

REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE IRUN



AVANCE DE PLANEAMIENTO NOVIEMBRE 2008



MEMORIA

**Documento Avance
Exposición Pública**
(Resolución nº2891, 20/11/2008)

INDICE GENERAL

MEMORIA

FICHAS DE ÁMBITOS DE PLANEAMIENTO

FICHAS DEL CATÁLOGO DE PATRIMONIO

PLANOS DEL AVANCE

INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

MEMORIA

PLANOS DE CONDICIONANTES AMBIENTALES

AVANCE DE PLANEAMIENTO

NOVIEMBRE 2008



MEMORIA

INDICE DE LOS CAPITULOS DE LA MEMORIA DEL AVANCE

(La paginación detallada de los capítulos está al principio de los mismos, con una numeración correlativa que va siempre precedida del número de orden del capítulo)

- CAPÍTULO 1 - INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES**
- CAPÍTULO 2 – PROPUESTA EN AMBITO SOCIOECONÓMICO**
- CAPITULO 3 – MEDIO FISICO Y MEDIOAMBIENTAL**
- CAPITULO 4 – MARCO Y ESTRATEGIA TERRITORIAL**
- CAPITULO 5 – ESTRUCTURA URBANA Y GESTIÓN DEL SUELO**
- CAPITULO 6 – REDES DE COMUNICACIÓN**
- CAPITULO 7 – VIVIENDA**
- CAPITULO 8 - ACTIVIDADES ECONÓMICAS - USOS TERCIARIOS**
- CAPITULO 9 - ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS**
- CAPÍTULO 10 - PATRIMONIO HISTORICO CULTURAL**

INDICE CAPÍTULO 1 - INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

PRESENTACIÓN.....	1
1.- INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES.....	3
1.1 ANTECEDENTES, OBJETO Y JUSTIFICACIÓN	3
1.1.1 Antecedentes del proceso de revisión.....	3
1.1.2 Objeto del documento.....	4
1.1.3 Necesidad y justificación de la revisión del Plan General	5
1.2 FASES DEL DOCUMENTO, ORIENTACIÓN, CONTENIDOS Y METODOLOGIA.....	7
1.2.1 Las anteriores fases: la Información y el Diagnóstico	7
1.2.2 El documento de Avance, contenido, aprobación y efectos.....	9
1.2.3 Los presupuestos de Planificación Estratégica	13
1.2.4 Aspectos metodológicos del trabajo de la revisión.....	15

INDICE: CAPÍTULO 2 – EL AMBITO SOCIOECONÓMICO

2.- LA PROPUESTA EN EL AMBITO SOCIOECONÓMICO	1
2.1 SITUACIÓN SOCIOECONÓMICA DEL MARCO GENERAL DEL PAIS VASCO.....	1
2.1.1 Las bases de partida: situación socioeconómica general	1
2.1.2 Los proyectos y marcos socioeconómicos del País Vasco	2
2.2 LA SITUACIÓN SOCIOECONÓMICA DE LA POBLACION IRUNESA	4
2.2.1 Rasgos socioeconómicos característicos de Irun	4
2.2.2 La situación de la población en Irun	8
2.2.3 Proyecciones de población para Irun	11
2.2.4 Gráfico de proyección de la población para Irun hasta 2024	12
2.2.5 Gráfico de proyección de la población para Irun hasta 2020	13

INDICE: CAPITULO 3 – MEDIO FISICO Y MEDIOAMBIENTAL

3.- MEDIO FÍSICO Y MEDIOAMBIENTAL	1
3.1 PANORAMA GENERAL DEL MEDIO FÍSICO DE IRUN.....	1
3.1.1 El medio físico del municipio de Irun: descripción y objetivos.....	1
3.1.2 Los principales condicionantes medioambientales	4
3.2 LA EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL AVANCE DEL PLAN GENERAL DE IRUN	7
3.2.1 El marco de la evaluación ambiental	7
3.2.2 Contenido del Informe de Sostenibilidad Ambiental (I.S.A.).....	8
3.2.3 Principales impactos ambientales de las propuestas del Avance	9
3.2.4 Efectos de las propuestas de infraestructuras de comunicación	10
3.2.5 Efectos de las propuestas de desarrollos urbanísticos	15
3.2.6 Efectos de las propuestas de tratamiento del suelo no urbanizable	17
3.3 REGULACIÓN DEL MEDIO FÍSICO	19
3.3.1 Regulación normativa del suelo no urbanizable	19

INDICE: CAPITULO 4 – MARCO Y ESTRATEGIA TERRITORIAL

4.- EL MARCO Y LA ESTRATEGIA TERRITORIAL	1
4.1 EL MARCO TERRITORIAL VIGENTE	1
4.1.1 Las bases de partida: el marco jurídico territorial a nivel del País Vasco	1
4.1.2 El marco comarcal de la ciudad del Txingudi	3
4.1.3 Planes estratégicos y reforzamiento de la estructuración comarcal	5
4.1.4 Otros marcos de carácter territorial	7
4.2 PLANTEAMIENTO GENERAL DE INSERCIÓN EN EL MARCO TERRITORIAL	9
4.2.1 El esfuerzo de Irún en reforzar su papel como ciudad integrada territorialmente	9
4.2.3 Las propuestas de compatibilización con otros municipios	11

INDICE: CAPITULO 5 – ESTRUCTURA URBANA Y GESTIÓN DEL SUELO

5.- ESTRUCTURA URBANA Y GESTIÓN DEL SUELO.....	1
5.1- ESTRUCTURA URBANA: PRINCIPALES PROPUESTAS	1
5.1.1 Bases de partida: la estructura urbana y territorial	1
5.1.2 Los objetivos y la estructura propuesta por el PGOU 1999	2
5.1.3 Los objetivos y propuestas principales de la Revisión del Plan General	4
5.1.4 Cuantificación general de la propuesta del Plan	8
5.2.- LA GESTIÓN DEL SUELO	12
5.2.1 Bases de partida para la gestión del suelo; el marco legal.	12
5.2.2 Los principios generales del urbanismo.	14
5.2.3 La regulación del suelo urbano.	15
5.2.4 La regulación del suelo urbanizable.	16
5.2.5 La regulación del suelo no urbanizable.	17
5.2.6 La red de dotaciones del sistema general.	18
5.2.7 Los estándares de planeamiento.	19
5.2.8 La edificabilidad.	21
5.2.9 La ordenación pormenorizada.	23
5.2.10 La red de dotaciones del sistema local.	24
5.2.11 Los instrumentos de planeamiento.	25
5.3- LAS FICHAS DE AMBITOS	27
5.3.1 Objeto y contenido de las Fichas de Ambitos	27
5.3.2 Estructura y organización de las Fichas de Ambitos	29
5.3.3. Relación de los nuevos ámbitos de planeamiento	30

INDICE: CAPITULO 6 – REDES DE COMUNICACIÓN

6.- REDES DE COMUNICACIÓN	1
6.1- INFRAESTRUCTURA VIARIA: PROPUESTAS.....	1
6.1.1 Bases de partida para el análisis de la situación.....	1
6.1.2 Identificación de problemáticas de la red viaria.....	1
6.1.3 Planteamiento general de las propuestas	3
6.1.4 Principales propuestas de mejora de la red viaria.....	5
6.1.5 Variante N-1: situación actual y condicionantes.....	6
6.1.6 Variante Norte N-1 (Alternativas “N”) Propuestas desdoblamiento trazado actual.....	9
6.1.7 Alternativa “N-Río 1” entre Osinbiribil y Behobia: calzadas superpuestas.....	10
6.1.8 Alternativa “N-Río 2” entre Osinbiribil y Behobia: calzadas al mismo nivel.....	12
6.1.9 Alternativa “N-Behobia 1” paso por Behobia: mantenimiento enlace actual Autopista.....	13
6.1.10 Alternativa “N-Behobia 2” paso por Behobia: nuevo enlace con la Autopista.....	13
6.1.11 La Ronda Sur de circunvalación de la ciudad.	14
6.1.12 Alternativa Ronda Sur “R-1”: Trazado al norte de la Autopista	16
6.1.13 Alternativa Ronda Sur “R-2”: Trazado a ambos lados de la Autopista.....	17
6.1.14 Alternativa Ronda Sur “R-3”: Trazado al sur de la Autopista	17
6.1.15 Variante Sur (Alternativas “S”): Propuesta de trazado paralelo a la A-8.....	18
6.1.16 Alternativa “S-1” de Variante Sur con trazado independiente al Sur de la A-8.	20
6.1.17 Alternativa “S-2” de Variante Sur a ambos lados de la A-8.....	21
6.1.18 Alternativa “S-3” de Variante Sur con trazado al sur y norte de la A-8.	21
6.1.19 Otras soluciones en la red estructural distribuidora - Propuestas.....	22
6.2.- INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA: PROPUESTAS	24
6.2.1 Bases de partida para el análisis de la situación e identificación de problemas.....	24
6.2.2 Principales propuestas de la red ferroviaria.	27

INDICE: CAPITULO 7 – VIVIENDA

7.- VIVIENDA.....	1
7.1 Bases de partida para la propuesta.....	1
7.2 Criterios de ubicación de las nuevas propuestas de uso residencial.....	4
7.3 Principales propuestas de nuevo suelo de uso residencial	6
7.4 Cuantificación de la propuesta residencial.....	11
7.5 Cálculo de las necesidades de viviendas en base a las Directrices	14

INDICE: CAPITULO 8 ACTIVIDADES ECONÓMICAS - USOS TERCIARIOS

8.- ACTIVIDADES ECONOMICAS Y USOS TERCIARIOS	1
8.1 Bases de partida para la propuesta.....	1
8.2 Criterios de ubicación de las nuevas propuestas de usos productivos.....	4
8.3 Estrategias de oferta de usos de actividades económicas	5
8.4 Principales propuestas de nuevo suelo de usos productivos y terciarios	7
8.5 Cuantificación de la propuesta de usos productivos y terciarios	12

INDICE: CAPITULO 9 ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS

9.- ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS	1
9.1 LOS ESPACIOS LIBRES PUBLICOS	1
9.1.1 Estándares y criterios a considerar para las propuestas de Sistemas Generales.....	1
9.1.2 Situación de partida en cuanto a los Espacios Libres de Sistema General	4
9.1.3 Criterios de ubicación y propuestas de Espacios Libres de Sistema General	5
9.1.4 Cumplimiento de los estándares de Espacios Libres de Sistema General.....	7
9.1.5 Relación y cuantificación de Espacios Libres de Sistema General.....	10
9.2 EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS PÚBLICOS.....	12
9.2.1 Situación de partida en cuanto a Equipamientos colectivos públicos.	12
9.2.2 Criterios de ubicación y propuestas de Equipamientos de Sistema General	13
9.2.3 Equipamiento Educativo	14
9.2.4 Equipamiento Deportivo de Sistema General	18
9.2.5 Equipamiento Asistencial.....	22
9.2.6 Equipamiento Sanitario.....	24
9.2.7 Equipamiento Socio - Cultural	25

INDICE: CAPÍTULO 10 - PATRIMONIO HISTORICO CULTURAL

10.- PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO CULTURAL.....	1
10.1- Bases de partida para el análisis de la situación del Patrimonio	1
10.2 Planteamiento y criterios de la propuesta de catalogación.....	3
10.3 Estructura básica del Catálogo Arquitectónico	5
10.4 Estructura básica del Catálogo Arqueológico	11

PLANOS DE ORDENACIÓN AVANCE PGOU – LISTADO COMPLETO

<i>NOMBRE DE PLANO</i>	<i>ESCALA</i>
GENERALES	
1.- CLASIFICACIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MUNICIPAL	1/10.000
2.- ESTRUCTURA GENERAL PROPUESTA	1/8000
3.- CLASIFICACIÓN DEL SUELO Y AMBITOS	1/8000
4.- DESARROLLO DEL PLAN Y ESTADO DE AMBITOS	1/8000
5.- SUSPENSION DE LICENCIAS	1/8000
PROPUESTAS DE ORDENACIÓN - TEMÁTICOS	
P.1.1.- ACTUACIONES PROPUESTAS	1/8000
P.1.2.- IMAGEN URBANA	1/8000
P.2.- ACTUACIONES PROPUESTAS SEGÚN LOCALIZACIÓN	1/8000
P.3.1.- ACTUACIONES PROPUESTAS. USOS PRODUCTIVOS Y TERCARIOS	1/8000
P.3.2.- ACTUACIONES PROPUESTAS. USOS RESIDENCIALES	1/8000
P.3.3.1.- ESPACIOS LIBRES	1/8000
P.3.3.2.- EQUIPAMIENTO COMUNITARIO EDUCATIVO	1/8000
P.3.3.3.- EQUIPAMIENTO COMUNITARIO DEPORTIVO	1/8000
PROPUESTAS DE ORDENACIÓN - DETALLES	
P.4.1.- DETALLE DE ACTUACIONES PROPUESTAS. ENTORNO DE ARASO	1/4000
P.4.2.- DETALLE DE ACTUACIONES PROPUESTAS. BARRIO DE VENTAS	1/2500
P.4.3.- DETALLE DE ACTUACIONES PROPUESTAS. ENTORNO DE URDANIBIA	1/2500
P.4.4.1.-DETALLE DE ACTUACIONES PROPUESTAS. ZONA CENTRO OESTE (ENTORNO ESTACIÓN-ALTERNATIVA 1)	1/2500
P.4.4.2.-DETALLE DE ACTUACIONES PROPUESTAS. ZONA CENTRO OESTE (ENTORNO ESTACIÓN-ALTERNATIVA 2)	1/2500
P.4.5.- DETALLE DE ACTUACIONES PROPUESTAS. ZONA IPARRALDE-GAL	1/2500
P.4.6.- DETALLE DE ACTUACIONES PROPUESTAS. ZONA CENTRO ESTE	1/2500

P.4.7.- ENTORNO CERRO BUENABISTA-BEHOBIA	1/2500
P.4.8.- ENTORNO DE OLABERRIA. CRITERIOS DE ACTUACIÓN	1/5000

PROPUESTAS SOBRE LAS REDES DE INFRAESTRUCTURAS

P.5.1.- VARIANTE NORTE. ALTERNATIVAS N. ESQUEMA GENERAL PROPUESTO	1/8000
P.5.1.1.- DETALLES ALTERNATIVAS TRAMO RÍO.	
ALTERNATIVA N-RÍO 1/ ALTERNATIVA N-RÍO 2	1/2000
P.5.1.2.- DETALLES ALTERNATIVAS TRAMO BEHOBIA.	
ALTERNATIVA N-RÍO 1/ ALTERNATIVA N-RÍO 2	1/2000
P.5.2.- RONDA SUR. ALTERNATIVA-R-1/VARIANTE SUR. ALTERNATIVA S-1.	
ESQUEMA GENERAL PROPUESTO	1/8000
P.5.2.1.- DETALLES ALTERNATIVA R-1	1/2000
P.5.3.- RONDA SUR. ALTERNATIVA-R-2/VARIANTE SUR. ALTERNATIVA S-2.	
ESQUEMA GENERAL PROPUESTO	1/8000
P.5.4.- RONDA SUR. ALTERNATIVA-R-3/VARIANTE SUR. ALTERNATIVA S-3.	
ESQUEMA GENERAL PROPUESTO	1/8000
P.5.5.- PROPUESTA DE RED FERROVIARIA	1/8000

PROPUESTAS DE PATRIMONIO

P.6.1.- PATRIMONIO HISTÓRICO ARQUITECTÓNICO	1/8000
P.6.2.- PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO	1/8000

capítulo 1

INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

INDICE CAPÍTULO 1 - INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

PRESENTACIÓN	1
1.- INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES.....	3
1.1 ANTECEDENTES, OBJETO Y JUSTIFICACIÓN	3
1.1.1 Antecedentes del proceso de revisión	3
1.1.2 Objeto del documento	4
1.1.3 Necesidad y justificación de la revisión del Plan General	5
1.2 FASES DEL DOCUMENTO, ORIENTACIÓN, CONTENIDOS Y METODOLOGIA.....	7
1.2.1 Las anteriores fases: la Información y el Diagnóstico.....	7
1.2.2 El documento de Avance, contenido, aprobación y efectos	9
1.2.3 Los presupuestos de Planificación Estratégica	13
1.2.4 Aspectos metodológicos del trabajo de la revisión	15

MEMORIA DEL AVANCE DE PLANEAMIENTO

PRESENTACIÓN

El documento denominado Avance de Planeamiento corresponde a la tercera fase de los trabajos de revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Irun y en él se exponen las principales propuestas de ordenación y regulación que habrán de constituir los principales aspectos urbanísticos que se modificarán, ampliarán o corregirán respecto del hasta ahora vigente Plan General de Ordenación Urbana..

El proceso de revisión se inició en febrero de 2007 habiéndose ya formalizado tanto la Información Urbanística como el Diagnóstico, siendo el primero un documento de obligada incorporación al conjunto del expediente. Todos los trabajos han sido llevados a cabo por la Oficina del Plan apoyada por los servicios técnicos municipales.

En el equipo redactor han estado incorporados como asistencia específica a la dirección en la fase de Avance, el ingeniero Narciso Iglesias Medrano y el arquitecto Francisco de León Molina como asistencia en temas de redes viarias y ferroviarias, el segundo además en diversas propuestas de ordenación, en particular la remodelación del espacio ferroviario. En aspectos jurídicos se ha contado con la colaboración de la jurista Itziar Azurza Sorrondegi y en los socioeconómicos con el economista Jose Luis Duque Lezama.

Para los temas medioambientales se cuenta con la colaboración de la consultoría ambiental Ekolur y en particular con el biólogo Iñaki Urrizalki Oroz que además son los encargados de realizar el Informe de Sostenibilidad Ambiental o I.S.A. que se tramitará en paralelo pero vinculado a este expediente.

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

Es gracias a toda la labor que han venido desarrollando todos los técnicos municipales del Area de Desarrollo Urbano en los últimos años y al continuo apoyo del mismo y de su director técnico Mikel Gargallo y del director de Obras Pedro Lapazarán, que el equipo redactor ha podido iniciar y estar llevando a cabo la revisión del Plan, disponiendo de una información actualizada, de unas herramientas de trabajo capaces de dar un resultado fiable y fácilmente manejable así como de los necesarios criterios para abordar muchas de las problemáticas que el nuevo Plan deberá resolver.

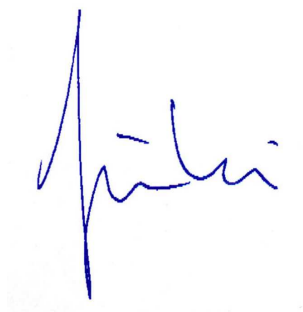
La ciudadanía y el conjunto de los políticos que la representan deberán valorar y sancionar los trabajos que ahora se presentan como avance de planeamiento en un proceso de participación ciudadana que además de cumplimentar todos los requisitos legales previstos al respecto, desarrollará un completo plan de comunicación.

Para esta finalidad se ha contado con la colaboración de la Consultoría de imagen y comunicación Signos de Identidad dirigida por Francisco José Arratibel Suquía con la participación de Mikel García Maiza, que está desarrollando una serie de actividades y soportes para facilitar el conocimiento del proceso, su comprensión y la participación en el mismo.

La preparación de este documento se ha llevado a cabo mediante reuniones de trabajo y coordinación con los responsables políticos municipales, y en especial con Jose Antonio Santano Clavero, alcalde de Irun y Miguel Angel Paez Escamendi, primer teniente de alcalde y delegado del Area municipal de Obras, Desarrollo Urbano y Vivienda.

Irun, noviembre de 2008

Los técnicos redactores:



*Iñaki Iturbe Mach
arquitecto urbanista*



*Rafael Peñuelas Portillo
arquitecto urbanista*

1.- INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

1.1 ANTECEDENTES, OBJETO Y JUSTIFICACIÓN

1.1.1 Antecedentes del proceso de revisión

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

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

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

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

La razón de la duración de este **proceso de preparación y tramitación** de aquel Plan General aún hoy vigente, estuvo sobre todo en que era preciso garantizar el reajuste de las determinaciones de muchas de las operaciones previstas o incluso ya en marcha, para asegurarse de que el nuevo Plan General pudiera salir adelante con los mínimos condicionamientos posibles y dotado de respuestas más adecuadas a las necesidades que realmente se planteaban en el municipio.

1.1.2 Objeto del documento

A principios de 2006, el Ayuntamiento de Irun adoptó la decisión de acometer la **revisión del planeamiento urbanístico** de ámbito general, acordando la iniciación del proceso de Revisión del Plan General. Convocado el correspondiente concurso se adjudicaron los trabajos en fecha de 19 de octubre de 2006, por acuerdo de la Junta de Gobierno Local, comenzándose éstos en febrero de 2007 con la progresiva instalación por parte del equipo adjudicatario de una oficina de revisión en el propio Ayuntamiento.

Como se expone más adelante, se han realizado ya una serie de documentos: la **Información Urbanística**, el **Diagnóstico**, de los que se ha obtenido la determinación de una serie de criterios y objetivos de planeamiento que se propone contemplar en la elaboración del nuevo Plan General.

En base a estos criterios se han realizado una serie de **propuestas de ordenación urbanística** que constituyen la parte más específica de esta fase de Avance y de las que en algunos casos se han presentado dos o más alternativas con el objeto de que sean debatidas y se llegue a la selección de una de ellas o de una nueva propuesta de solución en su caso.

En coordinación con la misma se ha realizado el Estudio de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental, también denominado **Informe de Sostenibilidad Ambiental** o **I.S.A.**, referido a la evaluación medioambiental de dichos criterios y objetivos y más en particular en relación a las mencionadas propuestas de planeamiento analizado todo ello al nivel de carácter general.

El conjunto de esta documentación es lo que forma el Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Irun, concebido como un **documento unitario**, siendo ésta la **Memoria de Ordenación** de las propuestas, conteniendo los criterios, objetivos y el avance de propuestas de soluciones generales de planeamiento, tal como se definen, entre otros, en el artículo 125 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico.

El desarrollo y exposición de propuestas tiene un **triple fin complementario**: el primero es el de que sean objeto del preceptivo y necesario trámite de exposición pública y participación ciudadana a un nivel lo más detallado posible. La segunda finalidad es la de facilitar el conocimiento de las propuestas y fomentar el debate sobre el futuro del municipio. La tercera finalidad es la de servir de guía para la elaboración del nuevo Plan General, de forma que se contribuya a dar respuesta a los problemas y necesidades detectados, y ello tras el adecuado reajuste de las propuestas en base a las conclusiones del debate que serán recogidas en un documento específico denominado **Criterios y Objetivos de planeamiento**.

1.1.3 Necesidad y justificación de la revisión del Plan General

En el transcurso de los diez años de desarrollo del Plan General actualmente vigente desde el momento en que fue aprobado definitivamente por el Ayuntamiento en 1988, se han producido determinados **cambios** que no se podían ni tampoco parecía conveniente incorporar como simple añadido de aquel Plan, redactado atendiendo a determinados criterios de oportunidad del momento y con un nivel muy detallado y pormenorizado en cuanto a las determinaciones propias del nivel de un Plan General.

Lo importante en cualquier caso son los cambios que han surgido como **nuevas situaciones** que era preciso abordar ya, como por ejemplo la posibilidad de remodelación del espacio ferroviario, la reordenación y jerarquización de la red general viaria, su posible y conveniente completación, la disponibilidad de nuevo suelo para usos productivos, la necesidad de encontrar también nuevos suelos o de modificar el uso de los existentes para dar respuesta a la necesidad de nuevas viviendas, en particular de los distintos tipos de regímenes de protección.

También se consideran como nuevas situaciones sobrevenidas, la necesidad legal de adecuación de los criterios de protección medioambiental, la mejor identificación de los elementos significativos del patrimonio, etc., etc. A esta larga lista de nuevas situaciones surgidas, habría que añadir la posibilidad que se abre ahora de modificar la puesta en marcha de algunas de las actuaciones propuestas pero que no se desarrollaron como se había previsto, contemplando incluso su posible reconsideración.

Frente a esta situación **no parecía adecuado** iniciar la tramitación de expedientes de modificación puntual del planeamiento vigente, que sólo habrían podido aportar a los distintos retos que tiene que afrontar el municipio de Irun, soluciones de carácter parcial desconexas entre sí. No parecía aceptable ni justificable para el propio Ayuntamiento plantear una estrategia de **actualización por partes** sin contemplar las

nuevas decisiones en un marco más global, al margen de la dificultad que se hubiera planteado para llevar a cabo técnicamente de forma correcta y satisfactoria un proceso de esa naturaleza.

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

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

Pero además el **marco legal** de la ordenación territorial y urbanística ha experimentado importantes cambios con un nuevo régimen del suelo específicamente adaptado a la realidad y necesidades del País Vasco, la **Ley 2/2006**, de 30 junio, del Suelo y Urbanismo, así como a las nuevas leyes reguladoras del medio ambiente y otra legislación incidente en el planeamiento.

Se pueden además enunciar **algunos cambios** que justifican el abordar la revisión del planeamiento y que han surgido en el panorama más global de las ciudades de hoy, como la necesidad de dar nuevas respuestas a las necesidades sociales de vivienda, de servicios y de medio ambiente, la aparición de nuevos colectivos procedentes de territorios extracomunitarios que necesitan alternativas de incorporación a nuestra sociedad, una nueva visión de los retos y potencialidades territoriales del área en la que se inserta Irun, o la ineludible de adaptarse a la constante aparición de innovaciones tecnológicas que permiten simplificar tareas y acercar progresivamente al ciudadano los instrumentos de planeamiento y su percepción de los mismos.

Al mismo tiempo que se hacían patentes estos cambios, surgía con claridad la necesidad, aunque sólo fuera técnica, de realizar el planeamiento en un **sistema de información geográfica o SIG**, para facilitar la propia redacción del Plan General y las relaciones del Ayuntamiento con el ciudadano a este respecto. Se trata de un tipo de programas informáticos específicamente adaptados a las necesidades de un planeamiento urbanístico que además permiten una constante puesta al día del propio

instrumento de planeamiento, que en el caso de Irun se complementaba con la posibilidad de manejar una **nueva revisión de la base cartográfica** realizada con escala y detalle mucho más adecuados y precisos para el suelo urbano y el rural que la cartografía que había estado disponible hasta ahora y que había servido de base al vigente Plan.

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

Se trata en todo caso de un **período de tiempo** suficiente que añadido a las razones más concretas hasta aquí expuestas, justifica plenamente la necesidad de actualizar de forma integral el marco urbanístico de referencia más importante del que dispone el Ayuntamiento.

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

1.2 FASES DEL DOCUMENTO, ORIENTACIÓN, CONTENIDOS Y METODOLOGIA

1.2.1 Las anteriores fases: la Información y el Diagnóstico

Previamente a la realización de este Avance se han desarrollado los trabajos de la Información Urbanística y el Diagnóstico, que abordan un **repaso completo** a la situación del municipio irunés en todos aquellos aspectos que pueden afectar a las opciones que deben de considerarse en este proceso de revisión.

Se planteaba en un principio la necesidad de dar solución adecuada a una serie de problemáticas no resueltas como la necesidad de reordenar de forma satisfactoria el espacio ferroviario posibilitando su reestructuración y eliminando en la medida que sea posible, el obstáculo que representa para la continuidad de la estructura urbana municipal.

También se recogía en estos primeros documentos el hecho que aunque el vigente Plan General esté sólidamente apoyado en una estructura muy clara en sus líneas básicas, sin embargo determinados aspectos de **coherencia y funcionalidad** de la infraestructura de comunicaciones quedaron sin resolverse adecuadamente, por lo que la revisión deberá complementar los elementos estructurantes de carácter viario que sean necesarios para facilitar y mejorar la relación entre las diferentes partes de la ciudad así como los accesos a la red general interurbana.

Igualmente, en base a los diversos estudios que se han venido realizando respecto de los aspectos más **problemáticos de la infraestructura**, se ha señalado que deberán disponerse desde el nuevo Plan las condiciones suficientes para que posteriormente se puedan desarrollar y formalizar las diversas soluciones concretas no sólo para el espacio ferroviario como para el conjunto de la red viaria.

Otro aspecto fundamental ha sido el análisis que se ha realizado de los **suelos disponibles**, cuyo destino para usos urbanísticos deberá considerar el nuevo Plan, estableciendo las prioridades y la oportuna programación, así como las cuantías y localización de las dotaciones e infraestructuras necesarias para la realización de los nuevos desarrollos.

Al mismo tiempo se ha detectado la necesidad de **considerar en detalle** el área urbana consolidada, con el objeto de valorar la idoneidad del actual modelo de usos, tipologías, estructura de ordenación, distribución de dotaciones, etc., corrigiendo disfuncionalidades y proponiendo en su caso la posibilidad de establecer nuevas propuestas de ordenación para algunos de estos suelos consolidados.

También se señalaba la necesidad de disponer de suelos para nuevas actuaciones de carácter **residencial**, cuestión en la que adquiere especial relevancia la ubicación de suelos destinados preferentemente a vivienda de protección pública, en cuantía y proporción según lo previsto legalmente y las necesidades detectadas en el propio municipio.

En el mismo sentido se analizaba en la Información urbanística la cuestión de resolver la localización de **nuevo suelo industrial** y de actividades **económicas**, y buscar fórmulas para un mejor aprovechamiento del suelo industrial existente en términos de empleo por superficie del suelo destinada a este tipo de uso, reconociendo en todo caso que el suelo disponible para desarrollos de carácter urbanístico en el municipio de Irun es muy limitado dando lugar a una reducida cantidad de opciones que será necesario evaluar.

