actuación, mostrando una fracción urbana insostenible para una ciudad adecuadamente ordenada desde la perspectiva urbanística y social.

Siendo así, a continuación se señalan 3 alternativas de ordenación del trazado de ETS por el ámbito:

Alternativa 1: Alternativa planteada por ETS



Esta alternativa plantea el cubrimiento parcial del trazado hasta la parte alta de la calle Balleneros, donde se plantea la nueva estación de Belaskoenea; y hacia el este, ampliación del cubrimiento hasta el encuentro de la calle Aureliano Lopez de Berra con la plaza Pío XII.

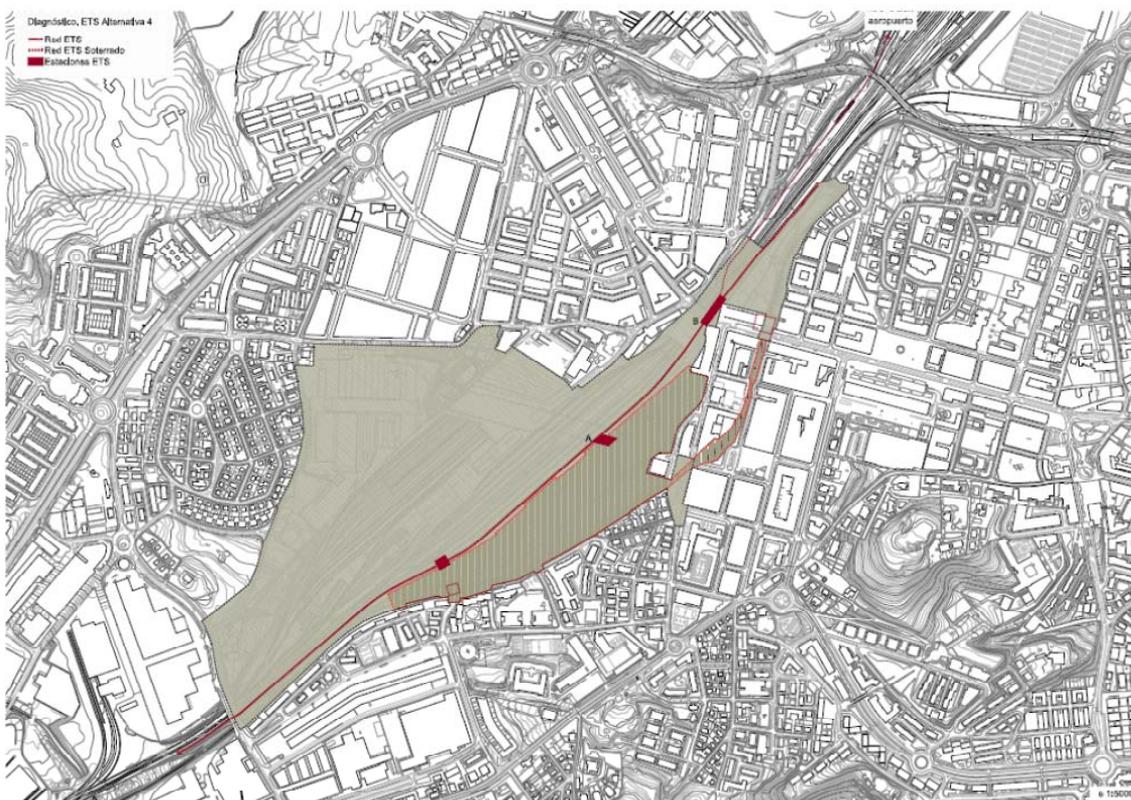
La propuesta mantiene en superficie el trazado tanto al oeste como al este del ámbito de ordenación, lo que obliga a plantear el acceso al nuevo entorno en túnel tanto para el tránsito peatonal, como el rodado, bicicletas etc. Y hacia Lopez de Berra igualmente mantiene el paso en superficie.

Cabe señalar que ETS ha mostrado su interés en desdoblarse la línea en Irún para aumentar las frecuencias por lo que estas propuestas deben valorarse con una franja de paso de la infraestructura mayor que la que tiene en estos momentos.

Alternativa 2:

Otras posibilidades funcionales pasan por el traslado de la línea al haz de vías central, en el margen sur, con la posibilidad de integrar una estación del Topo en el nuevo intercambiador. Para esto es necesario realizar conjuntamente con Euskotren y ADIF un análisis, entre otros temas: de las características de ambos trazados, de las reservas de espacio en las vías y la nueva estación y de la demanda que generaría el nuevo Distrito Urbano Innovador. Esta

demanda debería realizarse en relación con las estaciones de Colón y Belaskoenea en un radio cercano, con las que puede entra en competencia, pero también con un radio urbano más amplio con Ficoba, Hendaya y el Aeropuerto.



### Alternativa 3:

Una solución intermedia entre las dos alternativas previas pasaría por mantener el trazado de ETS, soterrándolo a su paso por el centro urbano, de forma que se eliminen los pasos a nivel o túneles que plantea la primera de las actuaciones.

### **2.2.5 Los usos actuales frente a un proyecto de renovación urbana**

Los usos actuales de carácter industrial y ferroviario están bien integrados en la economía y el empleo de la ciudad, y son rentables para las empresas.

Salvo el caso del suelo desafectado en el entorno de la Aduana, que ha quedado claramente obsoleto, en el resto del ámbito ocupan una posición central y contribuyen a mantener un perfil de integración entre la ciudad y la capacidad empresarial industrial.

Las grandes operaciones urbanas han tendido a expulsar este tipo de usos y propiedades de áreas de centralidad en transformación, a cambio de generar un programa inmobiliario y/o un programa de usos innovadores.

Con frecuencia este proceso de transformación es largo y arriesgado, se conciben de forma unitaria y poco flexible.

- Via Irun debería mantener los usos generales relacionados con el proyecto de innovación urbana, abriendo procesos de compatibilización con usos terciarios.
- A largo plazo y en función de la demanda y la consolidación de actividades de centralidad basadas en usos mixtos, podrían plantearse cambios de usos más potentes.
- El Plan General tiene que abrir un proceso de transformación que corrija, en los plazos necesarios, las afecciones que actualmente provocan las actividades implantadas, por ejemplo los accesos actuales a la estación y las plataformas de carga ferroviaria.

## 2.3 Propuestas generales

---

Este apartado de la Memoria desarrolla las propuestas generales en el Espacio Ferroviario de Irun, que comprenden el conjunto del ámbito *0.2.01 Entorno Estación* del Plan General de Ordenación Urbana.

Este espacio engloba el ámbito de la Modificación Puntual del Plan General, pero no se somete, en su conjunto, a una aprobación reglada como instrumento urbanístico; las propuestas y directrices no tienen entonces carácter vinculante, pero del proceso de participación ciudadana y de las administraciones se espera obtener una valoración de las diferentes opciones.

### 2.3.1 Bases

La propuesta general de Via Irun consiste en:

- a. La creación de un Distrito Urbano Innovador mediante la integración de las piezas y propiedades que ocupan el ámbito a ambos lados del haz de vías ferroviario de comunicación.
- b. La formación de un foco de centralidad en torno a la estación de Alta Velocidad y el intercambiador de transporte público, articulando la relación con el centro y las dos orillas del espacio ferroviario.
- c. La recuperación de espacios como la Aduana y la creación de focos de alto valor para el desarrollo de actividades dotacionales, económicas y mixtas, incluyendo la vivienda.
- d. La ordenación del tráfico generado por ambos focos evitando el incremento de vehículos de paso en la ciudad central (Paseos de Colón y Fuenterrabía y calle Lope de Irigoyen) y equilibrando los accesos en distintos modos, especialmente el peatonal.

### 2.3.2 Piezas y generación de actividades transformadoras

Los procesos de gestión y urbanísticos resolverán la transformación completa de piezas como el entorno de la Aduana y el suelo ferroviario desafectado, o la incorporación paulatina de usos en otras áreas.

En la actualidad las actividades industriales e infraestructuras existentes están consolidadas en las parcelas que ocupan al norte del haz central de vías. La modificación del Plan General reconoce el valor actual de piezas como la factoría de CAF y el ámbito de Nuevas Vías de ADIF, pero considera que es su obligación plantear, a medio y largo plazo, la introducción de nuevos accesos viarios y de movilidad sostenible, y analizar la renovación parcial para posibilitar el mejor enlace con la ciudad<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> El perfil de estos cambios se ha analizado en los trabajos realizados por el Ayuntamiento (Parque Empresarial Urbano del Proyecto Via Irun)

Las propuestas generales asumen la estructura actual de grandes propiedades y piezas urbanas (suelos de ADIF, factoría CAF, entorno de la calle Blas de Lezo, huertos urbanos...) con el fin de mantener el funcionamiento individual de los usos, sistemas productivos e infraestructuras, mejorando sin embargo su integración en la ciudad y las posibilidades de transformación a medio y largo plazo.

Al sur del haz de vías, el desarrollo del Convenio abre una propuesta que está destinada fundamentalmente a la generación de espacios para la actividad económica y de innovación. Este ecosistema urbano, diferente a las experiencias de los parques tecnológicos y empresariales especializados, se apoya en equipamientos de formación y emprendimiento, representativos y bien integrados en la vida local.

La incorporación de vivienda es positiva en esta actuación para evitar grandes áreas monofuncionales. Se evita así el efecto isla y se crea un espacio de usos mixtos en el que la vitalidad es mayor en todas las horas del día. Las tipologías residenciales permiten además la coexistencia con modelos de negocio de pequeña escala, para usos comerciales, oficinas y servicios, etc.

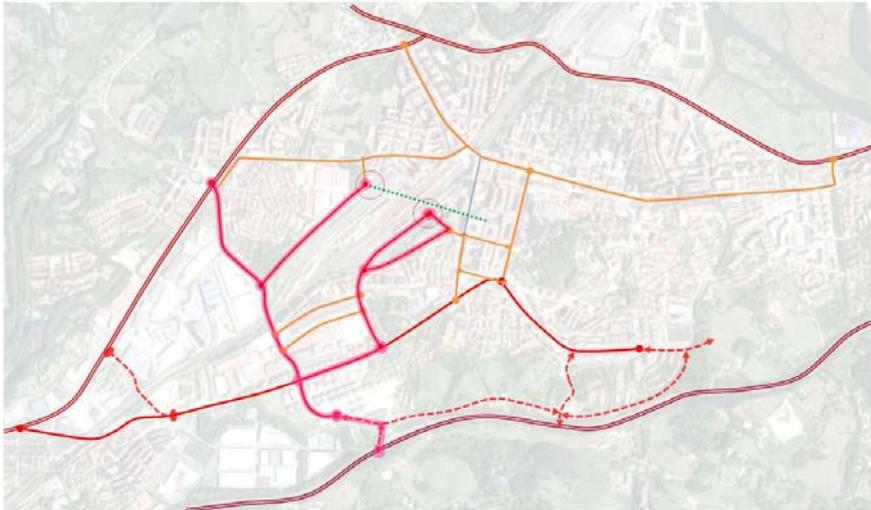
La calificación variada de suelo para usos productivos, comerciales y residenciales permite diversificar el perfil inmobiliario de la operación urbanística y la obtención de recursos económicos para su financiación. Se produce también suelo de una forma más flexible que permite escalar la recuperación de la inversión en función del mercado y hacer apuestas a largo plazo en el suelo destinado a actividades económicas.

### **2.3.3 Estructura viaria y movilidad**

Para la integración es necesaria la introducción de un sistema viario articulador que se localiza en la red de caminos existentes y entre las piezas, en los bordes entre propiedades.

El objetivo de esta forma de organización es obtener una estructura viaria rápida y flexibilizar la incorporación de las piezas al proyecto Via Irun, con modificaciones de usos parciales o totales. Es posible modificar la ciudad sin un trazado regulador completo ex-novo, de tipo ensanche, que necesitaría de una puesta en carga unitaria del conjunto e implica altos riesgos de paralización en el desarrollo urbanístico y en el funcionamiento de las actividades actuales.

El esquema viario facilita el acceso desde el territorio al Distrito y el intercambiador, fundamentalmente desde el sur y el oeste. Se ordena un esquema de circuito de entrada y salida por los mismos ejes, con focos o racimos que distribuyen el tráfico en el interior del ámbito y las áreas que puedan generar mayor demanda de aparcamiento y accesos rodados: aparcamiento de vehículos privados en estaciones de ferrocarril y autobuses, en áreas empresariales y grandes equipamientos, etc.



Si bien el intercambiador puede suponer un incremento del acceso en transporte público que equilibre la demanda de nuevos viajes generada por los nuevos usos, se trata en todo caso de mantener las políticas de movilidad sostenible en la ciudad y para ello se evitan sistemas de ordenación isotrópica del tráfico.

La generación de un foco tan claro de actividad en el Distrito de Innovación Urbana y la relación con el entorno del centro urbano (plaza de Txanaleta, plaza de Pío XII, plaza de Luis Mariano y calle Fuenterrabía) puede favorecer además la introducción de aparcamientos disuasorios en el ámbito o fuera del mismo, con un sistema de lanzaderas de transporte público, de sistemas de viajes compartidos, de acceso a redes de coches eléctricos y bicicletas de alquiler, etc. Estos puntos de intermodalidad pueden situarse en los nodos de la red viaria o en relación con otros focos generadores de tráfico, como las zonas industriales.

Para completar las conexiones transversales entre las dos orillas del ferrocarril se proponen dos nuevos ejes – puentes sobre el haz de vías.

El primero relacionado con el intercambiador, y por tanto objeto de coordinación con los proyectos de la Estación Intermodal, la cubrición de vías entre ella y la plaza de Txanaleta y la rehabilitación de la Aduana. El segundo situado entre la estación y el puente de la calle Burniola, relacionado con las transformaciones en el norte del ámbito y destinado a relacionar las actividades de ambas orillas del Distrito.

El Avance plantea la localización y la reserva de espacio para los puentes, dejando abierta la determinación de las características del tráfico que recojan: peatonal y de bicicletas, restringido a vehículos de servicio y taxis, o tráfico convencional.

### 2.3.4 Propuestas de ordenación de la nueva estación de ferrocarril, el intercambiador y la conexión norte sur.

Las propuestas de la nueva estación del Tren de Alta Velocidad y Cercanías precedentes a la Modificación Puntual del PGOU plantean ya la oportunidad de enlazar los tres focos principales de su entorno y acercar la estación a los focos de centralidad, reforzados ahora con el Distrito Urbano Innovador.

El nuevo proyecto es un intercambiador que suma la renovación de la estación de autobuses interurbanos, el aparcamiento, las conexiones viarias y peatonales con la ciudad. Desde el punto de vista de esta propuesta general, la ordenación debe considerar también las posibilidades de integración con las infraestructuras ferroviarias del Euskotren y el acceso de vehículos de carga a la plataforma de carga ferroviaria de ADIF.

#### *Situación actual*

En la actualidad el acceso al conjunto de la estación y las instalaciones de ADIF se realiza desde el norte a través de la calle de la Estación que comunica con la calles Anaka y Fuenterrabía y el Paseo de Colón; esto implica una carga de tráfico incoherente con los planes de movilidad sostenible municipales.



**Esquema 1:**  
Conectividad en la situación actual.  
La calle de la Estación es actualmente el único enlace rodado a la estación y la plataforma de carga ferroviaria, desde la calle Anaka, conectando esta con las calles Zubiaurre y Ondarrabia.

**Esquema 2:**  
Situación actual de la estación de la estación de ADIF, marquesina de autobuses y zona de aparcamiento.  
La plataforma está delimitada por un muro de aproximadamente 7 metros de altura.

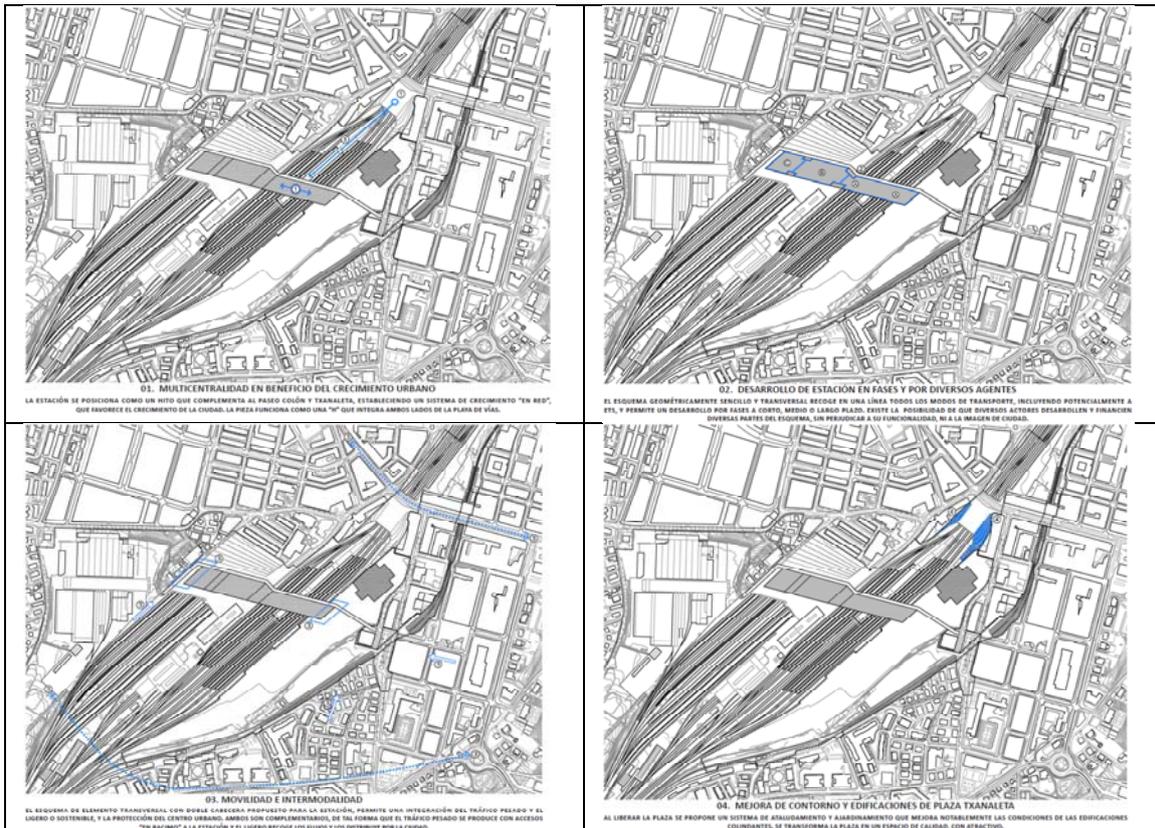
Las propuestas de acceso y la estructura urbana consiguiente van a tener trascendencia en la ordenación estructurante y pormenorizada de la Modificación Puntual. Los estudios previos realizados por el Ayuntamiento o por ADIF, al igual que este Avance, han orientado siempre la localización del edificio de la nueva estación internacional y de cercanías sobre el haz de vías, y directamente relacionado con el paso transversal y la mejor conexión con los focos de centralidad urbana.

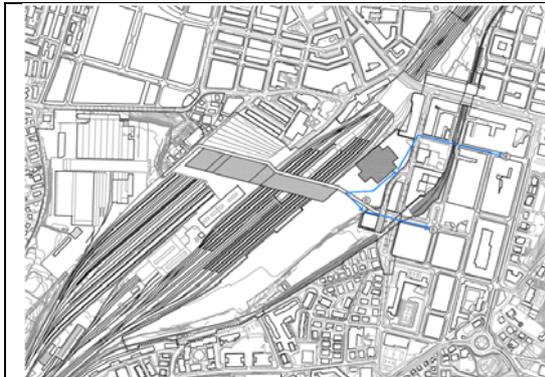
El objetivo de este Avance es vincular estas alternativas en una propuesta, flexible pero definitiva, de localización de las estaciones, su acceso rodado y peatonal y las pasarelas de conexión.

### Propuesta

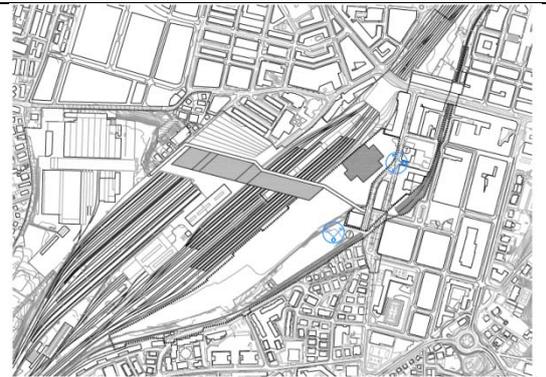
Se desarrolla en este Documento de Avance una propuesta sobre la posición y relación entre la estación intermodal, el nuevo eje transversal y los elementos del entorno, la conexión viaria y las posibilidades de integración de tráfico rodado para el acceso al resto de ámbitos.