Es de señalar particularmente que ya en las fases anteriores de este proceso de revisión se ha argumentado la necesidad de que las actuaciones que se prevean en el nuevo Plan, han de estar concebidas con **criterios de respeto medioambiental**, tanto las intervenciones sobre las redes de infraestructuras como las de nuevos desarrollos residenciales e industriales, lo que significa la necesidad de compatibilizar los posibles desarrollos en suelo urbano y las distintas formas de utilización del territorio dentro de una dialéctica de protección de los valores agrícolas, naturales y paisajísticos existentes, y ello, de acuerdo con la legislación sectorial aplicable en materia de aguas, espacios naturales, montes, forestal, protección ambiental, patrimonio histórico.

Se hace lógicamente mención expresa a la **nueva situación jurídica** en materia de planeamiento y urbanismo, de manera que este proceso de revisión se desarrolla en el marco definido por la nueva Ley 2/2006, de 30 junio, del Suelo y Urbanismo, así como por la Ley General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco (Ley 3/1998) y los decretos que la desarrollan, valorando desde su inicio el impacto ambiental de las actuaciones a plantear.

1.2.2 El documento de Avance, contenido, aprobación y efectos

El Avance de la Revisión del Plan General de Irun consta de **dos tipos de documentación** que se presentan y tramitan en paralelo, el Avance de Planeamiento propiamente dicho y el Informe de Sostenibilidad Ambiental, que se refiere a los aspectos señalados en la legislación sectorial sobre sostenibilidad e impactos medioambientales de las propuestas de revisión del planeamiento. El art. 87 de la Ley 2/2006 del Suelo y el Territorio del País Vasco recoge la obligatoriedad de la inclusión del estudio de evaluación conjunta de impacto ambiental con el contenido definido reglamentariamente.

El **AVANCE DE PLANEAMIENTO** está formado por los siguientes documentos:

Memoria, documento de textos que con diez capítulos describe y justifica global y temáticamente todas las propuestas. Los primeros cinco capítulos desarrollan aspectos específicos que abarcan cuestiones de carácter general o la totalidad del territorio municipal: los aspectos socioeconómicos, el medio físico, el marco territorial y la estructura general. Los cinco capítulos restantes exponen de forma temática las distintas propuestas en infraestructuras, vivienda, usos económicos y terciarios, espacios libres y equipamientos y patrimonio histórico.

Fichas de Ambitos de Planeamiento, que se refieren a los nuevos ámbitos propuestos o modificados y que se presentan con una parte gráfica descriptiva de los usos globales, una parte de parámetros y cantidades y una parte de condiciones.

Fichas del Catálogo de Patrimonio, que contemplan tanto las que corresponden al patrimonio histórico arquitectónico como las que se refieren al patrimonio arqueológico que formarán ambos el futuro Catálogo.

Planos del Avance, que están distribuidos en cuatro secciones: los planos generales, siempre a escala 1:8.000, que se refieren a la estructura general, los planos temáticos de las propuestas de actuación, con el conjunto de dichas propuestas y la selección según los usos globales, también a escala 1:8.000, los planos de Detalle de las propuestas de ordenación, que van recorriendo las distintas zonas a escalas de 1:2.500, 1:4.000 y 1:5.000 y los planos de las propuestas de las redes de infraestructura, a escalas diversas según el alcance o detalle de cada uno. Finalmente el último paquete de planos se refieren al Patrimonio, reflejando a escala 1:8.000 la ubicación de todos los elementos incluidos.

El **INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL** está formado por los siguientes documentos:

Memoria del Informe de Sostenibilidad Ambiental, que tiene una serie de capítulos en los que se describen primero de forma general los objetivos estratégicos y alternativas consideradas en la propuesta de planeamiento, el análisis de las interacciones con otros planes y programas, y el análisis, diagnóstico y valoración ambiental del ámbito al que corresponde el Plan General.

A continuación se realiza ya un examen ambiental de las alternativas y de las justificaciones de las soluciones, una identificación y valoración de posibles impactos, a los que sigue la Propuesta de medidas preventivas, correctoras y compensatorias y un Programa de supervisión de los efectos del Plan General. Esta Memoria se concluye con un documento de Síntesis de los capítulos anteriormente mencionados.

Planos de Condicionantes Ambientales, que se refieren a la identificación de los condicionantes legales, físicos y otros, en los campos de la biodiversidad, red hidrográfica, usos del suelo y vegetación, riesgos ambientales, etc.

El presente documento de Avance tiene como **finalidad** definir los criterios, objetivos, alternativas y propuestas generales de la ordenación a establecer y servir de

orientación para la redacción del documento completo del Plan General en el momento en el que sea sometido al trámite de Aprobación Inicial.

Este documento de Avance será presentado previamente a la **consideración** por parte del **Consejo Asesor de Planeamiento**, y después sometido por alcaldía al trámite de **exposición**, trámite que tendrá efectos administrativos internos preparatorios de la redacción del plan urbanístico definitivo.

El plazo mínimo de la **exposición al público** es de dos meses, en el que se podrán consultar los documentos y presentar sugerencias y alternativas. La exposición pública será anunciada en el boletín oficial del territorio histórico de Gipuzkoa y en el diario o diarios de mayor difusión o de mayor circulación del territorio.

El Avance se remitirá a los **ayuntamientos colindantes** para su conocimiento e informe en relación con los aspectos básicos de la ordenación estructural propuesta. Posteriormente y a la vista del resultado de la exposición y participación pública e institucional, se adoptarán por el Ayuntamiento los **Criterios y Objetivos** que servirán de base para redactar el Plan General.

Con arreglo a lo previsto en el art. 85.1 de la Ley 2/2006 del Suelo y el Urbanismo del País Vasco, el Ayuntamiento podrá acordar la **suspensión de licencias**, por el plazo máximo de un año, del otorgamiento de toda clase de aprobaciones, autorizaciones y licencias urbanísticas para ámbitos o usos determinados desde la adopción del acuerdo de formulación del avance.

Para ello se incorpora un **plano específico de Suspensión de licencias**, el número 5, en el que se señalan las zonas concretas donde esta circunstancia tendrá que ser considerada en el momento de la eventual solicitud de una licencia, y ello cuando lo solicitado pudiera ir en contra de las determinaciones específicas del Avance del Plan General o pudiera impedir el posterior desarrollo de alguna de las propuestas o alternativas planteadas.

A continuación se incluye un **listado de los ámbitos** que en principio quedan sujetos a la suspensión de licencias.

**ÁMBITOS CON SUSPENSIÓN DE LICENCIAS A
PARTIR DE LA APROBACIÓN DEL AVANCE**

CLAVE	DENOMINACIÓN
0.1.01	ENTORNO ESTACIÓN ALT.1
0.3.01	KOSTORBE
1.1.10	PROL. ARASO NORTE
1.1.11	PROL. OIANTZABALETA
1.1.12	ARASO-SASIKOBURUA
1.2.02	CALLE ARABA
1.2.13	VENTAS CENTRO
1.3.10	EDIFICIO BELASKO
1.3.11	ARRETXEKO MALDA
2.1.07	ASISTENCIAL JAIZKIBEL
2.1.08	ZABALETA
2.1.09	URDANIBIA-ZUBIETA
3.2.09	EQUIPAMIENTO SAN MIGUEL
4.1.02.01	ZUBIMUSU I
4.1.02.02	ZUBIMUSU II
6.2.07	RATAPLÁN
6.2.08	ALEI
7.1.03	PASEO DE ARTIA
7.2.08	MATXALAGAIN
8.2.05	BLAIA
8.2.06	GAZTELUBERRI
8.3.04	LASTAOLA POSTETXEA
8.3.05	MENDIPE
8.3.12	PAUSU
9.1.01	IBARROLA
9.1.02	ENTORNO DE OLABERRIA

1.2.3 Los presupuestos de Planificación Estratégica

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

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

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

En este Plan de Acción y para cada una de las líneas estratégicas se establecen **Programas de mejora, promoción o desarrollo**, dando lugar cada uno a una serie de acciones concretas, algunas de las cuales tienen relación con las medidas que son objeto específico de un Plan General de Ordenación Urbana, fundamentalmente las que están relacionadas con la ordenación del territorio y medio ambiente.

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

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

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

Hasta el momento, los integrantes de los **grupos de trabajo** del Plan Estratégico Irún 2020 están analizando una propuesta de **configuración y organización en áreas de reflexión** de carácter estratégico haciéndolas pivotar sobre los conceptos de **educación, innovación y naturaleza** que se reflejan en una serie de mesas sectoriales.

El objetivo es por el momento el de identificar las **áreas estratégicas** de posible intervención con la intención de impulsar el desarrollo de **proyectos clave** o estructurantes a implantar en la ciudad, en los ámbitos de la innovación, el territorio y la naturaleza, el de cohesión social y el de cultura y ocio.

De todos estos **proyectos** que se irán definiendo al mismo tiempo que se irá redactando el Plan General de Ordenación Urbana, algunos de los que el Plan Estratégico Irún 2020 está ya planteando tienen una **incidencia directa** en las decisiones que debe adoptar el planeamiento urbanístico, siendo necesario que éste último recoja y sienta las bases para posibilitar su desarrollo.

Estos proyectos son por ejemplo, en el **campo de la innovación**, la potenciación de la ciudad como ciudad de **servicios y comercio**, como centro de **ocio y turismo**, el desarrollo de un **polo tecnológico** que contemple la implantación de actividades de innovación y creación de empresas, o el desarrollo de una **oferta educativa superior**, continuando con la trayectoria ya iniciada. Todos ellos coinciden con propuestas de la Revisión del Plan de asignación de usos que permitirán la implantación de estas actividades.

También son coincidentes los objetivos del Plan Estratégico en el **campo del Territorio y la Naturaleza**, con unas proyecciones de población y vivienda prácticamente idénticas y unos criterios de **localización de suelos para actividades económicas** que confluyen en los mismos planteamientos del Plan General, como la necesidad de maximizar la ocupación de los usos, la elección de las zonas concretas

para destinarlas a este tipo de actividades y la visión de la **reordenación del espacio ferroviario** como la gran oportunidad para Irun a muchos niveles.

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

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

1.2.4 Aspectos metodológicos del trabajo de la revisión

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

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

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

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

El Avance se plantea como una serie de propuestas que en alguno de los casos pueden considerarse como **alternativas**, bien a la situación actual, o bien entre sí mismas, siendo en estos últimos casos objeto del debate que se propicia, de forma que se puedan seleccionar aquellas soluciones que finalmente más convenga a los intereses públicos y comunes del municipio.

Más allá de la mera cumplimentación del mandato legal, el proceso de debate y divulgación sobre las propuestas del Plan, pretende obtener el **mayor consenso posible** sobre los contenidos y propuestas que han de orientar el desarrollo urbano y la regulación del suelo rústico.

Una vez **expuestas las alternativas**, se podrán seleccionar o priorizar algunas de las intervenciones que tengan capacidad para estructurar los nuevos desarrollos, o bien que tengan efectos positivos en el reforzamiento de la malla viaria y se garanticen por acuerdos de colaboración entre administraciones o con la iniciativa privada.

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

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

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

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

En sintonía con ello, parece igualmente conveniente evaluar las propuestas del planeamiento vigente que **aún no se han desarrollado**, y hacerlo sobre la base de criterios de viabilidad territorial y económica, así como valorar si conviene mantener la ordenación de estos planeamientos o buscar otras alternativas.

En este sentido, para el documento de Aprobación Inicial se deberán estimar los **costes generales** y la **inversión necesaria** para la realización de las grandes actuaciones de la nueva propuesta de planeamiento, incluyendo la ejecución de las infraestructuras y equipamientos a realizar, garantizando en un principio y lógicamente a grandes rasgos, la **viabilidad económico financiera** de las propuestas concretas del Plan.

También, y en la medida de lo posible, se deberá garantizar la correspondencia con **compromisos y conciertos** con los distintos agentes públicos y administraciones responsables de las propuestas fundamentales y vertebradoras del Plan en materia de suelo, vivienda, transportes, viario, espacios libres, medio ambiente, grandes equipamientos y medio rural.

En coherencia con lo anterior, se deberá tratar de establecer, en paralelo a la formulación del Plan, un clima de confianza, seguridad y cooperación entre las distintas instituciones, que facilite e impulse la decidida **colaboración con la iniciativa privada** implicándola en proyectos de larga maduración, en consonancia con el más amplio **proyecto de ciudad y de territorio** que debe perseguir elevar la calidad de las propuestas y la fiabilidad de su posterior ejecución.

capítulo 2

LA PROPUESTA EN EL ÁMBITO SOCIOECONÓMICO

INDICE: CAPÍTULO 2 – EL AMBITO SOCIOECONÓMICO

2.- LA PROPUESTA EN EL AMBITO SOCIOECONÓMICO	1
2.1 SITUACIÓN SOCIOECONÓMICA DEL MARCO GENERAL DEL PAIS VASCO.....	1
2.1.1 Las bases de partida: situación socioeconómica general	1
2.1.2 Los proyectos y marcos socioeconómicos del Pais Vasco	2
2.2 LA SITUACIÓN SOCIOECONÓMICA DE LA POBLACION IRUNESA	4
2.2.1 Rasgos socioeconómicos característicos de Irun.....	4
2.2.2 La situación de la población en Irun.....	8
2.2.3 Proyecciones de población para Irun.....	11
2.2.4 Gráfico de proyección de la población para Irun hasta 2024	12
2.2.5 Gráfico de proyección de la población para Irun hasta 2020	13

2.- LA PROPUESTA EN EL AMBITO SOCIOECONÓMICO

2.1 SITUACIÓN SOCIOECONÓMICA DEL MARCO GENERAL DEL PAIS VASCO

2.1.1 Las bases de partida: situación socioeconómica general

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

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

Las **ramas de actividad** de mayor peso en la economía vasca corresponden a los servicios a las empresas con un 16% del PIB y el comercio con un 11% con una productividad superior a la del conjunto de España pero inferior a la media europea.

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

El mercado de trabajo ofrece una evolución en la destaca el creciente **incremento** de la **población ocupada** y del empleo de **mujeres**, con una tasa de empleo global del 65,3% repartida en un 75,7% para los hombres y un 54,8% para las mujeres. El desempleo era hasta 2005 del 5,7%, notablemente inferior al promedio del 8,6% en la zona euro.

Por otro lado la **apertura** de la economía vasca hacia el exterior es considerable, con exportaciones que van incorporando mayores contenidos tecnológicos, en línea con el desarrollo de sectores como las telecomunicaciones, la aeronáutica y las innovaciones introducidas en sectores tradicionales como la automoción y la máquina herramienta.

Estos fenómenos resultan coherentes con el desarrollo e innovación que se han operado en sectores tradicionales. El **comercio exterior** tiene un saldo equilibrado, una tasa de cobertura cercana al 100% y una importante tasa de crecimiento.

No obstante se siguen exportando mayoritariamente productos metálicos, material de transporte y maquinaria, e importándose productos minerales y energéticos, manufacturas metálicas y maquinaria.

Este general **reforzamiento de la economía vasca** modifica las condiciones de competitividad del sistema, que debido al progreso de la remuneración del trabajo no pueden ya basarse en menores costes sino en el desarrollo tecnológico y la innovación.

2.1.2 Los proyectos y marcos socioeconómicos del País Vasco

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

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

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

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

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

En el caso del País Vasco tiene particular importancia la aplicación de los programas de **cooperación transfronteriza** de la Unión Europea. Para el período 2007-2013 se ha propuesto un nuevo objetivo de **cooperación territorial europea** de cara a intensificar la cooperación transnacional y transfronteriza, a lo que se asignan unos fondos que representan cerca del 4% del total correspondiente a la política de cohesión de la Unión Europea.

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

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

En el marco de este programa se plantea **mejorar la sostenibilidad** para la protección y conservación del medio ambiente y el entorno natural del sudoeste europeo y mejorar la gestión del patrimonio natural en aras de la conservación, valorización y fomento de la prevención de riesgos.

Igualmente se propone **integrar** armoniosamente el **espacio del sudoeste** y mejorar la accesibilidad a las redes de información, mejorar el acceso a las infraestructuras de transporte y la comunicación, la generalización de la sociedad de la información y el conocimiento, valorizando su utilización a favor del desarrollo equilibrado del territorio.

El programa trata de impulsar el **desarrollo sostenible** aprovechando los efectos positivos de la cooperación transnacional como el desarrollo equilibrado de las ciudades y redes de ciudades, favoreciendo la creación de sinergias entre sí y con los entornos rurales. Por otro lado pone el acento en el desarrollo de las investigaciones de tipo tecnológico, la generación de redes para el intercambio y transferencia de

innovaciones y el refuerzo de la competitividad y la capacidad de innovación de la economía.

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

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

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

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

2.2 LA SITUACIÓN SOCIOECONÓMICA DE LA POBLACION IRUNESA

2.2.1 Rasgos socioeconómicos característicos de Irun

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

Esta acusada especialización terciaria se ha combinado hasta ahora con un apreciable **desarrollo industrial**, que convierten a Irun en el principal centro de concentración de actividad económica del Txingudi. Sobre un empleo total estimado en torno a 23.000 trabajadores, la estructura del empleo en Irun revela que el terciario y los servicios absorben actualmente los **dos tercios** de la ocupación, en tanto que la industria genera el 22%, la construcción el 11% y el sector primario apenas supera el 1%.

Por lo que se refiere al **sector terciario**, mayoritario en Irun, tiene un papel importante el desarrollo de la logística y el transporte ya que actualmente acoge cerca de 400 empresas de este sector. A ello se une la actividad ferial y la importante dotación comercial y de servicios con que cuenta la ciudad, pudiendo afirmar que la actividad de este sector ha acabado por compensar el descenso de la actividad aduanera.

No obstante, el elemento central de la economía irunesa es el **Centro de Transportes de Irun (ZAISA)**, promovido por la Sociedad Promotora de la Zona Aduanera de Irun con objeto de desarrollar suelo industrial para asentar actividades logísticas y de transporte. ZAISA cuenta con tres fases y está ocupado ya en su totalidad con una superficie total ocupada de casi 50 hectáreas de superficie bruta que dan empleo a más de 1.800 personas. La importancia de la actividad logística y de transporte se refleja en el incremento del censo de vehículos de transporte de mercancías.

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

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

Los **equipamientos comerciales** de mayor importancia son por un lado el Parque Comercial Txingudi, inaugurado en 1997, con 40.400 m² ocupados, alberga espacios propiamente comerciales junto con equipamientos de restauración, ocio y deportes. Por otro lado el Parque Comercial Mendibil, situado en pleno centro de la ciudad y abierto en 2003, está dedicado a actividades comerciales, de restauración y de ocio. Entre ambas dotaciones se ofrece un empleo directo de 1.200 personas y tienen una influencia que rebasa los límites comarcales, pues en 2005 registraron una afluencia superior a los once millones de personas.

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

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

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

La **población ocupada** ha experimentado en los últimos diez años un crecimiento notablemente superior al registrado en el conjunto de Gipuzkoa, con una **tasa de actividad** del orden del 56%, no obstante lo cual el desempleo sigue siendo algo mayor a la media del País Vasco y de Gipuzkoa.

La **proporción de la población empleada** según los sectores de actividad muestra una acusada tendencia a la **terciarización**, siendo el sector servicios muy dinámico y absorbiendo los dos tercios del empleo total. La mayor concentración de empleo se da

en el transporte, almacenamiento y comunicaciones, pero también en el comercio, la metalurgia, las manufacturas metálicas y la construcción.

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

Según datos del Servicio Público de Empleo Estatal, la **población desempleada** en Irun ascendía en 2006 a 3.000 personas con aumentos respecto a años anteriores, habiéndose interrumpido desde mediados de la década actual la tendencia a la disminución del paro que venía registrándose desde 1995, cuando la población desempleada se acercaba a las 4.000 personas. Ahora, la tasa de paro de Irun es superior a las resultantes en el conjunto de la comarca de Bidasoa-Txingudi, en Gipuzkoa y en todo el País Vasco.

Frente a la cuestión del empleo ofrecido en Irun y de las siempre preocupantes cifras de desempleo, es importante que el nuevo Plan **garantice** por un lado mantener las distintas actividades económicas y productivas actuales y a su vez realice las **previsiones adecuadas** para asignar suelo a las nuevas actividades que puedan instalarse en el municipio. De esta forma se debe contribuir al posible incremento del porcentaje de población ocupada en el propio Irun, y además a la oferta de empleo para los futuros incrementos de población.

En lo que se refiere a la **movilidad** de viajes de la población, la relación de **movimientos domicilio-trabajo** es importante al interior de la ciudad, tanto por los desplazamientos de iruneses como de los que vienen a trabajar desde otros municipios. A ello hay que añadir que la mayoría de aquellos que se desplazan fuera por motivos de trabajo, lo hacen a la comarca de Donostialdea, y que la mayor parte de desplazamientos a Irun por este motivo provienen de vecinos de Hondarribia. Este funcionamiento provoca una gran **movilidad** que se traduce en incremento de tráfico.

Es en parte para **hacer frente a esta movilidad** que la Revisión del Plan General debe de proponer **soluciones satisfactorias** utilizando todos los recursos disponibles y planteando alternativas según los **diversos modos de transporte**. En este sentido es importante el papel que puedan tener los transportes en común por un lado y por otro la posibilidad de desplazamiento por otros medios distintos al vehículo privado.

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

En lo que respecta a la **inversión municipal** se ha producido una cierta recuperación respecto al descenso de los últimos años, si bien en el actual contexto económico de crisis económica generalizada, el Ayuntamiento deberá ajustar sus presupuestos para contemplar las previsiones del nuevo Plan General y abordar con garantías la nueva etapa en la que será necesario destinar importantes partidas para la adquisición de algunos suelos, la realización de las obras previstas y la puesta en marcha de los equipamientos que son competencia municipal. El documento de aprobación inicial deberá en todo caso justificar la viabilidad de las actuaciones que se plantean.

Además habrá que tener en cuenta lo previsto en el **Plan Estratégico IRUN 2020**, que establece una serie de objetivos de planificación estratégica, para consolidar las diversas actividades en las que Irun deberá basar su apoyatura económica.

2.2.2 La situación de la población en Irun

Hay que destacar como hecho significativo que en un contexto económicamente dinámico, el término municipal de Irun ha experimentado en los últimos tiempos un **incremento de población** muy acusado, con aumentos superiores a la media registrada en la Comunidad Autónoma Vasca y en el territorio histórico de Gipuzkoa, y sólo similar al de Hondarribia, que también ha crecido de forma significativa.

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

Sin embargo la situación cambió claramente **a partir de 1996** y se impuso un nuevo **ritmo activo** de crecimiento poblacional pero en proporciones moderadas, que se ha venido manteniendo hasta el momento actual en torno a valores tres a cuatro veces

superiores a los de la difícil década de 1986-96, siendo estos valores superiores a los de Gipuzkoa y el conjunto del País Vasco.

De este reciente incremento de población, **una tercera parte** del mismo se debe a un sensible aumento de la natalidad, lo que se suele conocer como la componente de crecimiento vegetativo, y las **dos terceras partes** restantes a la importante aportación de los movimientos migratorios hacia el municipio. Dentro del municipio, un tercio del conjunto de toda la población se concentra en los barrios de Anaka, Artia, Elizatxo - Lapitze y Larreaundi – Olaberria, con algo más del 10% de la población irunesa cada uno, y también tienen un peso poblacional importante los barrios del Centro, Arbes, San Miguel y Ventas, cada uno acogiendo a más de un 5% de la población.

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

No obstante, y analizada la población irunesa en cuanto a los tramos de edad, en los últimos 25 años se ha producido un importante **grado de envejecimiento** que se manifiesta en la existencia de un 22% de la población con edad por encima de 60 años, cifra que resulta muy superior a la de la franja de los menores de 20 años.

Sin embargo, gracias al **aumento de la** natalidad que se ha empezado a apreciar en los últimos años se están corrigiendo las tendencias con un **crecimiento de la población infantil** que empieza a repercutir en un rejuvenecimiento de la pirámide poblacional, de los 5 a los 10 años y sobre todo de los más jóvenes de 0 a 5 años.

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

El término municipal tiene una **densidad demográfica** muy alta, de 1.410 habitantes por km², claramente superior a la media de 348 habitantes por km² en Gipuzkoa. Ahora bien, si tenemos en cuenta sólo la superficie clasificada como suelo urbano /

urbanizable, la **densidad urbana** de Irun rebasa los 11.000 habitantes por km². En este último concepto se puede afirmar que municipios próximos como Pasaia o el mismo Donostia alcanzan densidades urbanas muy similares.

2.2.3 Proyecciones de población para Irun

Desde el Plan General es necesario hacer una **hipótesis** de la **evolución de la población** para poder referir a ésta los nuevos suelos a disponer para las distintas actividades y evaluar la cuantía de los equipamientos y espacios libres necesarios.

Analizando la **dinámica de crecimiento** que se ha experimentado en el municipio en los últimos años entre 1996 y 2006, dinámica positiva que se está manteniendo hasta la fecha, vemos que se han producido unos incrementos anuales medios del 11 por mil o lo que sería equivalente a un **1,1% de tasa anual**.

En esta circunstancia y dada la atraktividad de Irun en relación a puestos de trabajo, su situación central en la comarca de Bidasoaldea y las excelentes perspectivas de desarrollo de los futuros planeamientos propuestos, parece **razonable** hacer una previsión que contemple como hipótesis máxima el **mantenimiento de este ritmo**.

Para ello se han realizado **proyecciones a 8 y 16 años**, períodos que coinciden con las clásicas etapas de programación cuatrienal y que llevarían a 2016 y 2024, así como un período coincidente con el año horizonte del **Plan Estratégico IRUN 2020**, aplicando unos ritmos de mantenimiento que podrían variar entre un **máximo** del 1,1% anual, idéntico al del último decenio, a mantener durante ese largo período, y un **mínimo** en el que se considerase que el ritmo podría descender hasta el 0,9% anual.

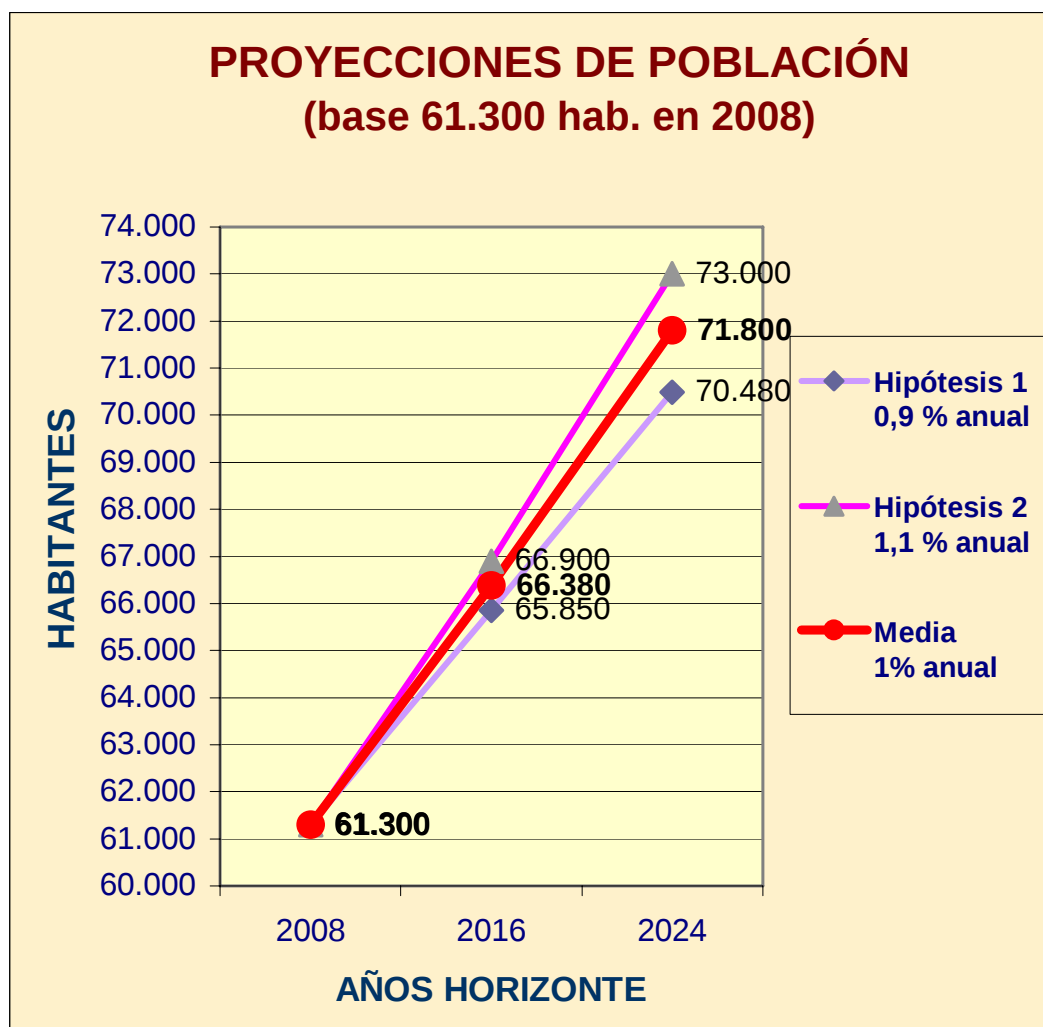
Para dar una idea más precisa y tomando como base de partida la estimación de la **población de Irun** a final de **2008**, de 61.300 habitantes, año de presentación del Avance, el ritmo máximo para 2009 supondría un incremento de 675 nuevos habitantes mientras que el ritmo mínimo significaría aumentar sólo 550 habitantes.

Entendiendo que podría ser algo difícil de justificar tanto el mantenimiento invariable de la hipótesis máxima como el de la mínima durante los períodos de proyección de 12 o 16 años, se ha propuesto adoptar desde el Plan General una **hipótesis intermedia**, que aproximadamente supone un incremento anual del 10 por mil, o sea, del **1%**. Con este supuesto, y según se refleja en el cuadro adjunto, la **población de Irun** podría llegar hasta los **66.400 habitantes** en **2016** y hasta los **71.800 habitantes** en **2024** y hasta los **69.000 habitantes** en 2020, año horizonte del **Plan Estratégico IRUN 2020**.