- El enlace es un eje – puente, que enlaza la ciudad en paralelo al Paseo de Colón al sur de la Aduana desde la plaza de Pío XII.
- Este eje se puede plantear en la modificación puntual con un carácter abierto, desde el uso exclusivo peatonal y de bicicletas, hasta el compartido con taxis y servicios, o la incorporación de tráfico convencional.
- El centro de gravedad se sitúa cercano al Distrito Urbano Innovador, conectando con la plaza de Pio XII, y al oeste claramente con la transformación de la plataforma de carga de ADIF y el acceso desde Anaka – San Mikel.





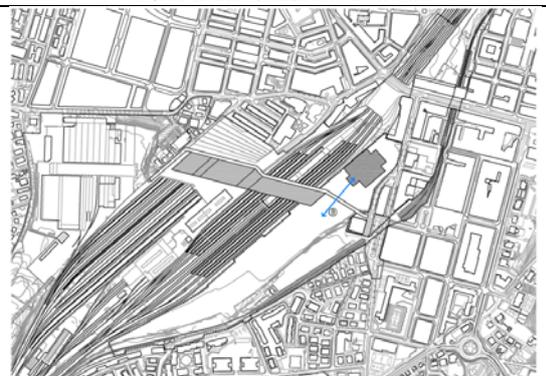
**06. CONEXIÓN DE PASARELAS DE MOVILIDAD LIGERA CON PLAZAS DE LUIS MARIANO Y PIO XII**  
LA SENCILLEZ DEL ESQUEMA PERMITE INCORPORAR CONTENEDORES FUERTES DE LAS REDES DE LA ESTACIÓN CON AMBAS PLAZAS, TAL Y COMO SE PLANTEA EN LA PROUESTA DE ADBI, PERO SIN INTERFERIR CON LA CONTINUIDAD ESPECIAL DEL ÁMBITO



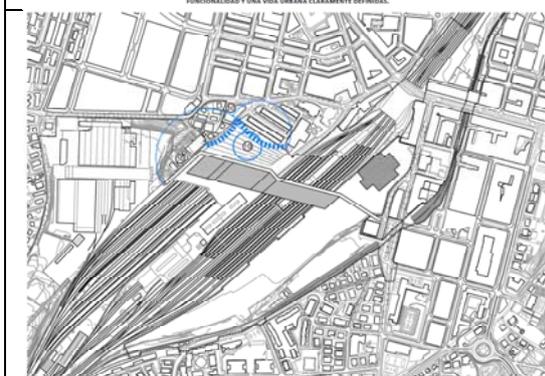
**07. COMPLEMENTARIEDAD DE HITOS Y LA PLAZA: ENCLAVE URBANO DE CALIDAD**  
LA DISPOSICIÓN DE LA ESTACIÓN RESPECTO A ADUANAS PERMITE EL RESALZAMIENTO DE AMBOS HITOS, FORMANDO UN ENCLAVE DE REFERENCIA PARA LA CIUDAD, A COMPLEMENTAR CON UN EDIFICIO CON PROGRAMA DE INNOVACIÓN O SIMILAR.



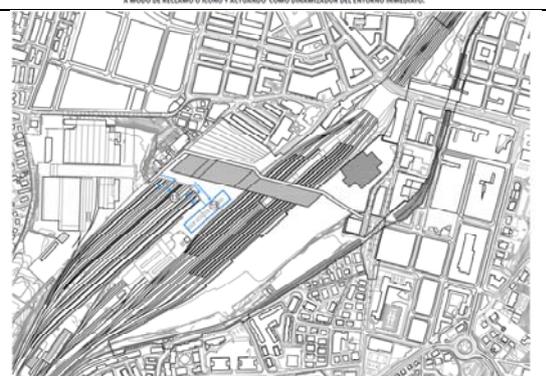
**08. AMPLITUD EN ESPACIO DE CONEXIÓN CON SUR DEL ÁMBITO 1**  
LA PRESENCIA DE LA CABECERA DE LA ESTACIÓN PERMITE ESTRUCTURAR UN ESPACIO ABIERTO DE TRANSICIÓN HACIA LA PARTE SUR DEL ÁMBITO 1, CON UNA FUNCIONALIDAD Y UNA VIBRANCIA CLARAMENTE DEFINIDAS.



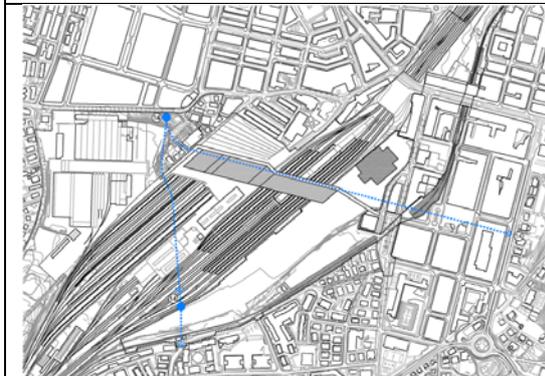
**09. MEJORA DE CONEXIÓN VISUAL Y FUNCIONAL DE ÁMBITO 1 CON ADUANAS**  
LA PLAZA ANTERIORMENTE DESCRITA PERMITE QUE EN TODO MOMENTO SE TENGA PRESENTE EL EDIFICIO DE ADUANAS, CON SUS PROGRAMAS DE INNOVACIÓN, A MODO DE RESCALO O ICNOO Y ACTUANDO COMO DINAMIZADOR DEL ENTORNO INMEDIATO.



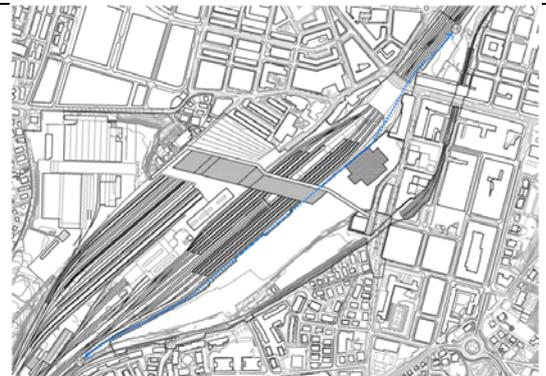
**10. PARQUE URBANO. ELIMINACIÓN DE BARRERAS DEL BARRIO ANAKA Y ESTACIÓN**  
LA POSICIÓN PROPUESTA PARA LA ESTACIÓN INTERMODAL PERMITE LA CREACIÓN DE UN PARQUE DE TRANSICIÓN QUE DESPEJA EL BARRIO ANAKA, SOLUCIONA LOS CAMBIOS DE COTA Y ESTRUCTURA TODA LA ZONA, POTENCIANDO SU DESARROLLO POSTERIOR, POR EJEMPLO CON UNOS DOMINIOSALES COMPLEMENTARIOS A CAL.



**13. MANTENIMIENTO DE MUELLES DE CARGA Y DESCARGA Y ACCESOS SERVICIOS**  
ÚNICAMENTE SE AÑADIRÁN LOS ANEBOS MÁS AL NOROCC, LIMITANDO LA DIRECCIÓN AL ESTADO ACTUAL PERO A LA VEZ MEJORANDO DRÁSTICAMENTE LA CALIDAD URBANA, SE MANTENDRÁN LAS LONGITUDES DE TRABAJO PREEXISTENTES EN SU POSICIÓN, AL MENOS EN 80% DE LAS VÍAS ACTUALES, Y EN EL RESTO SE DESPLAZARÁN LOS ANEBOS LIGERAMENTE HACIA EL SUR.



**14. REDUCCIÓN DE HUELLA FERROVIARIA. INTEGRACIÓN DE DIVERSOS EJES DE MOVILIDAD LIGERA**  
EL ESQUEMA PERMITE EL PLANTAMIENTO DE UN SISTEMA INTEGRADO DE EJES DE MOVILIDAD LIGERA QUE FAVORECEN LA TRANSVERSALIDAD DE LA CIUDAD Y LA REDUCCIÓN DEL IMPACTO DE LA PLATA DE VÍAS.



**15. POSIBILIDAD DE EJES CONTINUOS DE MOVILIDAD LIGERA N-5**  
LA SENCILLEZ DEL ESQUEMA DE ESTACIÓN, Y SUS EJES TRANSVERSALES DE MOVILIDAD, PERMITEN Y BENEFICIAN LA EXISTENCIA DE UN EJE CULTURA Y PEATONAL NOROCC, QUE PODRÍA SER MUY BENEFICIOSO PARA LA PRODUCTIVIDAD Y EL EQUILIBRIO DE LA CIUDAD, SÍ COMO PARA PROMOVER UNA EXPERIENCIA ADICIONAL AL TIPO DE USUARIO QUE "PUEDAN" UN DISTRITO URBANO INNOVADOR.

### 2.3.5 Soterramiento del Topo

El proyecto incluye la planificación urbanística relacionada con la transformación de la línea del Euskotren en su paso por el ámbito y el Ensanche.

La red de Euskotren es un elemento imprescindible para el funcionamiento del nuevo Distrito innovador, pero las afecciones que la línea ferroviaria implica en el ensanche son muy importantes: ocupa un espacio público central e interrumpe las conexiones transversales, y el paso del Metro produce afecciones en el entorno edificado.

Es incompatible, en el marco de una modificación de Plan General coherente con los objetivos de regeneración urbana de la Ley del Suelo y Urbanismo del País Vasco, plantear un proyecto de renovación urbana sin excluir el trazado a nivel de calle actual, tal y como ya hace el Plan General vigente<sup>2</sup>. Esto supone la integración del Euskotren en un ámbito ferroviario coincidente y en paralelo al trazado Renfe y la posible incorporación de una estación de Euskotren al Intercambiador que permita la integración de todos los modos de transporte público.

No obstante, la Modificación podrá proponer soluciones temporales alternativas que permitan la liberación del espacio público del paso del ferrocarril a nivel o en trinchera entre las estaciones de Belaskoenea e Irun Colón mediante el soterramiento de las vías. El soterramiento no condicionará la estructura viaria y de espacios públicos de la Modificación.

### 2.3.6 El barrio de Anaka – Blas de Lezo

El Plan General había planteado el derribo de las viviendas, el tanatorio y el resto de edificios del entorno de la calle de Blas de Lezo, para el trazado de una glorieta de conexión con la calle Anaka y el Plan Parcial de San Mikel.

Esta solución parece ahora que puede ser compleja y se propone analizar alternativas manteniendo la situación actual y rehabilitando la zona.

La solución que en estos momentos se estudia, valora la consolidación parcial de gran parte de las edificaciones afectadas por el PGOU vigente, pendiente de un estudio más pormenorizado que establezca la solución más favorable para la trama urbana.

---

<sup>2</sup> Planos Complementarios, T-9 Espacio Ferroviario, Trazado Euskotren propuesto.

### 2.3.7 La perspectiva de género en los objetivos generales de la propuesta<sup>3</sup>

La perspectiva de género ha sido una de las directrices que ha configurado los objetivos generales de la propuesta. Incorporar a la ciudadanía en toda su diversidad y a las necesidades cotidianas de la vida en el centro de la propuesta ha facilitado el posterior desarrollo de la propuesta de manera coherente. La perspectiva de género, sumada a otras miradas dentro del equipo técnico, está particularmente presente en los siguientes objetivos generales de la propuesta:

- Dar continuidad al tejido urbano.
- Impulsar la regeneración urbana en una extensa zona central del municipio que ha devenido en obsoleta y ha entrado en un proceso de degradación urbana.
- Dar mucha importancia al proceso, etapas y tiempos que supone la transformación completa del área Via Irun.
- La actividad ferroviaria como oportunidad para fomentar el placemaking en la zona y como punto de partida para la innovación urbana.

L

---

<sup>3</sup> Ver Anexo

## **3 PROPUESTA DE MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN GENERAL EN EL ÁMBITO 0.2.01 ENTORNO ESTACIÓN**

### **3.1 Delimitación del Ámbito y objetivos**

---

El objetivo de la Modificación es la transformación urbanística del área para el desarrollo del Distrito Urbano Innovador, en el marco del proyecto Via Irun y el Convenio aprobado por el pleno municipal el pasado 14 de septiembre de 2018 que desarrolla el Protocolo de 11 de marzo de 2011. A este último se refería el Plan General vigente a establecer las condiciones del *ámbito 0.2.01 Entorno Estación*.

La modificación se limita ahora al sub-ámbito señalado en el Documento de Formulación y su Plano Parcelario, en adelante ámbito de la MPGOU.

La Ficha de Planeamiento del documento del PGOU de Enero de 2015, antecedente de planeamiento de esta Modificación, señala en las condiciones del Régimen Urbanístico Estructural que la propuesta de calificación y la edificabilidad urbanística definida por la misma tiene carácter orientativo y no vinculante en los terrenos ocupados por las infraestructuras ferroviarias<sup>4</sup>, por lo que se realiza ahora una propuesta ex novo respecto a las condiciones del Régimen Urbanístico General y Pormenorizado.

Los terrenos propiedad de ADIF están liberados y han pasado los necesarios trámites de desafectación y enajenación. Actualmente el Ministerio está analizando las condiciones para la remodelación del complejo ferroviario, singularmente la nueva estación de Alta Velocidad, sin que exista un documento final de proyecto. La coordinación de propuestas en el espacio urbano y ferroviario permite y aconseja la redacción del planeamiento que señale los elementos vinculantes y orientativos a ordenar.

El desarrollo del ámbito de ordenación de la MPGOU implica, en la fase de Avance, plantear las alternativas sobre los usos, intensidades y tipologías de edificación que mejor articulen una propuesta de carácter estratégico y singular en la ciudad, con la que sin embargo tiene que complementarse y crear las oportunas sinergias.

---

<sup>4</sup> Dada la fuerte vinculación con otros terrenos incluidos en la Modificación que, como la Aduana tienen el mismo origen ligado a la infraestructura ferroviaria, a pesar de que la propiedad es del Ministerio de Hacienda y no del Ministerio de Fomento se considera igualmente que la propuesta del PGOU es de carácter orientativo y no vinculante.

Este planteamiento de coexistencia con la ciudad se concretará en las propuestas de movilidad dentro y fuera del ámbito, en el planteamiento de usos mixtos (productivos, residenciales y de barrio), la estructura de espacios libres y los equipamientos derivados de la aplicación de la ley del suelo.

La relación con los condicionantes y oportunidades del entorno se plantea en la propuesta respecto a la situación actual y la situación futura del conjunto del espacio ferroviario de Irun.

### *Situación actual*

El ámbito de la MPGOU es un espacio fusiforme delimitado por las vías del ferrocarril de larga distancia al oeste y hacia el este por el borde del Ensanche y el barrio de Belaskoenea. Este borde quebrado está formado por la calle Aduana, las calles del barrio de Belaskoenea que limitan con las vías en trinchera y en superficie del Topo hasta la estación del metro de Donostialdea de Beslakoenea-Irun y las edificaciones de la calle Navegantes.

Está dividido topográficamente en dos niveles dominantes: el nivel definido por las plataformas ferroviarias en la cota +16, básicamente horizontal, y un nivel más alto ocupado actualmente por un aparcamiento de ADIF en paralelo a la calle Balleneros. Este espacio está separado de la plataforma por un talud y del barrio de Belaskoenea por la trinchera del Topo.

Las instalaciones de la Aduana están compuestas por el edificio catalogado y unas naves semiabandonadas y en mal estado; el entorno del edificio histórico es un espacio libre urbanizado, al mismo nivel que la calle Aduana hasta la calle Tregizona y desconectado ya en el cruce con la calle Sebastián Errazu. Las conexiones de la Aduana con el Paseo de Colón y la plaza de Txanaleta están limitadas a la calle Aduana.

El ámbito de la MPGOU comprende también el espacio ocupado por el Topo en el Ensanche, en paralelo a la calle Aureliano López de Becerra. El trazado a nivel condiciona la calidad urbana de este ámbito (permeabilidad, vistas, ruido, etc.) y las posibilidades de renovación de unas parcelas muy degradadas.

### *Carácter de la propuesta general y alternativas*

De acuerdo al análisis y las bases propuestas para el ámbito de la MPGOU, siguiendo el proceso de tramitación urbanística de la Ley del Suelo se realizan en este Documento de Avance distintas alternativas de ordenación. Los criterios o elementos que se plantean en las alternativas son:

- La relación entre la estructura de parcelación, viario interior y bordes urbanos.
- La mezcla de usos de actividades económicas y residenciales y las intensidades edificatorias.

- La relación con el tratamiento de integración de la línea de Metro Donostialdea y las propuestas globales del *ámbito 0.2.01 Entorno Estación*, en especial la estructura urbana y la localización de la estación.

La alternativa seleccionada tendrá un desarrollo estructurante y pormenorizado en las fases siguientes de la Modificación Puntual.

## 3.2 Descripción de la propuesta

---

### 3.2.1 Elementos fijos y alternativas

Las dos alternativas que desarrolla el Avance del Planeamiento del área denominada Vía Irun en torno a la Estación de Trenes y al edificio de Aduanas existente, tienen por objeto tanto desarrollar un conjunto urbanístico en sintonía con el trazado de la ciudad de Irún tradicional y moderna, como conseguir un nexo eficiente y permanente entre las dos áreas, norte y sur, en las que el haz de vías y la estación de trenes dividen actualmente a la ciudad, de modo que el conjunto, definido por lo que es estrictamente el ámbito del Avance de Planeamiento y las trazas generales de la estación de trenes y sus servicios complementarios, dejen una huella en la ciudad que permita en el futuro una consolidación de ambos lados como una única ciudad bien conectada tanto a nivel de tráfico rodado como a nivel peatonal y ciclista.

Se pretende dejar a ambos lados unas trazas que estén basadas tanto en el urbanismo preexistente como en la innovación y en la generación de tejidos mixtos en los que la residencia, el trabajo y el ocio puedan generar una vida sostenible y de calidad para todos los ciudadanos.

#### *Puntos fijos*

Las dos alternativas que se presentan después de analizar múltiples posibilidades, tienen una base topográfica relativamente similar, respetando la cota + 16.00 m en torno al edificio Aduana, respetando las cotas que gravitan entre la cota +21.00 m y la +22.00 m, entre las vías y lo que es actualmente el trazado del Eusko Tren, y la traza a +24.00 m de la conexión de ambos lados de la estación de trenes, para permitir un gálibo de 7 metros para los trenes, aproximadamente.

Estas tres cotas generan, por así decirlo, tres alturas del suelo urbano para organizar las conexiones y el espacio urbano de toda la zona.

- En la cota +16.00 m se desarrolla un área de plaza pública en torno a la Aduana, que se entiende que pasará a ser un equipamiento de carácter tanto educativo como empresarial, ligado a las nuevas tecnologías.
- En la cota +21.00 m a +22.00 m se genera un suelo urbano complementario y unificado para el conjunto del Avance del Planeamiento, que permite por una parte delimitar y caracterizar el espacio público a cota +16.00 m, con un frente de equipamiento comercial que dé vida y dinamismo a esta zona, y por otro lado permite alcanzar la cota de la ciudad moderna, en torno a +21.00 m, +22.00 m.
- En esta cota se asienta la nueva traza residencial y de oficinas, y desde ésta, mediante una rampa en hélice con pendientes adaptadas (menores del 6%) se accede a la cota +24.00 m que conecta con la zona norte de Irún, mediante un paso de movilidad ligera

adosado a la nueva Estación de Trenes, ambos elevados sobre el haz de vías ferroviarias.

Lo anteriormente descrito constituye el sistema organizativo básico en ambas alternativas. La diferencia más importante entre las mismas se basa en las tipologías edificatorias con las que se organiza la relación de espacios públicos y privados, así como la conformación de los espacios públicos que proponen.



- ① Distrito urbano Innovador Zona Sur.
- ①a Aduana y plaza sur de la Estación.
- ①b Área de usos mixtos Aduana - Belaskoenea: actividades económicas y vivienda.
- ①c Área de usos mixtos Colón.
- ② Recuperación espacio urbano Euskotren.

Propuesta alternativa al PGOU en el ámbito 02.01 Entorno Estación.