Si se realiza un cálculo de la población futura a partir de la evolución creciente **del peso de la población** de Irun dentro del territorio histórico de Gipuzkoa, las cifras podrían llegar a ser muy similares, estando en ambos casos manejando **hipótesis medias** que serían altamente probables en un escenario de normalidad.

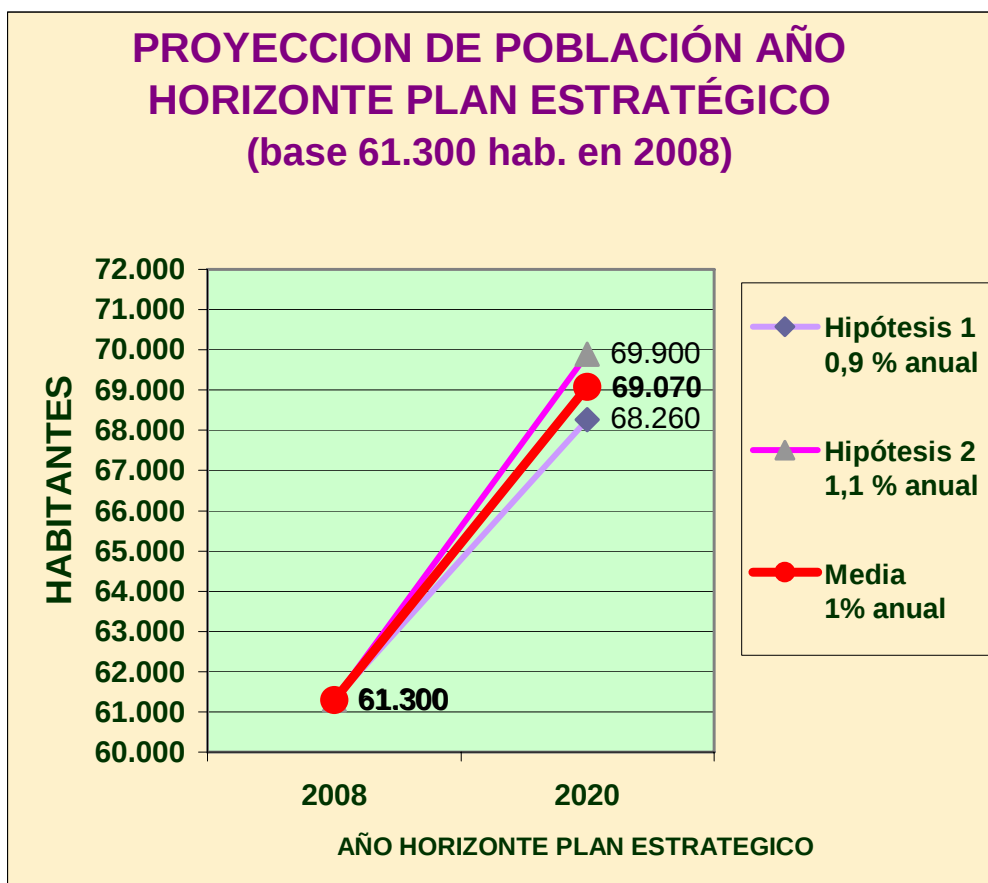
2.2.4 Gráfico de proyección de la población para Irun hasta 2024

Se incluye a continuación el cuadro de proyección de la población hasta el año horizonte 2024 en base a las **tres hipótesis** planteadas.



2.2.5 Gráfico de proyección de la población para Irun hasta 2020

Para poder comparar la proyección del Plan General con el año horizonte establecido para el **Plan Estratégico IRUN 2020**, se ofrece a continuación el cuadro correspondiente, utilizando las mismas hipótesis que en el anterior .



capítulo 3

MEDIO FÍSICO Y MEDIOAMBIENTAL

INDICE: CAPITULO 3 – MEDIO FISICO Y MEDIOAMBIENTAL

3.- MEDIO FÍSICO Y MEDIOAMBIENTAL	1
3.1 PANORAMA GENERAL DEL MEDIO FÍSICO DE IRUN.....	1
3.1.1 El medio físico del municipio de Irún: descripción, planes y objetivos	1
3.1.2 Los principales condicionantes medioambientales.....	5
3.2 LA EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL AVANCE DEL PLAN GENERAL DE IRUN	8
3.2.1 El marco de la evaluación ambiental	8
3.2.2 Contenido del Informe de Sostenibilidad Ambiental (I.S.A.).....	8
3.2.3 Principales impactos ambientales de las propuestas del Avance	9
3.2.4 Efectos de las propuestas de infraestructuras de comunicación.....	10
3.2.5 Efectos de las propuestas de desarrollos urbanísticos.....	15
3.2.6 Efectos de las propuestas de tratamiento del suelo no urbanizable	17
3.3 REGULACIÓN DEL MEDIO FÍSICO.....	19
3.3.1 Regulación normativa del suelo no urbanizable	19

3.- MEDIO FÍSICO Y MEDIOAMBIENTAL

3.1 PANORAMA GENERAL DEL MEDIO FÍSICO DE IRUN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Estos hechos han justificado la propuesta en Irun del **corredor ecológico** desde el LIC Aiako Harria – hasta el LIC del Jaizkibel, realizada desde el estudio de la Red de Corredores Ecológicos del Gobierno Vasco dentro del establecimiento de una Red de Corredores destinada a permitir la movilidad de la fauna entre distintos espacios Natura 2000 que sufren una fragmentación a escala regional. Hay que señalar que las posibilidades de habilitar este corredor están en todo caso **condicionadas** por atravesar un conjunto de redes de infraestructura: carretera N-1, Autopista A-8, redes de ferrocarril de Renfe, Euskotren, y el trazado proyectado para el tren de alta velocidad.

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

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

También se ha desarrollado a iniciativa municipal un **Plan Especial** para el entorno de **Ibarla**, que sólo ha llegado por el momento al estado de Avance y que regula los usos de ocio admisibles, los posibles recorridos y otras precisiones sobre las actividades.

Por su parte, la **Agenda Local 21**, que tiene una proyección especial en los aspectos medioambientales, plantea tener en cuenta en la redacción del PGOU y en la medida que sea posible, algunos **criterios de sostenibilidad** referidos al equilibrio territorial y movilidad, que a su vez están recogidos en el Programa Marco Ambiental de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

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

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

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

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

3.1.2 Los principales condicionantes medioambientales

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

categorías de ordenación. Según la documentación presentada hasta el momento habría zonas como Osinbiribil, Plaiaundi, meandros del Bidasoa y valle de Olaberria que podrían considerarse de alto valor estratégico para el sector agrario.

No obstante y aunque el mantenimiento y preservación del aprovechamiento agroforestal tuviese que ser considerado como **prioritario** según este Plan de carácter sectorial, hay que tener en cuenta otros condicionantes y estrategias que podrían no coincidir con ese criterio y que aún no está aprobado el Plan Territorial Parcial que establecerá las condiciones de compatibilidad entre cada requerimiento sectorial.

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

Por último, el Departamento de Agricultura y Medio Ambiente de la Diputación Foral de Gipuzkoa redactó en 2001 un Plan de la Red de **Vías Ciclistas** de Gipuzkoa, que incluye en el municipio de Irun el itinerario nº 7 “Valle del Bidasoa”, y que contemplaba otro itinerario, el “Donostia-Irun” que por el momento no está ejecutado. En el año 2008 se ha presentado el **Avance del PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa**, que recoge el esquema del anterior Plan de 2001.

De todo este conjunto de determinaciones se incorporan obligadamente al nuevo Plan General las que son **vinculantes**. También se han considerado en esta Revisión toda una serie de **determinaciones no vinculantes**, recomendaciones y propuestas de documentos aún en tramitación con la intención de facilitar la compatibilización posterior del nuevo Plan.

No obstante en algunos casos de instrumentos de ordenación sectorial o específicos **no aprobados de forma definitiva**, se ponen en cuestión de forma razonada algunas de sus determinaciones o propuestas con la intención de propiciar una reconsideración de las mismas en los documentos finales.

3.2 LA EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL AVANCE DEL PLAN GENERAL DE IRUN

3.2.1 El marco de la evaluación ambiental

La revisión del PGOU de Irun está sometida al **procedimiento de evaluación ambiental de planes y programas**. Este procedimiento está regulado por varias disposiciones legales, destacando la Ley básica estatal 9/2006, de 28 de abril y el Decreto vasco 183/2003, de 22 de julio. El órgano ambiental encargado de evaluar ambientalmente el PGOU de Irun es el **Gobierno Vasco**.

El procedimiento obliga a que **antes del Avance** se realice un proceso de consultas, tras el que el Gobierno Vasco emite el “**documento de referencia**”, que indica el alcance que debe tener el estudio de impacto ambiental del plan, las modalidades de consulta durante su tramitación, etc. El Ayuntamiento de Irun solicitó en febrero de 2008 la emisión de este documento de referencia sin que hasta la fecha se haya recibido el mencionado documento.

Por otro lado, el Avance de la revisión del PGOU debe incluir un **estudio de impacto ambiental** en el que se analicen los efectos de sus propuestas, se propongan medidas preventivas y correctoras y se establezca un plan de vigilancia y seguimiento. Este estudio de impacto ambiental se denomina **Informe de Sostenibilidad Ambiental “I.S.A.”**, que equivale al Estudio de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental (estudio de ECIA según el Decreto 183/2003). El Avance, junto con el I.S.A., se debe enviar al Gobierno Vasco para que emita el “**Informe Preliminar de Impacto Ambiental**”.

3.2.2 Contenido del Informe de Sostenibilidad Ambiental (I.S.A.)

El Informe de Sostenibilidad Ambiental se ha concebido y se entrega como un **documento independiente** aunque forma parte del Avance de la Revisión del PGOU. En sucesivas fases (Aprobación Inicial, Provisional y Definitiva), el I.S.A. deberá ser adaptado y completado en función de los resultados de los procesos de participación-consulta, así como del contenido del Informe Preliminar de Impacto Ambiental.

El **I.S.A. del Avance**, del que aquí se realiza una síntesis, tiene los siguientes capítulos:

- Un **primer capítulo** en el que se describen los **objetivos**, se resume la propuesta del Avance, sus fases de aplicación, etc.
- El **segundo capítulo** efectúa un somero repaso de otros **planes y programas** que pueden tener incidencia en la revisión del PGOU.
- En el **tercer capítulo** se resume el **diagnóstico del medio**, es decir, del término municipal de Irun.
- El **cuarto capítulo** hace una **valoración ambiental global** de las alternativas barajadas en el Avance.
- En el **quinto capítulo** se analizan de una forma sintética los **impactos** de las diferentes propuestas.
- En el **sexto capítulo** se esbozan las **principales medidas preventivas, correctoras y compensatorias** para disminuir la intensidad de los impactos negativos y potenciar los efectos positivos.
- El **séptimo capítulo** propone, de forma preliminar, el **plan de seguimiento y vigilancia**.

El Avance se ha presentado de **forma abierta**, lo que significa que no se han adoptado decisiones entre las diferentes alternativas propuestas. El objetivo es que se discutan durante el proceso participativo a lo largo de los siguientes meses, de forma que la **propuesta definitiva** sea la que se incorpore en el documento de Aprobación Inicial.

Teniendo en cuenta el carácter abierto del Avance y para facilitar el proceso de discusión, el “I.S.A.” plantea un **análisis global de las alternativas** indicando, en algunos casos, cuáles pueden ser más o menos impactantes.

3.2.3 Principales impactos ambientales de las propuestas del Avance

Los capítulos 4 y 5 del “I.S.A.” realizan un análisis de los **efectos ambientales**, positivos y negativos, que se deducirían de las propuestas del Avance del PGOU. En el presente epígrafe se efectúa un resumen de estos efectos, habiéndose procurado emplear un lenguaje más bien de carácter divulgativo.

Los posibles **efectos** se han agrupado de esta forma:

- Efectos de las propuestas de **infraestructuras** de comunicación
- Efectos de las propuestas de **desarrollos urbanísticos**
- Efectos de las propuestas de **tratamiento del suelo no urbanizable**

Hay que señalar que cuando el Avance del Plan plantea determinadas propuestas con alternativas, entre las alternativas barajadas el I.S.A. no se ha contemplado los supuestos de “**no-intervención**”.

Ello es así porque se ha considerado que, a corto-medio plazo, el municipio de Irun tenía determinadas **carencias y necesidades** que el PGOU vigente **no podía solucionar**, como por ejemplo, en materia de vivienda, ya que los desarrollos previstos en el PGOU de 1999 y todavía no ejecutados permitirían cubrir teóricamente las necesidades de los siguientes 8 años como mucho mientras que la revisión permitiría cubrir estas necesidades para un periodo adicional de al menos 10 años más.

3.2.4 Efectos de las propuestas de infraestructuras de comunicación

El Avance centra una parte importante de sus propuestas en resolver los problemas que aquejan a la red viaria. Partiendo de la base de que la red actual es en este momento insuficiente, propone actuaciones en:

- Carretera N-1: desdoblamiento de la zona norte, desdoblamiento entre Osinbiribil y Behobia (con dos alternativas) y soterramiento-desdoblamiento en el ámbito de Behobia (con otras dos alternativas).
- Ronda Sur, con tres alternativas.
- Variante Sur, con tres alternativas.

También propone una serie de actuaciones para la mejora de la infraestructura ferroviaria.

En ambos casos, tanto en la red viaria como en la ferroviaria, el Avance se encuentra con un primer problema: parte de las soluciones que propone el Avance deberán ser aprobadas y ejecutadas por **otros Organismos** (Diputación Foral de Gipuzkoa, Gobierno Vasco y ADIF).

Como primera reflexión general, y en base al contenido del I.S.A., el Avance está muy centrado en la **resolución del modelo viario** y de los actuales problemas de tráfico, habiendo desarrollado incluso **soluciones** con bastante nivel de detalle a pesar de tratarse solamente de una propuesta de Avance. Esto es así por la enorme repercusión que está teniendo en la actualidad las dificultades del tráfico en la ciudad.

En cambio en esta fase de Avance no se habría realizado un análisis igualmente pormenorizado ni un estudio de las eventuales soluciones en relación a **otros modos de movilidad** más sostenibles como puedan ser el peatonal y el ciclista. Estos modos, dado el tamaño de Irun e incluso con los crecimientos urbanísticos previstos, pueden ser muy adecuados para captar una parte importante de los viajes que tengan lugar dentro de la ciudad.

El propio I.S.A. señala que esta falta de pormenorización deberá ser cubierta en las **sucesivas fases** del documento de revisión del PGOU, incorporando determinaciones que articulen la necesaria **intermodalidad** y la **accesibilidad**, todo ello de forma coordinada con otros instrumentos de planeamiento que están llevando a cabo el Ayuntamiento y otras Administraciones. Sería el caso por ejemplo del **plan de movilidad sostenible** de carácter específico que se va a realizar en breve por cuenta del Ayuntamiento.

En este sentido, las determinaciones de Plan General deberán ser de tal naturaleza que permitan y faciliten que posteriormente se puedan desarrollar **políticas de mejora de la movilidad sostenible**, como por ejemplo la definición de una red prioritaria para albergar sistemas de transporte público de alta capacidad, o las reservas de suelo para alojar en él viario peatonal o ciclista.

No obstante hay que señalar que estas políticas necesarias de intermodalidad y de accesibilidad no son objeto específico de un Plan General, que fundamentalmente lo que establece son las calificaciones del suelo, pero sí pueden incorporarse como reglas para actuar **de forma coordinada** con otros instrumentos de ordenación que se lleven a cabo por el Ayuntamiento y por otras Administraciones y facilitar así la posterior implantación de estos sistemas alternativos de movilidad.

Si se analizan las propuestas viarias del Plan General en su globalidad, hay que señalar que su objetivo fundamental es resolver la **insuficiencia de la red viaria actual** que el Plan anterior no había llegado a solucionar así como cubrir un **creciente tráfico de vehículos** en el municipio.

Una porción de este **incremento de tráfico** está directamente ligado al previsible aumento de la población de Irún, pero otra parte tiene un **origen externo** y ligado a los **movimientos interurbanos y transfronterizos**. Esto hace que la red viaria irundarra tenga un grado de desarrollo mayor que el que correspondería a la generación de su propia demanda, debido a su proximidad a la frontera, por estar inserta en una región de alta densidad de población y ocupación y por albergar en su interior un eje europeo de gran capacidad.

En síntesis, el Avance de la Revisión plantea algunas propuestas y alternativas cuyo objetivo es solucionar cuanto antes las **demandas actuales de movilidad** eliminando los puntos e itinerarios problemáticos debidos a una red viaria cuya estructura estaba inacabada, así como lógicamente cubrir las necesidades derivadas de los suelos para los crecimientos previstos. No obstante el Avance también plantea otras propuestas de alcance superior al municipal.

De éstas una de las fundamentales es la propuesta de **Ronda Sur** de circunvalación, que aunque en principio esté más enfocada a absorber el tráfico de comunicación entre diversas zonas del municipio, también incidirá en la mejora del recorrido de la actual variante de la N-1, al aligerarlo de una parte de los tráfico actuales. Otros elementos fundamentales de la red son las propuestas de variante Sur de la N-1 que se han planteado también en el Avance y cuyo objetivo principal es contribuir directamente a la resolución del tráfico **supramunicipal**.

En este sentido, las propuestas de mejora viaria, desde el punto de vista de la sostenibilidad, podrían tener **aspectos positivos y negativos**. Entre los positivos, no cabe duda de que el modelo sirve para cubrir unas importantes carencias actuales que pueden agravarse en el futuro por el incremento de tráfico tanto de paso como del generado por el crecimiento de la ciudad. La necesidad de aportar una **solución de estructura viaria** parece, por tanto, fuera de toda duda.

Pero desde un punto de vista más global, habrá que precisar mejor las condiciones de desarrollo y uso de la red de comunicaciones propuesta para que no se acabe implantando una estrategia basada en el **uso del automóvil privado**, algo que cada vez está más cuestionado y que se considera, sin discusión, como un aspecto negativo por su dependencia del petróleo, el posible incremento del precio de los carburantes, emisiones que favorezcan el calentamiento global... etc.

A este respecto hay que tener en cuenta que las **reservas de viario** que se proponen desde el Plan General, incluso con la jerarquía que se ha establecido para las **redes distribuidoras**, no tienen porqué estar asignadas necesariamente en su totalidad al

tráfico rodado de vehículos de motor y pueden admitir en cualquier momento la compatibilidad o coexistencia con otros medios de transporte alternativo.

Este es un aspecto muy importante a tener en cuenta pues el **tipo de tráfico** o la **organización del espacio viario** no pueden ser **determinaciones de Plan General** y esa posterior adscripción del espacio viario a los distintos modos de transporte tiene que poder decidirse siempre sin tener que acudir a modificaciones del Plan General.

En todo caso, y siguiendo lo que señala el “I.S.A.”, resulta necesario que en **fases posteriores**, el PGOU aborde con más precisión su posible contribución a un **modelo** que favorezca claramente otros modos de movilidad, tales como el transporte público de alta capacidad (en ese sentido se enmarcan las propuestas en materia ferroviaria de este Avance, a las que habría que sumar otras iniciativas como autobuses, tranvía...) y los modos no motorizados: a pie y en bicicleta.

Por otro lado, las diferentes propuestas viarias llevan en general a unos **impactos ambientales negativos** en materias diversas: afecciones a recursos naturales (vegetación, fauna, conectividad ecológica) y al paisaje: ruido ambiental, afecciones temporales durante las obras, excedentes de tierras, etc., todo lo cual deberá ser resuelto en los correspondientes proyectos. La información que se maneja en el Avance no permite describir algunos de estos efectos de forma exacta pero sí con suficiente aproximación. En los siguientes párrafos se intenta resumir la valoración de las distintas alternativas indicando, siempre que es posible y con la máxima objetividad, cuáles son las más adecuadas desde el punto de vista ambiental.

La variante norte en la zona de Plaiaundi se plantea como una propuesta única. En Irun, una parte del recorrido afecta, aunque sea de forma tangencial, al **LIC – ZEPA Txingudi – Bidasoa**. Debido a la sensibilidad del lugar, en el caso de que la propuesta siga adelante, deberá realizarse la adecuada **evaluación de sus efectos** según indica el artículo 6.3 de la Directiva Hábitat 92/43/CEE.

Por lo que respecta al **desdoblamiento** entre Osinbiribil y Behobia, se trata de obras de gran calado en ambos casos y que pueden ocasionar grandes molestias, aunque se prevé que ninguna de ellas implique cerrar el funcionamiento del actual paso de vehículos. Globalmente, no obstante, consideramos menos impactante la alternativa “N-Rio 1” que la alternativa “N-Río 2” por dos aspectos esenciales: la alternativa 2 afectará al río en un tramo y podría afectar al LIC Txingudi – Bidasoa, mientras que la primera alternativa permitirá una recuperación del mismo. Desde el punto de vista de ruido ambiental, la alternativa 1 tendría que cubrir los carriles superiores para corregir su impacto sobre las viviendas existentes.

En cuanto al **paso por Behobia** ambas soluciones tienen implicaciones no muy diferentes desde un punto de vista ambiental y es probable que ninguna de ellas sea sensiblemente peor o mejor en función de este aspecto.

Las tres alternativas planteadas para la **ronda Sur** tienen diferentes efectos desde un punto de vista ambiental. En general, la alternativa de Ronda Sur “R-1” provoca una menor ocupación de suelo que las otras al integrarse en la trama urbana, una menor afección a recursos naturales (vegetación, cursos de agua...) y menores problemas de excedentes de tierras en su caso.

Es difícil evaluar el **efecto del ruido** al no disponer de estudios específicos. La alternativa 1 atravesaría un ámbito urbano de forma muy cercana a las edificaciones, por lo que resultará imprescindible establecer medidas preventivas o correctoras tipo barreras acústicas. Sin embargo, la velocidad de diseño es muy inferior, por lo que el ruido también será previsiblemente menor que en otras soluciones.

Las otras alternativas se sitúan más lejos de la trama urbana y su efecto en cuanto al ruido puede quedar “diluido” por la Autopista A-8 (cuya emisión sonora resulta muy superior). Es decir, es probable que estas alternativas **no van a empeorar** de forma muy significativa el escenario acústico ligado a la A-8, aunque no se puede afirmar con rotundidad. Globalmente consideramos que la alternativa R-1 es menos impactante desde un punto de vista ambiental.

Por lo que respecta a las tres **alternativas de variante Sur**, la alternativa “S-2”, al apoyarse en buena medida en el trazado actual de la A-8 y ocupar un espacio ya alterado, es la que implica menores impactos sobre los recursos naturales y sobre el paisaje. En cambio, la “S-1” y la “S-3”, provocan ambas unos impactos ambientales más elevados sobre los recursos naturales y sobre el paisaje, además de necesitar mayores movimientos de tierras.

Las alternativas “S-2” y “S-3” tienen en cambio como principal **desventaja** el acercar un importante volumen de tráfico a zonas habitadas siendo este tráfico previsiblemente mayor que el producido por la Ronda Sur y con un importante volumen de vehículos pesados, con el consiguiente incremento del ruido de este eje viario, que podría afectar a zonas habitadas y empeorar su situación acústica.

Las tres alternativas ocupan, cuando menos en parte, la **banda de reserva** de la nueva red ferroviaria. Globalmente consideradas y teniendo en cuenta ciertas

reservas, la mejor solución desde el punto de vista ambiental es la “S-2”, la que incorpora los carriles de cada sentido de marcha a ambos lados de la autopista.

Finalmente, las propuestas que se realizan en **materia ferroviaria** merecen una valoración global positiva. Los impactos de tipo negativo (ruido ambiental, ya presente, molestias durante las obras o presencia de suelos potencialmente contaminados) compensan por los efectos de índole positiva: mejora de la intermodalidad, incorporación de nuevos apeaderos o estaciones en áreas de fuerte atracción (Araso, por ejemplo), etc.

3.2.5 Efectos de las propuestas de desarrollos urbanísticos

El Informe de Sostenibilidad Ambiental, I.S.A., realiza una **valoración ambiental** de los desarrollos urbanísticos planteados, para lo que los agrupa en **8 áreas territoriales**, considerando todos los desarrollos previstos ya sean de Actividades Económicas, de zonas Residenciales y de Equipamientos o Dotaciones Públicas.

En el presente capítulo se reproduce la reflexión global sobre las repercusiones ambientales de los desarrollos urbanísticos propuestos en el Avance de la revisión del PGOU de Irún. Para esta **reflexión global** se han procurado emplear tanto criterios **cuantitativos** como **cualitativos**. Sólo se han considerado las propuestas específicas del Avance y no las propuestas aprobadas y todavía no desarrolladas o parcialmente desarrolladas (Txenperenea, Oñaurre...) que en todo caso el Avance asume y han sido evaluadas en sus respectivos documentos.

Desde un punto de vista de **implantación territorial**, los desarrollos planteados responden a estas grandes tipologías:

- Actuaciones implantadas en suelos no artificializados en la actualidad.
- Actuaciones dentro de la trama urbana.
- Actuaciones de cierre o definición de bordes urbanos

En el primer caso se encuentran las actuaciones que, según como se planteen, podrían generar los **mayores impactos ambientales sobre los recursos naturales del municipio** (vegetación, fauna, conectividad ecológica, red hidrográfica...). Esencialmente se trata de los desarrollos urbanísticos de Actividades Económicas en la zona noroeste del municipio (entorno de Araso) y la propuesta de red de parques tecnológicos o empresariales en el entorno de Olaberria.

Los ámbitos del **entorno de Araso** podrían afectar a manchas de vegetación de interés, a una parte del corredor ecológico Aiako Harria–Jaizkibel, a la red hidrográfica y tener un efecto negativo en el paisaje. Por ello es muy importante la forma de implantación sobre el territorio y las medidas que se adopten para evitar o minimizar las posibles afecciones.

Por su parte, la propuesta del **entorno de Olaberria** se plantea en proximidad a elementos naturales de cierto valor por su vegetación, condiciones paisajísticas, o por tratarse de terrenos que están asociados a explotaciones agropecuarias estratégicas. Además es necesario tener en cuenta que supone la implantación de usos en una zona que todavía conserva un carácter marcadamente rural, si bien en principio las actuaciones están previstas sobre antiguas zonas industriales o agroindustriales en general obsoletas y que ya han transformado el territorio.

No obstante, y a diferencia del entorno de Olaberria, en el entorno de Araso se ha ido produciendo una progresiva incorporación de **áreas industriales y equipamientos comerciales**, a la vez que está atravesado por un importante conjunto de **infraestructuras de comunicación** (la Autopista A-8, la carretera N-1 y las líneas de ADIF-RENFE y EuskoTren). El desarrollo del entorno de Olaberria, al Sur de la autopista A-8, se asentaría sobre una zona en la que la presión urbanística ha sido sensiblemente menor hasta la fecha, aunque quedan algunas ruinas industriales, testigos mudos de ciertos intentos de colonización.

El grueso de actuaciones residenciales se centra en la **actual trama urbana**, destacando en este sentido la propuesta en el entorno de la estación de RENFE, cuyas alternativas de tratamiento incluirían entre 1.124 y 2.048 viviendas (más de la mitad de las propuestas en el Avance).

En general estas actuaciones merecen una **valoración global positiva** puesto que permitirían cubrir las necesidades de vivienda aprovechando suelos actualmente urbanizados y en algunos casos no acordes con su situación geográfica. Los principales impactos ambientales negativos provienen de aspectos de “medio ambiente urbano”: exposición al ruido, presencia de suelos potencialmente contaminados, molestias durante obras, etc. Algunos de estos impactos pueden tener alta intensidad, cuando menos en algunas de las zonas propuestas.

Por último, hay varios ámbitos que, aun desarrollándose sobre suelo no urbanizable en la actualidad, puede considerarse que constituyen cierres de **bordes urbanos**. Tal es el caso de los desarrollos de Matxalagain y Blaia, que proponen la incorporación a la ciudad de sendas **bolsas de Suelo no urbanizable** actualmente situadas entre la

trama urbana y la Autopista A-8, o también los desarrollos planteados en el entorno de Zubieta de forma compartida con Hondarribia, que cierran un ámbito entre la trama urbana y la N-1. Las valoraciones son diferentes en ambos casos.

Los desarrollos de **Matxalagain y Blaia**, pese a su importante superficie, concentran sus aprovechamientos urbanísticos en zonas bajas conectadas con la actual trama urbana y permiten incorporar importantes superficies a la red de parques públicos de sistemas generales de la ciudad sin urbanizarlos. En general sus impactos son relativamente reducidos.

Las actuaciones planteadas en el entorno de **Zubieta**, aunque apoyadas en la trama urbana ocupan un entorno definido como no urbanizable en el Plan General que se revisa. Considerando el global de las actuaciones, también lo referente al término municipal de Hondarribia, los principales impactos de tipo negativo se centran en la ocupación de suelos de alta capacidad agrológica y los problemas de inundabilidad de una parte de los ámbitos.

Globalmente, las propuestas de desarrollos urbanísticos suman 253 Ha de superficie, incluyendo los nuevos suelos clasificados y los que ya estaban clasificados pero tienen una propuesta diferente a la actual. Si se desarrolla la alternativa 2 del Entorno de la Estación (ámbito 0.1.01) esa superficie total sería de 246 Ha. De esta superficie, 163 Ha se desarrollarían sobre suelos actualmente clasificados como no urbanizables. Ello supone **ampliar la actual superficie de suelo urbano-urbanizable** en un 19 % aproximadamente. Si se desarrollan todas las propuestas del Avance del PGOU, el **suelo no urbanizable** del municipio supondría el 75,6 % del total de la superficie del municipio de Irun frente al 80% del PGOU vigente.