- ③ Eje de conexión viaria y acceso a Intercambiador.
- ④ Estación expandida de trenes - Intercambiador.
- ⑤ Prolongación de accesos peatonales desde Plaza de Txanaleta y restricciones de tráfico en calle de la Estación.

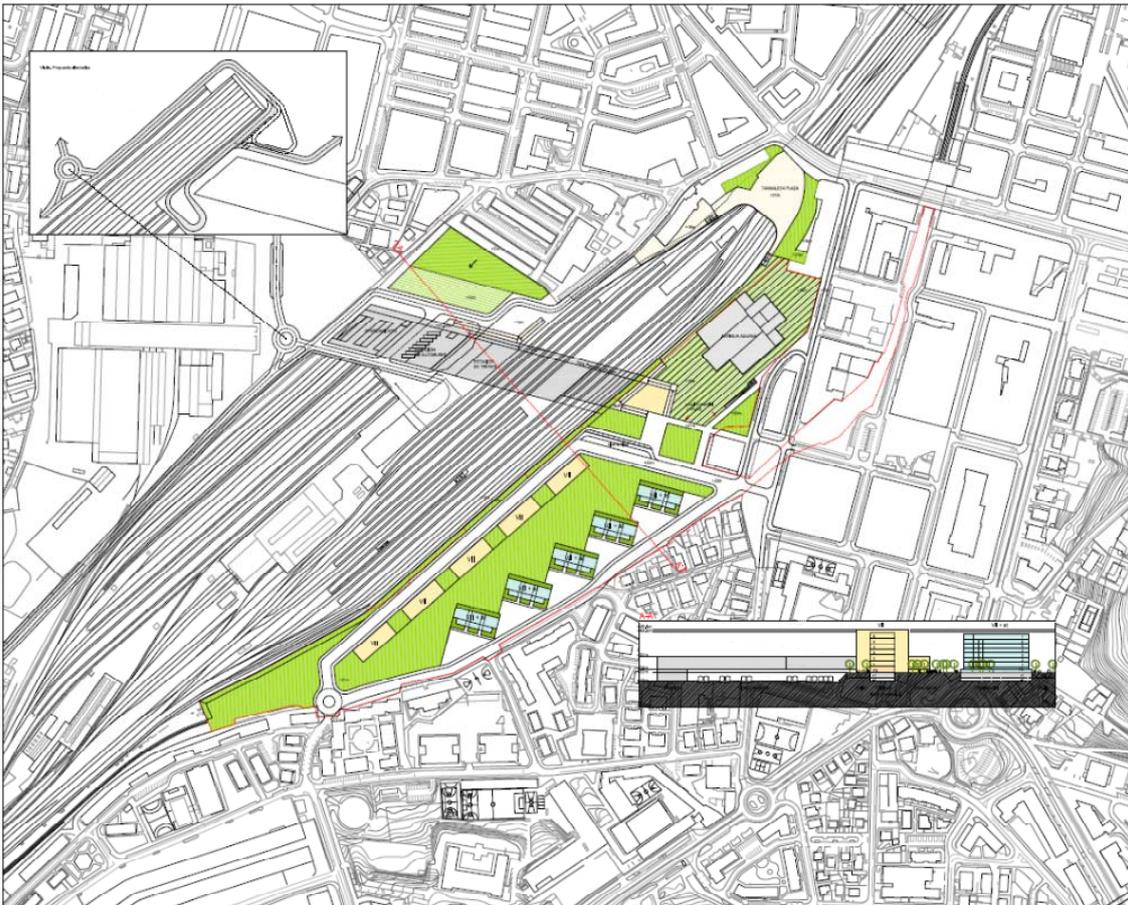
- ⑥ Plaza norte y nuevos espacios públicos del barrio de Anaka.
- ⑦ Ámbito del trazado ferroviario y servicios a la estación.
- ⑧ Área de rehabilitación residencial.
- ⑨ Área de renovación urbanística.
- ⑩ Áreas con potencial de Integración en Distrito Urbano Innovador - Fase 2.
- ⑩a Transformación - coexistencia con el uso Industrial.
- ⑩b Transformación - coexistencia con el uso ferroviario.
- ⑪ Parque y equipamientos.

### 3.2.2 Alternativa 0

La alternativa 0 consistiría en el mantenimiento del suelo en su estado actual. Dado el sistema de desarrollo urbanizador sobre suelos que son de propiedad privada, la alternativa 0 implica la ausencia de capacidad económica para el desarrollo de proyectos u obras de mejora de la situación actual.

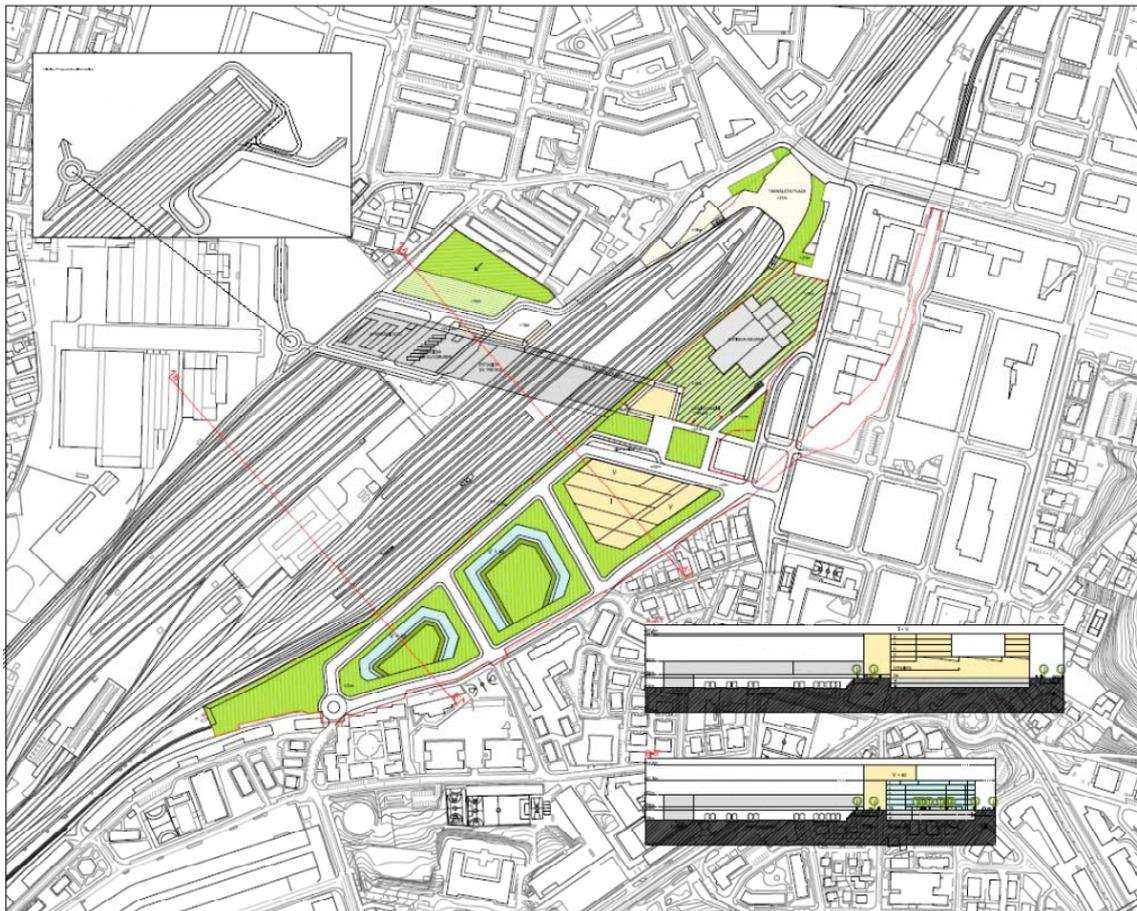
### 3.2.3 Alternativa 1

La Alternativa 1 se basa en pequeños bloques constructivos de un tamaño relativamente sencillo de construir y promover, con usos tanto residenciales como de oficinas (los de oficinas pegados a las vías y los residenciales orientados al sur y acostados hacia lo que ahora es el trazado del Eusko Tren), generando así un amplio parque lineal entre medias de ambas tipologías.



### 3.2.4 Alternativa 2

La Alternativa 2 opta por un trazado de manzanas de tamaño generoso, propias de los ensanches de las ciudades, pero resuelto con tipologías residenciales modernas. En el caso de ser manzanas residenciales, éstas están semi abiertas hacia la orientación sur, para permitir zonas ajardinadas semi privadas y viviendas bien soleadas y ventiladas, favorables para el clima local. Las manzanas podrían integrar edificaciones híbridas entre industriales y de oficinas, con zócalos de dos plantas, de 10-12 metros de altura, y pastillas de otras 4-5 plantas más, que permiten ubicar en su interior grandes contenedores empresariales e industriales que pueden ser universitarios, de startups o cualquier otro tipo de nuevas tipologías de producción y de trabajo, que pueden ir perfectamente ligadas a los ámbitos universitarios que se proyectan en la zona.



### 3.2.5 Relación de las alternativas con la estación

Estas dos formas de urbanización van complementadas con lo que llamamos una “Estación Expandida de Trenes” en la que, aparte de ubicar la estación en una posición estratégica que facilite la conectividad entre norte y sur de la ciudad, se van añadiendo a modo de plug-in modular, diferentes piezas que integran diversas actividades, completando lo que es estrictamente la accesibilidad a las vías propia de una estación de trenes e incluyendo así áreas cubiertas de acogida de los pasajeros, áreas de acceso para los taxis y para los autobuses, áreas de aparcamiento y Kiss and ride, todo ello hacia la zona norte.

La zona sur de la estación se conecta con todo esto mediante una vía elevada de 6 metros de ancho adosada a la misma. Su traza va de norte a sur de la ciudad, y estará en principio destinada al movimiento de peatones, bicicletas y ambulancias. El final de esta vía en su vertiente sur, está rematado con una edificación en torre alrededor de la cual se organizan las rampas en hélice que permiten el acceso a esta vía y también a todas las cotas de la ciudad: +16.00 m, +21.00 m y la +24.00 m. Así, esta accesibilidad, tanto peatonal como ciclista, o incluso motorizada para ciertos vehículos, es perfectamente factible al tratarse de un pasaje cubierto que permite en pocos minutos conectar la ciudad en sus lados norte y sur, además contando con unas vistas espléndidas sobre el río Bidasoa o sobre la montaña de Jaizkibel.

En este esquema básico desarrollado, se ha querido priorizar la calidad del espacio público en todos los casos, teniendo en cuenta siempre el soleamiento, la protección de los vientos y del frío, y maximizando los criterios de sostenibilidad, la seguridad de los peatones con criterios de accesibilidad y de género. Las formas subyacentes de entender la morfología y la topografía de la ciudad contemporánea de esta actuación no sólo están basadas en la organización de las actividades productivas, económicas y residenciales sino también en la generación sistemática de continuidades verdes, en la sostenibilidad del territorio y de la edificación, en la disminución de los costes energéticos de mantenimiento tanto del espacio público como de la edificación, y en una forma de entender el espacio público y la forma de habitar la ciudad adaptada a las demandas y necesidades contemporáneas.

### 3.2.6 Superficies y Edificabilidades

En las dos alternativas se establece a nivel de Avance la construcción en la unidad integrada de 54.535m<sup>2</sup> (t) de usos lucrativos -sobre rasante-:

- Actividades Económicas: 30.530 m<sup>2</sup>tc s/r
- Vivienda: 24.005 m<sup>2</sup>tc s/r

Las edificabilidades están desglosadas indicativamente en los diferentes usos:

- Actividades Económicas Comercial: 10.530 m<sup>2</sup>t s/r
- Actividades Económicas Empresariales: 20.000 m<sup>2</sup>t s/r
- Vivienda de Protección Social: 4.801 m<sup>2</sup>t s/r
- Vivienda de Protección Tasada: 4.801 m<sup>2</sup>t s/r
- Vivienda libre: 14.403 m<sup>2</sup>t s/r

## 4 ÍNDICE DE PLANOS

### *Plano de situación*

I.01. Situación. 1/.8000.

### *Planos de análisis.*

A.01. ESTRUCTURA VIARIA ACTUAL. E. 1/8.000.

A.02. MOVILIDAD EN EL ENTORNO ESTACIÓN. E. 1/2.500

A.03. USOS DEL SUELO EN ENTORNO ESTACIÓN E. 1/2.500

A.04. PLATAFORMAS Y BARRERAS URBANAS. E. 1/2.500

### *Planos de diagnóstico y propuestas del Espacio Ferroviario.*

D.01. POTENCIAL DE TRANSFORMACIÓN URBANA. E. 1/2.500

D.02.A. Propuesta de Estructura urbana del Espacio Ferroviario. E. 1/2.500

D.02.B. Propuesta de Estructura urbana del Espacio Ferroviario. Fase 1.

D.03. Nombre del Plano: Propuesta de Movilidad. E. 1/8.000.

### *Planos de propuesta Modificación del Plan General de Ordenación Urbana: Alternativas.*

P-Alt.01.1. Alternativa de ordenación 1. E. 1/2.500

P-Alt.01.2. Imagen de la Alternativa 1 y secciones. E. 1/1.500

P-Alt.01.3. Imagen de la Alternativa 1 en el Entorno de la Estación. E. 1/2.500

P-Alt.01.4. Vistas 3d de la Alternativa 1.

P-Alt.02.1. Alternativa de ordenación 2. E. 1/2.500

P-Alt.02.2. Imagen de la Alternativa 2 y secciones. E. 1/1.500

P-Alt.02.3. Imagen de la Alternativa 2 en el Entorno de la Estación. E. 1/2.500

P-Alt.02.4. Vistas 3d de la Alternativa 2.

## **ANEXOS**

Anexo I: Informe del Departamento de Seguridad de la Dirección de  
Atención de Emergencias y Meteorología

---



SEGURTASUN SAILA  
Segurtasun Sailburuordetza  
Larrialdiei Aurre Egiteko eta  
Meteorologiako Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD  
Viceconsejería de Seguridad  
Dirección de Atención de Emergencias y  
Meteorología

IRUNGO UDALA  
Hirigintza eta Etxebizitzako Ordezkaría  
San Juan Arria, 1  
20304 IRUN (GIPUZKOA)



**0.2.01 GELTOKI INGURUA  
IZENENKO HIRIGINTZA EREMUAN,  
PLAN NAGUSIAREN ALDAKETA  
PUNTUALA.  
EXP.: 2017PGEN0001**

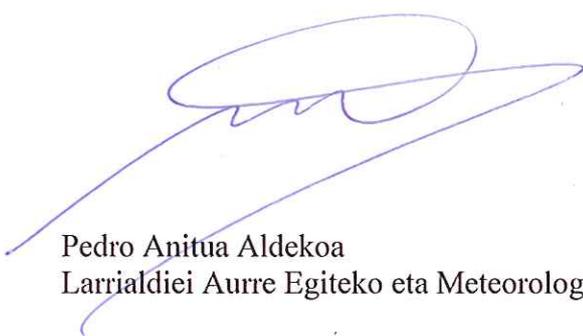
**MODIFICACION PUNTUAL DEL  
PLAN GENERAL EN EL ÁMBITO  
URBANÍSTICO 0.2.01 ENTORNO  
ESTACIÓN.  
EXP.: 2017PGEN0001**

Aipatutako espedienteari lotutako eskakizunari dagokionez, gure teknikariek egindako txostena igortzen dizugu.

En atención a su solicitud relativa al asunto de referencia, adjunto le remitimos el informe realizado por nuestros técnicos.

Adeitasunez

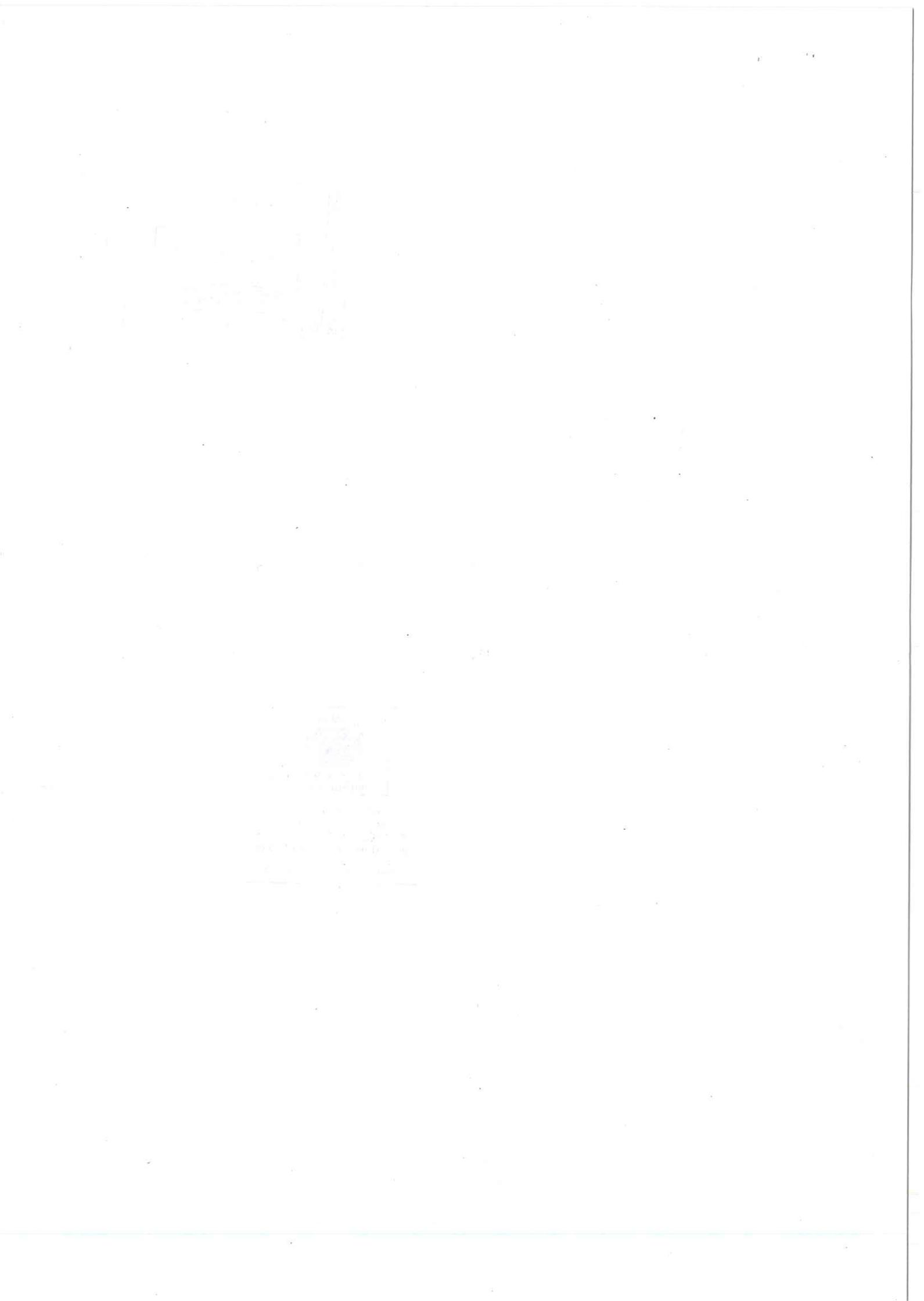
Atentamente,

  
Pedro Anitua Aldekoa  
Larrialdiei Aurre Egiteko eta Meteorologiako Zuzendaría



Vitoria-Gasteiz, 2018ko irailaren 21a

Hirigintza eta Garapen Iraunkorra  
Urbanismo y Desarrollo Sostenible  
Idazkaría/La Secretaria  
Ikus-etsita/Visado





## INFORME DE LA DIRECCION DE ATENCION DE EMERGENCIAS Y METEOROLOGIA DE GOBIERNO VASCO RELATIVO A LA LA MODIFICACION PUNTUAL DEL PLAN GENERAL EN EL ÁMBITO URBANÍSTICO 0.2.01 ENTORNO ESTACIÓN

### 1. ANTECEDENTES

Mediante escrito de fecha de entrada en esta Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología el 3 de abril de 2018, El Delegado de Urbanismo y Vivienda del Ayuntamiento de Irún, informa sobre el acuerdo adoptado para realizar la Modificación Puntual del Plan General en el ámbito urbanístico 0.2.01 Entorno Estacion

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 90.1 de la ley 2/2006, de Suelo y Urbanismo, se consulta a esta dirección para que emita informe sobre el análisis de riesgos de protección civil relativo al expediente.

Los documentos de los que consta el expediente se reciben en Cd

### 2. OBJETO

El objetivo específico de la Modificación Puntual de Plan General, es la ordenación estructural y pormenorizada del ámbito en el que se incluyen los suelos que el ministerio y Adif han recientemente desafectado del uso ferroviario tal, 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 pretende posibilitar el desarrollo de nuevos usos que permitan integrar el ámbito en su entorno, facilitando la permeabilidad urbana y la movilidad sostenible. Igualmente en la nueva ordenación se tendrá 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.

Incorporará 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.

### 3.- CONSIDERACIONES

La Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología se encarga de la ejecución y cumplimiento de las misiones y competencias del Departamento de Seguridad derivadas

de lo dispuesto en la Ley 1/1996, de 3 de abril, de Gestión de Emergencias, y su normativa complementaria, modificada por Ley 5/2016, de 21 de abril, de modificación de la Ley de Gestión de Emergencias; elaborando para ello los planes de protección civil de competencia del Gobierno Vasco para hacer frente a situaciones de catástrofe, calamidad y grave riesgo presentes en la Comunidad Autónoma. A tal fin, elabora un inventario y mapa de los riesgos propios de la protección civil que sean objeto de planes generales o especiales.

De conformidad con lo dispuesto en el Plan de Protección Civil de la Comunidad Autónoma (LABI), aprobado por Decreto 153/1997, de 24 de junio, modificado por Decreto 1/2015, de 13 de enero, por el que se aprueba la revisión extraordinaria del Plan de Protección Civil de Euskadi, Larrialdiei Aurregiteko Bidea – LABI; los resultados de la identificación de riesgos, el inventario y mapa de riesgos se remiten a los órganos competentes en materia de ordenación del territorio a fin de que la información sobre riesgos sea considerada en la elaboración, tramitación y aprobación de los instrumentos de ordenación territorial, e igualmente se prevé que la Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología remita dicha información de otras autoridades, como las urbanísticas, para contribuir a la mejora de aspectos de seguridad frente a riesgos o calamidades en todo tipo de procedimientos administrativos.

Por otro lado y de conformidad con el LABI, los planes municipales de protección civil deben, entre otras cosas, contener la identificación y análisis de los riesgos que pueden dar origen a situaciones de emergencia en el término municipal, así como la definición de medidas tendentes a evitar o reducir las condiciones de riesgo, como el estudio de la correspondencia entre los resultados del análisis de riesgos y la planificación urbanística.

Atendiendo a lo expuesto y a la naturaleza de esta consulta, se pasa a proporcionar la información requerida, efectuando previamente dos precisiones relevantes:

En primer lugar, que la información sobre los riesgos de protección civil que se ofrece se limita precisamente a riesgos contemplados en las previsiones de los planes territoriales y especiales de protección civil aprobados por el Gobierno Vasco, y no a otras consideraciones sobre condicionantes medioambientales, de protección del patrimonio cultural y del medio natural, cuestiones geotécnicas de detalle u otras diferentes del ámbito aquí delimitado.

En segundo lugar, que el contenido que sigue a continuación, meramente informativo, no prejuzga el juicio, valoración u observaciones que deba efectuar la Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología, en alegaciones u otras consultas que pudieran plantearse en el transcurso del procedimiento de aprobación del planeamiento a la vista de los documentos ya redactados o desarrollados.



En cuanto a los riesgos de protección civil mas significativos de la zona de estudio y de cara a la toma de medidas en la modificación planteada, se debe tener en cuenta las siguientes cuestiones:

- Riesgos tecnológicos – transporte de mercancías peligrosas:

Dentro del marco que establecen el Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR 2003) y el Reglamento de Transporte por Ferrocarril (RID 2003), se publicó a nivel estatal, el 1 de Marzo de 1996 el Real Decreto 387/1996 por el que se aprueba la *Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril*. En el ámbito del País Vasco enmarcado en el contexto del mencionado Real Decreto, se elaboraron en 1998 los “Mapas de Flujo del Transporte de Mercancías Peligrosas en la Comunidad Autónoma del País Vasco y su actualización en el 2005.

El estudio de los “Mapas de Flujo del Transporte de mercancías Peligrosas en la C.A.P.V.” del año 2005, se centra en los flujos de Mercancías Peligrosas efectuados por carretera y ferrocarril que transcurren total o en parcialmente dentro de los límites administrativos de la CAPV.

A partir de los flujos de MMPP en carreteras y ferrocarriles se ha calculado el riesgo que suponen tanto para la población como para el medio natural mediante el modelo TRANSIT.

En el caso del ámbito de estudio, las vías que le afectan por las que pueden circular Mercancías peligrosas son:

- ❖ Ferrocarril: Línea de FFCC Madrid-Irún de Adif.
- ❖ Carreteras: GI 636 y GI 2134

Se puede visualizar el mapa de riesgo en el visor de GeoEuskadi en el siguiente link:

<http://www.geo.euskadi.eus/>

En el listado de capas:

**Salud y Seguridad >>> Mapas de Riesgos en Protección Civil >>> Transporte de Mercancías Peligrosas**

Se ha dibujado una línea de 600 metros a cada lado de la infraestructura analizada, que sería la zona a **intervenir** en el caso de accidente en condiciones adversas, según las recomendaciones de las Fichas de Intervención ante Accidentes con Materias Peligrosas

2001 publicado por el Departamento de Interior de Gobierno Vasco y de las "Emergency Response Guidebook" (fichas DOT), en relación al flujo de materias peligrosas.

Estas recomendaciones están basadas en las principales guías de intervención ante accidentes con materias peligrosas a nivel estatal, europeo y especialmente norteamericano.

En relación a una óptima gestión de emergencias, se cree oportuno que en las modificaciones de las vías de comunicaciones estén presentes todas aquellas iniciativas tendentes a facilitar el tránsito de vehículos de emergencias (Bomberos, sanitarios, etc.) en caso de accidentes.

- Isomáximas de precipitación

Del mismo modo, se debe tener en cuenta que según el Mapa Directriz del Riesgo de febrero de 1.996, las isomáximas de precipitación en el municipio están comprendidas entre los 275 y 375 mm/día para un periodo de retorno de 500 años, lo que implica que para el diseño de todas las posibles obras de drenaje que pudieran derivar de las obras de saneamiento y/o vertido (si tuviesen que hacerse) se tendrán en cuenta estas precipitaciones correlacionadas a los oportunos caudales de retorno.

  
SEGURTASUN SAILA  
Larrialdiei Aurre Egiteko  
eta Meteorologiako Zuzendaritza  
DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD  
Dirección de Atención de  
Emergencias y Meteorología

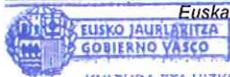
Fdo.  
Aintzane Lasanta Pegado  
Técnica del servicio de Planificación  
Dirección de Atención de Emergencias y  
Meteorología

VºBº  
José Ignacio Inoriza Aizpurua  
Responsable del servicio de Planificación  
Dirección de Atención de Emergencias y  
Meteorología

Vitoria-Gasteiz, 21 de septiembre de 2018

## Anexo II: Informe del Departamento de Cultura y Política Lingüística de la Dirección de Patrimonio Cultural

---

KULTURA ETA HIZKUNTZA  
POLITIKA SAILAKultura Ondarearen Zuzendaritza  
Euskal Kultura Ondarearen ZentroaKULTURA ETA HIZKUNTZA POLITIKA SAILA  
DEPARTAMENTO DE CULTURA Y POLÍTICA LINGÜÍSTICADEPARTAMENTO DE CULTURA Y  
POLÍTICA LINGÜÍSTICADirección de Patrimonio Cultural  
Centro de Patrimonio Cultural Vasco

2018 EKA: - 5

Delegación de Urbanismo y Vivienda  
Hirigintza eta Etxebizitzako Ordezkaritza  
Irungo Udala / Ayuntamiento de Irun  
Edificio Kostorbe  
Avda. de Iparralde, s/n  
20302 IRUN

SARRERA	IRTEERA
Zk.	Zk. 215505

**GAIA:** Irungo HAPNaren Aldaketa Puntuala 0.2.01 Geltokia ingurua izeneko hirigintza eremuan. Kultura Ondareari buruzko informazioa. (2017PGE0001 Esp.)

**ASUNTO:** Modificación Puntual del PGOU de Irun, en el ámbito urbanístico 0.2.01 Entorno Estación. Información sobre el Patrimonio Cultural. (Exp. 2017PGE0001)

Jaun hori:

Estimado Sr.:

Aipatutako gaia dela eta, zuzendaritza honetan jaso dugu idazki bat, non eskatzen diguzuen Lurzoru eta Hirigintzako ekanaren 30eko 2/2006 Legearen 90.1 artikulua aipatzen duen informazioa, hain zuzen ere, Kultura Ondareari buruz.

Ha tenido entrada en este Departamento escrito remitido por Uds. sobre el asunto referido, en el que nos solicitan la información a que hace referencia el artículo 90.1 de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo, en relación al Patrimonio Cultural.

Jasotako dokumentazioa aztertuta, jakinarazten dizuegu Plan horren eremuan antzematen direla historia eta arkitektura-balioak dituzten hainbat elementu.

Revisada la documentación, le comunicamos que en el ámbito de dicho Plan se aprecia la existencia de varios elementos con valores histórico arquitectónicos merecedores de protección.

Honekin batera bidaltzen dizut eskatutako informazioa xehatzen duen txosten teknikoa.

Adjunto remito informe técnico donde se detalla la información solicitada.

Adeitasunez,

Atentamente,

Vitoria-Gasteiz, 2018ko ekainaren 4a / Vitoria-Gasteiz, 4 de junio de 2018

  
EUSKO JAURLARITZA  
GOBIERNO VASCO  
KULTURA ETA HIZKUNTZA  
POLITIKA SAILA  
Kultura Ondarearen Zentroa  
DEPARTAMENTO DE CULTURA  
Y POLÍTICA LINGÜÍSTICA  
Centro de Patrimonio Cultural

Mikel Aizpuru Murua  
Kultura Ondarearen zuzendaria / Director de Patrimonio Cultural

Hirigintza eta Garapen Iraunkorra  
Urbanismo y Desarrollo Sostenible  
Idazkaria/La Secretaria  
Ikus-onatsita/Visado



## INFORME TÉCNICO

**ASUNTO:** Modificación Puntual del PGOU de Irun en el ámbito urbanístico 0.2.01 Entorno Estación. Información sobre el Patrimonio Cultural. (Exp. 2017PGE0001)

Con fecha de 27 de marzo de 2018 ha tenido entrada en el Centro de Patrimonio Cultural Vasco una solicitud de información relativa al Asunto arriba mencionado. Revisada la documentación, se hacen las siguientes observaciones:

1. Dentro del subámbito afectado por la modificación puntual planteada no se aprecia la existencia de elementos de interés arquitectónico o arqueológico que en la fecha actual estén declarados como Bienes culturales, inventariados ni calificados, ni Zonas de Presunción Arqueológica.

2. No obstante, sí se aprecia la existencia en dicho subámbito de varios inmuebles y elementos de ingeniería que constan en nuestro Catálogo del Patrimonio Cultural como elementos con valores muy significativos de la trayectoria histórica de Irun y el Patrimonio Industrial Vasco, por lo que tienen propuesta su declaración como Bien inventariado de la Comunidad Autónoma del País Vasco, con la categoría de Monumento / Conjunto Monumental (Véase situación en plano adjunto):

DENOMINACIÓN	Nº FICHA	PROPUESTA
ALMACÉN CENTRAL	77	INVENTARIABLE
PABELLÓN DE LOS ALEMANES	122	INVENTARIABLE
NAVE DE LA ADUANA	123	INVENTARIABLE
NAVE DE LA ADUANA	124	INVENTARIABLE

De cara a la ordenación prevista se recomienda que para estos elementos propuestos para ser bienes inventariados, el criterio general de protección sea siempre la preservación del elemento y sus valores culturales, sin perjuicio de su rehabilitación o adaptación para su reutilización.

En ese sentido, es aconsejable que las intervenciones que se realicen en dichos elementos sean del tipo Restauración Científica o Conservadora, tal y como se definen en el Anexo I "Intervenciones de Rehabilitación" contenidas en el Decreto 317/2002 sobre actuaciones protegidas de rehabilitación del Patrimonio Urbanizado y Edificado.

Maite Izquierdo Marculeta  
Técnica de Patrimonio Cultural



KULTURA ETA HIZKUNTZA  
POLITIKA SAILA  
Kultura Ondarearen Zentroa  
DEPARTAMENTO DE CULTURA  
Y POLÍTICA LINGÜÍSTICA  
Centro de Patrimonio Cultural

Dona Gil Abad  
Responsable del Centro de Patrimonio Cultural

Vitoria-Gasteiz, 4 de junio de 2018



**OHARRA - LEYENDA**

- 77 ALMACÉN CENTRAL
- 122 PABELLÓN DE LOS ALEMANES
- 123 NAVE DE LA ADUANA
- 124 NAVE DE LA ADUANA



Arquitectura	Monumento/ Cita Monumental	Arqueología	Monumento/ Cita Monumental
Elemento	Elemento	Elemento	Elemento
Conjunto	Conjunto	Villa	Villa

**EUSKO JAURERITZA GOBIERNO VASCO**  
 EUSKO JAURERITZA  
 DEPARTAMENTO DE CULTURA Y TURISMO  
 C/Alfonso XIII, 10 - 48003 VITORIA-GOZUMEDIAN

Proyecto / Plano: Título Plano Personalizado  
 Municipio / Municipio: IRUN Zona / Número: 20045  
 Usuario / Usuario: GIPUZKOA Estado según / Área Función: DONGOSTIA-S. S.  
 Escala / Escala: 1:3.000 Fecha / Fecha: 30/05/2018

## Anexo III: Medioambiente y Smart City. Criterios

### Criterios Medioambientales

En primer lugar, se propone trabajar desde una visión global del territorio en cuanto al medioambiente y los servicios urbanos asociados. Se trata de aplicar las tesis de metabolismo urbano circular y desarrollarlas en los diferentes ámbitos que abarca un proyecto de urbanización: reducción de la afectación del balance energético (efecto isla de calor) y hídrico (mediante sistemas de drenaje urbano sostenible) natural del territorio a (re)urbanizar, integración de las infraestructuras de servicios urbanos, potenciación del paisaje funcional y fomentando la aplicación de criterios de economía circular o ecología industrial a los procesos de (re)construir la ciudad. Consideramos esta como una aproximación imprescindible para el planeamiento de un área sometida a una profunda transformación como es el caso de Via Irún. Este tipo de visión se ha aplicado con éxito en distintos proyectos contemporáneos:

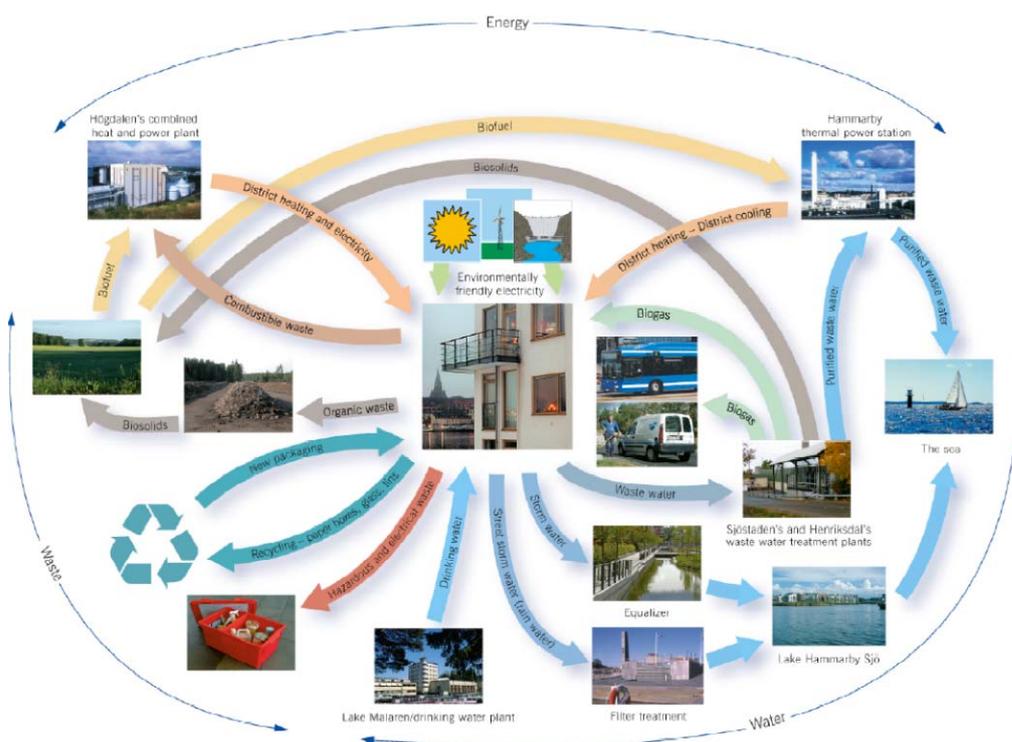


Figura 1: Ejemplo de integración de vectores ambientales: Hammarby Sjöstad, Stockholm

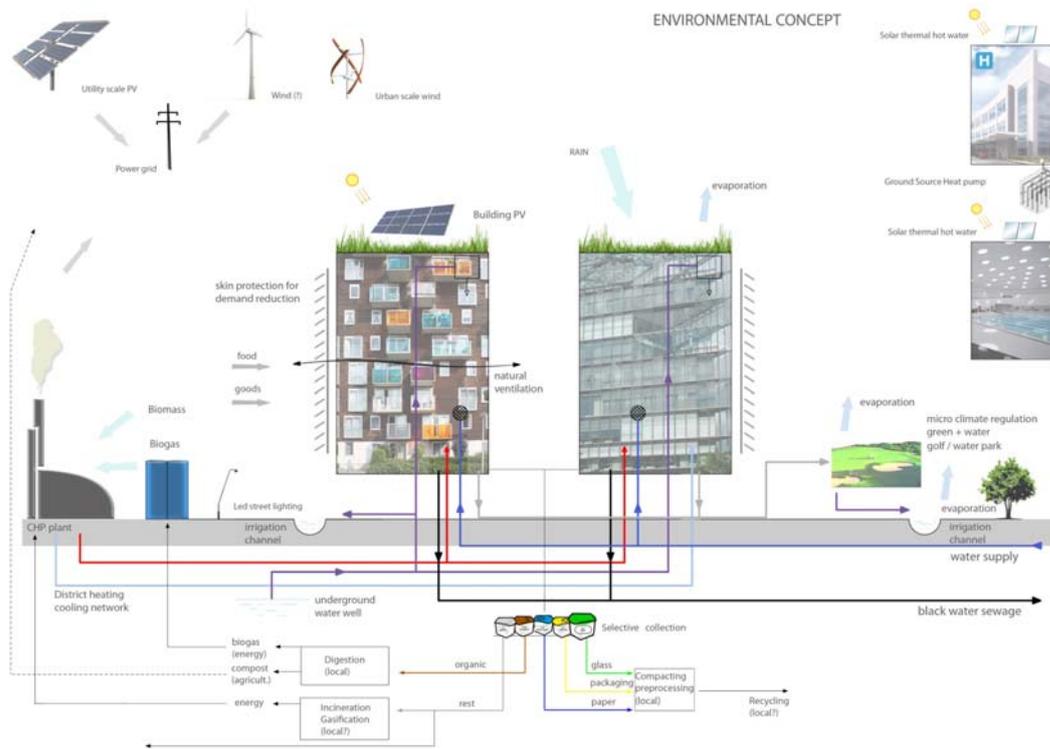


Figura 2: Ejemplo de integración de vectores ambientales: Singidunum, Belgrado

Esta aproximación es particularmente oportuna en cuanto al balance energético del área y una propuesta integral de las infraestructuras energéticas. Sin un trabajo coherente a distintos niveles es extremadamente difícil cumplir con las expectativas medioambientales que hoy en día se depositan en las ciudades.