Las propuestas de desarrollos de Actividades Económicas, en especial en la zona de Araso y en el entorno de Olaberria, con una ocupación total de unas 130 Ha, son las que consumen más superficie de Suelo no Urbanizable, cerca del 75% del total que propone el Avance.

3.2.6 Efectos de las propuestas de tratamiento del suelo no urbanizable

El Avance de la revisión del PGOU **no modifica** en esencia el actual sistema de **Usos Globales de la ordenación**, contemplando una serie de tipos de usos globales urbanos, (como por ejemplo residencial, terciario, industrial, equipamientos, etc.) y un Uso Global específico para el suelo no urbanizable, que es el de “Zonas Rurales (Z)”.

La categoría de **Zonas Rurales (Z)** se divide a su vez en tres subcategorías de zona rural: **agroganadera y campiña, forestal** y de **especial protección**. No obstante, se ha añadido la zona de **Especial protección de Aiako Harria**, como una subcategoría que se regula en base al Plan Rector de Uso y Gestión de este parque natural para no introducir normativas que pudieran ser contradictorias en un caso como éste que tiene su ordenación específica ya aprobada.

Esta **categorización** también se mantiene en el documento de Revisión, puesto que se ha considerado que hasta la fecha ha ofrecido un buen resultado para la gestión y se adecua al planeamiento supramunicipal vigente (DOT, etc.). Asimismo, se plantea no modificar las delimitaciones de estas zonas salvo las necesarias reducciones para reclasificar ámbitos y convertirlos en urbanos o urbanizables.

No obstante, se propone crear un “**condicionante superpuesto**” (figura prevista en las Directrices de Ordenación Territorial) que se denomine “Espacios con Protección Legal”.

En este condicionante superpuesto se deberá incluir la totalidad de superficies incluidas en la **red de LIC – ZEPA** del término municipal, es decir, LIC – ZEPA Txingudi – Bidasoa (LIC ES2120018 y ZEPA ES0000243) y LIC Aiako Harria (LIC ES2120016), que a su vez es Parque Natural.

Este tratamiento que incorpora el Avance merece una **valoración global positiva**, ya que permite asegurar más la efectiva protección y conservación de los elementos más valiosos del término municipal.

3.3 REGULACIÓN DEL MEDIO FÍSICO

3.3.1 Regulación normativa del suelo no urbanizable

El PGOU 1999, vigente a fecha de hoy, procede a la sistematización de la Calificación Global conforme a una serie de zonas de uso global entre las cuales destacan la que es objeto de este capítulo, denominada

- ZONAS RURALES (Z)

En el vigente PGOU 1999, las zonas rurales, textualmente, *“se desarrollan con arreglo al modelo territorial propuesto por las D.O.T. de la Comunidad Autónoma Vasca para el Suelo No Urbanizable, definiéndose tres categorías de ordenación, cada una de las cuales se caracteriza por un régimen específico de uso y edificación”*:

- a- Zona **Rural Agroganadera y Campiña (RAC)**.
- b- Zona **Rural Forestal (RUFO)**.
- c- Zona **Rural de Especial Protección (REP)**.

De estas tres categorías, la más restrictiva es la **REP**, que *“incluye todo suelo en razón de su excepcional valor agrícola, forestal o ganadero, de las posibilidades de explotación de los recursos naturales, de sus valores paisajísticos, históricos o culturales, o para la defensa de la fauna, la flora o el equilibrio ecológico”*. En concreto, la memoria del PGOU 1999 en su memoria y planos de ordenación, asigna a la categoría REP un total de seis unidades

- a.- Unidad de Especial Protección de IBARLA - AIAKO HARRIA (con una referencia expresa a su perímetro de protección)
- b.- Unidad de Especial Protección ALTZI-ALTAMIRAKO GAINA (Colinas al Sur de la autopista en la zona de Ventas)
- c.- Unidad de Especial Protección MONTE SAN MARCIAL
- d.- Unidad de Especial Protección de las ISLAS DEL BIDASOA
- e.- Unidad de Especial Protección de PLAIAUNDI
- f.- Unidad de Especial Protección del CERRO DE BUENABISTA

En cuanto a las unidades de especial protección “d” y “e”, establece que en ellas *“se aplicarán las determinaciones señaladas en el Plan Especial de la Bahía de Txingudi”*.

En el Avance de la revisión del PGOU se estima que básicamente el PGOU 1999 planteaba un **modelo** de tratamiento del Suelo No Urbanizable que era **adecuado**, por lo que no propone modificar las categorías de ordenación de las Zonas Rurales (RAC,

RUFO y REP) que además se han demostrado adecuadas en la gestión durante los últimos años.

No obstante, y en lo que se refiere a las **delimitaciones** de estas categorías, se ha detectado que determinadas partes del territorio no estaban incluidas correctamente en la categoría y normativa correspondiente que mejor se correspondía con las características propias de estos suelos.

Por ello se han reajustado los entornos de **zonas de Especial Protección**, abarcando espacios que por su topografía, su valor medioambiental o su significación paisajística necesitaban también de este tipo de regulación y eliminando algunos otros que no requerían este nivel de protección. En lo que concierne al recinto del Parque Natural de **Aiako Harria** se ha preferido identificar éste con la propia normativa aprobada para el mismo.

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

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

En este momento de Avance, asimismo, no se considera necesario modificar la **normativa** vigente de estas zonas, que se encuentra contenida en el Título Primero (capítulos 1.1 y 1.2) y en el Título Quinto (Ordenanzas aplicables en el Suelo No Urbanizable) de las normas urbanísticas del referido PGOU 1999.

No obstante, a la vista de la aprobación posterior a la del PGOU 1999, de la lista de **Lugares de Importancia Comunitaria** y de la Región Biogeográfica Atlántica y de la aprobación de la ZEPA de Txingudi, es necesario reconsiderar la delimitación o extensión de alguna de las zonas rurales con este criterio.

Así, se propone **incorporar** todas las superficies incluidas en la red de LIC – ZEPA del término municipal en la Zona Rural de Especial Protección **REP**. Esto afecta a los terrenos ubicados dentro del LIC – ZEPA Txingudi – Bidasoa (LIC ES2120018 y ZEPA ES0000243) y dentro del LIC Aiako Harria (LIC ES2120016). Debe tenerse en cuenta que los límites de la ZEPA Txingudi coinciden con los del Humedal Ramsar.

capítulo 4

EL MARCO Y LA ESTRATEGIA TERRITORIAL

INDICE: CAPITULO 4 – MARCO Y ESTRATEGIA TERRITORIAL

4.- EL MARCO Y LA ESTRATEGIA TERRITORIAL.....	1
4.1 EL MARCO TERRITORIAL VIGENTE.....	1
4.1.1 Las bases de partida: el marco jurídico territorial a nivel del Pais Vasco.....	1
4.1.2 El marco comarcal de la ciudad del Txingudi	3
4.1.3 Planes estratégicos y reforzamiento de la estructuración comarcal.....	5
4.1.4 Otros marcos de carácter territorial.....	7
4.2 PLANTEAMIENTO GENERAL DE INSERCIÓN EN EL MARCO TERRITORIAL	9
4.2.1 El esfuerzo de Irun en reforzar su papel como ciudad integrada territorialmente	9
4.2.3 Las propuestas de compatibilización con otros municipios	11

4.- EL MARCO Y LA ESTRATEGIA TERRITORIAL

4.1 EL MARCO TERRITORIAL VIGENTE

4.1.1 Las bases de partida: el marco jurídico territorial a nivel del País Vasco

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

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

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

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

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

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

urbanísticos complementarios a las Directrices pero mucho más desarrollados y pormenorizados y sirviendo de encaje entre los diversos Planes Territoriales Sectoriales.

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

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

En enero de 2003 se presentó a exposición pública el **primer avance** del Plan Territorial Parcial de **Donostialdea-Bajo Bidasoa**, iniciado al aprobarse las D.O.T. y cuya tramitación sólo se ha vuelto a retomar en fechas recientes al haberse producido en todos estos años dificultades en la cuestión competencial y en la disparidad de criterios en cuanto a su contenido. Su redacción está pues **de nuevo en marcha** y es de esperar que la aprobación de este P.T.P. se produzca en breve y se pueda **coordinar** con la revisión del Plan General de Irun, así como con la de los de Donostia y Hondarribia, también en marcha.

No obstante, por el momento el proceso de revisión del Plan General de Irun se ha tenido que iniciar **en ausencia** de un desarrollo adecuado de unos **criterios marco de desarrollo territorial integrado** a nivel de nuestra área funcional, pues los criterios generales previstos en el documento de las Directrices Territoriales del País Vasco para este área resultan excesivamente generales y han empezado a quedar obsoletos dados los más de diez años transcurridos desde la aprobación de las mencionadas Directrices.

La cuestión clave es que este **marco del planeamiento supramunicipal** de los P.T.P. es donde las D.O.T. han previsto que se resuelvan los distintos aspectos de ordenación más general, dando las pautas para integrar los Planes Territoriales con

carácter Sectorial, P.T.S., como por ejemplo los de ordenación de infraestructuras, de márgenes y riberas, de uso agroforestal, etc., etc. El **cometido** de los P.T.P. sería en parte **resolver los eventuales conflictos** que se pudieran presentar respecto a los P.T.S., necesariamente realizados desde unas perspectivas muy específicas que se mueven sobre todo en el ámbito de cada aspecto sectorial.

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

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

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

Sin embargo es fundamental para las grandes decisiones municipales en torno al **proceso de revisión** del Plan General de Irun, la **trascendencia** de las decisiones que se adopten por el futuro Plan Territorial Parcial, tanto por los **criterios marco de desarrollo territorial** que establezca, como por la posible resolución de conflictos en la aplicación de los Planes Territoriales Sectoriales.

4.1.2 El marco comarcal de la ciudad del Txingudi

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

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

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

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

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

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

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

4.1.3 Planes estratégicos y reforzamiento de la estructuración comarcal

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

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

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

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

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

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

También ha tenido importancia la creación de la oficina **Bidasoa Turismo**, que ha trabajado en la promoción de la comarca, y cooperación entre los tres municipios de

Irun, Hondarribia y Hendaia, implantándose entre otras cosas nuevos medios públicos de transporte marítimo-fluvial y terrestre entre dichos territorios.

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

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

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

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

En estos momentos se está ya trabajando en una nueva perspectiva de planificación estratégica, el **Plan Estratégico IRUN 2020**, que persigue continuar la tarea de consolidación de las diversas actividades en las que Irun deberá basar su apoyatura económica y que el Plan General debe integrar en el proceso de revisión, dando respuesta a los distintos retos que se plantean.

Este Plan Estratégico establece una serie de áreas estratégicas con identificación de proyectos clave en el campo de la innovación, con la **potenciación de la ciudad** enfocada al reforzamiento de los servicios, el comercio, el ocio y el turismo, o al

desarrollo de un polo tecnológico que contemple la implantación de **actividades de innovación y creación de empresas**.

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

El **Plan Estratégico IRUN 2020**, que pretende continuar la labor del Plan Estratégico del Bidasoa, plantea también una serie de objetivos como potenciar sistemas alternativos a la movilidad en vehículo privado, disponer de redes viarias que resuelvan los actuales problemas de transporte, o potenciar el factor centralidad de Irún en el ámbito territorial San Sebastián – Baiona, que deben confluir en los planteamientos de ambos documentos de planificación.

4.1.4 Otros marcos de carácter territorial

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

Esta aglomeración que se llegó a conocer como la **eurociudad Donostia-Baiona**, con casi 600.000 habitantes de población total, debería, según aquellos estudios y reflexiones, articular una estrategia de integración de las nuevas actividades económicas y terciarias del área teniendo en cuenta un ámbito de ordenación territorial de escala superior que ofrece claras oportunidades de complementariedad espacial, infraestructural y dotacional. Esta estrategia podría contribuir a dar mayor peso a la **euroregión Euskadi-Aquitania**.

Las razones estriban en la gran **diversidad funcional** de los municipios que integran estos territorios, capitales administrativas, centros industriales o de servicios, municipios enfocados a los recursos turísticos, municipios más enfocados al entorno rural, etc. No obstante, hay que reconocer que a esa diversidad se superpone la dificultad de la existencia de dos **administraciones diferentes** en su funcionamiento, lo que no impide el reconocimiento de esta realidad territorial incuestionable y

fácilmente identificable a la simple apreciación de cualquier imagen aérea de todo el ámbito.

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

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

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

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

En cualquier caso y con independencia de la conveniencia de configurar nuevas estructuras administrativas, muchas de las **cuestiones pendientes** se deberían **resolver mediante la cooperación**, como el sistema de transportes a escala de todo este amplio territorio, el trazado final del tren de alta velocidad, la complementariedad y racionalización de las infraestructuras actuales de aeropuertos, la coordinación de

instalaciones logísticas, el mutuo refuerzo de dotaciones sanitarias, universitarias, culturales, turísticas, la cooperación en la explotación conjunta de la pesca, el entendimiento común del urbanismo, etc., etc.

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

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

4.2 PLANTEAMIENTO GENERAL DE INSERCIÓN EN EL MARCO TERRITORIAL

4.2.1 El esfuerzo de Irun en reforzar su papel como ciudad integrada territorialmente

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

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

Sin embargo ya se apostaba claramente por la progresiva **diversificación de la actividad** hacia funciones como la **terciaria**, el comercio, ocio y servicios, que efectivamente han incrementado su importancia en estos años, e incluso como una

alternativa de ubicación de **usos residenciales colectivos de calidad** en entornos muy cuidados y competitivos económicamente que también se han ido desarrollando.

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

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

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

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

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

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

4.2.3 Las propuestas de compatibilización con otros municipios

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

Las D.O.T. consideraban que la existencia de **problemáticas** cuyos ámbitos de análisis, propuesta y gestión, superan el estrecho marco de lo municipal, requiere necesariamente de la compatibilización del planeamiento, buscando la **escala territorial apropiada** para la resolución de conflictos y para la materialización de oportunidades que afectan conjuntamente a los municipios implicados.

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

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

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

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

Fue en base a estas premisas que en 1998 y una vez adoptado por el Ayuntamiento el acuerdo de aprobación del Plan General de Irun actualmente vigente, que se suscribió un **Protocolo** entre los municipios de **Irun y Hondarribia** en el que se sentaron las bases para la compatibilización de planeamientos y coordinación de actuaciones.

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

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

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

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

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

Esto es especialmente necesario en relación a las decisiones sobre el **espacio compartido** de la **bahía de Txingudi**, las infraestructuras y accesibilidad en torno al **espacio fluvial común** como la continuidad de los **bidegorris**, el tratamiento de las **fachadas al Bidasoa**, la relación del barrio de Behobia con la zona de **Behobie**, la complementación en materia de **equipamientos**, y otros temas que pudieran plantearse desde Irun o desde Hendaia y Urrugne.

capítulo 5

ESTRUCTURA URBANA Y

GESTIÓN DEL SUELO

INDICE: CAPITULO 5 – ESTRUCTURA URBANA Y GESTIÓN DEL SUELO

5.- ESTRUCTURA URBANA Y GESTIÓN DEL SUELO.....	1
5.1- ESTRUCTURA URBANA: PRINCIPALES PROPUESTAS	1
5.1.1 Bases de partida: la estructura urbana y territorial	1
5.1.2 Los objetivos y la estructura propuesta por el PGOU 1999.....	2
5.1.3 Los objetivos y propuestas principales de la Revisión del Plan General	4
5.1.4 Cuantificación general de la propuesta del Plan.....	8
5.2.- LA GESTIÓN DEL SUELO	12
5.2.1 Bases de partida para la gestión del suelo; el marco legal.	12
5.2.2 Los principios generales del urbanismo.....	14
5.2.3 La regulación del suelo urbano.	15
5.2.4 La regulación del suelo urbanizable.	16
5.2.5 La regulación del suelo no urbanizable.	17
5.2.6 La red de dotaciones del sistema general.	18
5.2.7 Los estándares de planeamiento.	19
5.2.8 La edificabilidad.	21
5.2.9 La ordenación pormenorizada.	23
5.2.10 La red de dotaciones del sistema local.....	24
5.2.11 Los instrumentos de planeamiento.	25
5.3- LAS FICHAS DE AMBITOS	27
5.3.1 Objeto y contenido de las Fichas de Ambitos.....	27
5.3.2 Estructura y organización de las Fichas de Ambitos	29
5.3.3. Relación de los nuevos ámbitos de planeamiento	30

5.- ESTRUCTURA URBANA Y GESTIÓN DEL SUELO

5.1- ESTRUCTURA URBANA: PRINCIPALES PROPUESTAS

5.1.1 Bases de partida: la estructura urbana y territorial

El **análisis de una ciudad** y de su **municipio**, con la finalidad de proponer, o de revisar como en el caso de Irun, un planeamiento urbanístico de **ámbito global** que regule los usos e intensidades de cada trozo del territorio, debe de hacerse a través de **distintos niveles de enfoque y estudio** que se conectan entre sí.

Es indispensable abordar un **análisis específico o temático** de los componentes socioeconómicos, también del medio físico, del entorno territorial, de las infraestructuras de comunicación, de los usos residenciales y la vivienda, de las actividades productivas, de las dotaciones y espacios libres, y adicionalmente del patrimonio. Estas visiones, y las propuestas que les corresponden, son así objeto de un **capítulo específico** del documento del Plan.

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

En el caso de Irun, la **estructura urbana** propiamente dicha, esto es, la que surge de la **ciudad ya construida** y de la **planificada**, aunque no esté aún urbanizada o ejecutada, está ya **muy definida** en el Plan General de 1999 y en la actualidad se halla muy consolidada.

Cuando se ha planteado la revisión de este Plan no se ha tratado en ningún momento de modificar dicha estructura, a pesar de los problemas o limitaciones que pueda tener, sino de **mejorar las disfunciones** que presenta y tratar de elevar el nivel de calidad de vida del entorno urbano.

Si se considera la **estructura a nivel territorial**, es decir, teniendo en cuenta también el conjunto del territorio municipal y el entorno comarcal y regional, lo que más desataca en Irun es la especial **relevancia y valor medioambiental** del medio físico del término municipal y sus relaciones con los municipios vecinos, conformando una **implantación territorial** que tambien se encuentra muy **consolidada**. No obstante

cualquier revisión sucesiva del planeamiento general, y debido al progresivo desarrollo de cualquier núcleo urbano, siempre se planteará el problema de **redefinir los bordes de la ciudad** proyectada y las interacciones con el medio circundante.

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

5.1.2 Los objetivos y la estructura propuesta por el PGOU 1999

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

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

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

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

Aprovechando los cambios del régimen de fronteras, se buscaron nuevos emplazamientos más adecuados para la **actividad de transportes** vinculada a la

situación privilegiada de Irun, y a la vez se reforzó y diversificó la **actividad comercial** y las posibilidades de otro tipo de usos terciarios.

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

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

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

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

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

Estas realizaciones ponen de relieve que muchos de los **principales objetivos** que se propuso el Plan General de 1999 están en gran parte cumplidos, que algunos aún

pendientes están en vías de realización o encauzados, y que todo ello ha logrado **reconducir positivamente el modelo de estructura** de una ciudad regenerada.

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

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

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

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

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

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

Este primer objetivo centrado en mejorar las comunicaciones requiere un **rediseño** de diversos **elementos de la actual red**. Entre ellos es necesario contemplar la **variante Norte** de la N-1, habiéndose propuesto algunas modificaciones de los actuales anteproyectos para los tramos que discurren hasta Osinbiribil, así como completar la duplicación de calzada propuesta para el tramo entre Artia y Behobia y el paso a través de este barrio, donde la dificultad técnica exige ajustar muy bien las soluciones.

Pero también el cierre de un anillo distribuidor por el Sur es necesario, y por ello se plantean varias alternativas a la denominada **Ronda Sur** en el documento de Revisión, que será una solución urbana de **circunvalación** en la que puedan canalizarse los movimientos de tráfico que hoy atraviesan el Paseo de Colón y todo el centro.

A esta Ronda se suman las posibles soluciones propuestas por la Revisión de **Variante Sur de la N-1**, viario que debe conectar la actual N-1 en la zona del nudo de Ventas con la carretera de Navarra, soluciones cuyas alternativas se corresponden y complementan con cada una de las alternativas de la Ronda Sur.

Considerando el conjunto urbano edificado y las previsiones de crecimiento, así como el progresivo incremento del tráfico interurbano y de paso, la propuesta que se realiza en la Revisión del Plan General pretende **absorber los tráficoes perimetrales** y de **relación entre barrios** a través de la Ronda, que completa un anillo interior.

Por su parte, la Variante Sur podría descargar el **tráfico exterior a la ciudad** y este planteamiento podría completarse en todo caso con un **nuevo acceso desde la A-8**, más centrado respecto a Irun y cuya reserva de suelo también se ha previsto. También se aportan soluciones para **articular** los barrios de la zona Sur, estableciendo una distribución equilibrada de ese nuevo acceso desde la autopista apoyándose en desarrollos urbanos y con la intención de crear una nueva comunicación con la zona de Behobia que permita reducir el tráfico en el último tramo de la variante Norte.

Un **segundo gran objetivo** del nuevo Plan, vinculado con la mejora global de la red viaria, es **resolver la ruptura** que representa la brecha ferroviaria, creando un nuevo centro de ciudad en la zona de la Estación y respondiendo a la necesidad de reducir o minimizar la huella de las vías proponiendo la creación de **nuevos pasos** a través de las mismas, convirtiéndolas en nuevas calles que permitirán una mayor integración del Oeste de la ciudad con el centro y reducirán el formidable efecto de barrera que hoy existe, sólo mitigado en parte por el paso del eje Pº Colón – c/ Hondarribia.

También para la **red ferroviaria** propiamente dichas se presentan actuaciones de racionalización de la misma, medidas que no se habían podido considerar en el planeamiento anterior, hasta que el ADIF, gestor de la mayor parte de los terrenos, no ha empezado a clarificar las posibilidades de remodelación e intervención en toda esta zona. Se plantea la construcción de una **nueva Estación** ferroviaria, dejando un gran espacio urbano libre hasta el puente del paseo de Colón, con la posibilidad de construir una serie de edificios de uso residencial, terciario y dotacional.

Igualmente se plantea una modificación del trazado ferroviario del **Euskotren**, siguiendo en parte lo ya planteado en el Plan de 1999, y haciéndolo discurrir junto al haz de vías de Renfe. La renovación de la zona del **Ensanche de Pío XII**, a pesar de su alto potencial de centralidad, estaba pendiente de la eliminación del actual paso de la infraestructura del “topo”, por su paso tan forzado a través de la trama urbana de Irun.

Otro importante aspecto pendiente, que constituye el **tercer objetivo básico** de la revisión, es el de la disponibilidad de **nuevos terrenos** para **actividades económicas**, una vez agotados los que planteaba el Plan de 1999, de forma que se pueda dar respuesta y continuidad a la progresiva demanda de suelo industrial en este sentido. La solución a este objetivo está muy condicionada por la **escasez de suelos** apropiados, por la extensión que suelen ocupar este tipo de usos y por la necesidad de garantizar unos accesos adecuados desde las vías principales a la vez que hacerlos compatibles con los requerimientos de sostenibilidad medioambiental.

Las propuestas del nuevo Plan se centran sobre todo en **completar la ocupación** de los terrenos situados al Oeste del término municipal, en proponer **usos productivos de mayor rentabilidad**, del tipo parque tecnológico o parque empresarial en otras zonas aún disponibles situadas en ladera y en realizar una propuesta a debatir sobre la conveniencia de localizar este tipo de usos en las zonas ocupadas y en parte deterioradas del **corredor de Olaberria – Ventas**. Entre todas estas propuestas se alcanza no obstante una cantidad en superficie edificable bastante inferior a la que se pudo plantear en el Plan General de 1999, pues en aquel momento la disponibilidad de suelos no ocupados era claramente mayor que en la actualidad.

Un **cuarto objetivo igualmente fundamental** es habilitar más suelos calificados para **viviendas de protección**, para satisfacer una exigencia muy justificada y cumplir en todo caso con los mínimos que exige la nueva Ley. A pesar de las evidentes dificultades de disponibilidad de suelos libres adecuados para el uso residencial y a la vez aptos para su urbanización, accesibilidad, etc., se han propuesto una **serie de**

nuevos emplazamientos que podrán responder a las demandas de los diversos tipos de viviendas de protección en el período de desarrollo del nuevo Plan.

De importancia equivalente es el **quinto objetivo del nuevo Plan General** es la necesidad de **completar las dotaciones** dimensionándolas para el conjunto de habitantes de la ciudad y **ampliar** las reservas de **espacios libres** creando nuevos parques periurbanos, ampliando algunos de los existentes y ofreciendo distintas tipologías de espacios libres de edificación para el uso y disfrute de los barrios y diversas zonas de Irun.

El **sexto objetivo** es la decidida voluntad de armonizar la **ordenación medioambiental** para encajar adecuadamente la ciudad en su territorio integrando en una estructura continua los espacios protegidos y protegibles, así como el resto del territorio rural de laderas hasta Aiako Harria y los espacios fluviales de las riberas del Bidasoa y regatas afluentes.

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

Apuntadas las posibles soluciones, se podrán sopesar las ventajas e inconvenientes de las opciones barajadas, y es el propio proceso de revisión del Plan el que deberá ayudar a la **crystalización y adopción** de las **decisiones más pertinentes**. La gran oportunidad es que se puede **avanzar sobre trabajo ya realizado**, unificando criterios y decisiones para tratar de cuadrar lo mejor posible y encajar conjuntamente los proyectos que están hoy en marcha y que aun concebidos desde cada perspectiva propia, todos tienen como objetivo mejorar la ciudad

Si el nuevo Plan General revisado logra poner las bases para dar una **respuesta adecuada** y canalizar las **soluciones prácticas** a estos **distintos objetivos**, agrupados en cinco grandes paquetes que persiguen cada uno de una forma distinta, completar y articular mejor la estructura del conjunto urbano y medioambiental del municipio de Irun, se habrá logrado cumplir con el cometido principal de un documento de planeamiento municipal como es éste. Pero para ello será imprescindible que las previsiones se encajen de forma viable y así se puedan ir ejecutando las distintas operaciones que se planteen.

5.1.4 Cuantificación general de la propuesta del Plan

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

También, y en la página siguiente, se aporta un cuadro comparativo con el **Plan General de 1999** tal y como fue **definitivamente aprobado** con referencia a todas las cantidades que se señalaban en el capítulo 12 de la Memoria de aquel documento, si bien se verá que las diferencias en cuanto a las grandes cifras del Plan son muy pequeñas.

Según se desprende de los datos, la propuesta del Plan General **incrementa** en más de un millón y medio de metros cuadrados, aproximadamente 163 Ha., la clasificación de **nuevo suelo urbano y urbanizable** en relación con la situación del Plan General anterior **incluidas las modificaciones** hasta la fecha. Este incremento se debe fundamentalmente, es decir, en un 94%, **al aumento del suelo urbanizable**, pues sólo un 6%, apenas 100.000 m² corresponden a suelo que se ha considerado que tenía las características de urbano. El incremento que ahora se propone significa un **incremento porcentual** del 19% respecto a los suelos que ya tienen asignados usos urbanos o clasificación de urbanizable.

Si se realiza esta comparación en base al documento del **Plan General 1999** tal como fue aprobado aquel año, el **incremento de suelo urbano y urbanizable** es mayor, alcanzando 185 Ha. si bien aquí la mayor parte, un 60% exactamente, corresponde al suelo urbano, pues en los años transcurridos desde la entrada en vigencia de aquel Plan, son varios los planeamientos parciales y especiales que se han ido terminando de ejecutar, convirtiendo suelos antes urbanizables en suelos ahora urbanos. El **incremento porcentual** sería en este tipo de comparación, del 22% respecto a los suelos que entonces fueron clasificados como urbanos y urbanizables.

Sin embargo estos incrementos del suelo que está ya clasificado para destinarse a la urbanización representa solamente la **reducción de un 5%** del **suelo no urbanizable**, (5,6% si se compara con el documento aprobado en 1999), realmente una proporción muy pequeña localizada en gran parte al Norte de la autopista, donde la única excepción es la propuesta de intervención en el entorno de Olaberria.

Estas cifras son coherentes entre sí tratando de conciliar una estrategia de **urbanismo sostenible**, que combina por un lado el esfuerzo por clasificar para fines urbanos todo aquel suelo que **aún quedaba disponible** al Norte de la autopista y a la vez respetar el **medio rural** situado al Sur, que apenas pierde superficie significativa y en todo caso ninguna de especial valor medioambiental.

El **incremento de suelo urbano** apenas representa un **1,3%** respecto de la situación actual del suelo urbano, pero ello es lógico pues la clasificación de este tipo de suelo es un acto reglado que debe de cumplir determinados requisitos. De hecho, sólo se han incorporado a suelo urbano los terrenos del cementerio y la zona de espacios libres situada entre Lope de Irigoyen y Zubimusu.

En cambio, el **incremento de suelo urbanizable** respecto a la situación actual de los suelos que aun siguen siendo urbanizables es casi del **doble**, un **193% superior**, es decir, se está clasificando más del doble de superficie de suelo urbanizable de la que existe en la actualidad.

No obstante, si se compara con el documento del Plan General tal como se aprobó, el incremento significa sólo un 45% de lo entonces clasificado como urbanizable, es decir, apenas **la mitad** de esta clase de suelo prevista entonces, pues de nuevo hay que señalar que una parte muy importante de los suelos que entonces tenían aún la consideración de urbanizables ahora son ya suelos urbanos.