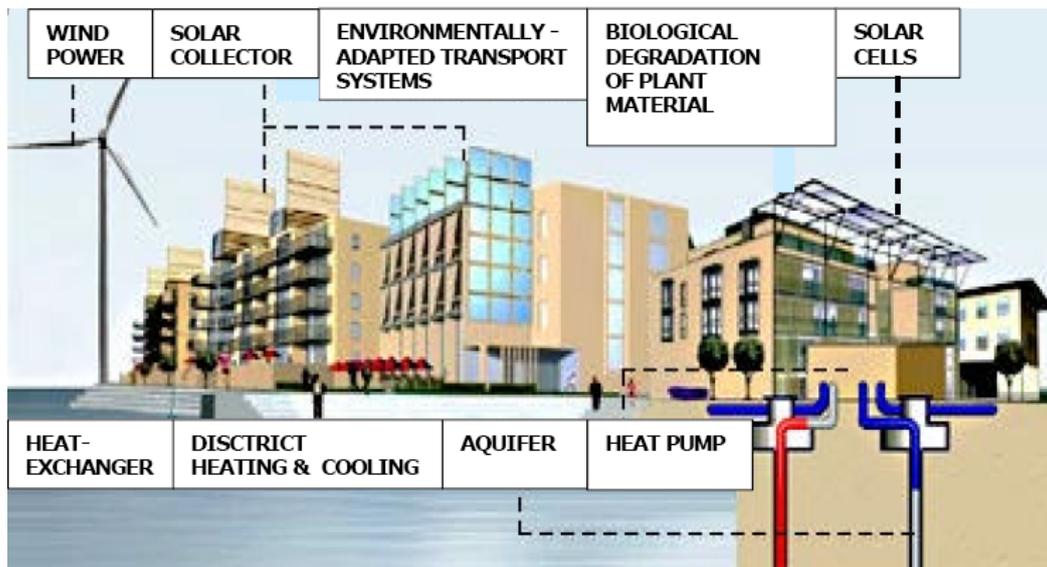


Figura 3: Integración de diferentes fuentes e infraestructuras energéticas locales: Bo01, Malmö

A continuación se plantean unos criterios para el ámbito 1 y 2, que en algunos casos podrían llegar a extenderse en áreas colindantes.

#

### Energía:

Proponemos seguir los criterios expuestos a continuación para propiciar la transición energética desde el planeamiento urbano de VÍAIRUN:

Uno de los criterios guía importantes es el de facilitar el cumplimiento de la Directiva 2010/31/UE que exige que los edificios nuevos sean edificios de consumo energético casi nulo. Cuando se trata de edificios públicos esta normativa entra en vigor al comienzo del año 2019 mientras para el resto al comienzo del año 2021. Con vistas a esto, esta en fase de aprobación la actualización del Código técnico de Edificación<sup>5</sup>, y concretamente su Documento Básico de Ahorro de Energía DB-HE 2018. El nuevo documento, en fase de aprobación marca un valor límite del consumo de energía primaria no renovable  $C_{ep,nren}$  de  $38\text{kWh/m}^2\text{,año}$ , para uso residencial en la zona climática D1, a la que pertenece Irún. Así mismo, para esta zona climática se define un valor límite del consumo de energía primaria no renovable para edificios

<sup>5</sup> Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación - <https://www.codigotecnico.org/index.php/menu-documentos-complementarios/357-proyecto-modificacion-cte-julio-2018.html>

de uso no residencial, que se sitúa entre 50-110 kWh/m<sup>2</sup>,año en función de las características del uso del edificio.

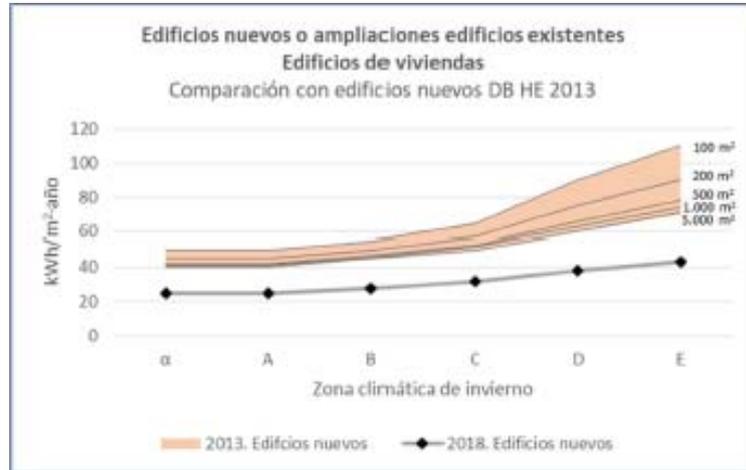


Figura 4: Comparativa ente las exigencias del CTE vigente y CTE pendiente de aprobación: la reducción exigida para la zona climática D1 es de 37%. Fuente: Nota informativa sobre la actualización del Documento Básico DB-HE – PDF

A nivel del planeamiento urbano se puede facilitar la reducción de las demandas energéticas de los edificios aplicando siguientes criterios:

- Tener en cuenta el asoleo de los edificios a la hora de realizar la ordenación urbana
- Regular el uso del subsuelo para un eventual aprovechamiento de la energía geotermia
- Examinar inicialmente la viabilidad de introducir un sistema de climatización centralizada, a nivel del ámbito del plan, con una aportación de energía de fuentes renovables, y en su caso definir y reservar los espacios necesarios para esta infraestructura.
- Examinar inicialmente la viabilidad de utilizar aguas residuales del alcantarillado, de saneamiento, como fuente de calor bien para sistema centralizado de climatización o bien para edificios a nivel individual
- Prever las conexiones eléctricas entre edificios para poder implementar una micro red eléctrica, con capacidad de evolución hacia una red eléctrica inteligente

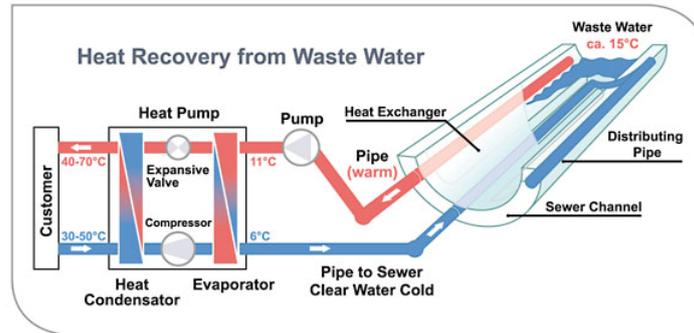


Figura 5: Sistema de aprovechamiento energético del calor de las aguas residuales



Figura 6: Sistema de climatización centralizada, ejemplo de Olot

Por otro lado, en cuanto al espacio público los criterios a seguir son los siguientes:

- Tener en cuenta el asoleo de los espacios públicos
- Tratar de forma adecuada los pavimentos y espacios verdes con tal de prevenir el efecto de isla de calor
- Prever elementos de mobiliario urbano con capacidad de incorporar alumbrado público de alta eficiencia energética
- Prever elementos de mobiliario urbano con capacidad de carga de vehículos eléctricos

##

### *Residuos:*

La recogida selectiva está implementada en Irún, se realiza mediante isletas dedicadas a ubicar un conjunto de contenedores, que habitualmente está compuesto por las siguientes 5 fracciones:

- Marrón: materia orgánica
- Azul: papel y cartón
- Amarillo: envases metálicos, envases de plástico y envases tipo bricks
- Iglú verde claro: botellas, frascos y tarros de vidrio
- Verde oscuro: fracción resto, residuos que no van a los anteriores o mezclados

En ocasiones se añade a la isleta el contenedor para la recogida de textiles – de color blanco, y/o un contenedor gris para la recogida de aceite de cocina.

Se pretende mantener el mismo criterio, velando por una integración óptima de isletas de recogida de residuos.

#

### *Agua:*

Los criterios referentes al ciclo hídrico se basan en el concepto de separación de flujos de agua:

- Recuperación del balance hídrico del territorio mediante la técnicas urbanas de gestión de aguas pluviales o sistemas urbanos de drenaje sostenible<sup>6</sup>
- Alcantarillado separativo
- Uso de agua técnica para el baldeo de calles y riego

#

### **Criterios para el desarrollo de la ciudad inteligente**

El concepto de la ciudad inteligente es muy amplio, a veces difuso y/o ambiguo, que puede incluir prácticamente todas las esferas de la vida urbana.

---

<sup>6</sup> tal como se explica en el documento de Arquitectura Agronomía.#

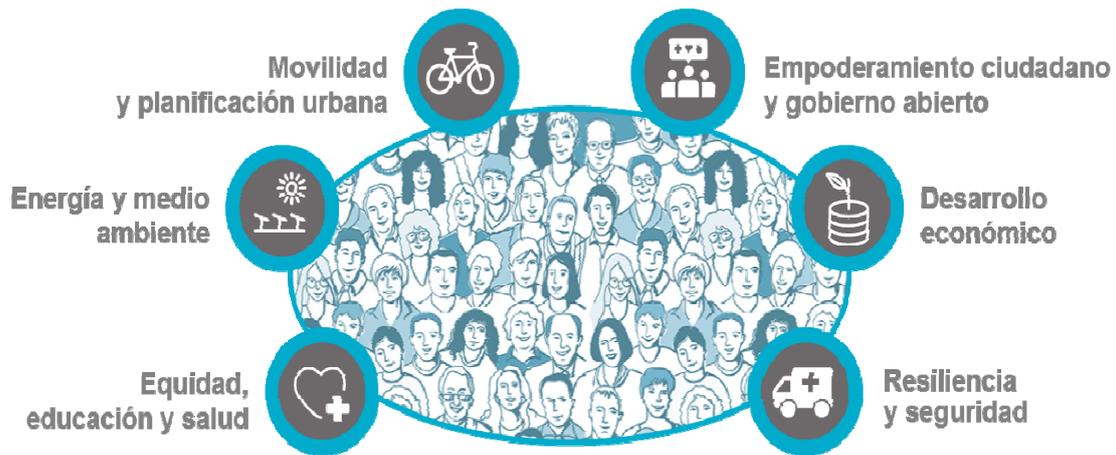


Figura 7: Ámbitos comúnmente incluidos en el concepto de ciudad inteligente. Fuente: Anteverit

Para poder estructurar los criterios relativos a la fase del planeamiento urbano, podemos segregar el funcionamiento de la ciudad inteligente en cinco capas superpuestas, de las cuales primeras dos pertenecen al ámbito de infraestructura física o material:

- Infraestructura física convencional
- Infraestructura física digital

Luego podemos distinguir 3 capas de infraestructura blanda, inmaterial:

- Infraestructura digital – plataformas, software centralizado
- Infraestructura digital – apps, software descentralizado
- Superestructura usuario

Dentro del planeamiento urbano no es posible planificar /prever todo el desarrollo de la ciudad inteligente ya que se trata de una fase temprana. Por esto, nos centramos en las primeras dos capas referentes a la infraestructura física. Por lo tanto, el objetivo es dotar la nueva área de la ciudad, desde el planeamiento urbano, de capacidad para que este territorio evolucione hacia una ciudad inteligente, prepararla para el futuro.

Como criterios a seguir en la fase del planeamiento se proponen:

- organización y ordenación de todas las infraestructuras que discurren bajo rasante: cables telecomunicación: cobre, fibra; red eléctrica; alumbrado y semaforización; agua y saneamiento; climatización.



Figura 8: Ejemplo de ordenación de infraestructuras de servicio en el subsuelo. Marina del Prat Vermell, Barcelona

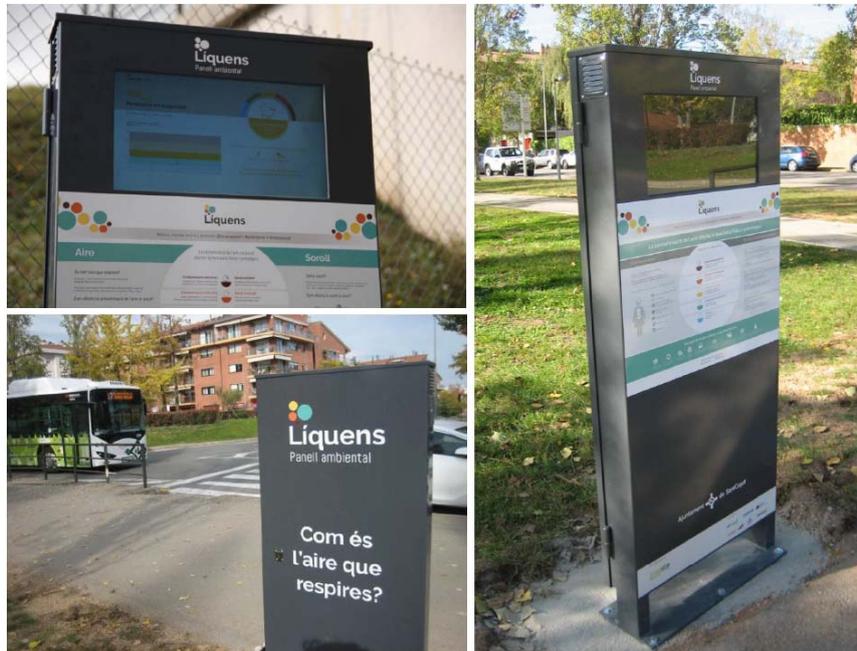
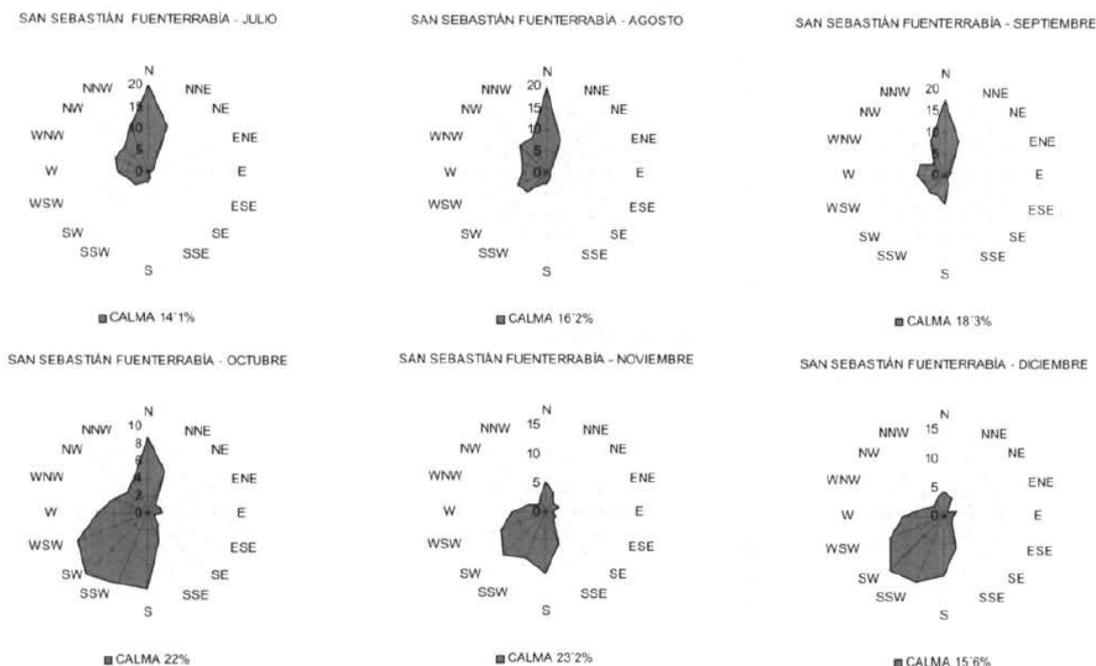


Figura 9: Mobiliario urbano enfocado a la información- Panel informativo sobre la calidad de aire, Sant Cugat

## Anexo IV: Valoración medioambiental de las opciones de la ordenación volumétrica del Ámbito Ordenación MPGOU Irún

Para la presente valoración se han tenido en cuenta las variables meteorológicas, provenientes de diferentes fuentes: bases de datos Meteonorm, Meteobule y publicaciones: El régimen de vientos en la cornisa cantábrica<sup>7</sup>, El viento en la costa del País Vasco<sup>8</sup>. Como ubicación de referencia para la información sobre el régimen de vientos se ha tomado Hondarribia, la estación meteorológica más próxima con suficiente información.

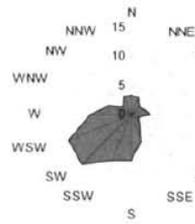
Cabe destacar que el régimen de vientos tiene un carácter estacional, pues los vientos dominantes en primavera, verano y otoño son los del Norte mientras que en invierno dominan los del Sudoeste. En cuanto a la velocidad, dominan vientos flojos (<20 km/h), que junto con los períodos de calma, superan el 80% del tiempo.



<sup>7</sup> El régimen de vientos en la cornisa cantábrica - Manuel Viedma Murioz - <http://www.divulgameteo.es/uploads/Vientos-Cornisa-Cantábrica.pdf>

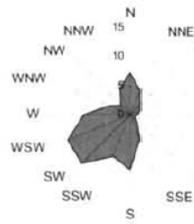
<sup>8</sup> El viento en la costa del País Vasco - A. Uriarte - <http://hedatuz.euskomedia.org/467/1/05055074.pdf>

SAN SEBASTIÁN FUENTERRABÍA - ENERO



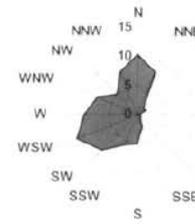
■ CALMA 19.9%

SAN SEBASTIÁN FUENTERRABÍA - FEBRERO



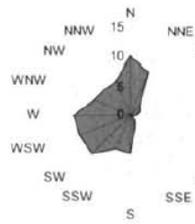
■ Calma 15.4%

SAN SEBASTIÁN FUENTERRABÍA - MARZO



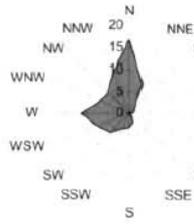
■ CALMA 14.5%

SAN SEBASTIÁN FUENTERRABÍA - ABRIL



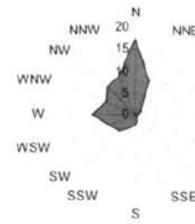
■ CALMA 11.1%

SAN SEBASTIÁN FUENTERRABÍA - MAYO



■ CALMA 12.1%

SAN SEBASTIÁN FUENTERRABÍA - JUNIO



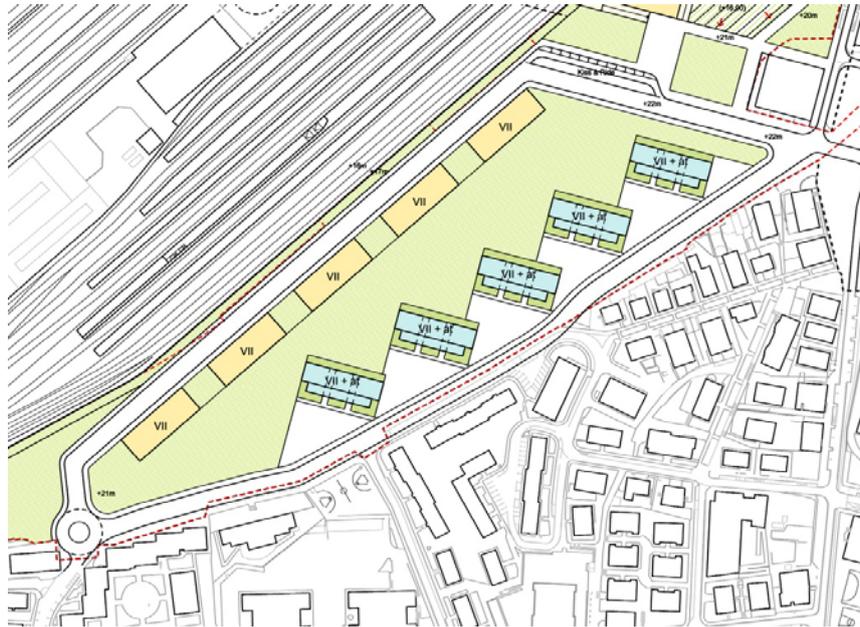
■ CALMA 12.6%

*Rosas de viento a nivel mensual para Hondarribia. Fuente: El régimen de vientos en la cornisa cántabrica*

Se han planteado dos opciones de la ordenación volumétrica:

**Alternativa 1 o de ordenación en boques lineales**

- Los bloques que están organizados de forma oblicua, orientados al sur, son vivienda.
- Los bloques cercanos a las vías son oficinas.
- El uso comercial está en el gran bajo comercial que se genera en el escalón entre la plaza de la aduana y la estación.



Alternativa 1

*Alternativa 2 o de ordenación en manzanas*

- Las dos manzanas más al sur, en bloque de 12m de crujía, son viviendas.
- El bloque grande que es macizo, tiene dos torres (pastillas que son comerciales y/o industriales-oficinas. La parte baja es un gran centro universitario.
- El uso comercial principal está en el gran bajo comercial que se genera en el escalón entre la plaza de la aduana y la estación.