Finalmente hay que destacar que los **nuevos ámbitos propuestos** por la Revisión del Plan General significan casi 900.000 m² en suelo urbano no consolidado, 1.085.000 m² en suelo urbanizable a los que habría que añadir los 600.000 m² de la actuación en el entorno de Olaberria; **en total 2.570.000 m² de nuevos ámbitos** de remodelación o de nueva urbanización, es decir, **un 19% del total de suelo urbano y urbanizable actual**, lo que significa que prácticamente una **quinta parte** del territorio que ocupará la futura ciudad es objeto de alguna operación de renovación o surge como nueva clasificación.

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

**CLASIFICACIÓN DEL SUELO EN m² DE SUELO
SEGÚN PGOU 1999 ACTUALIZADO CON MODIFICACIONES POSTERIORES**

SUELO URBANO		%
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO		
- ÁMBITOS PENDIENTES DE DESARROLLO PGOU 1999	624.301	
SUELO URBANO CONSOLIDADO		
- SUELO DE LICENCIA DIRECTA	7.054.789	
TOTAL SUELO URBANO	7.679.090	18,50%
SUELO URBANIZABLE		
- ÁMBITOS PENDIENTES DE DESARROLLO PGOU 1999	646.374	
- SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO	150.657	
TOTAL SUELO URBANIZABLE	797.031	1,92%
SUELO NO URBANIZABLE		
SUELO NO URBANIZABLE	33.033.124	
TOTAL SUELO NO URBANIZABLE	33.033.124	79,58%
TOTAL SUELO URBANO Y URBANIZABLE PGOU 1999 CON MODIFICACIONES	8.476.121	20,42%
TOTAL SUELO TERMINO MUNICIPAL	41.509.245	100,00%

SEGÚN REVISIÓN PGOU (DOCUMENTO DE AVANCE)

SUELO URBANO		%
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO		
- ÁMBITOS PENDIENTES DE DESARROLLO PGOU 1999	580.779	
- ÁMBITOS PROPUESTOS POR LA REVISIÓN	883.886	
- TOTAL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO	1.464.665	
SUELO URBANO CONSOLIDADO		
- ÁMBITOS DESARROLLADOS PGOU 1999	2.493.421	
- SUELO DE LICENCIA DIRECTA	3.818.654	
- TOTAL SUELO URBANO CONSOLIDADO	6.312.075	
TOTAL SUELO URBANO	7.776.740	18,73%
SUELO URBANIZABLE		
- ÁMBITOS PENDIENTES DE DESARROLLO PGOU 1999	646.374	
- ÁMBITOS PROPUESTOS POR LA REVISIÓN	1.084.702	
- PROPUESTA ENTORNO DE OLABERRIA	600.882	
TOTAL SUELO URBANIZABLE	2.331.958	5,62%
SUELO NO URBANIZABLE		
- SUELO NO URBANIZABLE	31.400.637	
TOTAL SUELO NO URBANIZABLE	31.400.637	75,65%
TOTAL SUELO URBANO Y URBANIZABLE	10.108.698	24,35%
TOTAL SUELO TERMINO MUNICIPAL	41.509.335	100,00%

DIFERENCIAS REVISIÓN PGOU RESPECTO PGOU 1999 Y MODIFICACIONES

INCREMENTO DE SUELO URBANO RESPECTO PGOU 1999	97.650	1,27%
INCREMENTO DE SUELO URBANIZABLE RESPECTO PGOU 1999	1.534.927	192,58%
INCREMENTO DE SUELO URBANO MÁS URBANIZABLE SI/ PGOU 1999	1.632.577	19,26%
REDUCCION DE SUELO NO URBANIZABLE RESPECTO PGOU 1999	-1.632.487	-4,94%

**CLASIFICACIÓN DEL SUELO EN m² DE SUELO
SEGÚN PGOU 1999 TAL COMO FUE APROBADO EN 1999**

SUELO URBANO		%
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO		
- ÁMBITOS PENDIENTES DE DESARROLLO PGOU 1999	2.341.635	
SUELO URBANO CONSOLIDADO		
- SUELO DE LICENCIA DIRECTA	4.315.705	
TOTAL SUELO URBANO	6.657.340	16,04%
SUELO URBANIZABLE		
- INCLUIDO EN ÁMBITOS PENDIENTES DE DESARROLLO PGOU 1999	825.222	
- SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO	779.095	
TOTAL SUELO URBANIZABLE	1.604.317	3,86%
SUELO NO URBANIZABLE		
- SUELO NO URBANIZABLE	33.247.678	
TOTAL SUELO NO URBANIZABLE	33.247.678	80,10%
TOTAL SUELO URBANO Y URBANIZABLE PGOU 1999	8.261.657	19,90%
TOTAL SUELO TERMINO MUNICIPAL	41.509.335	100,00%

DIFERENCIAS REVISIÓN PGOU RESPECTO PGOU COMO FUE APROBADO EN 1999

INCREMENTO DE SUELO URBANO RESPECTO PGOU 1999	1.119.400	16,81%
INCREMENTO DE SUELO URBANIZABLE RESPECTO PGOU 1999	727.641	45,36%
INCREMENTO DE SUELO URBANO MÁS URBANIZABLE S/ PGOU 1999	1.847.041	22,36%
REDUCCION DE SUELO NO URBANIZABLE RESPECTO PGOU 1999	-1.847.041	-5,56%

5.2.- LA GESTIÓN DEL SUELO

5.2.1 Bases de partida para la gestión del suelo; el marco legal.

Ya se ha señalado en el documento de Diagnóstico que la Revisión del Plan General debe de recoger la nueva terminología y los nuevos conceptos, principios e instituciones que esta **nueva Ley 2/2006**, de 30 junio, de Suelo y Urbanismo del País Vasco ha regulado, complementada ahora con el **Decreto de Medidas Urgentes 105/2008**, lo que significará un esfuerzo importante en plasmar esta nueva situación en el nuevo Plan. Se retoma aquí el contenido expuesto en ese primer documento.

Uno de los aspectos más novedosos consiste en la distinción entre **determinaciones de ordenación estructural y pormenorizada**, lo que incide en la aplicación de los principios generales del urbanismo, los criterios para la clasificación del suelo, el concepto de la red de dotaciones de sistemas generales y locales, así como los estándares de dotaciones, viviendas de protección y alojamientos.

En lo que se refiere a la **Ordenación Estructural** y según el artículo 61.a) de la mencionada Ley, el Plan General debe establecer con carácter mínimo la ordenación estructural del municipio completo, que según regula el artículo 53) se estructura en **tres niveles**: el suelo urbano y urbanizable sectorizado, el suelo urbanizable no sectorizado y el suelo no urbanizable.

A nivel de **todo el término municipal**, el Plan General debe definir los siguientes ocho parámetros básicos:

- 1.- La estrategia de la evolución urbana y de la ocupación del suelo.
- 2.- La clasificación del suelo (distinguiendo en el suelo urbanizable el suelo sectorizado del no sectorizado).
- 3.- La calificación global por zonas (distinguiendo las zonas de uso público y privado).
- 4.- Los plazos para el planeamiento de desarrollo y la programación del suelo.
- 5.- Las directrices de protección del medio ambiente, conservación de la naturaleza, defensa del paisaje y de los elementos naturales y del patrimonio cultural.
- 6.- La red de sistemas generales y su adscripción o inclusión en ámbitos de ejecución -a los efectos de su obtención- y, cuando sean “funcionalmente necesarios” para el desarrollo de uno o varios ámbitos de ordenación concretos, a los efectos también de su ejecución y asunción del coste.
- 7.- Las determinaciones que garanticen el cumplimiento de estándares y cuantías de viviendas de protección pública y de alojamientos dotacionales.

- 8.- Los criterios que permitan reconsiderar la delimitación de las áreas y de los sectores, sin que ello suponga modificación de la ordenación estructural, fijando parámetros de respeto de los objetivos del Plan General.

Par el **suelo urbano** y el **suelo urbanizable sectorizado**, el Plan General debe determinar con naturaleza de ordenación estructural:

- 1.- Delimitar el perímetro de las áreas y sectores.
- 2.- Determinar las áreas y sectores cuya ordenación se remita a Plan Especial o Parcial.
- 3.- Fijar la edificabilidad urbanística del uso característico y de los usos compatibles (respecto a estos hay que indicar el porcentaje máximo de edificabilidad urbanística).
- 4.- Definir las características básicas de los sistemas locales y las condiciones mínimas de la urbanización. Y en el suelo urbanizable, la conexión y el refuerzo de infraestructuras existentes.

Para el **suelo urbanizable no sectorizado**, el Plan General, debe determinar, con naturaleza de ordenación estructural:

- 1.- Los criterios mínimos para delimitar sectores.
- 2.- Las conexiones con la red de sistemas generales existente o prevista.
- 3.- Los usos incompatibles o prohibidos y autorizables.
- 4.- La delimitación potestativa de reservas de suelo para el patrimonio público de suelo.

Finalmente, para el **suelo no urbanizable**, el Plan General debe fijar, con el rango jerárquico de ordenación estructural:

- 1.- La calificación del suelo, incorporando las categorías de los instrumentos de ordenación territorial y añadiendo otras subcategorías de ordenación
- 2.- Usos y construcciones admitidas y prohibidas en cada categoría
- 3.- La delimitación de los núcleos rurales, estableciendo los criterios de su ordenación a través del planeamiento especial.
- 4.- Las dotaciones e infraestructuras públicas de necesaria implantación, con sus parámetros básicos.
- 5.- La delimitación potestativa de reservas de suelo para patrimonio público de suelo.

Además, el Plan General, conforme al artículo 103.2, debe distinguir expresamente entre **determinaciones propias** del Plan y determinaciones que aun formando parte de él no son propias de su función legal, sino de la **ordenación pormenorizada**. Esta distinción que ahora se plantea de forma muy clara, es importante en relación a los eventuales **modificaciones** posteriores del Plan General, ya que las determinaciones propias requerirán la tramitación del expediente de modificación y las determinaciones que no lo son, serán susceptibles de variación mediante un Plan Especial de ordenación urbana si se está en suelo urbano – artículo 70- o un Plan Parcial si se está en suelo urbanizable – artículo 104.a) -.

Hay no obstante una salvedad a la regla anterior en cuanto a la necesidad de tramitar un expediente de modificación del Plan General cuando se trate de determinaciones “propias” de su rango legal, del tipo de las determinaciones de ordenación estructural, pues en determinadas circunstancias permite que puedan modificarse determinaciones estructurales mediante un Plan de compatibilización y un Plan de sectorización - artículo 104.d)-.

5.2.2 Los principios generales del urbanismo.

La ley 2/2006 establece **siete principios generales** (artículos 3 a 9), que se deben apreciar como elementos de juicio a la hora de redactar el Plan General. De todos ellos, hay que destacar que a efectos de la estrategia de la ocupación del suelo, y en virtud del principio de desarrollo sostenible, mencionado en el artículo 3 de la ley, se ha de poner especial atención en la **rehabilitación y reutilización** del suelo como **opción preferente**, evitando la segregación y dispersión urbana, para lo cual se efectuará una correcta integración y cohesión espacial de los diversos usos con el fin de reducir la generación de movilidad.

Ello va ligado al concepto de **construcción sostenible**, que supone dar prioridad a la regeneración del patrimonio construido y urbanizado y a la utilización de viviendas vacías. En concreto y en sintonía con este principio de desarrollo sostenible, la ordenación estructural, según el artículo 55.1.b) debe delimitar los núcleos históricos existentes a efectos de su conservación y los ámbitos degradados a efectos de su regeneración.

Del resto de los principios, el **principio de la coherencia** de la ordenación urbanística obliga a interpretar las contradicciones entre determinaciones prescriptivas escritas de manera coherente con los “objetivos explícitos de la ordenación” y siempre a favor de la solución que tenga como resultado mayores dotaciones públicas, mejora ambiental

o mayor interés público. Con ello, el Plan General debe explicitar nítidamente los objetivos de la ordenación para servir de guía en estos supuestos.

Por otro lado, la **participación ciudadana** se erige en el principio que debe inspirar toda la ordenación urbanística, estableciendo para ello los llamados “Programas de participación” así como el Consejo Asesor de Urbanismo. Asimismo, muy ligado a la participación se encuentra el principio de **información pública** que como novedosa obligación obliga a las Administraciones Públicas a disponer de “instrumentos de información indicativos y comparativos” entre el estado actual y la imagen futura. Así también se establece en el artículo 108.c) como mecanismo de participación específico la preparación de **material divulgativo** junto con los documentos legalmente exigibles, para facilitar la comprensión y difusión del Plan.

5.2.3 La regulación del suelo urbano.

La clasificación del suelo de todo el municipio es otra de las determinaciones de ordenación estructural que se desarrolla en los artículos 10 a 14, que se resumen esquemáticamente a continuación.

El **Suelo urbano consolidado** está constituido por los terrenos que tienen las siguientes características:

- Los actualmente transformados
- Los integrados o integrables en la trama urbana existente

Ese tipo de suelos urbanos son los que cuentan con los 4 servicios siguientes que sirvan para las edificaciones existentes y para las previstas en el planeamiento :

- 1) Con acceso rodado por vías pavimentadas y de uso público efectivo.
- 2) Con suministro de agua.
- 3) Con evacuación de aguas residuales – pluviales y fecales –
- 4) Con suministro de energía eléctrica de baja tensión.

Si los suelos carecen de algún servicio pero la edificación ocupa dos terceras partes de los espacios aptos para ello y si están urbanizados según las exigencias de la ordenación urbanística: entran en la categoría de **suelo urbano consolidado**.

Son **directamente edificables** (susceptible de edificación) y se pueden considerar como **solar** (artículo 12), los suelos urbanos cuentan además con:

- ordenación pormenorizada
- alineaciones y rasantes conformes con el planeamiento
- Y además con la siguiente urbanización mínima:

- 1) Da frente a vías municipales urbanas o vías públicas que discurren por suelo urbano
- 2) Acceso peatonal, encintado de aceras y alumbrado público, en todas las vías a que de frente.
- 3) Suministro de agua y energía eléctrica con caudal y potencia suficiente para el uso existente y el resultante del planeamiento
- 4) Evacuación de aguas residuales a la red de alcantarillado con capacidad suficiente para el uso existente y el resultante del planeamiento.

Se entiende que carecen de urbanización consolidada y entran en la categoría de **suelo urbano no consolidado** (artículo 11.3.b) , -1-), aquellos terreno en los que:

- a.- La urbanización existente no tiene dotaciones, servicios e infraestructuras exigidos por el planeamiento o las tiene pero sin que su proporción, dimensión o características sean adecuadas para la edificación existente o construible.
- b.- La urbanización existente precisa de renovación, mejora o rehabilitación mediante su transformación urbanística (incluyendo dotaciones).

La Ley también considera como no consolidados los terrenos a los que el Plan General atribuye una **edificabilidad urbanística ponderada superior** a la existente, pues se entiende que en estos casos hay incremento de edificabilidad.

Esta **categorización** del suelo urbano en consolidado y no consolidado debe ser establecida por el Plan General en el suelo urbano, siendo una determinación de ordenación pormenorizada en virtud de los artículos 61.a) y 56.1.c).

5.2.4 La regulación del suelo urbanizable.

Según el artículo 14) de la Ley, son terrenos que han de considerarse como **suelos urbanizables** aquellos que:

- no están integrados o no son integrables en la trama urbana
- son idóneos para ser soporte de usos urbanísticos
- no están clasificados como urbanos ni como no urbanizables
- cuya dimensión debe:

- a) ser proporcional a las previsiones del crecimiento poblacional en función de su capacidad de acogida.
- b) permitir el cumplimiento de los programas de viviendas protegidas.

Si estos terrenos están ubicados en un mismo sector constituyen la categoría de **suelo urbanizable sectorizado** y si no se integran en ningún sector constituyen la categoría de **suelo urbanizable no sectorizado**. La ley no establece criterios para esta última categorización, que entra de lleno en el campo del Plan General, que es el que debe especificar los parámetros o condiciones para incluir los terrenos de suelo urbanizable en una u otra categoría o bien justificar las decisiones adoptadas al respecto.

5.2.5 La regulación del suelo no urbanizable.

Según el artículo 13) de la Ley, son terrenos que han de considerarse como no urbanizable aquellos cuya **transformación urbanística** es **improcedente** porque:

- a) son objeto de protección -por la ordenación territorial o la legislación sectorial o por la ordenación urbanística- por sus valores: agrícola, forestal, ganadero, de explotación de recursos naturales, paisajístico, histórico y cultural, de defensa de la fauna, flora o equilibrio ecológico.
- b) está prohibida su transformación urbanística por la legislación sectorial de protección del dominio público-
- c) su transformación urbanística provocaría riesgos naturales del tipo: erosión, desprendimientos, corrimientos, incendios, inundaciones o catástrofes.
- d) son necesarios para la protección de infraestructuras, servicios, dotaciones o equipamientos públicos.

También han de considerarse como suelo no urbanizable aquellos terrenos inadecuados para el desarrollo urbano porque:

- a) se debe mantener su carácter rural para garantizar la estrategia local de sostenibilidad
- b) se deben vincular al sector primario para su fomento económico por existir denominaciones de origen

En el suelo urbanizable no sectorizado y también en el suelo no urbanizable, se establece como una **determinación potestativa** de **ordenación estructural** del Plan General la delimitación de **reservas de suelo** con destino al **patrimonio público** de suelo. Esta figura de la reserva viene regulada en los artículos 119 a 122.

5.2.6 La red de dotaciones del sistema general.

Otra de las determinaciones de ordenación estructural que, como mínimo, debe definir el Plan General es la **red de sistemas generales**, según especifica la Ley en el artículo 54. También se debe justificar su adscripción o inclusión en ámbitos de ejecución, a los efectos de su obtención, ejecución y asunción del coste, cuando resulten **funcionalmente necesarios** para el desarrollo de uno o varios ámbitos de ordenación concretos.

La Ley se refiere como mínimo a las siguientes dotaciones:

- 1.- **Espacios libres** y zonas verdes de dominio y uso público (en proporción a 5 m²/habitante). La ley establece en su artículo 105.2 que si a raíz de una Modificación de Plan General se incrementa la edificabilidad urbanística residencial, se aumentarán en la proporción indicada de 5 m²/habitante los espacios libres y las zonas verdes.
- 2.- **Equipamientos colectivos de titularidad pública** (educativos, culturales, sanitarios, asistenciales, deportivos y administrativos)
- 3.- **Infraestructuras de servicios**. En todo caso, los defintorios de la urbanización (acceso rodado y peatonal, abastecimiento y suministro de agua y energía eléctrica, saneamiento, alumbrado, telecomunicaciones y aparcamiento de vehículos), así como, cualesquiera otros de los que en función de la evolución técnica, deban estar provistas las construcciones. También las previsiones generales de desarrollo de las mismas infraestructuras.
- 4.- **Vías públicas**, peatonales y de circulación rodada, que conecten y comuniquen entre sí todos los elementos de la red de dotaciones garantizando su funcionamiento como una única red.
- 5.- **Equipamientos colectivos privados** (centros comerciales, religioso, cultural, docente, deportivo, sanitario, asistencial, de servicios técnicos y de transporte y demás equipamientos privados de interés público o de interés social). Estos no sustituyen a las dotaciones públicas.
- 6.- En caso de establecerse así por la ordenación estructural, la **dotación residencial protegida**, esto es, la propiedad de los terrenos calificados para viviendas de protección pública.

Es también obligatorio que el Plan General determine cómo se van a **obtener** los terrenos necesarios para implantar las dotaciones mencionadas o bien cómo se va a financiar su ejecución, es decir, por expropiación o por adscripción o por inclusión en unidades de ejecución.

5.2.7 Los estándares de planeamiento.

La ley considera que otra determinación de ordenación estructural es la de establecer cómo se **garantizará el cumplimiento de estándares**, por un lado de las viviendas de protección pública y por otro lado de los alojamientos dotacionales. Estos estándares vienen regulados en los artículos 80 y 81 de la misma.

En cuanto al **estándar de las viviendas de protección pública** cabe diferenciar dos casos según se trate de cada área de suelo urbano no consolidado o de cada sector de suelo urbanizable. En relación con cada Área de suelo urbano no consolidado de uso global residencial a ejecutar por actuación integrada, el Plan General, o los Planes especiales – si se hace remisión a ellos -, deberán calificar terrenos con dicho destino a fin de materializar como mínimo el 40 % del incremento de la edificabilidad urbanística de uso residencial, respecto de la previamente materializada. Un 20 % será para viviendas de protección oficial y el restante para viviendas tasadas autonómicas o municipales.

Por cuanto se refiere a cada sector de suelo urbanizable de uso global residencial, el Plan General -o el Plan de Sectorización, o los Planes Parciales- deberán calificar con dicho destino los terrenos para materializar como mínimo el 75 % del incremento de la edificabilidad urbanística de uso residencial respecto de la previamente materializada: un 55 % para viviendas de protección oficial, y el resto para viviendas tasadas autonómicas o municipales.

El cumplimiento de esos estándares de viviendas de protección pública se realizará **individualmente** por cada sector, área o unidad de ejecución, o **en conjunto**, siempre y cuando el Plan General establezca las determinaciones para cumplir de forma diferente los estándares, bien en el conjunto del suelo urbano no consolidado y urbanizable, o entre ambas clases de suelo, o entre distintos sectores, áreas o unidades de ejecución, previa autorización del Departamento de vivienda del Gobierno Vasco para garantizar una calificación equilibrada de las reservas evitando los riesgos de segregación socio espacial.

Sin embargo, cabe la **exención de reserva** para determinadas unidades de ejecución por razón del número de viviendas posibilitadas, en cuyo caso la condición es que las viviendas resultantes de dicha unidad de ejecución sean del tipo de las tasadas municipales. La ley prevé también un supuesto de cumplimiento global por **transferencias de viviendas**, para lo cual será requisito imprescindible garantizar la ejecución previa o simultánea de un número de viviendas de protección pública

proporcional a la diferencia de valores entre las viviendas libres de los ámbitos objeto de la transferencia.

Por lo que respecta a los estándares de **reservas para alojamientos dotacionales**, el Plan General deberá calificar en ámbitos de uso predominante residencial, con dicho destino, una superficie de suelo no inferior a 1,5 metros cuadrados por cada incremento de 100 metros cuadrados de techo de uso residencial o, en defecto de su determinación, por cada nueva vivienda prevista en el planeamiento, o, en su caso, un porcentaje que dé lugar, al menos, a dos parcelas independientes. No obstante, será la ordenación pormenorizada la que establezca su localización concreta.

Existen otros estándares que se refieren a las **dotaciones de sistema general y local**, regulados en los artículos 78 y 79 de la ley. De cara al Plan General solamente es obligatoria la fijación del estándar de 5 m² por habitante de espacios libres para zonas verdes y parques urbanos, incluyendo la superficie ya existente. Para ello se establece la correlación de un habitante por 25 m² de superficie construida destinada al uso de vivienda en suelo urbano y urbanizable. Por cuanto se refiere a las dotaciones de **sistema local** en sectores de suelo urbanizable con uso global residencial, el Plan General puede de forma potestativa y en todo caso obligatoriamente el instrumento de planeamiento pormenorizado, establecerán las siguientes reservas a fin de cumplir los estándares mínimos:

- a) Para dotaciones públicas de la red de sistemas locales: 10 metros cuadrados de suelo por cada 25 metros cuadrados de superficie de techo sobre rasante destinada a usos distintos de los de las dotaciones públicas. La superficie de la reserva destinada a zonas verdes y espacios libres no será, en ningún caso, inferior al 15 % de la superficie total del sector, sin computar en dicha superficie los sistemas generales incluidos en el sector.
- b) Para aparcamiento de vehículos: 0,35 plazas por cada 25 metros cuadrados de superficie de techo sobre rasante destinada a usos distintos de los de las dotaciones públicas en parcelas de titularidad privada, y 0,15 plazas por cada 25 metros cuadrados de superficie de techo, computado de igual modo, en terrenos destinados a dotaciones públicas.
- c) Para equipamientos privados de la red de sistemas locales: 1 metro cuadrado de superficie de techo por cada 25 metros cuadrados de superficie de techo sobre rasante destinado a usos distintos de los de las dotaciones públicas.
- d) Para vegetación: plantación o conservación de un árbol por cada nueva vivienda en suelo de uso residencial y por cada incremento de 100 metros cuadrados de

construcción en suelo industrial o terciario dentro del correspondiente ámbito objeto de incremento de edificabilidad urbanística. Este estándar para vegetación será aplicable igualmente al suelo urbano.

En sectores de suelo urbanizable de uso global industrial o terciario se deberá establecer una reserva en cuantía no inferior al 12 % de la superficie total del sector, deducidos los terrenos destinados a dotaciones públicas de sistemas generales, destinándose la mitad de dicha reserva a zonas verdes. En cuanto a estos estándares de dotaciones de sistemas locales en suelo urbanizable no cabe minorarlos o transferirlos a otro sector o ámbito de actuación.

5.2.8 La edificabilidad.

En el suelo urbano y en suelo urbanizable sectorizado la ordenación estructural del Plan General debe **fijar las edificabilidades**, conforme al artículo 53.2.c). Para ello hay que tener en cuenta las nuevas edificabilidades definidas en la ley en el artículo 35 así como los límites establecidos en el artículo 77.

A) Edificabilidad física o bruta

La **edificabilidad física** es la totalidad de la superficie de techo construida o por construir, tanto sobre rasante como bajo rasante, establecida por la ordenación urbanística para un ámbito territorial determinado. Podrá expresarse bien en una cuantía total de metros cuadrados de techo o bien en metros cuadrados de techo por cada metro cuadrado de suelo, o bien si se trata de solares, parcelas o edificaciones existentes, mediante el señalamiento de perfiles, alturas u otros parámetros reguladores de la forma o volumen de la edificación, o finalmente remitiéndose a la consolidación de la edificación existente.

B) Edificabilidad urbanística

La **edificabilidad urbanística** es la física correspondiente a los usos y actividades de carácter lucrativo establecidos por la ordenación urbanística para un ámbito territorial determinado, quedando por tanto excluido del concepto de edificabilidad física la superficie construida de las dotaciones públicas existentes o previstas para dicho ámbito.

C) Edificabilidad ponderada

La **edificabilidad ponderada** es la suma de los productos resultantes de multiplicar la edificabilidad urbanística de cada uso o grupo de usos de valor equivalente, por los coeficientes de ponderación u homogeneización que expresen la relación del valor de repercusión del suelo urbanizado para cada uso o grupo de usos, respecto al valor de repercusión correspondiente a aquel uso que se defina como característico del ámbito. La edificabilidad ponderada se expresa en metros cuadrados de techo de uso característico.

D) Edificabilidad media

La **edificabilidad media** es el cociente resultante de dividir la totalidad de la edificabilidad ponderada del ámbito entre la superficie total de dicho ámbito. A estos efectos se incluirán en dicha superficie las superficies de los terrenos destinados a dotaciones públicas de los sistemas generales incluidos o adscritos al ámbito territorial correspondiente a efectos de su obtención, excluyéndose aquellas superficies correspondientes a los sistemas generales existentes que estén consolidados por la ordenación urbanística.

Los límites de edificabilidad

En las Areas de **Suelo Urbano no Consolidado** cuya ejecución se realice mediante actuaciones integradas con **uso predominante residencial**, la edificabilidad física estará limitada por una cantidad **máxima** sobre rasante destinada a usos distintos de los de las dotaciones públicas no podrá superar la que resulte de la aplicación del índice de 2,3 metros cuadrados de techo por metro cuadrado de suelo a la superficie del área, sin computar al efecto el suelo destinado a sistemas generales. En operaciones de reforma y renovación urbana donde no sea ello posible se podrán autorizar excepcionalmente edificabilidades urbanísticas superiores.

En cada **Sector de Suelo Urbanizable** con **uso predominante residencial**, la edificabilidad física máxima sobre rasante destinada a usos distintos de los de las dotaciones públicas no podrá superar la que resulte de la aplicación del índice de 1,30 metros cuadrados de techo por metro cuadrado de suelo a la superficie del sector, sin computar el suelo destinado a sistemas generales. Con carácter excepcional, se podrá autorizar su incremento en una cuantía máxima del 10 %,

Por otra parte, en cada Area o Sector con uso predominante residencial, la **edificabilidad física mínima** sobre rasante destinada a usos distintos de los de las dotaciones públicas no podrá ser inferior a la que resulte de la aplicación del índice de 0,4 metros cuadrados de techo por metro cuadrado de suelo a la superficie del área o

del sector, sin computar el suelo destinado a sistemas generales. No obstante, en superficies de suelo con una pendiente media igual o superior al 15 %, este índice quedará fijado en 0,3 metros cuadrados de techo por metro cuadrado de suelo y se podrá autorizar su disminución en una cuantía máxima del 20 % solamente con carácter excepcional.

En Areas de Suelo Urbano no Consolidado y Sectores con uso predominante **industrial o terciario**, la edificación habrá de ocupar al menos un 30 % de la superficie total del área o sector.

En general estas edificabilidades urbanísticas mínimas y máximas así como las superficies de reserva de terrenos para dotaciones públicas de la red de sistemas locales se mantendrán en futuras modificaciones de planeamiento, aunque estén realizadas de forma independiente a la revisión.

5.2.9 La ordenación pormenorizada.

De acuerdo con el artículo 61.a) el Plan General tiene la obligación de establecer la **ordenación pormenorizada** solamente en el suelo urbano consolidado. Asimismo y con carácter potestativo conforme al artículo 61.b), también puede establecer la ordenación pormenorizada del **suelo urbano no consolidado** y del **suelo urbanizable sectorizado**, aunque en este segundo supuesto también puede realizar simplemente una remisión a un plan de desarrollo.

Se consideran determinaciones de ordenación pormenorizada según el artículo 56.1 las siguientes:

- 1.- Definir los sistemas locales (respetando los estándares del artículo 79) y su conexión e integración en la red de sistemas generales del Plan General.
- 2.- Delimitar las Actuaciones Integradas que deban ser objeto de un único Programa de Actuación Urbanizadora (PAU) en áreas del suelo urbano no consolidado y sectores del suelo urbanizable.
- 3.- Categorizar el suelo en suelo urbano consolidado y no consolidado.
- 4.- Especificar, en suelo urbano, los solares y las parcelas edificables por Actuación Aislada.
- 5.- Fijar las edificabilidades físicas pormenorizadas y los usos compatibles con los porcentajes máximos y mínimos de cada uso permitido, a la luz de los artículos 35 y 77.

- 6.- Establecer los coeficientes de ponderación entre usos -tanto en suelo urbano como en suelo urbanizable sectorizado- (actualizables por los instrumentos de equidistribución).
- 7.- Definir los elementos básicos de las construcciones y edificaciones (alturas, número de plantas, vuelos, aparcamientos para vehículos).
- 8.- Fijar alineaciones y rasantes – que pueden rectificarse por un Estudio de Detalle, según el artículo 73.
- 9.- Identificar, individualmente, las construcciones y edificaciones en fuera de ordenación, de acuerdo con la regulación del artículo 101 (como consecuencia de prever su desaparición en un plazo concreto por inclusión en Actuación Aislada, Actuación Integrada o Actuación de Ejecución de sistema general y local).
- 10.- Los criterios para la redacción de Estudios de Detalle, teniendo en cuenta el artículo 73.
- 11.- La parcelación resultante de la ordenación del Plan y las condiciones y limitaciones aplicables a su posterior modificación, con indicación de la parcela mínima de cada ámbito definido.

En cuanto al **rango jerárquico** y según lo previsto en el artículo 58 las determinaciones de la ordenación pormenorizada no podrán contravenir las determinaciones de la ordenación estructural, salvo la previa o simultánea modificación o revisión del correspondiente Plan General. En caso de contradicción entre la ordenación estructural y la ordenación pormenorizada, prevalecerá siempre la ordenación estructural establecida en el Plan General.

La **distinción** entre determinaciones de ordenación estructural y pormenorizada es importante también de cara a la Modificación del Plan General, de acuerdo con el artículo 103.3., pues aquella se ajustará a las reglas propias de la figura de ordenación así como a las mejoras en la ordenación pormenorizada efectuables desde el Plan Parcial o el Plan Especial de Ordenación Urbana (artículo 104.a).

5.2.10 La red de dotaciones del sistema local.

En aquellas circunstancias en las que el Plan General tenga que definir la ordenación pormenorizada en el suelo urbano consolidado, u opte potestativamente por hacerlo en otros tipos de suelos, (artículo 56.1.a), la red de dotaciones que tienen la naturaleza de **sistema local** son según el art. 57 el conjunto de dotaciones cuya función se circunscribe al uso y servicio predominante de los residentes en un área o sector. Se trata en concreto de las siguientes dotaciones:

- 1.- Zonas verdes y espacios libres (parques urbanos, jardines y plazas), según el estándar de un árbol por cada nueva vivienda y para el Sector, 15 % de la superficie, establecido en artículo 79.
- 2.- Equipamientos colectivos de titularidad pública (educativos, culturales, sanitarios, asistenciales, deportivos y administrativos), en proporción al estándar de 10 m² suelo por cada 25 m²t sobre rasante, fijado en el art. 79.
- 3.- Infraestructuras de servicios definitivos de la urbanización (acceso rodado y peatonal, abastecimiento y suministro de agua y energía eléctrica, saneamiento, alumbrado, telecomunicaciones y aparcamiento de vehículos) y además, cualesquiera otros que en función de la evolución técnica, deban estar provistas las construcciones así como las previsiones generales de desarrollo de las mismas infraestructuras.
- 4.- Vías públicas - peatonales y de circulación rodada- que conecten y comuniquen entre sí todos los elementos de la red de dotaciones, garantizando su funcionamiento como una única red.
- 5.- Equipamientos privados (comerciales, culturales, educativos, deportivos, sanitarios, asistenciales, religiosos y de transportes) en proporción al estándar de un 1 m²t / por cada 25 m²t , preceptuado en el artículo 79.

5.2.11 Los instrumentos de planeamiento.

Para concluir este repaso sintético al marco legal en el que debe desarrollarse la Revisión del Plan General de Irun, y sin pretender agotar la referencia a otros aspectos de la Ley que también son importantes pero que ya están comentados en el documento de Diagnóstico, como la cuestión de las construcciones disconformes, el contenido de la propiedad del suelo o la ejecución urbanística, merece la pena hacer un **resumen** de los diversos **instrumentos de planeamientos** aplicables en la actualidad.

La ley diferencia por una parte, los **Planes de ordenación estructural**, que son el Plan General, el Plan de Sectorización y el Plan de Compatibilización (artículo 63) y por otra parte, los **planes de ordenación pormenorizada**, que son entre otros, el Plan Parcial, el Plan Especial de Ordenación Urbana y de forma complementaria el Estudio de Detalle, y los **planes de compatibilización** entre varios municipios, cuando existan afecciones o aspectos para cuya resolución es necesaria la coordinación.

La **importancia** del Plan de Sectorización y el Plan de Compatibilización radica en que pueden completar y definir nuevas determinaciones de ordenación estructural del Plan General sin tener que recurrir a un expediente de modificación. En cuanto a su contenido, el **Plan de Sectorización** (artículos 64 a 66) establece la ordenación

estructural del **suelo urbanizable no sectorizado** y el **Plan de Compatibilización** ordena las zonas limítrofes de **varios términos municipales** a fin de coordinar la ordenación estructural de los Planes Generales. Los **Planes de compatibilización de ordenación pormenorizada** pueden regular, cuando proceda, las determinaciones de ese rango.

El **Plan Especial de Ordenación Urbana** se refiere al **suelo urbano** que el Plan General **no ha ordenado pormenorizadamente** (artículo 70). El **Plan Parcial**, que regulará el suelo urbanizable, actualmente tiene también la posibilidad de alterar determinaciones recogidas por el Plan General para un sector de suelo urbanizable concreto en cuanto tengan el rango jerárquico propio de la ordenación pormenorizada sin iniciar un expediente de modificación (artículos 67 y 68).

El **Estudio de Detalle** (artículo 73) completa la ordenación pormenorizada para cualquier clase de suelo, rectificando alineaciones y rasantes, ordenando volúmenes, regulando las características estéticas y compositivas de las obras de urbanización, pero no puede incrementar edificabilidad urbanística, ni alterar el destino del suelo ni suprimir ni reducir viales aunque sí puede establecer nuevos viales o nuevas dotaciones públicas.

Finalmente, el **Plan de Compatibilización**, cuyo contenido y alcance se limitarán exclusivamente a las determinaciones propias de la ordenación estructural salvo que su propia finalidad y objetivos aconsejen extender los contenidos de la compatibilización también a las determinaciones propias de la ordenación pormenorizada, vienen definidos en los arts. 13 y 14 del Decreto de Medidas Urgentes 105/2008 en desarrollo de la Ley del Suelo y el Urbanismo.

5.3- LAS FICHAS DE AMBITOS

5.3.1 Objeto y contenido de las Fichas de Ambitos

De acuerdo con todo lo explicado en el subcapítulo referente al marco legal de gestión del suelo, se ha tomado la opción de mantener el mismo criterio que tenía el Plan General de 1999, de identificar las **condiciones de desarrollo posterior** de los ámbitos de ordenación mediante una **Ficha de determinaciones y parámetros** para cada uno de los ámbitos, que en nuestro caso estará vinculada directamente con el Sistema de Información Geográfica en el que se ha realizado el documento del Plan.

La principal diferencia conceptual que estas Fichas presentan con las Fichas del Plan General de 1999 estriba en los **diferentes conceptos** que es necesario contemplar ahora desde el Plan General, que son solamente aquellos que son vinculantes y que son las determinaciones de carácter estructural, según la definición de dichos conceptos que ha introducido la nueva legislación.

Por estas razones, las Fichas se han organizado con una distinción muy clara de lo que es **ordenación urbanística estructurante**, o sea, por un lado la **referencia gráfica** de los **usos globales** y por otro los **parámetros**, (datos numéricos que comprenden el regimen general, los Usos Globales y las Condiciones de Uso y Edificabilidad urbanística).

Las **determinaciones**, que se expresan mediante condiciones descritas textualmente, se han incluido en la versión para el Avance de la Ficha sin adoptar aún decisiones sobre si tendrán carácter estructurante o no. Asimismo, se ha dejado la **ordenación urbanística pormenorizada**, que son determinaciones no estructurantes, para incorporarla si procede, en la versión completa de la Ficha que formará parte del documento de Aprobación Inicial.

Por otro lado, en la **fase de Avance** se presentan y desarrollan exclusivamente las Fichas de Ambitos referentes a los **nuevos ámbitos propuestos** por el Plan, incluyendo aquellos que se recogen del anterior pero con modificaciones, y sólo se han realizado las Fichas de aquellos ámbitos a los que corresponden **aprovechamientos lucrativos**.

En el **documento completo de Aprobación Inicial** se incluirán las Fichas de Ambitos ya existentes del Plan General 1999, estén ejecutados, ejecutándose o en tramitación, pero que se crea conveniente mantener aún desde el Plan General como ámbitos de planeamiento, así como también los ámbitos de Equipamientos y Espacios Libres.

Se ha tratado de dar a las Fichas un **aspecto visual** fácilmente entendible e identificable, **sistematizado por campos** y procurando favorecer una consulta rápida de la serie de condicionantes a tener en cuenta a la hora de prever el desarrollo de un ámbito concreto. Por ello se utiliza el **mismo formato o plantilla** para los suelos urbanos consolidados que para los suelos urbanizables, y ello tanto si se trata de ámbitos de actividades productivas como si son de uso residencial, existiendo lógicamente campos que en algunos de los casos van a quedar sin rellenar por no ser significativos (por ejemplo los de viviendas en los ámbitos industriales).

Es importante señalar que las Fichas de Ámbitos han de considerarse como parte de la **normativa urbanística** y contendrán todas las **determinaciones estructurantes** que se refieran particularmente a cada uno de los ámbitos de planeamiento de desarrollo tanto en suelo urbano no consolidado como en suelo urbanizable sectorizado. El suelo urbanizable **no sectorizado** podrá ser objeto de una ficha conjunta según el mismo esquema o de una ficha para cada zona con datos más simplificados.

En las Fichas que se presentan en el Avance las **Determinaciones** están desarrolladas en un primer **apartado A** de Ubicación y Descripción General, un segundo **apartado B** de Objetivos Generales de la actuación, un **apartado D** de Determinaciones de Ordenación Urbanística y un **último apartado** de “Otras determinaciones a considerar”. En la fase de Aprobación Inicial se seleccionarán los contenidos que deban de considerarse vinculantes por pertenecer a la ordenación urbanística estructurante.

El **último apartado D** contiene determinaciones o precisiones cuyo contenido no está cerrado de forma que en función del posterior desarrollo de los trabajos y de los resultados de la información pública podrían incorporarse como meras recomendaciones para la ordenación pormenorizada o establecerse como de obligado cumplimiento. En todo caso no se han recogido parámetros ni datos referentes a la ordenación urbanística pormenorizada de estos ámbitos.

5.3.2 Estructura y organización de las Fichas de Ambitos

Las Fichas de Ambitos por cada nuevo ámbito de planeamiento propuesto por la revisión se encuadernan en un volumen independiente y se estructuran de este modo:

ORDENACIÓN URBANÍSTICA ESTRUCTURAL – REFERENCIA GRÁFICA

Plano de Usos Globales

ORDENACIÓN URBANÍSTICA – DETERMINACIONES VARIAS

- A- Ubicación y Descripción general**
- B- Objetivos generales de la actuación**
- C- Determinaciones de ordenación urbanística**
- D- Otras determinaciones a considerar**

ORDENACIÓN URBANÍSTICA ESTRUCTURAL – PARÁMETROS

- **Regimen General**
Clasificación urbanística, instrumento para la determinación de la ordenación pormenorizada, Regimen general de programación y ejecución, Superficie total del ámbito incluidos sistemas generales, Edificabilidad urbanística sobre superficie total, Indice de edificabilidad sobre superficie total
- **Usos Globales y Sistemas Generales**
Con referencia al código y nombre de cada Calificación global y a la superficie de suelo ocupada por cada una.
- **Condiciones de Uso y Edificabilidad Urbanística**
Con referencia al Uso global característico, la Edificabilidad Física sobre y bajo rasante, los Usos autorizados compatibles, el incremento de la edificabilidad destinada a uso residencial, sólo en el caso de los ámbitos de uso residencial, y los porcentajes en superficie y en número de viviendas orientativo, de cada uno de los tipos de Vivienda Libre, Vivienda Protegida, Vivienda Tasada y Alojamientos Dotacionales.

Adicionalmente se prevé una cuarta parte de la Ficha cuya cumplimentación corresponderá al documento de Aprobación Inicial:

ORDENACIÓN URBANÍSTICA PORMENORIZADA – PARÁMETROS

5.3.3. Relación de los nuevos ámbitos de planeamiento

A continuación se ofrece la relación completa de los nuevos ámbitos de planeamiento, incluyendo los que corresponden a actividades productivas, los que se refieren a usos globales residenciales y los de carácter dotacional.

AMBITOS PENDIENTES DEL PGOU 1999 MODIFICADOS

DATOS GENERALES: CLAVE Y SUPERFICIE BRUTA

CLAVE	DENOMINACIÓN	USO GLOBAL PRINCIPAL	SUPERFICIE BRUTA m² suelo
0.1.01	ENTORNO ESTACIÓN ALT.1	FERROVIARIO-VARIOS	386.924
0.3.01	KOSTORBE	EQUIPAMIENTO	20.962
1.1.10	PROL. ARASO NORTE	INDUSTRIAL	214.478
1.1.11	PROL. OIANTZABALETA	INDUSTRIAL	117.539
1.1.12	ARASO-SASIKOBURUA	TERCIARIO	40.561
1.2.02	CALLE ARABA	RESIDENCIAL	12.008
1.2.13	VENTAS CENTRO	RESIDENCIAL	29.584
1.3.10	EDIFICIO BELASKO	RESIDENCIAL-VARIOS	29.247
1.3.11	ARRETXEKO MALDA	RESIDENCIAL	1.839
2.1.07	ASISTENCIAL JAIZKIBEL	EQUIPAMIENTO	17.811
2.1.08	ZABALETA	PARQUE TECNOLÓGICO-EMPRESARIAL	292.618
2.1.09	URDANIBIA-ZUBIETA	PARQUE TECNOLÓGICO-EMPRESARIAL	90.916
2.1.10	PUIANA-DEPORTIVO	EQUIPAMIENTO	34.402
3.2.09	EQUIPAMIENTO SAN MIGUEL	EQUIPAMIENTO	4.197
4.1.02.01	ZUBIMUSU I	ESPACIOS LIBRES - EQUIPAMIENTO	70.712
4.1.02.02	ZUBIMUSU	ESPACIOS LIBRES	59.368
6.2.07	RATAPLÁN	RESIDENCIAL	9.373
6.2.08	ALEI	RESIDENCIAL	6.658
6.3.08	EGUZKITZALDEA	EQUIPAMIENTO	45.810
7.1.03	PASEO DE ARTIA	RESIDENCIAL-VARIOS	10.422
7.2.08	MATXALAGAIN	RESIDENCIAL-VARIOS	165.436
8.2.05	BLAIA	RESIDENCIAL-VARIOS	172.069
8.2.06	GAZTELUBERRI	RESIDENCIAL - EQUIPAMIENTO	20.125
8.3.04	LASTAOLA POSTETXEA	RESIDENCIAL	17.642
8.3.05	MENDIPE	RESIDENCIAL	19.064
8.3.12	PAUSU	TERCIARIO-VARIOS	9.762
9.1.01	IBARROLA	EQUIPAMIENTO	35.036
9.1.02	ENTORNO DE OLABERRIA	PARQUE TECNOLÓGICO-EMPRESARIAL	600.882
SUPERFICIE TOTAL AMBITOS PROPUESTOS			2.535.445
0.1.01	ENTORNO ESTACION ALT.2	FERROVIARIO-VARIOS	310.782
TOTAL CON ALT. 2 DEL ENTORNO ESTACIÓN			2.459.303

capítulo 6

REDES DE COMUNICACIÓN

INDICE: CAPITULO 6 – REDES DE COMUNICACIÓN

6.- REDES DE COMUNICACIÓN	1
6.1- INFRAESTRUCTURA VIARIA: PROPUESTAS.....	1
6.1.1 Bases de partida para el análisis de la situación.....	1
6.1.2 Identificación de problemáticas de la red viaria.....	1
6.1.3 Planteamiento general de las propuestas.....	3
6.1.4 Principales propuestas de mejora de la red viaria.....	5
6.1.5 Variante N-1: situación actual y condicionantes	6
6.1.6 Variante Norte N-1 (Alternativas “N”) Propuestas desdoblamiento trazado actual.	9
6.1.7 Alternativa “N-Río 1” entre Osinbiribil y Behobia: calzadas superpuestas	10
6.1.8 Alternativa “N-Río 2” entre Osinbiribil y Behobia: calzadas al mismo nivel.....	12
6.1.9 Alternativa “N-Behobia 1” paso por Behobia: mantenimiento enlace actual Autopista	13
6.1.10 Alternativa “N-Behobia 2” paso por Behobia: nuevo enlace con la Autopista	13
6.1.11 La Ronda Sur de circunvalación de la ciudad.....	14
6.1.12 Alternativa Ronda Sur “R-1”: Trazado al norte de la Autopista	16
6.1.13 Alternativa Ronda Sur “R-2”: Trazado a ambos lados de la Autopista.....	17
6.1.14 Alternativa Ronda Sur “R-3”: Trazado al sur de la Autopista.....	17
6.1.15 Variante Sur (Alternativas “S”): Propuesta de trazado paralelo a la A-8.	18
6.1.16 Alternativa “S-1” de Variante Sur con trazado independiente al Sur de la A-8.	20
6.1.17 Alternativa “S-2” de Variante Sur a ambos lados de la A-8.	21
6.1.18 Alternativa “S-3” de Variante Sur con trazado al sur y norte de la A-8.....	21
6.1.19 Otras soluciones en la red estructural distribuidora - Propuestas.	22
6.2.- INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA: PROPUESTAS	24
6.2.1 Bases de partida para el análisis de la situación e identificación de problemas.....	24
6.2.2 Principales propuestas de la red ferroviaria.....	27

6.- REDES DE COMUNICACIÓN

6.1- INFRAESTRUCTURA VIARIA: PROPUESTAS

6.1.1 Bases de partida para el análisis de la situación

En relación con las infraestructuras viarias de comunicación, para la fase de Avance de Planeamiento se ha realizado un amplio **análisis de la situación actual** tanto a partir de la red existente como de las actuaciones previstas en el Plan General de 1999 que se han venido ejecutando.

Igualmente se han tenido en cuenta los **estudios previos** realizados durante 2007 por consultores especializados en modelos de tráfico y transportes, que han permitido cuantificar los principales problemas actuales así como detectar aquellos que se plantearán en un futuro a medio y largo plazo si no se adoptan medidas de optimización y ampliación de la red viaria.

Muchos de estos aspectos de disfuncionalidad, insuficiencia o saturación de la red han sido ya mencionados en el **Diagnóstico informativo**, documento integrante del proceso de revisión del Plan General y algunos de ellos también fueron objeto de las conclusiones de la **Agenda 21** del municipio de Irun.

Además, durante los meses de preparación del Avance, se han tenido **reuniones de trabajo** con las administraciones responsables de la red viaria interurbana, así como con el **ayuntamiento de Hondarribia**, con la intención de consensuar las soluciones que afectan directa o indirectamente a los dos territorios.

6.1.2 Identificación de problemáticas de la red viaria

En base a todo ello se han tratado de identificar los **principales problemas** y necesidades detectadas de la red de transporte viario tal como está concebida actualmente. Su relación, ordenada por niveles de la red sería la siguiente:

RED INTERURBANA PRINCIPAL

- La previsión del desdoblamiento previsto por Diputación entre Gaintxurizketa y el nudo de Osinbiribil incrementará la capacidad de la variante N-1 para absorber los **tráficos generados por Hondarribia** y el **Aeropuerto** en el enlace con la N-

638, resolviendo estos accesos, pero generará un problema de congestión en el nudo de Osinbiribil en pleno centro de la ciudad de Irun.

- Insuficiencia de capacidad de la variante N-1 para absorber el futuro incremento de tráfico en el **tramo entre Osinbiribil y Behobia**.
- Congestión por diseño inadecuado, de los nudos de **enlace** de la N-1 con la **Avenida de Iparralde** por un lado y a su llegada a **Behobia** por otro, en su enlace con la N-121 a Navarra y con la N-10 de la red francesa a Bayonne.
- Conveniencia de propiciar un **nuevo enlace de la A-8** a la red urbana de Irun, de forma que estando situado entre el actual del nudo de Ventas y el de Behobia permita acceder más directamente a la zona central de la ciudad.
- Conveniencia de que en el caso de ejecutar este nuevo enlace de la A-8 con la ciudad, se puedan canalizar también a través del mismo los **flujos con destino hacia la zona Este**, reduciendo con ello la presión sobre la variante N-1.

RED ESTRUCTURANTE DISTRIBUIDORA

- Necesidad de articular un **viario perimetral** que enlace las distintas zonas y barrios situados al Sur así como los desarrollos urbanísticos pendientes de ejecutar en este borde de la ciudad y que permita a la vez cerrar un anillo que pueda absorber el tráfico perimetral y de enlace entre los distintos barrios de Irun.
- Este viario servirá a la vez como distribuidor del enlace que se prevé será necesario realizar con la autopista A-8.
- Necesidad de aprovechar la posible remodelación del espacio ferroviario para **trazar nuevas vías distribuidoras** a través del haz de vías que articulen y completen la trama urbana, y así poder mejorar sustancialmente el enlace del centro de la ciudad con toda la zona Oeste reduciendo la presión del tráfico sobre el Paseo de Colón y la calle Hondarribia.
- Necesidad de clarificar la **jerarquía de la red interior** de la ciudad otorgando capacidad suficiente a las vías y cruces o rotondas que van a asumir la función de estructurantes, esto es con capacidad distribuidora, dejando el resto de las calles con carácter de viarios locales, es decir, con la función de accesibilidad pormenorizada a todas las manzanas y parcelas.

RED LOCAL

- Dentro del esfuerzo jerarquizador del viario, es necesario adoptar las medidas para que el conjunto de la red de carácter local adquiriera una **continuidad de mallado** que permita las máximas facilidades de accesibilidad a este nivel.
- Necesidad de mantener la circulación interior de la ciudad con una **intensidad media de uso** no superior a la alcanzada en la actualidad, de manera que permita abordar un **plan de peatonalización y/o coexistencia de tráfico**s de determinadas calles, fundamentalmente las de carácter local, zonas céntricas, etc, y a la vez proteger el conjunto de la trama viaria interior de forma que los tráfico)s sean siempre compatibles con la función residencial mayoritaria.
- Conveniencia de que la estrategia de moderar la circulación al interior de la ciudad incluya la de **descongestionar** al máximo posible del tráfico de paso e interurbano el **eje del Paseo Colón** y sus prolongaciones de calle Hondarribia, Av. de Navarra, y ello manteniendo para este eje la característica de distribuidor.
- Necesidad de que la **ordenación del Plan General** en el señalamiento de alineaciones de la red viaria permita la progresiva implantación de un **plan de movilidad sostenible** basado en redes de circulación peatonal y ciclable, así como en la habilitación de redes de transporte colectivo alternativo al vehículo privado. Estos planes podrán **implementarse con independencia** del Plan General sin que sea necesario para ello modificar las determinaciones del mismo.

6.1.3 Planteamiento general de las propuestas

Una vez identificados inicialmente los problemas principales de la red viaria que el nuevo Plan General se propone contribuir a resolver, se ha llevado a cabo un minucioso estudio de **posibles soluciones** a estos problemas de comunicación viaria con el objeto de poder plantear claramente en el Avance el **debate** sobre las **ventajas e inconvenientes** de cada una de esas posibles soluciones.

En relación con ello se han tenido también en cuenta en un principio las conclusiones y actuaciones estratégicas propuestas en los **estudios previos** al Plan General en relación a la **movilidad y el tráfico en Irun** que han sido realizados en febrero de 2007, tratando de evaluar las posibilidades efectivas de su aplicación práctica.

En este sentido hay que tener siempre en cuenta que aunque el **cometido específico** de un Plan General de Ordenación Urbana no sea el de establecer una planificación detallada de los tráficos o de la movilidad urbana, es necesario en cambio que se trabaje desde la perspectiva de **posibilitar soluciones de transporte** en conjunto, de manera que sean capaces de dar respuesta a la demanda originada tanto en las zonas actualmente consolidadas como en las nuevas áreas cuya urbanización se proponga.

Por otro lado y en cuanto a los principales problemas detectados, se ha considerado que el Plan General municipal no debía entrar en la discusión sobre la conveniencia de modificar las actuales condiciones de funcionamiento y explotación de la **autopista de peaje A-8**, para no condicionar la resolución de los problemas actuales a una decisión que no parece que se vaya a producir por el momento, si bien no se descarta que a largo plazo se acaben contemplando opciones que faciliten o liberen su uso al menos en el tramo que discurre a lo largo del continuo urbano de la ciudad de Irun.

Igualmente, y en relación con la necesaria resolución de los problemas planteados por la **N-1**, se han considerado éstos de forma independiente entendiendo que se trata de una **red de alta capacidad** cuya función principal es la de absorber y canalizar un importante porcentaje de la **demanda de desplazamientos** en la comarca de Bidasoaldea. Para ello se ha considerado fundamentalmente la naturaleza de los tráficos soportados y muy en particular los de **carácter interurbano**.

Sin embargo, se ha tenido en cuenta también que en la zona Norte y Este de la ciudad, la actual **variante Norte de la N-1**, que **discurre atravesando literalmente el suelo urbano consolidado**, está cumpliendo igualmente una **función de Vía de Ronda** que permite accesos a los diversos barrios que se extienden por estas zonas. Parece claro que, independientemente de las soluciones que se adopten para el definitivo diseño de esta variante de la N-1 a su paso por Irun, no se podrá restringir esta función de **servicio perimetral al tráfico urbano**.

También se ha analizado la absoluta necesidad de completar por la zona Sur y dentro de lo que podemos considerar como **trama urbana** propia de la ciudad de Irun, una **Vía de Ronda** que sirva como circunvalación interior y que permita acceder en esa zona Sur a los barrios actuales y a los previstos. Son varias las alternativas de diseño propuestas a este respecto.

Se ha puesto un hincapié especial en definir el tramo Sur de la nueva Vía de Ronda de circunvalación con un **carácter urbano** cuya **ejecución** debería de obtenerse al máximo posible con cargo a los nuevos ámbitos de desarrollo previstos en la zona.

Pero previendo más lejos en el tiempo, el Plan ha querido también plantear una posible solución de **Variante Sur de la N-1** por ese borde de la ciudad, estudiando diversas alternativas que tienen la particularidad de poder **completar** cada una, las correspondientes alternativas de Vías de Ronda, a modo de una segunda fase que podría desarrollarse a medio o largo plazo para **descongestionar** el paso de vehículos por la actual Variante Norte que discurre muy próxima a zonas urbanas.

En cuanto al **resto de nuevas soluciones viarias** que se aportan desde el Avance, son, dentro de su necesidad, de un **segundo nivel de importancia** y en algunos casos de carácter puntual, estando enfocadas al mayor reto del nuevo Plan General que se centra en la necesidad de resolver la movilidad entre barrios y de descargar la zona central de la ciudad de tráfico que no tienen esta zona como objetivo.

6.1.4 Principales propuestas de mejora de la red viaria

En base a todos estos antecedentes las principales alternativas a proponer desde el Avance del Plan General se han centrado en los siguientes **grupos de intervenciones** de carácter infraestructural:

- La **mejora de la vialidad de la variante Norte de la N-1, soluciones “N”**, basada en diversas propuestas para continuar con su desdoblamiento y enlaces así como de trazado.
- La contemplación a largo plazo de **reservas de suelo** para una solución complementaria a la actual variante de la N-1 con una **variante Sur de la N-1, soluciones “S”**.
- La propuesta de una serie de **alternativas para completar el anillo con una Ronda Sur, soluciones “R”**, con carácter de viario estructurante distribuidor.
- La posibilidad de abrir un **nuevo enlace desde la Autopista A-8** a la zona central de la ciudad de Irun.
- La **apertura de diversos viarios distribuidores** a través del actual haz de vías de la zona ferroviaria y en algún otro sector de la ciudad.
- Otros tramos de **viario de distribución estratégicos** para la resolución de conflictos más locales de accesibilidad.

6.1.5 Variante N-1: situación actual y condicionantes

La antigua **carretera nacional N-1** que discurría en Irun por las actuales Av. de Guipúzcoa, paseo de Colón, Av. de Navarra, hace más de tres décadas que sustituyó su paso a través del núcleo urbano para rodearlo mediante la construcción de una alternativa, la **Variante de la N-1** que desde el Plan denominamos como Variante Norte de la N-1.

Este eje, que soporta una gran parte del **tráfico de paso en Guipúzcoa**, incluido el de transporte de pesados, tiene también una función importante como vía de circunvalación al Norte de la ciudad y como elemento de conexión de una buena cantidad de barrios, en particular a través de la utilización de los nudos de Loioalde con Av. Letxunborro, Zubimusu, Av. Iparralde, Osinbiribil y Behobia, y en menor medida hasta ahora, a través de los enlaces de Urdanibia, Hospital, Plaiaundi – Lope de Irigoyen, Artia, y algún otro acceso adicional.