Alternativa 2

El uso residencial en la alternativa 2 se desarrolla en dos manzanas semi-cerradas, donde el lado SSE de las manzanas, alineado con la calle Balleneros Kalea, se deja si construir. De esta forma se evita el potencial sombreamiento causado por la edificación existente y/o diferencial de cota en el límite sur del ámbito de planeamiento. La forma de las manzanas permite un soleamiento correcto, sin peligro de auto-sombreamiento entre los edificios que conforman la manzana. La crujía de 12 m permite trabajar con ventilación natural. Sería conveniente generar algún tipo de barrera de viento en el extremo oeste del ámbito, para generar una protección de los vientos dominantes en la época de invierno.

El uso residencial en la alternativa 1 se ordena de forma canónica, con fachadas principales orientadas al S y N, con lo que se facilita tanto el aprovechamiento de la radiación solar en invierno como la protección solar en verano. Aunque la crujía de los volúmenes es más generosa, los principios tipológicos en los que se basa permiten que todas las viviendas tengan al menos dos orientaciones, en muchos casos pasantes, y una fachada al sur, que podría estar generalmente dedicada a salones o espacios comunes de la vivienda, de manera que la ventilación natural sería satisfactoria. Por el contrario, los volúmenes están posicionados de forma adecuada para proteger en invierno, o aprovechar en verano los vientos dominantes.

La alternativa 2 muestra una configuración más compacta de usos terciarios, que ofrece más opciones en cuanto al control de pérdidas térmicas. La base del conjunto, destinada para uso universitario requiere trabajar con luz cenital, cosa que requiere una atención del proyecto arquitectónico pero puede garantizar una luz difusa de calidad y sin peligro de efectos de deslumbramiento. Las fachadas del volumen en forma de pentágono irregular minimizan la orientación NO y S mientras priorizan las de SE, SSO y NNE. Este tipo de volumetría facilita la correcta protección de fachadas respecto a las ganancias solares y la iluminación natural.

La alternativa 1 propone unos volúmenes con orientación de fachadas principales SE y NO para el uso de oficinas. La orientación de estos volúmenes al NO está mitigada considerablemente por la presencia del Monte Jaizkibel, y por la climatología local, con presencia habitual de días nublados, de manera que se podrían evitar soluciones arquitectónicas complejas y más costosas para prevenir el exceso de ganancias solares y el deslumbramiento en el interior del edificio.

A nivel de implantación de infraestructuras a nivel de distribución de los usos residenciales, las dos alternativas presentan una situación similar. Por otro lado, la organización de usos terciarios difiere significativamente en cuanto a la compacidad.

La alternativa 2 muestra una configuración más compacta de usos terciarios respecto a la alternativa 1. En este sentido, la opción 2 muestra ventajas en algunos aspectos ya que permite reducir las canalizaciones, de realizar de manera más óptima la centralización de

servicios de climatización, de establecer una micro-red eléctrica o de integración de captación de energía renovable, y en su caso una comunidad energética local. En cambio, la alternativa 1 al ser menos densa facilita la infiltración de aguas pluviales en el subsuelo.

Finalmente, respecto al confort de los espacios exteriores, la alternativa 2 genera unos espacios mejor protegidos de los vientos dominantes en invierno y en temporadas intermedias, pero en contraposición la alternativa 1 ofrece mayor espacio público, y más continuo.

En base a todo lo anterior, podemos concluir que, desde el punto de vista medioambiental, ambas alternativas están razonablemente equilibradas, y deberían considerarse otros criterios para una toma de decisiones en relación al desarrollo de una de ellas.

## Anexo V: Oportunidades paisajísticas en el proyecto Via Irun

---

El sector objeto del proyecto ofrece una serie de oportunidades para preguntarnos cómo tiene que ser la ciudad actual desde el punto de vista del medio natural en relación con sus habitantes.

Una intervención de esta envergadura permite incluir conceptos que hasta ahora no se habían considerado importantes en el diseño urbano.

Una **ciudad saludable** repercutirá en la buena salud de sus habitantes.

A tal efecto es necesaria la **recuperación de la calidad del suelo** que, por su situación y por la actividad que se está desarrollando en él hasta hoy, se tratará de un suelo dañado.

Un suelo sano y vivo es más que un mero terreno, es una entidad biológica con su propia estructura e integridad que es particular de una situación geológica y climática específica.

Estudios actuales reconocen la potencial **captura del carbono ambiental** como una herramienta crítica para la regeneración del suelo. Esta solución tiene lugar en la **rizosfera**.

Entender la rizosfera como un espacio crítico para el diseño nos interesa como arquitectos paisajistas: existe una gran oportunidad de trabajar con el potencial de este medio de manera específica a las condiciones climáticas y geológicas de cualquier sitio en particular. Como diseñadores que trabajan directamente con la tierra, no podemos evitar este paradigma en evolución: debemos integrar estos nuevos conocimientos, prácticas y tecnologías en nuestras propuestas, y entenderlo como un recurso valioso en la base de nuestras intervenciones en entornos construidos.

Abordamos el tema del **suelo urbano libre como esponja** para buscar crear un lugar para la rizosfera en el entorno construido, una tarea que requiere un pensamiento holístico a largo plazo. Al hacerlo, estamos superando la visión a corto plazo de la resolución de problemas que prioriza las tecnologías sobre el diseño y los sistemas, buscando una respuesta más integrada a la cuestión de la gestión de los recursos naturales en las condiciones urbanas.

Nuestro objetivo es **diseñar la transición entre el clima y la geología** para crear una rizosfera saludable que actúe como esponja. La rizosfera es el recurso que nos permitirá a los humanos crear nuevos ecosistemas para alimentos saludables o una vida rica en la ciudad. La rizosfera como potencial. La rizosfera como recipiente de lluvia, como una esponja viviente.

Al empoderar a la rizosfera, permitimos que el **agua de la lluvia** desempeñe un papel importante en la restauración y construcción de este nuevo recurso para la ciudad y la agricultura. El agua estará en simbiosis con la biota viviente en esta estructura viva olvidada: la rizosfera

La concepción global del proyecto tiene en cuenta la **reducción del impacto ambiental**, concepto necesario para la eficaz recuperación del suelo.

Los objetivos principales que tenemos en este ejercicio de diseño son:

- La **integración del agua de lluvia en el suelo** como un receptáculo para la producción de biomasa y alimentos de las criaturas vivas, esto trata el **suelo como un agente biológico**.
- Bajo este punto de vista, el concepto de servicios ambientales desaparece. Tanto la nueva agricultura como el espacio de vida urbano pueden responder a una visión holística de un ecosistema manejado artificialmente, que permite una alta producción de alimentos y al mismo tiempo mantiene una **red biológicamente diversa** que hace que todo el **sistema viviente sea más resiliente**.
- Reconocer el **potencial del intercambio entre el clima y la geología**; entre la atmósfera y la rizosfera.
- La transformación del potencial de la rizosfera del lugar en una **nueva comunidad vegetal / hábitat animal**, favoreciendo el máximo potencial para los sistemas vivos.

Por las características de la ciudad de Irún, el entorno objeto de proyecto resulta un espacio de oportunidad para que, aplicando los conceptos antes descritos, sea parte de un **sistema de espacios vegetados** y fomente los **corredores verdes potenciales**.

Las técnicas y sistemas que se aplicarán tendrán en cuenta las siguientes características:

### *Sistemas agrícolas regenerativos*

Ecosistemas contruidos. Técnicas y sistemas.

- Aumento de la diversidad y la complejidad
- Mantener una cobertura perenne en el tiempo
- Extensividad versus intensidad
- Incrementar la permeabilidad

- Topografía como esqueleto para infiltrar y acumular agua
- Aumento de plantas perennes y árboles de hoja perenne
- Facilitar la presencia de animales en el nuevo sistema. Estiércol para aumentar la materia orgánica
- Rotación constante para mantener el ecosistema

### *Técnicas urbanas de gestión de aguas pluviales*

Ecosistemas contruidos. Técnicas y sistemas.

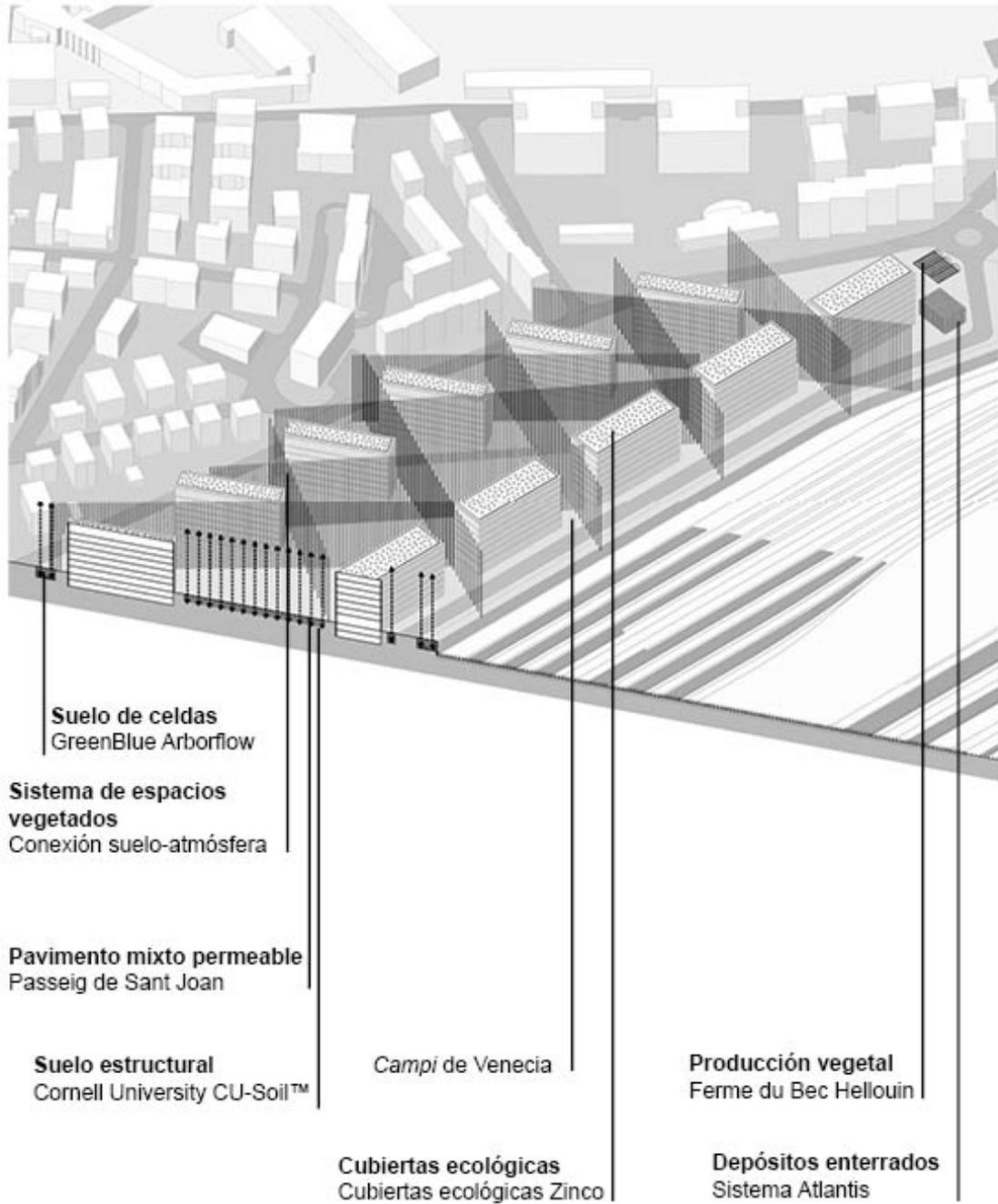
- Aumentar la permeabilidad
- Ciclo biológico cerrado
- Integrar el agua en un contexto más amplio
- Nuevos ecosistemas, jardines, tierras salvajes, pioneros, bosque urbano

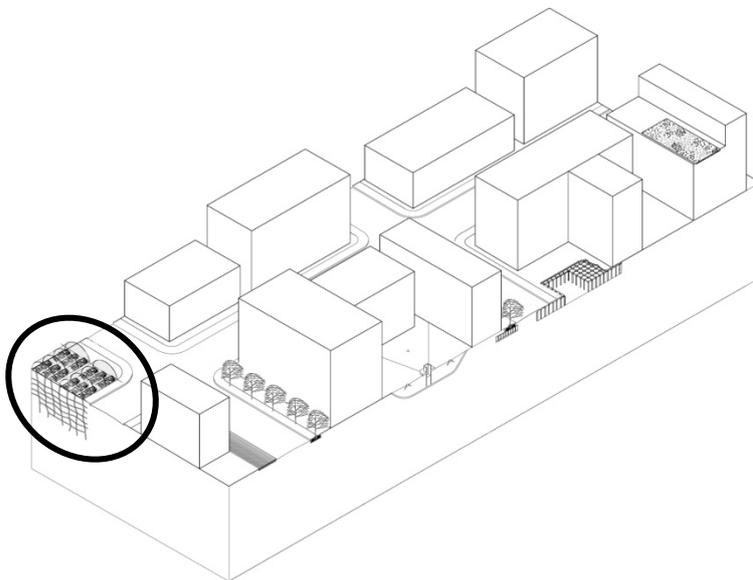
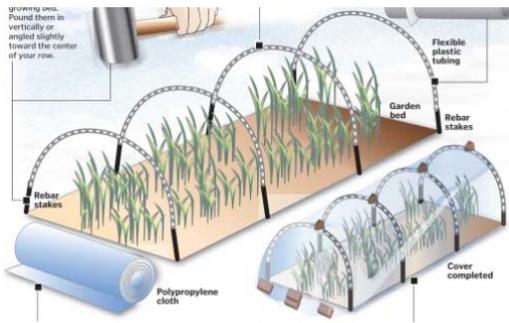
A continuación se definirán las técnicas y sistemas siguientes:

- Producción vegetal
- Sistema de espacios vegetados
- Pavimento mixto permeable
- Suelo estructural
- Campi de Venecia
- Suelo de celdas
- Depósitos enterrados
- Cubiertas ecológicas

También se mostrarán ejemplos de proyectos donde se han aplicado estas técnicas y sistemas.

**EJEMPLOS DE SISTEMAS AGRÍCOLAS  
 Y TÉCNICAS URBANAS DE GESTIÓN DE AGUAS PLUVIALES**



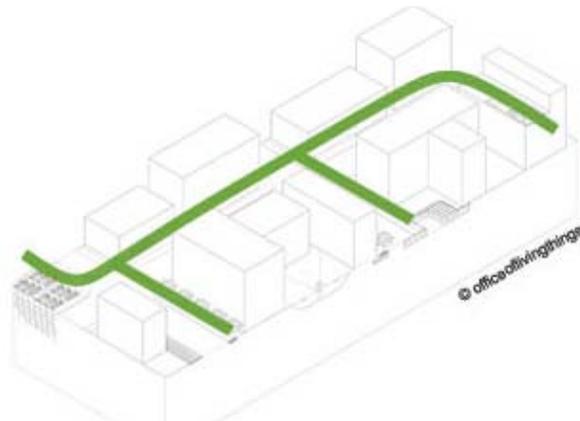
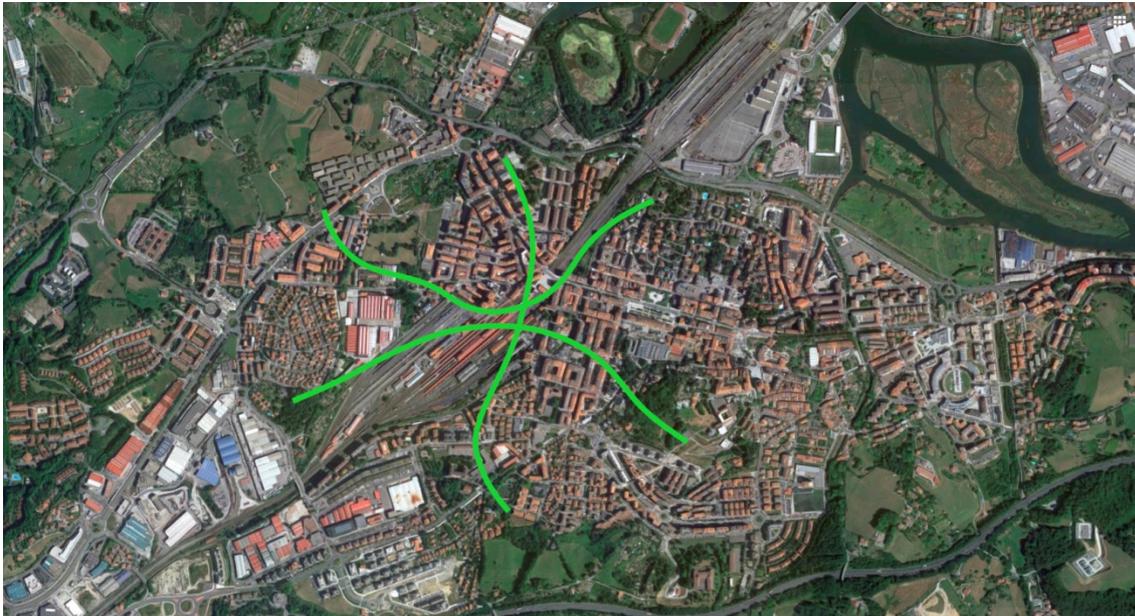


**PRODUCCIÓN VEGETAL**

Ferme du Bec Helluin Perrine et Charles Herve-Gruyer

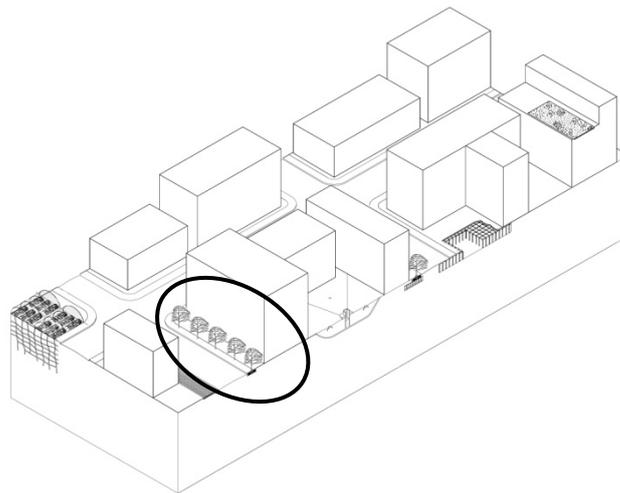
<https://www.fermedubec.com>

Producción de vegetales y frutas en un régimen hiperintensivo.



## SISTEMA DE ESPACIOS VEGETADOS

La posición nodal de un espacio posibilita ser parte de un sistema vegetal a mayor escala. Si las actuaciones a nivel ambiental que en él se realizan tienen una vocación de regeneración profunda mayor será la probabilidad de que este espacio resulte conector en este sistema.

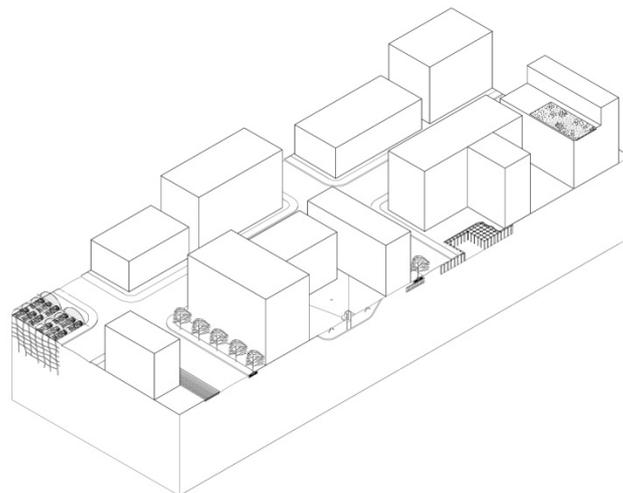


**SUELO ESTRUCTURAL**

<http://www.amereq.com/>

CU-Structural Soil™ (también conocido como CU-Soil™) se desarrolló en la Universidad de Cornell como una forma de soportar con seguridad las cargas del pavimento después de la compactación y aún así permitir la penetración de las raíces y el vigoroso crecimiento de los árboles. Fue patentado y registrado bajo el nombre 'CU-Soil™' para asegurar el control de calidad.