Actualmente y a cargo de Diputación, de la que la variante de la N-1 depende administrativamente, se está llevando a cabo el **desdoblamiento** a dos carriles por sentido en el tramo situado entre el alto de Gaintxurizketa y el nudo con el ramal de acceso a la A-8 en Loiolalde, así como a el nuevo acceso a la Avenida de Iparralde.

Asímismo existe **proyecto aprobado** de la Diputación para el desdoblamiento desde el enlace de Ventas hasta Osinbiribil que incluye el enlace con la N-638 a Hondarribia, desdoblamiento que en parte se llevaría a cabo en el término de Hondarribia, y que ha sido incorporado en la revisión del Plan General de Irun. Igualmente está previsto el **soterramiento** de la variante en Mendelu, lo que implica la supresión del enlace con la avenida de Letxunborro que debería de sustituirse mediante el sistema de doble glorieta a ubicar a la altura de Plaiaundi.

Aparte de estos proyectos e independientemente de los estudios y soluciones que se han venido proponiendo a lo largo de estos últimos años, no existen por el momento en Irun proyectos suficientemente desarrollados para la adecuación, desdoblamiento o mejora de accesos en relación al **tramo Osinbiribil - Behobia**, ni para el propio cruce de este barrio, teniendo todo este tramo una sección de un carril por sentido.

Hay que señalar que en particular, el **tramo glorieta de Osinbiribil – Behobia** es el que presenta mayores dificultades para ejecutar sobre el mismo una duplicación de las calzadas pues la sección actual está muy **limitada y constreñida** entre la propia ribera del Bidasoa por el lado Norte y los muros de borde de la urbanización de los barrios de Artia y Dario de Regoyos por el lado Sur.

Esta situación en la que las decisiones pendientes no están aún cerradas permite que en la lógica perspectiva de compatibilidad entre las necesidades de servicio de este viario principal de Gipuzkoa de una parte y el carácter inevitablemente urbano que adquiere a su paso por Irún, de otra, se deban de aportar desde el Plan General **propuestas en busca de la solución** que mejor tenga en cuenta ambos tipos de requerimientos.

Ante las dificultades técnicas y económicas que parecen plantearse para poder disponer en un plazo razonable de una alternativa completa de variante de la N-1 por el Sur, y teniendo en cuenta **lo avanzado** de los **actuales proyectos** de desdoblamiento de la variante, la necesaria mejora de la capacidad de esta carretera está obligando a **completar su desdoblamiento** en dos carriles por sentido a todo lo largo hasta Behobia. Este desdoblamiento exigirá no obstante y en todo caso una total remodelación del **enlace del final de la N-1** en el propio **núcleo de Behobia**.

Paralelamente a ello resulta también necesario un nuevo diseño de los **nudos de enlace y rotondas** de esta variante, que eviten la ralentización del paso del tráfico por los mismos, los conocidos “cuellos de botella”, siendo ambos aspectos, el del desdoblamiento y el de los nudos, complementarios y por tanto indispensables para lograr una solución satisfactoria.

Por otro lado hay que reconocer que la variante N-1 en su recorrido desde Loioalde hasta Behobia, constituye un viario que está completamente **insertado en el tejido urbano**, y ello no sólo por el uso que se viene haciendo de la misma para recorridos urbanos internos sino también por su encaje físico siempre a muy escasa distancia de edificios residenciales, dotacionales o zonas verdes del suelo consolidado.

Esta situación de la que hace años pudo ser considerada como una variante, verdadera alternativa a la primitiva carretera que atravesaba el centro de la ciudad, pero que hoy está plenamente integrada como eje urbano, obliga a que las soluciones que se adopten, además de garantizar la vialidad interurbana, **deban también tener en cuenta determinados condicionantes** como la coexistencia con los usos urbanos colindantes en cuanto a impactos visuales o medioambientales, considerando la incidencia en espacios protegidos tales como Plaiaundi o la propia ribera del Bidasoa.

Pero también es necesario tener en cuenta que al no existir otro vial urbano de circunvalación por el Norte y Noroeste de la ciudad, y ser absolutamente imposible la ejecución de un vial de ronda distinto a la variante por esta zona Norte, las soluciones que se planteen deberán además **seguir permitiendo los accesos**, es decir, las

entradas y salidas actuales, para mantener las disponibilidades de conexión con la ciudad a lo largo de su recorrido, de más de 5 km. a través de la misma.

Por todo ello se plantea contribuir desde el Plan General a una **visión integradora** de solución a los problemas que exigen un incremento de capacidad de este vial, y ello concibiéndolo fundamentalmente en **dos fases distintas**.

La **primera fase** se ha denominado “**actuación sobre la Variante Norte**” y que contempla varias propuestas y alternativas “**N**”, dirigidas a reforzar y adaptar la actual variante por el Norte para la demanda que tiene planteado este eje a nivel intermunicipal, ajustando adecuadamente el trazado en todo su recorrido actual

La **segunda fase** está referida a la “**ejecución del anillo de Ronda Sur**”, en la que se plantean a nivel de estudio tres alternativas “**R-1**”, “**R-2**” y “**R-3**”, de un trazado nuevo en paralelo a la autopista A-8.

Estas tres alternativas referidas a la ejecución del anillo de Ronda Sur, se han estudiado contemplando su **prolongación en paralelo a la autopista**, así como su enlace a la altura de Ventas y Behobia, considerando de esta forma la posibilidad de que cualquiera de estas tres alternativas pudiera en su día convertirse en una verdadera y completa Variante de la N-1 al Sur.

Los planteamientos referidos a la Variante Norte y a la Ronda Sur, que básicamente corresponden a dos concepciones de las soluciones posibles, se presentan como **complementarios** y a la vez **alternativos en el tiempo**, entendiendo que la actual fase de Avance de planeamiento es el momento idóneo para estudiar las distintas formas de dar solución a los problemas urbanísticos y de transporte de la ciudad, siempre que lo que se plantee esté dentro de la lógica de la viabilidad técnica.

Hay que reconocer no obstante que a estos niveles la **problemática** es bastante **compleja** pues se debe de resolver en terrenos muy condicionados por usos consolidados y un desarrollo bastante exhaustivo de la urbanización, lo que en cualquiera de los casos llevará a soluciones técnicamente delicadas y probablemente costosas. Pero esta situación no es exclusiva de Irún, pues sucede casi siempre que se tiene que afrontar una infraestructura viaria de importancia general que se ha ido quedando absorbida por el crecimiento urbano de una ciudad en expansión.

Por otro lado parece evidente que es indispensable abordar las soluciones **sin mayores demoras**; por un lado el tráfico de vehículos sigue creciendo y las expectativas refuerzan esta tendencia; por otro las obras que se están realizando

facilitan la circulación en los tramos en los que se interviene pero hacen más destacables las disfuncionalidades y cuellos de botella; y por último, cualquier solución que se adopte será más integrable en la medida que su previo conocimiento permita incorporarla ya en los desarrollos que se planifiquen e incluso en los que se vayan a ejecutar de inmediato, lo que es **tarea obligada de un Plan General**.

6.1.6 Variante Norte N-1 (Alternativas “N”) Propuestas desdoblamiento trazado actual.

Se han denominado alternativas “N” las propuestas dirigidas a completar el trazado de la variante Norte como carretera N-1 ejecutando un desdoblamiento con doble carril por sentido, tanto en el tramo hasta el cruce con la Av. de Iparralde como en el tramo Glorietta de Osinbiribil hasta Behobia. Estas alternativas podrían ser consideradas como una **primera fase** de trabajos a ir realizando en todo caso mientras se van despejando las limitaciones impuestas por la banda de reserva del tren de alta velocidad al Sur de la autopista A-8 y el resto de condicionantes.

Se ha planteado y acordado con la Diputación que el nuevo **nudo de acceso al Hospital Comarcal**, que deberá desarrollarse a distinto nivel, tenga una extensión reducida adoptando un diseño alternativo al inicialmente propuesto, permitiendo así favorecer el carácter urbano de este viario en todo su recorrido así como la relación peatonal a ambos lados de la variante sin olvidar las posibilidades de conexión con el viario interno previsto para el entorno de la Ikastola (Zubieta).

Esta actuación está situada en gran parte en el término municipal de Hondarribia por lo que la propuesta se hace en total coordinación con el proceso de revisión del planeamiento general en el municipio vecino.

Por otro lado se plantea desde el Ayuntamiento de Irun la **conexión en el entorno de Plaiaundi** mediante rotondas a nivel y un paso bajo el haz ferroviario, para favorecer por una parte la conexión peatonal con la zona de marisma y facilitar por otra la definición de unos espacios urbanos de transición que permitan la adecuada consolidación del actual Instituto. Esta propuesta se está negociando con los responsables de la Diputación y con el departamento de Medio Ambiente del G.V.

Se propone incluso la ocupación de una **pequeña esquina** del espacio actualmente protegido de Plaiaundi en la zona más próxima a la playa de vías pero que se compensaría con una ampliación del espacio natural en la zona Oeste. Con esta solución se podría prolongar la avenida Letxunborro hacia el enlace con la Variante Norte en Plaiaundi e incluso articular una posible conexión con la avenida Iparralde.

Una vez alcanzado el desdoblamiento hasta la Glorieta de Osinbiribil, el tramo de variante situado a partir de aquí hasta llegar a Behobia y el propio enlace en Behobia, requieren de un **estudio muy detallado** de soluciones por la dificultad planteada ante la estrechez de la banda de terreno disponible entre la ribera del Bidasoa y las zonas urbanas de Artia y Darío Regoyos, así como por la escasez de suelo disponible en el núcleo de Behobia para cualquier ampliación del suelo destinado a viario.

Ante estas dificultades, el Avance del Plan General propone **varias alternativas de actuación**. En lo que se refiere al tramo de variante hasta llegar a Behobia, se trata de las alternativas **“N-Río 1” y “N-Río 2”** referidas al tramo entre la Glorieta de Osinbiribil y el acceso al barrio de Behobia, que plantean la duplicación de calzadas y su desarrollo en dos niveles superpuestos (alternativa “N-Río 1”), o bien la duplicación de calzadas al mismo nivel (alternativa “N-Río 2”).

En lo que se refiere a la travesía de la Variante Norte por el barrio de Behobia se consideran así mismo dos alternativas : **“N-Behobia 1” y “N-Behobia 2”** que plantean el desdoblamiento y soterramiento de su trazado, considerando el mantenimiento y complementación del actual enlace con la autopista (alternativa “N-Behobia 1”), o en su caso un nuevo enlace entre la Variante Norte, la carretera de Navarra y la autopista A-8 (alternativa “N-Behobia 2”).

Hay que aclarar en todo caso que estas alternativas referidas a la ejecución de la Variante Norte en los tramos referidos, lo son solamente para una parte de todo el recorrido de la Variante Norte N-1, no interfiriendo en las propuestas ya comentadas de desdoblamiento para el resto de la Variante hasta llegar a Osinbiribil.

A continuación se describe en detalle cada alternativa.

6.1.7 Alternativa “N-Río 1” entre Osinbiribil y Behobia: calzadas superpuestas

En el supuesto de la alternativa “N-Río 1” de calzadas superpuestas, la superior se construiría sobre una **estructura porticada** de forma que el nivel inferior quedara semienterrado, aunque disponiendo de grandes vanos laterales entre pilares con iluminación natural que sería reforzada permanentemente con luz artificial.

El **tramo superior** se elevaría lo necesario para garantizar unas pendientes progresivas que no superen el 6%, tanto de subida desde Osinbiribil como de bajada hacia Behobia, y en principio estaría destinado a acoger uno de los dos sentidos, presumiblemente el que corresponde al sentido Oeste-Este, de Osinbiribil a Behobia.

Este tramo podría quedar cubierto parcial o completamente por una **bóveda** cuya superficie formaría una plataforma ligeramente sobrelevada en prolongación de la calle Juan Thalamas Labandibar que se podría además reforzar por algún muro o zonas de vegetación.

El **tramo inferior** se deprimiría con respecto al piso del trazado actual en 2 a 3 metros aproximadamente, lo que permitiría que el carril superior quedase en todo caso a no más de 4 m. sobre la altura del actual, aún a cierta distancia por debajo de las calles de los barrios de Artía y Dario de Regoyos.

Este tramo inferior llevaría preferiblemente el tráfico en sentido Este-Oeste y sería necesario prever algún sistema de evacuación de aguas para casos de emergencia, si bien al discurrir en parte enterrado y protegido del Bidasoa por un talud lateral, en ninguno de sus puntos quedaría a merced de los riesgos de inundabilidad directamente provocada por causa de avenida fluvial.

El **impacto paisajístico** para la ribera del Bidasoa sería incluso menor que el que se presenta en la actualidad, pues con esta solución se podría ensanchar hacia adentro la actual zona de paseo y al discurrir el tráfico bien por una cota inferior al paseo en una especie de galería, bien por una cota superior, por un carril que en todo caso quedaría protegido por muretes laterales, el nivel de contaminación acústica directa sobre esta zona de paseo disminuiría pudiendo conseguir finalmente una calidad ambiental acorde con la importancia del borde del Bidasoa.

6.1.8 Alternativa “N-Río 2” entre Osinbiribil y Behobia: calzadas al mismo nivel

En el supuesto de la alternativa “N-Río 2” de calzadas al mismo nivel, sería necesario encajar ambas **reduciendo al máximo la ocupación de los dos nuevos carriles** para lo que sería incluso oportuno plantearse la eliminación de arcones en este exclusivo tramo.

Sería necesario realizar el vaciado del talud actual que soporta en su parte alta la calle de Juan Thalamas Labandibar, sustituyéndolo por un **muro vertical** de fábrica sobre el borde exterior de esta calle, de manera a ganar el máximo espacio para el ensanchamiento previsto.

Para lograr una eficaz protección de la zona residencial se podría incluso disponer una **plataforma volada** sobre la calzada interior, que prolongase la acera de la calle hasta una balaustrada o murete de protección como remate longitudinal de dicha plataforma. Con ello se lograría disminuir el impacto visual de los carriles de circulación así como cumplir con los estándares mínimos de contaminación acústica.

En el lateral de la ribera del Bidasoa, se plantea compensar la posible pérdida del espacio actual con la instalación de una **pasarela o plataforma desmontable** que podría avanzar sobre los bordes del río entre 3 y 5 metros, asegurando de esta manera la continuidad de un paseo peatonal y ciclable a todo lo largo de este eje.

Para disminuir el **impacto visual y sonoro** sobre la ribera se podrían disponer barreras acústicas absorbentes a ambos lados o realizar una pequeña elevación del terreno en el borde del carril más exterior, de aproximadamente 1,5 m. de altura para formar un suave talud con pendiente hacia el río de forma que la calzada quedara aparentemente semienterrada, con lo que se evitaría la visión y emisión sonora proveniente sobre todo de la parte inferior de los vehículos.

En ambas soluciones será necesario seguir garantizando el **acceso al barrio de Artia** por la calle Jose María Franco, si bien es posible que ante la imposibilidad de admitir giros a la izquierda en una vía de doble calzada separada, sólo se pueda garantizar el acceso en dirección Osinbiribil – Behobia, debiendo habilitar el acceso en dirección Oeste a través de una remodelación de los sentidos de tráfico del barrio utilizando la calle Pintor Berroeta.

6.1.9 Alternativa “N-Behobia 1” paso por Behobia: mantenimiento enlace actual Autopista

En esta alternativa el paso del nuevo viario desdoblado por el **barrio de Behobia** se realizaría enterrado y cubierto en la primera parte, hasta la actual glorieta de ZAISA y soterrado pero sin cubrir en una segunda parte hasta recuperar la cota actual de la carretera de Navarra, N-121, aproximadamente a la altura de la actual rotonda de acceso a Antton Ttippi. Este nuevo trazado permitiría asimismo la eliminación de la rotonda prevista en el núcleo de Behobia aunque exigiría una remodelación del ámbito de Lastaola Postetxea y de la zona donde se ubica la actual gasolinera.

Todos los tramos de este **viario principal** situados a nivel inferior al actual del terreno quedarían a cielo abierto sin necesidad de cubrimiento, y en todo caso protegidos por parapetos laterales de seguridad que a su vez permitirían garantizar esta infraestructura contra las avenidas fluviales. No obstante y también por criterios de seguridad sería necesario instalar un sistema de bombeo de emergencia.

En esta solución se contempla la supresión de la actual glorieta de **acceso a Antton Ttippi** y la construcción de una **nueva glorieta** de dimensiones adecuadas y sobre el viario principal, de tal forma que una vez atravesado el barrio de Behobia conectaría con el nuevo trazado de la variante mediante carriles de incorporación dispuestos en ambos sentidos: hacia Francia y hacia Navarra.

Asimismo, y desde esta nueva glorieta se contempla **mantener el actual enlace de acceso a la Autopista** tal como está trazado. Esta solución de la variante permite asimismo la disposición de un **viario sobre rasante** exclusivamente previsto para la distribución local del barrio que permitiría potenciar la zona comercial actual. Por último, y en la zona de Punttas, se prevé la ejecución de una **segunda rotonda elevada** sobre la carretera de Navarra, de tal forma que se garanticen la totalidad de accesos a la autopista no interfiriendo en la continuidad de esta carretera.

6.1.10 Alternativa “N-Behobia 2” paso por Behobia: nuevo enlace con la Autopista

Esta segunda alternativa plantea en principio una **solución similar** a su paso por el núcleo residencial de Behobia, es decir el progresivo soterramiento de ambas calzadas para lograr los mismos efectos positivos de recuperación de espacio público y de comunicación en este núcleo. Esto es así pues en caso de ejecutar el desdoblamiento sin soterrarlo, se produciría una disminución del espacio terciario comercial y se efectuaría una mayor segregación del barrio de Behobia.

Ambas alternativas de trazado (N-Behobia 1 y N-Behobia 2) se basan inicialmente en la consideración de preservar la ordenación ya definida para el **ámbito de Mendipe**, aunque también sería posible permitir la reordenación de este ámbito, favoreciendo en su caso una mejor adaptación al nuevo trazado viario previsto.

La diferencia de esta segunda alternativa con respecto a la anterior es la solución que se plantea de **modificar la actual glorieta de acceso a Antton Ttippi**, considerando la construcción de una nueva de dimensiones adecuadas y manteniendo su singular localización. Se prevé que la nueva variante recupere la cota de la actual carretera de Navarra, N-121, una vez atravesada esta nueva glorieta, que a su vez se conectaría con el nuevo trazado de la Variante mediante carriles de incorporación dispuestos en ambos sentidos: hacia Francia y hacia Navarra, y que asimismo facilitaría el acceso al sistema viario de distribución interna.

Esta alternativa contempla asimismo la ejecución de una **gran rotonda** bajo el actual **punto de la Autopista**, que a su vez se convertiría en el punto de intersección de la Variante Norte y la carretera de Navarra con la Autopista, favoreciendo de esta forma la ejecución de un sistema de intersección de viarios exclusivamente interurbanos e independientes del viario de distribución municipal. Esta solución se ha previsto considerando la reserva del tercer carril de la autopista, así como la posible conexión de una solución de Variante Sur en este punto.

6.1.11 La Ronda Sur de circunvalación de la ciudad.

Con independencia de la solución que definitivamente se adopte para el trazado de la N-1, y teniendo en cuenta que en todo caso no se podrá prescindir de la funcionalidad que actualmente tiene la variante N-1 como Ronda Norte de circunvalación, Irun debe de abordar la necesidad de **completar un anillo** como parte de su **red estructural de distribución** que permita enlazar los actuales y futuros barrios del Sur de la ciudad.

La estructura del viario principal de una ciudad apoyada en **anillos perimetrales** permite que el tráfico pueda optar por una referencia de mayor fluidez y rapidez de circulación, a pesar de un mayor recorrido. Este efecto real descarga de tráfico las vías más centrales de una ciudad y permite en cualquier momento implantar un plan de restricciones de paso o de peatonalización de esas zonas más centrales.

Este planteamiento se justifica por un lado en la necesidad de articular este tipo de conexión al menos en todo el **tramo central de la zona Sur de Irun** entre Oñaurre y Artia así como en la posibilidad de extenderlo hasta Antton Ttippi y ello sin depender de las soluciones de variante Sur de la N-1.

En la medida que para los tráficos de paso interurbano se prevén otras soluciones independientes, la **sección mínima** de este anillo de circunvalación puede diseñarse con **un carril por sentido** en una **primera fase**, si bien conviene dar ya desde el Plan General una amplitud de la **reserva del suelo** suficiente para poder incorporar más adelante un carril adicional por sentido de manera que esta Ronda acabe disponiendo de dos carriles por sentido en todo su recorrido.

Cuando se exponga el Avance y se hayan elegido las alternativas, se podrá realizar una **modelización** del conjunto del sistema viario propuesto por el Plan General para Irun, es altamente probable que en base a los resultados del mismo se compruebe la justificación de la necesidad de esta sección de dos carriles por sentido para el nuevo anillo de ronda.

La Ronda Sur está planteada desde el Avance del Plan General con **tres posibles soluciones de trazado**, que responden de distinta forma a los condicionantes físicos del territorio, y contemplan diferentes posibilidades de diseño a través de los suelos consolidados y propuestos o pendientes de ejecutar.

Se prevén por lo tanto tres **alternativas de Ronda Sur**: Una **alternativa R-1**, que se desarrolla al norte de la actual Autopista y que puede ejecutarse como **parte de los ámbitos de desarrollo residencial propuestos**, tanto en lo que respecta a la cesión de los terrenos como en cuanto a la propia ejecución de los respectivos tramos de vial. Una segunda solución, o **alternativa R-2**, que se desarrolla a ambos lados de la Autopista, y por último una **alternativa R-3** que se desarrolla en su totalidad al Sur de la actual autopista.

Las tres alternativas de Ronda Sur se han estudiado contemplando la posibilidad de **proponer su trazado** y asegurar su **conexión en Ventas y Behobia**, formalizando de esta forma una Variante Sur completa como alternativa futura a la Variante Norte.

Además, se propone ubicar para las tres alternativas, y al sur del ámbito de Txemperenea, un **enlace con la Autopista A-8**, por ser esta la zona que permite la ejecución del mismo sin modificar la actual zona de reserva del tren de alta velocidad. Esta actuación deberá de coordinarse en todo caso con la Diputación de Guipúzcoa y viene justificada por la necesidad de reforzar el papel distribuidor del nuevo anillo de Ronda Sur propuesto.

El enlace propuesto permitiría incorporarse desde y hacia la autopista a la propia Ronda Sur **en ambos sentidos** y desde allí **distribuir o canalizar** el tráfico hacia las

diversas glorietas de acceso a la Ronda para que los usuarios puedan elegir el que más les convenga según su origen o destino, (Oñurre, Txemperena, Ribera, Alzukaiz, Artia, Blaia, etc.).

De esta manera se evita hacer gravitar directamente el nuevo enlace con la A-8 sobre uno de estos accesos, para evitar que perjudicase su funcionalidad por acumulación de tráfico sobre un solo acceso y sobre el viario de distribución interior que le correspondiera. Además con esta estrategia se dota de un mayor **papel redistribuidor** a la propia Ronda Sur disminuyendo las posibilidades de saturación en un solo punto de la misma.

6.1.12 Alternativa Ronda Sur “R-1”: Trazado al norte de la Autopista

Esta Ronda, que el Plan General concibe como un **eje unitario**, se subdivide en **tres tramos** diferentes cuya conexión permitirá darle la necesaria continuidad: un primer tramo entre Oñurre y Ribera, un segundo tramo entre Ribera y Artia y el tercero y último tramo entre Artia y la carretera de Navarra.

En su **primer tramo**, esta alternativa de Ronda Sur discurriría por el ámbito de Oñurre para después bordear por la zona Sur el de Txemperenea, pasar al Sur del barrio de Ribera, disponiéndose en cada zona las necesarias barreras de protección para los edificios. Los enlaces principales de este primer tramo de ronda estarían en Txemperenea y Ribera.

A continuación, esta solución de Ronda Sur de circunvalación seguiría por el nuevo ámbito propuesto de **Matxalagain**, por el que discurriría en parte en túnel o falso túnel, para salvar una zona de la ladera de esta colina, pasando después por la actual calle de Alzukaiz, cuyo diseño debería adaptarse a la función de viario de conexión entre barrios.

Los **enlaces** en este **segundo tramo** entre Ribera y Alzukaiz se articulan a través de la actual glorieta formada por las calles Alzukaiz y Arbesko Errota, que debería de ampliar su diámetro y capacidad, por un lado, y mediante otra glorieta de nueva construcción en el cruce con el paseo de Artia.

El **tercer y último tramo de esta Ronda Sur** se continúa por el nuevo ámbito de Blaia, en el que discurriría por el Sur de las nuevas zonas residenciales propuestas para enlazar al Este con la Avenida Central de Antton Tippi tras salvar el desnivel y la colina de Blaia a través de un corto tramo en túnel.

Este tercer tramo contempla la **remodelación de la avenida central** del polígono de Antton Ttipi para poder absorber el tráfico generado sin interferir con el propio del polígono así como una conexión con la actual carretera de acceso al cementerio, facilitando una alternativa de acceso central al entorno del antiguo polígono 54, en un punto que además permite salvar la excesiva pendiente del referido viario de acceso al cementerio.

En su conjunto esta nueva infraestructura viaria de iniciativa y carácter **fundamentalmente municipal** permite resolver satisfactoriamente tanto las actuales como las futuras demandas de movilidad en toda la zona Sur de Irun, gracias a la coordinación del diseño de viarios que habrá que realizar, por servir también de **acceso a estos nuevos barrios**, razón que en la mayoría de los casos, permite plantear compensar su ejecución dentro de las nuevas actuaciones residenciales previstas.

En el caso de diseñarse en el futuro la alternativa correspondiente de Variante de la N-1 por el Sur, la Ronda Sur debería de conectar con esta nueva Variante, al menos en las zonas de Oñurre y Artia.

6.1.13 Alternativa Ronda Sur “R-2”: Trazado a ambos lados de la Autopista

Esta Alternativa de Ronda se desarrolla a **ambos lados de la Autopista** si bien su efectiva realización está afectada por la banda de reserva para el ferrocarril de alta velocidad, que debería ser ligeramente desplazada hacia el Sur.

Esta alternativa modifica el trazado previsto para el **primer tramo** definido en la alternativa anterior y que se desarrolla desde Txenperenea y Ribera. Sin embargo coincidiría en lo expuesto para los tramos segundo y tercero de enlace con Arbes y Behobia. En el primer tramo se contemplaría el desdoblamiento de la ronda a ambos lados de la autopista, favoreciendo una mejor adaptación al espacio disponible al Norte de la autopista, aunque incidiendo en la banda de reserva definida para el ferrocarril de alta velocidad.

6.1.14 Alternativa Ronda Sur “R-3”: Trazado al sur de la Autopista

Esta tercera alternativa de Ronda se desarrolla **en su totalidad al Sur de la Autopista** estando en principio afectada por toda la banda de reserva para el ferrocarril de alta velocidad, que debería ser rediseñada y desplazada en varios puntos más hacia el Sur.

Esta alternativa contempla la ejecución de un viario que discurre por el Sur de la A-8 desde el ámbito de Oñurre hasta la zona de Ibarla. Se ha previsto la disposición de **tres rotondas de conexión** con la trama viaria municipal, una al sur del ámbito de Txenperenea, otra en la intersección con la calle Eguzkitzaldea y la última en la intersección con la carretera de Ibarla.

Esta alternativa de Ronda Sur resulta **independiente** de la estructura viaria actual y conllevaría la necesaria ejecución del segundo tramo común a las anteriores alternativas, de conexión entre Ribera y Alzukur, con el objeto de facilitar la continuidad y prolongación de la malla urbana en esta parte de la ciudad.

Sin embargo, con esta solución no habría necesidad de ejecutar el tercer tramo de conexión interna con Behobia a través de Antton Tippi, puesto que se contaría con la posibilidad de ejecutar en un futuro el tramo de Variante Sur paralelo a este tercer tramo y que conllevaría la duplicación de esta conexión.

6.1.15 Variante Sur (Alternativas “S”): Propuesta de trazado paralelo a la A-8.

La Variante Norte de la N-1, incluyendo la propuesta que el Plan General incorpora para completar su desdoblamiento y mejorar y ampliar sus enlaces, puede presentar a largo plazo los **inconvenientes típicos** de cualquier infraestructura que **atraviesa zonas urbanas** a uno y otro lado de la misma.

También se verá afectada por la inevitable **funcionalidad compartida** con el tráfico de servicio a la ciudad, siendo previsible que ambas problemáticas vayan incrementándose en intensidad a medida que vaya pasando el tiempo y se vayan completando las remodelaciones previstas de todo el área de borde del Bidasoa así como de los desarrollos en Hondarribia, sobre todo en la zona de Zubieta.

Por ello, desde el Plan General surge obligada una reflexión sobre la **viabilidad a largo plazo** de la Variante Norte como única canalización libre de peaje para los tráficos interurbanos en esta zona de Gipuzkoa. En este sentido y como **alternativa futura** a la variante Norte actual, surge la oportunidad de desplazar los tráficos de paso hacia la zona Sur de la ciudad y separados de la trama urbana, canalizándolos por una vía dedicada de forma más exclusiva al transporte interurbano.

La implantación de una **nueva Variante Sur**, que ahora sí que podría considerarse realmente como verdadera variante de la N-1, por discurrir por una zona de borde en todo su desarrollo, podría garantizar una **mayor continuidad de los trazados**

interurbanos al no estar condicionada por el actual número de nudos, enlaces y otros accesos que gravitan sobre la variante Norte y la vinculan con la malla urbana de Irun.

Como para que esta alternativa sea viable en algún momento el Plan General debería realizar desde ahora la **reserva de los suelos necesarios** para su implantación, estas reflexiones nos han llevado a estudiar las posibilidades más factibles, incluso si en última instancia su ejecución no dependerá del Ayuntamiento.