Comentarios: en la ciudad de Estocolmo, Orjan Stal ha propuesto el suelo estructural como gestión de aguas pluviales, creando un espacio poroso subterráneo para que el agua se acumule durante y después de la tormenta.

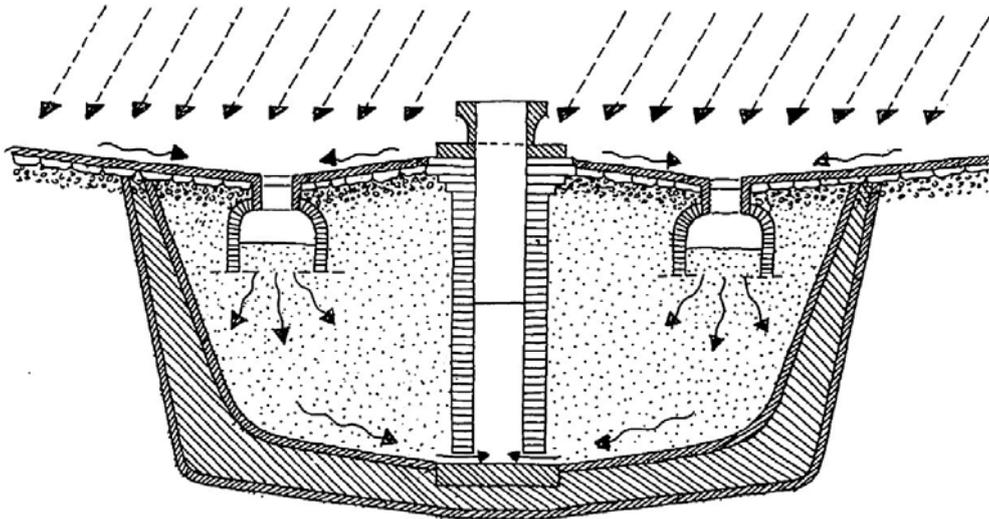


### PAVIMENTO MIXTO PERMEABLE

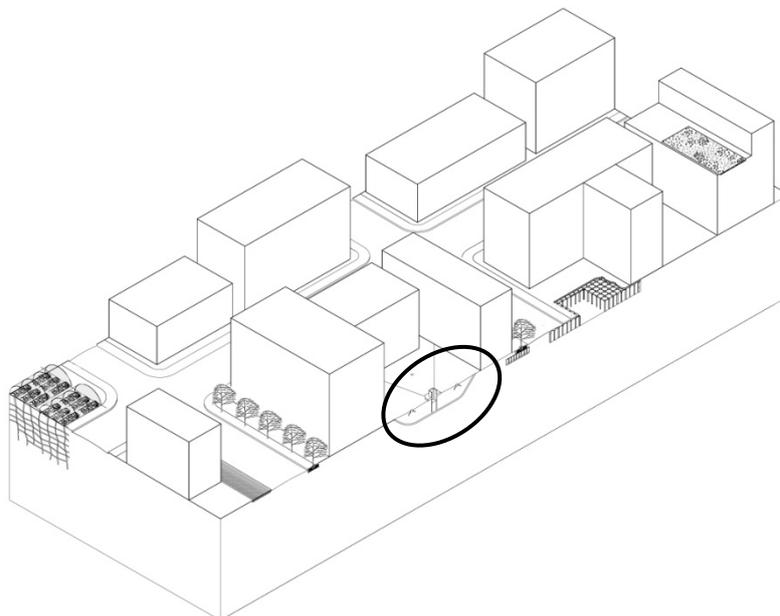
<http://www.arquitecturaagronomia.net/>

Mezcla de pavimento de baldosas de hormigón y hierba junto con masas de arbustos y árboles en la parte superior de una base de gravas compactadas. En este ejemplo la superficie de

infiltración de agua en el subsuelo aumentó del 1% al 33,8% mejorando las condiciones de árboles y arbustos existentes y futuros.

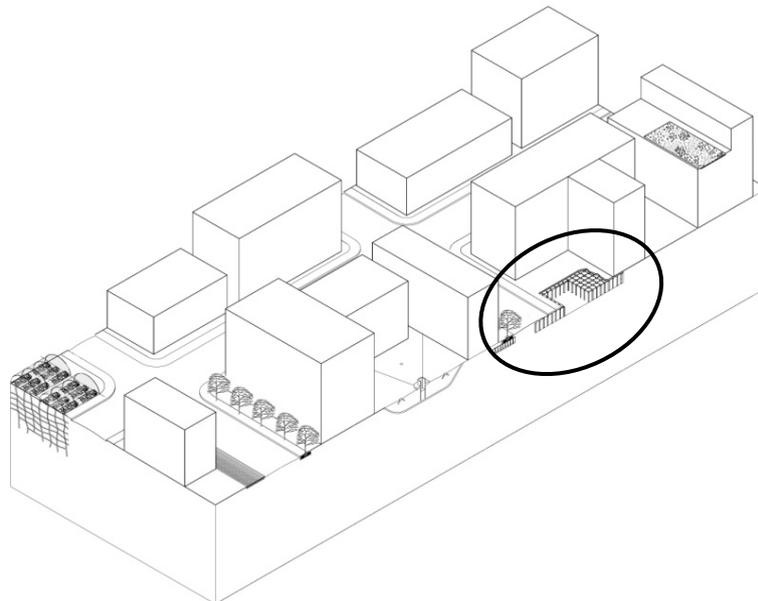


Ejemplo: Passeig de Sant Joan, Barcelona.



### CAMPI DE VENEZIA

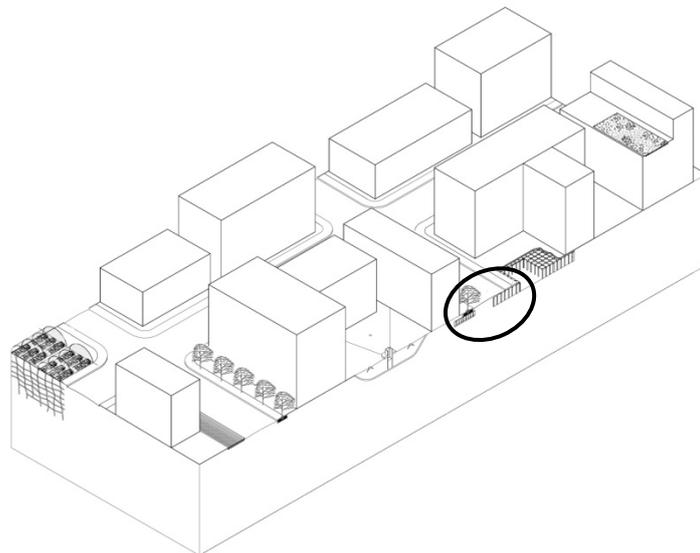
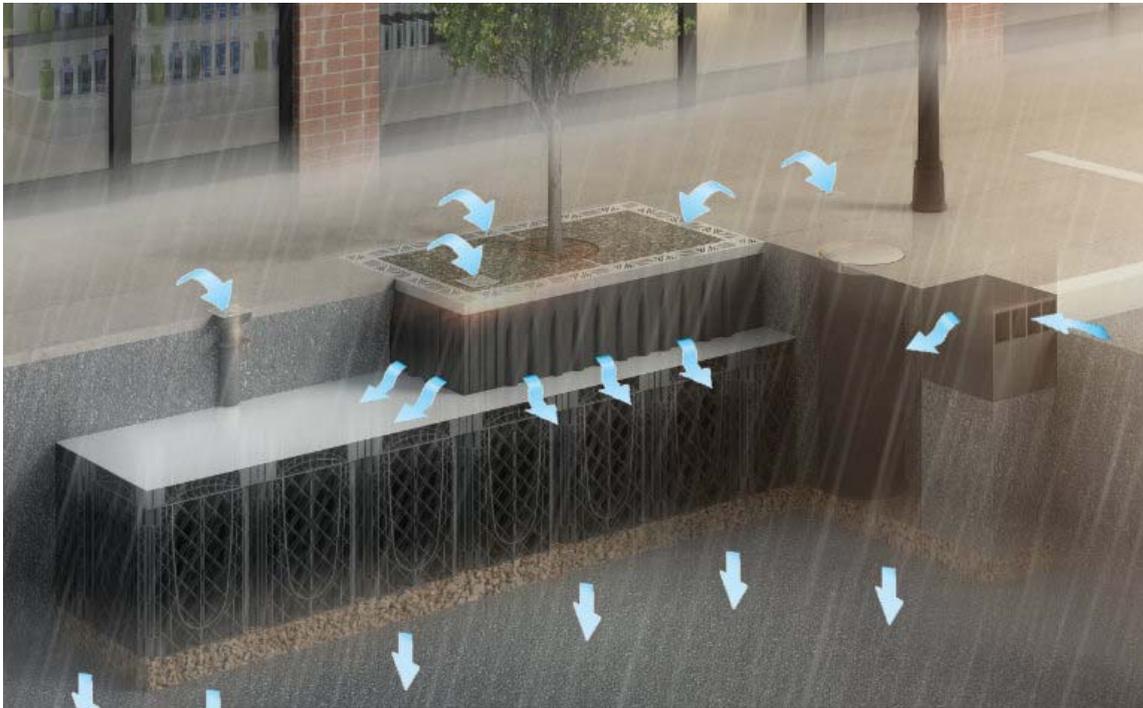
Los pozos en las plazas de Venecia recogen el agua de lluvia que cae en el área de captación y almacenan el agua para uso futuro.



**ATLANTIS**

<http://www.drenajesostenible.com>

Las celdas Atlantis recogen las aguas pluviales y funcionan como un depósito temporal bajo superficies impermeables. El sistema no integra suelo o árboles, y es exclusivamente un medio de gestión de aguas pluviales.



## SUELO DE CELDAS

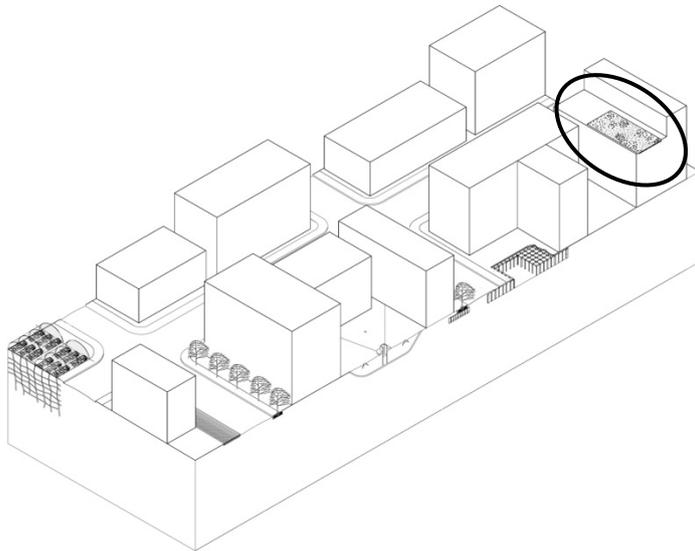
Suelo de celdas y ArborFlow

[www.greenblue.com](http://www.greenblue.com)

<https://www.greenleafireland.com>

Esta tecnología se ha desarrollado como un medio eficaz y ambientalmente sólido para gestionar la escorrentía de aguas superficiales. Ideal para uso en áreas urbanas donde el espacio es escaso, ArborFlow, reduce notablemente la velocidad del flujo del agua superficial en las áreas urbanas. Diseñado para un área de captación dada, puede contribuir a cumplir con las tasas de descarga permitidas y establecidas por las autoridades reguladoras.



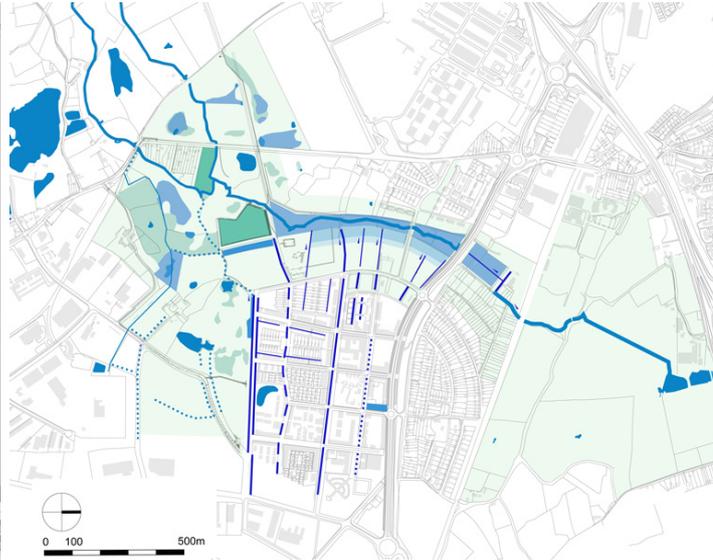


## CUBIERTAS ECOLÓGICAS

<http://www.zinco-cubiertas-ecologicas.es>

Técnicas para construir suelos artificiales en tejados compuestos de capas de materiales. Cada capa compensa con las funciones necesarias del suelo que falta. Una capa de drenaje retiene el agua de lluvia durante los períodos secos y drena el agua excedente. La capacidad de acumulación de agua de esta capa es crítica para el manejo de la lluvia y las aguas pluviales. Esta es una solución muy efectiva a pesar del hecho de que en muchos casos el único objetivo es tener un jardín en la cubierta en lugar de actuar como una esponja. La temporalidad y los períodos de sequía son muy críticos para este tipo de tecnología.

## EJEMPLOS DE PROYECTOS QUE APLICAN LOS SISTEMAS AGRÍCOLAS REGENERATIVOS Y TÉCNICAS URBANAS DE GESTIÓN DE AGUAS PLUVIALES



**BIOSWALE Y JARDÍN DE LLUVIA**

<http://www.brueldelmar.fr>

Combinación de diseño a nivel de parcela o de vecindario para la gestión de aguas pluviales al permitir que se infiltre en el suelo a través de un sistema de canales permeables que también albergan vida vegetal.

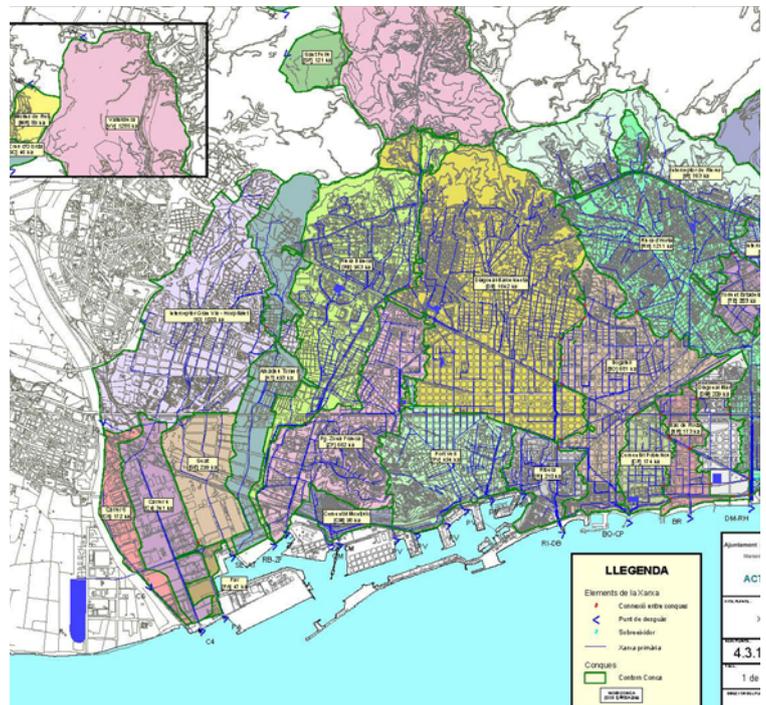
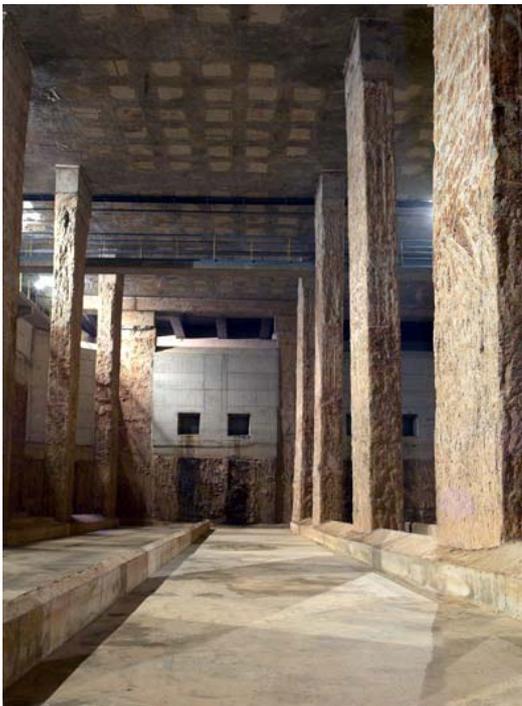
Muchos ejemplos en Francia realizados por el despacho de paisaje Bruel et Delmar.



## PARQUE DE LOS PRIMEROS PASOS

<http://www.arquitectruaagronomia.net/>

Aparcamiento transformado en parque donde las zonas de estacionamiento tienen una pendiente suave hacia grandes áreas hundidas para la recogida del agua de lluvia que son campos deportivos delimitados por gradas. El pavimento es una esponja para favorecer el crecimiento radicular.

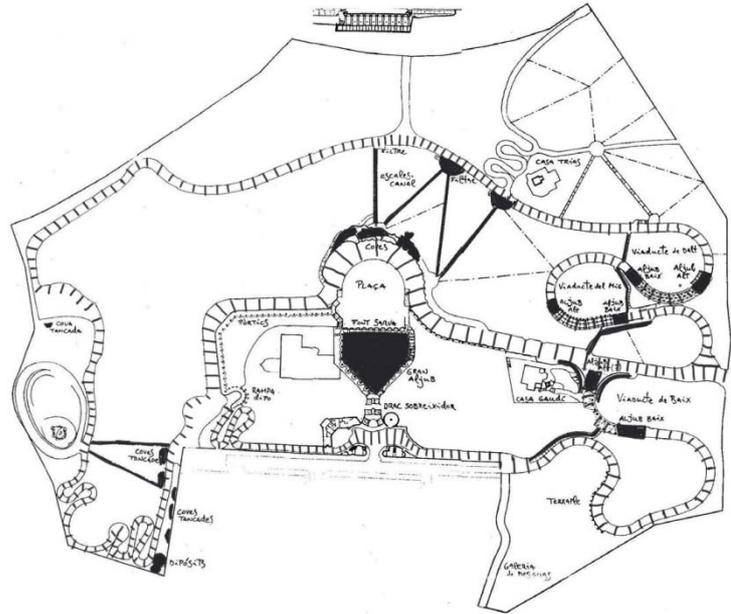


## CALLES / DEPÓSITOS

<http://www.clabsa.es/cat/>

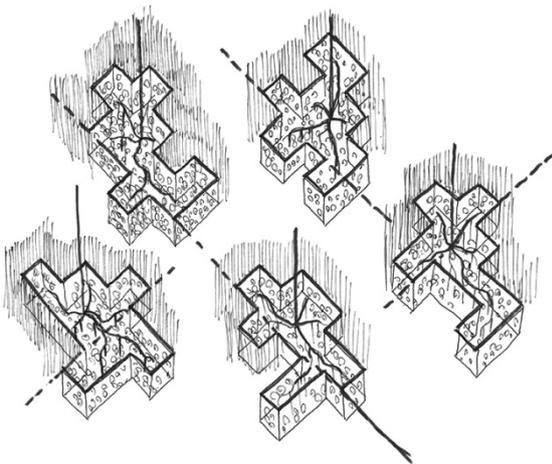
CLABSA Barcelona

Infraestructura de gestión de agua de tormentas compuesta por una red de depósitos subterráneos. La ciudad está dividida en 20 cuencas hidrográficas.



**CAMINO / DEPÓSITO**

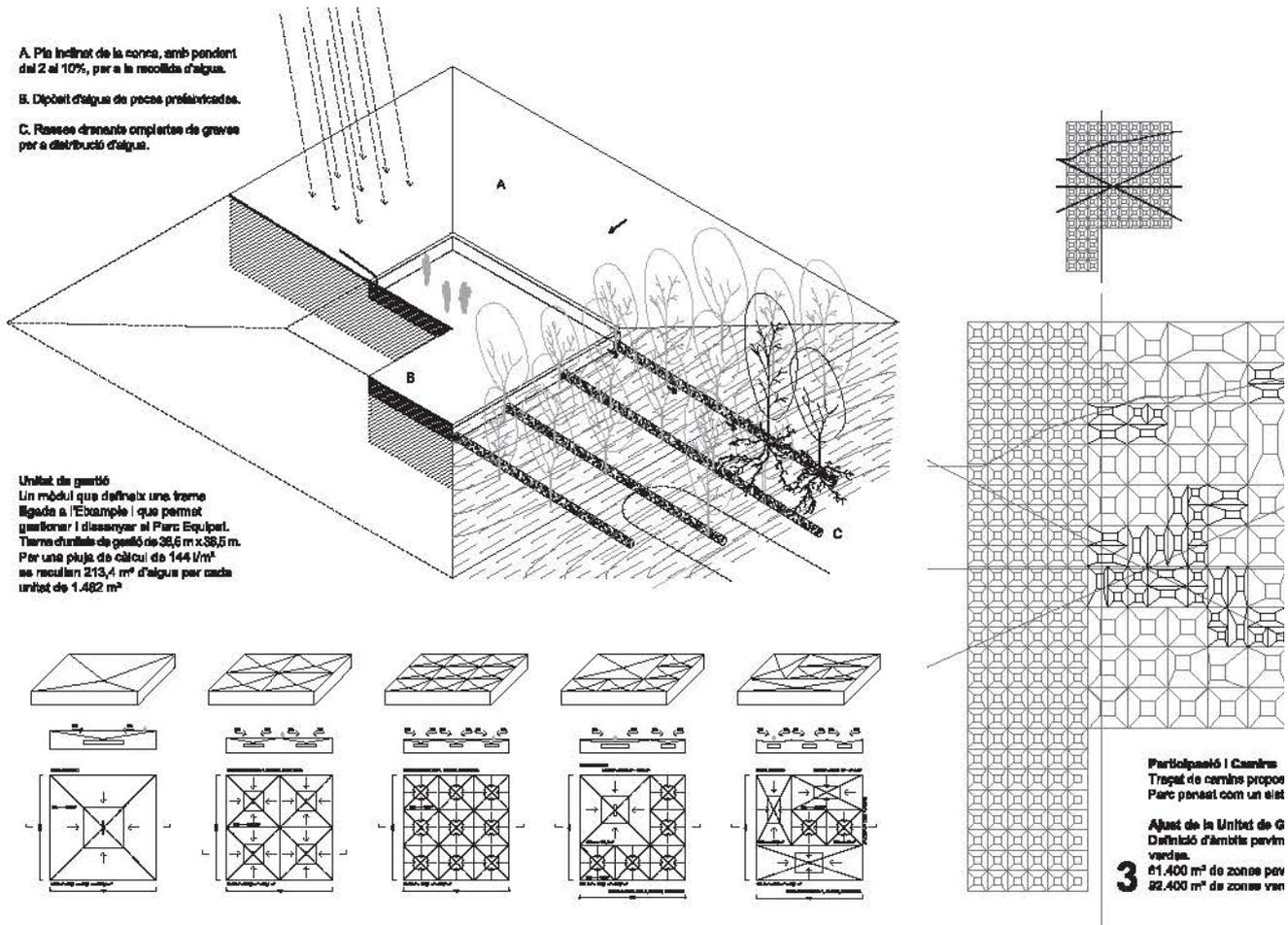
El Park Güell fue diseñado por Gaudí como un parque público que también sirvió como una infraestructura de recolección y sistema de distribución para la ciudad de Barcelona que responde a la topografía de la región.



## SUGAR HOUSE ISLAND

<http://www.arquitectruaagronomia.net/>

Para evitar posibles inundaciones, una nueva topografía crea una red de calles con una pendiente menor del 6%. La calle define un canal que conduce el agua de lluvia a diferentes depósitos de laminación enterrados en los puntos bajos de los diferentes espacios públicos.



## CONCURSO PARA GLÒRIES

<http://www.arquitectruaagronomia.net/>

Una red de puntos bajos y canales de gravas enterrados se distribuye bajo la superficie del parque creando una topografía que genera un sistema de caminos.

**EJEMPLOS DE APLICACIÓN DEL SISTEMA ATLANTIS**

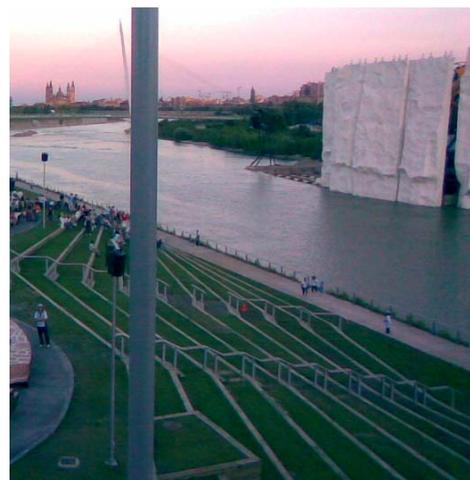
**Nueva sede del BBVA, Madrid, 2015**



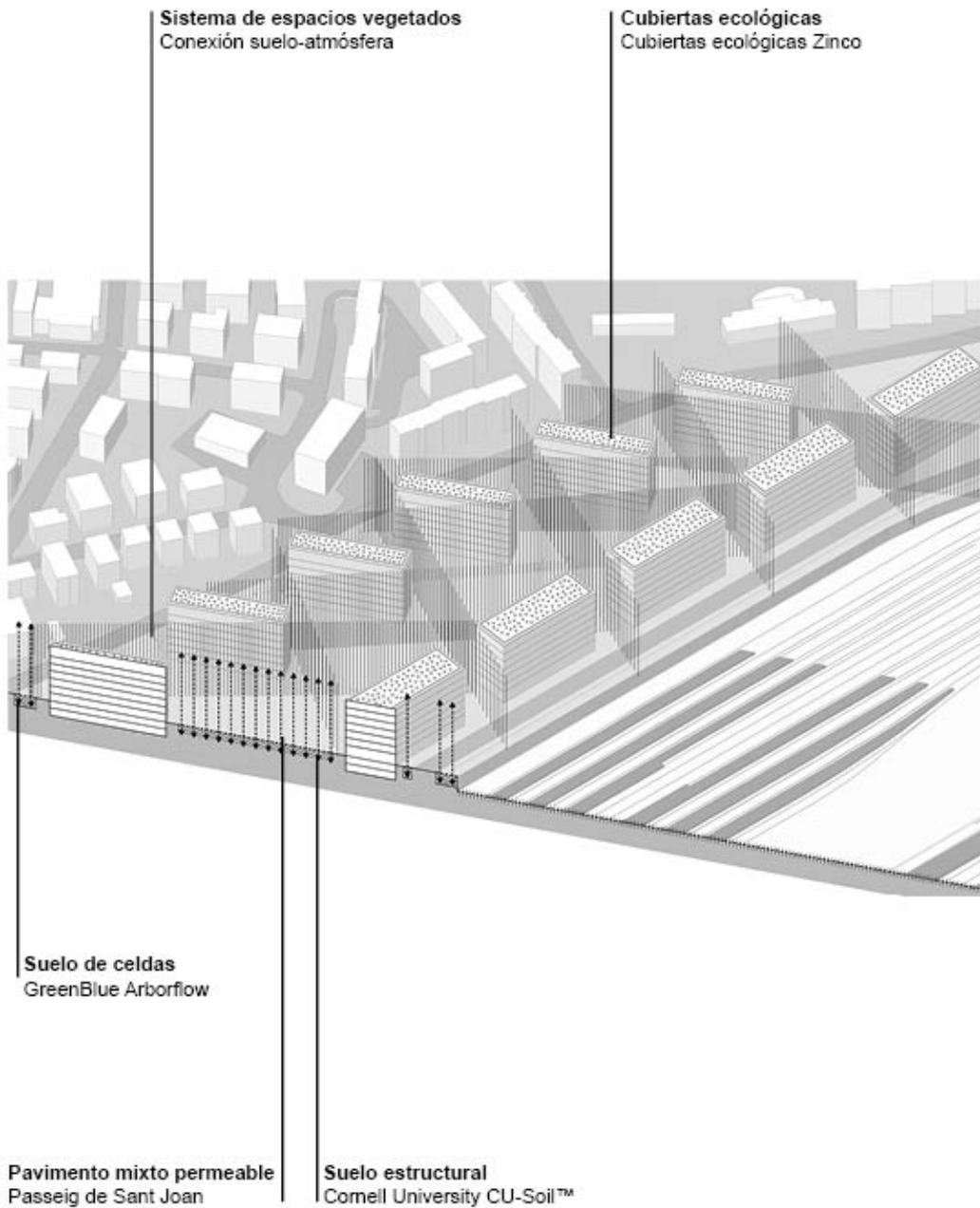
*Integración del ferrocarril en Logroño, 2013*



**EXPO Zaragoza, 2008**



**EJEMPLOS DE SISTEMAS AGRÍCOLAS Y TÉCNICAS URBANAS DE  
 GESTIÓN DE AGUAS PLUVIALES EN EL ENTORNO DEL PROYECTO**



## Anexo VI: La sensibilidad al género de la propuesta.

---

### *La perspectiva de género en los objetivos generales de la propuesta*

La perspectiva de género ha sido una de las directrices que ha configurado los objetivos generales de la propuesta. Incorporar a la ciudadanía en toda su diversidad y a las necesidades cotidianas de la vida en el centro de la propuesta ha facilitado el posterior desarrollo de la propuesta de manera coherente. La perspectiva de género, sumada a otras miradas dentro del equipo técnico, está particularmente presente en los siguientes objetivos generales de la propuesta:

- Dar continuidad al tejido urbano: Se trata sobre todo de ejercer un papel de sutura urbana que conecte dos partes de la ciudad de Irún que están actualmente segregadas. La motivación es favorecer la estrategia de movilidad urbana sostenible, prestando especial atención a la “movilidad del cuidado” para la que son fundamentales las rutas de movilidad activa (especialmente la peatonal), mitigar la percepción de inseguridad, en el espacio público, apoyar el principio de las distancias cortas y fomentar la redensificación urbana.
- Impulsar la regeneración urbana en una extensa zona central del municipio que ha devenido en obsoleta y ha entrado en un proceso de degradación urbana. Desde el género resulta fundamental evitar los vacíos urbanos que evolucionan generalmente a zonas sin actividad, sin mantenimiento adecuado, sin presencia de personas, etc. Situaciones que son promotoras de la inseguridad urbana, de procesos más amplios de degeneración urbana y segregación social dentro de las ciudades en los que se ven particularmente afectados los colectivos más vulnerables a estos procesos.
- Dar mucha importancia al proceso, etapas y tiempos que supone la transformación completa del área Via Irun. Es decir, proyectar la fase actual de tal manera que se facilite una planificación ordenada de las fases de desarrollo posteriores. Desde la mirada de género, se ha considerado muy importante evitar etapas de transición durante las obras o entre las distintas fases de desarrollo que supongan situaciones de inseguridad en el espacio urbano, o que dificulten la accesibilidad y el uso de las infraestructuras de transporte público afectadas.
- La actividad ferroviaria como oportunidad para fomentar el placemaking en la zona y como punto de partida para la innovación urbana. Orientar la propuesta entorno a la actividad ferroviaria desde múltiples enfoques y decisiones del proyecto tiene que ver con anclar este importante proceso de regeneración urbana con el pasado de Irún, y con contribuir desde las responsabilidades del planeamiento al futuro de Irún. En la primera cuestión el foco y puesta en valor del paisaje urbano, los lugares y edificios asociados al ferrocarril tiene la voluntad de impulsar y acelerar la apropiación de la ciudadanía de esta nueva configuración urbana que se propone. El sentido de

pertenencia, la representación de un pasado común, son activos urbanos no físicos que contribuyen a entornos más participativos y activos, por tanto mejor valorados por las mujeres en términos de seguridad y calidad urbanas. Por otro lado, mantener el foco en la actividad económica del transporte, la movilidad y la logística como tema central de los usos complementarios a la estación y al tejido residencial es potencialmente muy positivo para las mujeres. Este sector está considerado como uno de los nichos de oportunidad laboral de valor añadido para mujeres en el contexto europeo para las próximas décadas. Buscar oportunidades de desarrollo para las mujeres es una política de gran impacto socioeconómico, por este motivo la propuesta urbanística para Via Irun trata de apoyarlo desde el planeamiento.

### *La perspectiva de género en la propuesta urbanística*

Aunque la propuesta urbanística que se recoge en esta documentación presenta varias alternativas, todas tienen en común una serie de decisiones proyectuales en común que han incorporado el género como una directriz capaz de contribuir a la calidad final de la propuesta.

A continuación se recogen las principales cuestiones del proyecto que son relevantes desde la perspectiva de género:

- Las estrategias para salvar la topografía del lugar con el objetivo de apoyar la movilidad peatonal, la accesibilidad, la seguridad y la continuidad del tejido urbano.
  - Aterramiento gradual. Además de evitar grandes saltos de altura que dificultan las rutas peatonales, se ha buscado definir con los diferentes niveles el carácter del lugar y la mezcla de actividades. De modo que los diferentes niveles contribuyen a la lectura espacial, por tanto a una mejor orientación del espacio público y una mayor percepción de seguridad.
  - Edificios estratégicos para salvar los grandes desniveles o discontinuidades. Algunas de las rutas peatonales más importantes del ámbito incluyen el paso a través de grandes contenedores de uso comunitario en los que se prevé, además, una mezcla de usos interesante. Este tipo de equipamientos públicos responde de manera acertada al género tanto en su interior como en su entorno inmediato porque facilitan la conciliación, mejoran la seguridad urbana al ser focos de actividad y afluencia de personas, y apoyan la movilidad del cuidado, tanto la peatonal como la basada en el transporte público.
  - Ausencia de pasos subterráneos en la propuesta como principio. En su lugar se optan por soluciones como la descrita en el punto anterior o bien las rampas para cuyo diseño se determinarán los principios de plena accesibilidad y seguridad.

- Entender la nueva estación como una gran infraestructura de transporte sensible al género a través de su carácter multifuncional e intermodal.
  - Carácter multifuncional: mezcla de usos para apoyar los cuidados y la conciliación. El transporte se asocia con:
    - Comercios de cotidianidad
    - Pequeños equipamientos, preferiblemente relacionados con los cuidados
    - Lugares de empleo y actividad económica próximos
    - Lugares de estudio (universidad)
    - Viviendas
    - Espacios públicos de entidad como la existente Plaza de Txanaleta y las nuevas que se crean, por ejemplo alrededor del Edificios de la Aduana
    - Movilidad peatonal. Constituyendo en sí misma un elemento de accesibilidad urbana, porque facilita la conexión entre ambos lados de las vías, siendo un entorno seguro, protegido, vigilado formal e informalmente, etc.
  - Carácter intermodal (AVE-Topo-Bus). El edificio pretende concentrar, ordenar y optimizar las distintas modalidades de transporte y logística. Mejorando el espacio urbano inmediato a todas las infraestructuras ferroviarias existentes, y mejorando la movilidad y la accesibilidad en un escala supramunicipal.
- Dar entidad al ámbito de la ciudad resultante del proceso de regeneración urbana, con el objetivo de apoyar la apropiación del lugar por parte de la ciudadanía en toda su diversidad. Se han empleado diferentes recursos proyectuales para ello:
  - Puntuales edificios en altura, con el rol de convertirse en hitos urbanos que doten de carácter la zona, contribuyan a la lectura del espacio urbano y a la orientación, por tanto mejoren la percepción de seguridad.
  - Colmatación y densificación del suelo urbano con el objetivo de generar un nuevo centro para la ciudad de Irún, reforzando el modelo de multicentralidad y la generación de núcleos locales de centralidad que son mecanismos urbanos muy positivos desde el género.
  - Placemaking basado en la tradición ferroviaria e industrial de Irún, dando valor a edificios como el de la Aduana

- Ordenación que permite el encadenamiento de zonas verdes que puedan apoyar las rutas alternativas de movilidad activa, en especial la peatonal. Se establecen mecanismos para facilitar en fases posteriores de desarrollo la seguridad de dichos espacios verdes y rutas peatonales, por ejemplo, asociándolos con reservas de suelo de uso complementario (terciario+residencial) y equipamientos o infraestructuras públicas.
- Atención a los bordes urbanos. La propuesta trata de generar una transición entre distintos tejidos urbanos y con usos que a veces pueden resultar conflictivos entre sí. La ordenación, la distribución de usos, los viarios y zonas verdes tratan de generar transiciones más adecuadas desde el uso peatonal de la ciudad, y todos los niveles de autonomía en el espacio público.

*Aspectos a resaltar de cada una de las alternativas propuestas:*

- Alternativa 1: Mayor facilidad de construcción y promoción del conjunto del proyecto. Evitando así los vacíos urbanos, y mejorando el impacto de las obras y las etapas de transición entre fases de desarrollo.
- Alternativa 2: Mayor flexibilidad de la ordenación para establecer graduaciones en los espacios abiertos asociados a las zonas residenciales. Posibilidad de establecer más fácilmente una graduación entre privado y público. La ordenación del suelo terciario puede facilitar la creación de contenedores de uso terciario o mixto de mayor flexibilidad, sobre todo en las planta inferiores, que son las que tienen mayor impacto en el espacio público inmediato.

*El género en la propuesta de innovación urbana*

En este apartado la perspectiva de género se ha abordado en dos niveles: primero en el propio concepto de innovación urbana (qué temas urbanos son considerados innovación) y como el urbanismo responde a ese concepto de innovación. LA respuesta urbanística se ha desgranado en apartados anteriores, y en los que siguen. En cuanto al concepto de innovación urbana de la propuesta desde el género se resaltan las siguientes cuestiones:

- Proponer actividades económicas compatibles con entornos de fuerte carácter urbano y zonas consolidadas es especialmente positivo desde la perspectiva de género. Introducir lugares de trabajo en el corazón de las ciudades facilita la conciliación de la vida personal y profesional y es por tanto una herramienta para fomentar la incorporación de las mujeres al mercado laboral, incluidos los nuevos nichos profesionales que la innovación urbana pueda generar.

- Entender la innovación urbana como un proceso de colaboración entre múltiples agentes urbanos y territoriales, incluida la ciudadanía a la que se informa y se consulta sobre el proyecto.
- La elección de la logística avanzada como tema de especialización dentro del objetivo de innovación urbana. Este sector es de gran interés desde la perspectiva de género porque:
  - En la actualidad la logística y el transporte es uno de los estores de actividad en Europa donde la representación de las mujeres es más baja. Existiendo un grave problema de captación, retención y liderazgo de las mujeres en este sector.
  - Se trata, sin embargo, de un sector que previsiblemente va a generar muchos puestos de trabajo en los próximos veinte años como consecuencia de:
    - Una plantilla muy envejecida, una de la medias europeas más altas
    - Un cambio en el propio sector hacia una mayor tecnología que necesitará de trabajadores con nuevos perfiles y con mayor variedad y niveles de formación. De esta manera se abren posibilidades para las mujeres de la región, para el sector de la educación y la formación, etc.

### *El género en otros temas sectoriales*

- La propuesta residencial:

En algunas zonas del entorno de la actuación, el parque de vivienda tiene importantes carencias y está desactualizado, tanto en términos de sostenibilidad como en su adecuación a los nuevos modelos de familia. El proyecto da importancia a la innovación en la solución residencial que van desde estudiar el funcionamiento de la ordenación a nivel de eficiencia y respuesta medioambiental hasta el estudio de tipologías y soluciones habitacionales sensibles a la realidad actual y a la diversidad en los modelos de familia y de necesidades cotidianas.

- La estrategia de movilidad:

La perspectiva de género destaca dentro de la estrategia de movilidad que se propone en dos aspectos centrales:

- La prioridad a la seguridad en el espacio público y en las infraestructuras de transporte
- El apoyo a la movilidad activa, especialmente la peatonal.

Estas dos prioridades se abordan desde diferentes decisiones de proyecto, algunas de ellas ya comentadas en apartados anteriores. Otras estrategias son, por ejemplo, la previsión de los aparcamientos disuasorios para reducir la presencia del vehículo privado en el espacio público, la posibilidad de establecer un sistema de movilidad supramunicipal de tipo “lanzadera” complementado con la reordenación del transporte público, o nuevos sistemas de movilidad como el *carsharing* o los nuevos sistemas de movilidad eléctrica.

**Ficha de control del documento**

---

**Fichero:** UR5063-AV-MM-UR-DOC\_Avance\_20181121