En un primer análisis de los posibles trazados, que en todo caso el Plan General plantea como **alternativas en fase de estudio**, se han tenido que considerar una serie de **condicionantes**:

- Cualquier alternativa de trazado de Variante Sur de la N-1 debe ser perfectamente compatible con una alternativa de ronda de circunvalación de las previstas.
- Cualquier trazado que se proponga debería discurrir próximo y sensiblemente en paralelo a la autopista A-8 para no encarecer los costes de ejecución en obras de túneles y viaductos que no serían necesarias.
- La Variante Sur deberá enlazar con la actual N-1 antes de la entrada en el continuo urbano de Irun, a ser posible en Gaintxurizketa.
- La Variante Sur deberá conectar adecuadamente con la N-121 a Navarra y con la N-10 a Behobie y Bayonne.
- Su funcionalidad deberá ser completamente independiente de la autopista A-8 aunque se prevea algún enlace con la misma.
- Se deberá tener en cuenta el condicionante que hoy supone la actual reserva para el tren de alta velocidad, situada tan próxima a la A-8 que sin embargo no es definitiva y podría fácilmente reajustarse en un futuro.

Teniendo en cuenta estos condicionantes, entre las diversas posibilidades de encaje que se han estudiado para esta propuesta de variante Sur, se han planteado **tres posibles alternativas**, y las tres en correspondencia con las alternativas de Ronda de circunvalación definidas.

Estas soluciones serían la **alternativa S-1**, que se corresponde con la alternativa R-1 de Ronda Sur y que discurriría al Sur de la Autopista; la **alternativa S-2**, que se

corresponde con la alternativa R-2 de Ronda Sur y que discurriría paralela y a ambos lados de la autopista; y por último la **alternativa S-3**, que se corresponde con la alternativa R-3 de Ronda Sur y que se desarrollaría básicamente al Sur de la Autopista aunque contempla su trazado al Norte de este eje en el tramo desde Arbes a Behobia.

Todos los tipos de soluciones tienen sin embargo **en común** el hecho de discurrir **sensiblemente paralelas a la A-8** y de establecer en todos los casos los **enlaces correspondientes con la Ronda Sur** de circunvalación de la ciudad garantizando una total compatibilidad con este elemento de la red viaria propuesta por el Plan General. En este sentido bastaría garantizar con la Ronda Sur un **primer enlace**, que podría ser único y común a las zonas de Txenperenea y Ribera-Olaberria, a través del nuevo trazado de Ronda Sur, y si acaso la posibilidad de un **segundo enlace** con el entorno de Artia.

Ambos enlaces servirían como **accesos Sur** a la ciudad en dos puntos centrales, y a los que se accedería desde la salida de la autopista en Araso a través de esta nueva variante. Esta solución permitiría prescindir de la necesidad de abrir un nuevo acceso desde la autopista A-8 a Irun en una posición central, solución que se ha planteado como una forma de mejorar la accesibilidad a la ciudad y de evitar el innecesario tráfico de paso por las calles de penetración desde el Oeste del continuo urbano. En todo caso se podría aprovechar la infraestructura del enlace que se hubiera realizado entre la A-8 y la Ronda Sur.

Otro aspecto que también es similar en estas tres alternativas es la relación en todos los casos con la banda de **reserva para el ferrocarril de alta velocidad**, que debería ser ligeramente desplazada hacia el Sur en dos puntos. Este desplazamiento, que afectaría a una parte de dicha banda del orden de unos 20 o 25 m. en las alternativas “S-1” y “S-3” y de menor cuantía en la alternativa “S-2”, parece que podría ser perfectamente compatible con el mantenimiento de los criterios con los que ha sido concebida la reserva para el trazado ferroviario pero exigiría un pronunciamiento o autorización en este sentido por parte del organismo competente.

A continuación se describe en detalle cada alternativa.

6.1.16 Alternativa “S-1” de Variante Sur con trazado independiente al Sur de la A-8.

La alternativa “S-1” consistiría en un **trazado independiente** con cuatro carriles, que discurrirían adosados en casi todo su recorrido. Su ejecución debería contemplar los diversos problemas de adaptación al terreno, sobre todo en algunas zonas donde el

paso es más exiguo, en los que sería necesario recurrir a desmontes y a soluciones lógicamente complejas.

Se contempla la relación de esta variante en los extremos con el sistema viario interurbano (Ventas y Behobia), así como su conexión con la Ronda de circunvalación en posición central y favoreciendo la adecuada distribución en la malla municipal.

Para la implantación de esta alternativa de variante a la N-1 sería necesario partir del actual enlace con la A-8 en Araso, de forma que una vez cruzada a desnivel la carretera de Oiartzun, se puedan desplegar los dos ramales dobles, uno por cada sentido, que discurrirían en paralelo a la Autopista pero con una huella distinta, hasta el enlace con la carretera de Navarra N-121 y con un desarrollo de algo más de 6 km. de nueva carretera.

6.1.17 Alternativa “S-2” de Variante Sur a ambos lados de la A-8.

La alternativa “S-2” se basaría en la separación de las dos parejas de carriles por cada uno de los sentidos, haciéndolas discurrir **a ambos lados de la autopista A-8** adosadas a la traza de esta infraestructura, y ello sin interferir en la reserva ya prevista para un tercer carril de la autopista ni producir mezcla de tráfico entre ambas infraestructuras.

La alternativa “S-2” tendría la ventaja de actuar sobre una **huella de infraestructura existente**, aunque lógicamente exigiría la ampliación de la plataforma de la actual autopista, si bien no estaría exenta de tener que solucionar determinados **puntos conflictivos** como por ejemplo que sería necesario desplazar ligeramente la actual autopista en algún tramo para facilitar el encaje de todos los carriles. Por otro lado tendría la gran **ventaja** de concentrar en un haz muy potente todo el tráfico de paso con lo que se podría economizar en la instalación de medidas correctoras de impactos, tanto visuales como sonoros.

6.1.18 Alternativa “S-3” de Variante Sur con trazado al sur y norte de la A-8.

La alternativa “S-3” consistiría en un **trazado independiente** con cuatro carriles, que discurrirían adosados en casi todo su recorrido y que vendría articulada mediante rotondas en su tramo central. Su ejecución debería contemplar los diversos problemas de adaptación al terreno, sobre todo en algunas zonas donde el paso es más exiguo, en las que sería necesario recurrir a desmontes y a soluciones lógicamente complejas.

Al Oeste se contempla el mismo trazado que el ya previsto para la alternativa “S-1”. En el tramo Este, desde el entorno de Arbes hasta Behobia, se contempla su trazado al Norte de la A-8 favoreciendo de esta forma su relación y adaptación con la trama viaria existente.

Una vez realizados los estudios preliminares que han permitido en el Avance el planteamiento de las tres alternativas de posible Variante Sur de la N-1 en términos de intervenciones posibles técnicamente y expuestas en síntesis, parece razonable que el Plan General no debe avanzar en una **definición más concreta** de las mismas hasta tanto no exista un cierto pronunciamiento por parte de la administración competente.

Sin embargo sería conveniente que al menos a nivel de decisión entre alternativas, cada una de las cuales podrían dar lugar posteriormente a diversas series de soluciones de detalle, sí que habrá que elegir una de ellas para poder **establecer desde el Plan General**, en el documento de Aprobación Inicial, la **reserva de suelo** necesaria en los terrenos que corresponda, pues es evidente que resultaría un requisito indispensable para posibilitar en un futuro la ejecución de cualquiera de las alternativas.

6.1.19 Otras soluciones en la red estructural distribuidora - Propuestas.

En cuanto a la red estructural distribuidora las principales intervenciones propuestas se basan en tres **pasos sobre la zona ferroviaria**, dos de ellos de nueva apertura.

De los propuestos el más importante sería la **nueva conexión** entre la calle de Anaka y el barrio de Pio XII a través de la calle Sebastian Errazu, a escasos 300 m. de la plaza de Txanaleta. El siguiente es el actual **punto de Eraustieta** que enlaza Soroxarreta con la zona de Belaskoenea y Arretxe, y el tercero sería el situado más hacia el Oeste, de nueva creación, entre la glorieta de Eskortza en la avenida de Letxunborro y el barrio de Ventas, sustituyendo al actual **punto de la Av. de Elizatxo** que deberá ser eliminado por falta de gálibo suficiente para el paso del ferrocarril de alta velocidad.

En la remodelación de la zona central se realizarían dos viarios en sentido paralelo a las vías que podrían tener un importante efecto distribuidor. También deben de considerarse como propuestas a realizar la previsión de un enlace desde la nueva glorieta en la Avenida de Letxunborro con la variante Norte de la N-1 en la zona de Zubieta en Hondarribia, así como el nuevo diseño del acceso y enlace al Hospital comarcal. Igualmente el importante enlace directo de Lope de Irigoyen con la N-1

Se recoge la mejora prevista del **enlace** de la Av. Letxumborro con la **calle de Anaka** mejorando la capacidad de esta intersección. También se plantea una nueva **glorieta en Gibeleta** de acceso al barrio de San Miguel y la reordenación de la **rotonda de Zubimusu** fundamentalmente al servicio de las zonas residenciales en Hondarribia considerando el nuevo funcionamiento de las calles Donostia y Hondarribia.

Igualmente es significativa la propuesta de abrir un nuevo **vial de acceso a Urdanibia** y al extremo Oeste de la Av. de Puiana a través de la glorieta de Eskortza en Letxunborro y de un ensanchamiento y remodelación de la actual calle de Pozuetakogaina, lo que permitirá compensar la posible eliminación del acceso a Urdanibia desde la variante N-1.

6.2.- INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA: PROPUESTAS

6.2.1 Bases de partida para el análisis de la situación e identificación de problemas.

Ya se ha señalado en el Diagnóstico que las instalaciones ferroviarias ocupan en la actualidad una **extensa franja de territorio**, configurando en la trama urbana de la ciudad un gran **corte espacial y funcional** que produce importantes impactos, entorpece su funcionamiento y limita su desarrollo urbanístico.

Estas instalaciones tienen adosadas las instalaciones de C.A.F. en su borde Norte así como el trazado del “Topo”, que discurre paralelo por el borde Sur en la práctica totalidad de su tramo urbano, incrementando en ambos casos los efectos de ruptura y segregación. El trazado del Euskotren se separa de la plataforma del ferrocarril de Renfe a su paso por el centro de la ciudad, lo que da lugar a una duplicación adicional del corte en la trama urbana.

En su conjunto, este efecto de ruptura se agrava además como consecuencia del escaso número de **elementos de unión transversal** existentes, con un solo paso intermedio de cierta capacidad entre los puentes de Belaskoenea y la variante norte, el del Paseo de Colón, y con un tramo de casi 2 km. de longitud, que coincide con el tramo más urbano del trazado ferroviario.

Esta **segregación del espacio urbano** sólo mitigada por el puente del Paseo Colón, impide la extensión y difusión del carácter de centralidad en torno a dicho paseo. Asimismo, la ausencia de elementos de relación entre ambos lados de las plataformas ferroviarias introduce importantes limitaciones y rigideces en la estructura viaria y en el transporte público del conjunto urbano.

Por otra parte, los dos sistemas ferroviarios, Renfe y Euskotren, están inmersos en un **proceso de actualización** y remodelación que pretenden mejorar el nivel de servicio de pasajeros y el de mercancías, lo que según se ha explicado en el diagnóstico permite abordar ahora importantes operaciones de remodelación muy beneficiosas para la ciudad.

En lo que respecta a la actual **Estación de pasajeros de Renfe** resulta necesaria la completa renovación, física, funcional y de imagen, de la Estación y sus servicios, en parte para albergar la futura llegada de las composiciones del tren de alta velocidad, y en parte porque necesita mejorar su integración urbana y la capacidad de intercambio

con el sistema de transporte urbano y metropolitano tanto peatonal como del transporte público.

Por su parte, la infraestructura del **Euskotren** presenta una problemática particular en la que coincide la necesidad de renovación con la de mejorar la integración urbana de los servicios de la Estación con el objeto de ofrecer un adecuado marco para el incremento de las frecuencias de funcionamiento, lo que implicaría incluso prolongar la duplicación de la vía antes de llegar a Ventas.

Parece evidente que cualquier solución a las redes del transporte ferroviario, deben ser contempladas en el marco del **eje de comunicaciones Pasaia-Irun-Hendaia**, pues se trata de una problemática que implica un ámbito territorial mayor que el exclusivo de un territorio municipal.

Sin embargo, hay que reconocer que desde el punto de vista de Irun, el **espacio ferroviario de Irun** que se prolonga hacia Hendaya es el más crucial para la ciudad, por la enorme implantación territorial que este uso tiene en nuestro municipio y por las expectativas que está abriendo el proceso de remodelación del conjunto de este espacio.

En este sentido es fundamental que cualquier actuación que se plantea contribuya a la **unión y articulación de la trama urbana** sobre el espacio ferroviario, de forma que se aproveche esta ocasión única para lograr una mejora sustancial de la interrelación de los distintos barrios a ambos lados del trazado ferroviario y para ampliar el espacio central de la ciudad.

Entre los diversos estudios y proyectos realizados o iniciados en los últimos años y referidos a la definición de las infraestructuras ligadas a la alta velocidad y al tráfico intermodal se tienen que considerar particularmente los aspectos normativos del **Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria** que ya han sido referidos en la fase de información urbanística, así como un **estudio de la reordenación del espacio ferroviario irunés** y su posterior conexión con Hendaia, encargado por el Ministerio de Fomento que podrá tener implicaciones directas en el futuro de la ordenación ferroviaria y en la posible liberación de suelos para otros usos.

En este sentido ya se ha avanzado por parte del Ministerio un borrador de posibles **terrenos que quedarían disponibles** una vez se haya realizado la remodelación de la zona de la Estación y playas de vías anejas, en base al cual se han podido plantear los nuevos usos a los que se podrían dedicar dichos terrenos así como la posibilidad de

establecer conexiones viarias que resuelvan los problemas de aislamiento de la zona de Anaka pendientes de resolución desde hace décadas.

También es importante a este respecto la realización de un estudio de Ordenación del Espacio Ferroviario por el arquitecto Francisco de León Molina con el objetivo de estudiar las posibilidades de formalización y definición de los usos resultantes en la zona ferroviaria una vez deducidos los de instalaciones que no sería necesario mantener.

En el **eje Pasaia-Irun** se vienen esbozando diversas actuaciones que surgen de foros institucionales como la Comisión Interinstitucional de Pasaialdea, Jaizkibia S.A., manejándose diferentes planes sectoriales como el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria, el Avance del Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística del Transporte y de carácter zonal como el Avance del Plan Territorial Parcial de Donostialdea-Bajo Bidasoa, Plan Integral de Actuaciones.

Para el denominado **Corredor Intermodal de Jaizkibel**, resultan como piezas clave de las mencionadas actuaciones las infraestructuras ferroviarias, la ampliación exterior del Puerto de Pasajes, las plataformas logísticas y el refuerzo en las infraestructuras viarias.

En lo que respecta a la red ferroviaria, las previsiones contempladas en este foro están relacionadas fundamentalmente con la **Y vasca de alta velocidad**, destinada tanto para mercancías como para viajeros, existiendo diversas propuestas de estaciones intermodales que contemplan varias localizaciones: una de ellas con posición central en el trazado ferroviario de Ventas a Hendaia y otra alternativa en Lezo, en la zona de Gaintxurizketa.

En este sentido hay que señalar que se propone la sustitución de la posible **estación intermodal de mercancías** planteada en terrenos de vías nuevas y que había sido recogida en anteriores proyectos, por otras ubicaciones.

En relación con las infraestructuras ferroviarias, una **afección** que sobre todo condiciona algunas de las soluciones viarias propuestas al Sur es la reserva realizada por el Ministerio de Fomento – Gobierno Vasco para el futuro tren de **alta velocidad**, que discurre sensiblemente paralela a la A-8 por el Sur, e incluso en algunos tramos se superpone con la autopista.

Se trata de una **banda de reserva** que está pendiente de posteriores decisiones que escapen completamente a la competencia municipal y que de llegar a aplicarse con

rigidez impediría no sólo algunas de las alternativas de rondas o variantes Sur sino incluso la mera ampliación de un tercer carril en la autopista. Por estas razones, el nuevo Plan propone y justifica un ligero reajuste de esta reserva en algunas zonas concretas para dejar espacio para las ampliaciones previstas, de modo que esta propuesta sirva como **elemento de negociación** con la administración competente en un futuro.

6.2.2 Principales propuestas de la red ferroviaria.

Admitiendo que la mayoría de las decisiones en materia de infraestructura ferroviaria a desarrollar sobre el término municipal de Irun van a ser **competencia de otras administraciones**, fundamentalmente del ámbito estatal y que en el momento actual prácticamente todas estas decisiones están aún pendientes de adoptarse de forma definitiva o de plasmarse en planes o programas que deberán ser aprobados, en esta fase de Avance corresponde sobre todo una **recopilación** de las últimas intenciones y propuestas al respecto, para tratar de coordinar el resto de determinaciones del Plan a las mismas.

Para la descripción de las principales propuestas se mantienen los tres ámbitos en los que se subdividía el **espacio ferroviario** en el Diagnóstico: Sur, Central y Norte.

En el **ámbito Sur**, es decir, el que discurre desde Gaintxurizketa hasta el actual puente de Auzolan, se propone contemplar la comunicación del nuevo trazado del tren de alta velocidad con la red internacional a través de un by-pass que entraría en la estación de Irun, lo que implica la remodelación de los puentes de Ventas y Auzolan.

Se plantea prever asimismo la **prolongación de la vía mixta** hasta el puerto de Pasajes y el desdoblamiento de las vías de “Euskotren” desde Araso, ya que entre este punto y Ventas están desdobladas.

Como **propuesta municipal** que debería ser valorada por la administración autonómica, se plantea ubicar un **nuevo apeadero de Euskotren** en la zona del Polígono comercial de Araso / futura Ampliación de Araso, en el que se van a concentrar nuevos usos industriales y terciarios y ello en previsión de un incremento de la demanda y para contribuir en la disminución del tráfico de vehículos en el interior de la ciudad. El posible incremento del tiempo de recorrido desde Donostia debido a la eventual inserción de esta parada podría verse compensado por la fusión en una sólo estación junto a Renfe de los dos apeaderos actuales de Belaskoenea y Paseo Colón.

Asimismo se plantea mejorar el **apeadero de Ventas**, dándole accesibilidad a ambos lados del haz de vías mediante una pasarela sobre las mismas, extendiendo así el posible servicio de esta red hasta la zona de Letxunborro.

En el **ámbito Centro**, el que discurre entre el puente de Auzolan y el del Paseo de Colón, y como una de las propuestas contempladas hasta el momento que parecen resultar más viables, se propone la separación del tráfico de mercancías del de viajeros, **reubicando la estación de viajeros** algo más al sur de su emplazamiento actual liberándose el espacio ferroviario situado junto a la antigua Aduana.

Unido a esta operación de remodelación de las instalaciones ferroviarias estaría la posibilidad de realizar el **cubrimiento** de una parte de las vías y más en concreto de la Estación, generando nuevos espacios con el objetivo de incorporarlos a la trama urbana de la ciudad.

Como parte de los objetivos, resulta asimismo fundamental la **modificación del trazado del Euskotren** integrándolo en la plataforma de vías de Renfe llevándolo en paralelo y adosado a las vías así como de la nueva estación a proyectar, liberando el espacio ferroviario resultante, eliminando el corte adicional que supone el mismo en el centro urbano y mejorando la intermodalidad y la versatilidad de servicio de ambos sistemas ferroviarios gracias al establecimiento de una estación conjunta.

Sería oportuno tener en cuenta la posibilidad de ubicar zonas de **aparcamientos de disuasión**, en la proximidad de las estaciones ferroviarias de Ventas como en el área del puente internacional. Este tipo de equipamientos situados en zonas no centrales favorecen enormemente el uso racional del transporte y contribuyen a reducir los tráfico urbanos y la demanda de aparcamiento en otras zonas de la ciudad.

En el **ámbito Norte**, el situado entre el puente del Paseo de Colón y el Bidasoa, se contempla la ubicación de un **espacio intermodal de mercancías** con la instalación de vías bajo pórtico de gran longitud adaptadas al intercambio de mercancías con conexión a la red de carreteras. Para posibilitar composiciones de grandes dimensiones se requiere el soterramiento bajo el ferrocarril del trazado de la Variante Norte de la N-1, lo que conllevaría la creación de una explanada de conexión con esta carretera y con el centro urbano.

Se contempla igualmente la localización de un **nuevo apeadero de cercanías** y de Euskotren junto al recinto ferial así como la ampliación de los puentes sobre el Bidasoa con el objeto de mejorar la conexión con la estación de Hendaia.

capítulo 7

VIVIENDA

INDICE: CAPITULO 7 – VIVIENDA

7.- VIVIENDA 1

7.1 Bases de partida para la propuesta..... 1

7.2 Criterios de ubicación de las nuevas propuestas de uso residencial..... 4

7.3 Principales propuestas de nuevo suelo de uso residencial..... 6

7.4 Cuantificación de la propuesta residencial 11

7.5 Cálculo de las necesidades de viviendas en base a las Directrices 14

7.- VIVIENDA

7.1 Bases de partida para la propuesta

En relación con la vivienda y según se expuso en el Diagnóstico Previo, hay que tener en cuenta que en el momento en el que se inicia la revisión del planeamiento general de Irun se parte de una situación en la que aún quedaban por construirse **más de un 50%** de las **viviendas previstas por el Plan vigente**, incluyendo en ello las que se contemplaban en las modificaciones de planeamiento aprobadas desde 1999.

Si se contabilizan tanto las viviendas previstas en ámbitos de suelo urbano no consolidado como en ámbitos de urbanizable, incluyendo las pendientes de construir en aquellos que ya están tramitados o en ejecución así como las previstas en ámbitos que no han empezado a tramitarse, el total de **nuevas viviendas posibles** según el planeamiento de desarrollo actual alcanza una cifra en torno a las **4.000 viviendas**, en el momento de presentar el Avance de la revisión.

Por otro lado hay que considerar el **ritmo medio de construcción** de nuevas viviendas anuales en Irun, que ha variado entre las 400, a principio de los años 2000 y las 250 en los últimos años, lo que en el caso de mantenerse una actividad similar llevaría a que el suelo clasificado o calificado para usos residenciales en el Plan General vigente, aún tendría **capacidad** para dar respuesta de forma global a la demanda de construcción de viviendas de los próximos doce a quince años, aunque la capacidad remanente del suelo urbano consolidado tardaría más tiempo en irse materializando.

Obviamente el nuevo Plan General tiene que **incrementar la oferta de suelo residencial** para cubrir un plazo de tiempo mayor y evitar así en los próximos años el agotamiento del suelo clasificado, según los criterios del cálculo de la potencialidad de viviendas establecido por las Directrices de Ordenación del Territorio, pero también hay que reconocer que en cuanto a este tipo de suelos y considerando el número de viviendas en su conjunto y los suelos pendientes de ejecución, la **situación actual en Irun** permite abordar con una cierta comodidad ese necesario incremento del uso residencial.

Por ello, uno de los principales retos del nuevo Plan es el de prever, en la medida de lo posible, las suficientes **actuaciones residenciales de diverso tipo** para cubrir las necesidades de vivienda en un plazo más amplio y dentro de los límites que imponen los estándares de crecimiento previstos legalmente.

De esta manera, la revisión del Plan General, además de que lógicamente califica **nuevos suelos** tanto de remodelación interior como urbanizables **destinados a usos residenciales**, incorpora como parte de la oferta futura de suelos para viviendas los que **ya estaban** destinados a este uso en el Plan General vigente, tanto los que ya están en tramitación pero cuyas viviendas se construirán en los próximos años como aquellos que no empezaron a tramitarse y que en el futuro podrán incrementar la oferta de viviendas contribuyendo de paso a solucionar problemáticas urbanísticas locales.

Ahora bien, el **nuevo marco legislativo** de la Ley 2/2006 del Suelo y Urbanismo del País Vasco, ha modificado los **estándares mínimos** aplicables a los ayuntamientos de más de 3.000 habitantes según unas **cuantías mínimas para las viviendas protegidas** que vienen definidas en el **artículo 80** de esta Ley.

Según lo allí previsto, en aquellas **áreas de suelo urbano no consolidado** cuya ejecución se prevea mediante **actuaciones integradas de uso predominantemente residencial**, el propio Plan General o los Planes Especiales en su caso, deberán disponer los terrenos precisos para materializar **como mínimo** el **40%** del incremento de la edificabilidad urbanística de uso residencial destinados a viviendas sometidas a algún régimen de protección pública.

Este porcentaje del 40% en suelo urbano no consolidado, se divide en dos partes: un **mínimo del 20%**, o sea al menos la mitad de ese porcentaje, deberá aplicarse a la construcción de viviendas de **protección oficial de régimen general y especial**, y el restante porcentaje hasta alcanzar el 40% podrá aplicarse a viviendas de **protección oficial de tipo tasado**.

Igualmente, en cada **sector de suelo urbanizable de uso preferente residencial**, el Plan General y luego los Planes Parciales, deberán disponer los terrenos precisos para calificar **como mínimo** el **75%** del incremento de la edificabilidad urbanística de uso residencial para viviendas sometidas a algún régimen de protección pública. En el suelo urbanizable ese porcentaje del 75% también se divide en dos partes: a las viviendas de **protección oficial de régimen general y especial** corresponderá como **mínimo el 55%** y el restante porcentaje hasta alcanzar el 75% podrá aplicarse a viviendas de **protección oficial de tipo tasado**.

Teniendo en cuenta la disponibilidad de suelos ya calificados en **ámbitos de planeamiento** por el vigente Plan General de Irun para **vivienda sometida a algún régimen de protección pública** incluidas las de precio tasado, habría una capacidad aproximada para construir unas 1.850 viviendas de alguno de estos tipos, lo que significa un 45% del total de las 4.000 viviendas que podrían construirse en ámbitos de planeamiento de suelo urbano no consolidado y suelo urbanizable ya definidos.

La nueva Ley del Suelo prevé que los porcentajes de viviendas protegidas, de al menos el 40% en ámbitos de suelo urbano y el 75% en suelo urbanizable, se apliquen **sobre el incremento de edificabilidad** respecto de la previamente materializada en cada área, lo que significa que para ese cálculo habría que deducir el aprovechamiento de las edificaciones residenciales que estuvieran construidas actualmente en esas áreas.

Además, estos porcentajes deben de aplicarse sobre la **cuantía del aprovechamiento** en metros cuadrados construibles y no sobre el **número de viviendas**, que en cambio ahora no es preciso determinar de forma vinculante desde el Plan General, aunque sea un parámetro que se va a seguir señalando de forma **orientativa** porque es más fácil de entender para valorar la oferta del nuevo Plan en materia de vivienda.

Como consecuencia del incremento de los **estándares mínimos** por la nueva Ley y a pesar de que cuando se aprobó el actual Plan General se superaban los porcentajes de vivienda protegida exigibles en suelo urbano y urbanizable por la ley entonces vigente, la **aplicación de los nuevos estándares** obliga a **aumentar** el porcentaje de la **superficie construible residencial** que es necesario destinar a los distintos tipos de viviendas protegidas en el conjunto de los ámbitos residenciales aún no tramitados y que se mantienen en el nuevo Plan.

A ello se añade la aplicación de los estándares mínimos sobre los **nuevos ámbitos residenciales** propuestos por la Revisión del Plan General, dando una cantidad total de los distintos tipos de viviendas protegidas muy superior a lo previsto actualmente.

En principio la Ley prevé que el **cumplimiento de los estándares mínimos** de edificabilidad destinados a viviendas sometidas a algún régimen de protección pública se aplique individualmente por cada sector, área o unidad de ejecución, aunque también permite que al revisar el Plan General se establezca una **forma diferente** de cumplir con los estándares legales, bien en el conjunto del suelo urbano no consolidado y urbanizable o bien entre ambas clases de suelo, o incluso entre distintos sectores, áreas o unidades de ejecución.

No obstante, en este último supuesto será necesaria la **autorización** de la administración competente en materia de vivienda, para así garantizar que el planeamiento adopte una calificación equilibrada de las reservas que evite los riesgos de la segregación socioespacial entre unos y otros tipos de viviendas.

En todo caso está claro que desde el nuevo Plan General hay que garantizar el **cumplimiento** de estos estándares aplicándolos tanto a los nuevos suelos residenciales propuestos como a los que se incorporan desde el documento anterior. Desde el Avance se ha realizado ya una **primera distribución** de edificabilidades para unos y otros tipos de viviendas aplicando las cuantías reglamentarias a cada uno de los ámbitos urbanizables y ámbitos de suelo urbano no consolidado de uso predominantemente residencial.

No obstante, será en el documento de Aprobación Inicial donde se defina con precisión la fórmula que se adopte para **contabilizar** el cumplimiento de los estándares entre unos y otros tipos de suelo. Además, y si procede porque se opte por aplicar los porcentajes al conjunto de los suelos y no a cada ámbito, se solicitará la correspondiente autorización justificando que la distribución de las viviendas protegidas se hace equilibradamente sobre el territorio para no generar segregación socioespacial.

A ello hay que añadir el cumplimiento de lo previsto en el **artículo 81** de la Ley en cuanto a los nuevos estándares y cuantías mínimas de reservas que es necesario realizar para **alojamientos dotacionales** y que son aplicables en municipios con población de más de 20.000 habitantes como Irun.

Esta disposición legal obliga, en ámbitos de **uso predominantemente residencial**, a calificar con destino a alojamientos dotacionales una superficie de suelo no inferior a **1,5 m²** por cada incremento de 100 m² de techo de uso residencial o por cada nueva vivienda prevista en el planeamiento, quedando su localización concreta definida mediante las determinaciones establecidas por la ordenación estructural.

7.2 Criterios de ubicación de las nuevas propuestas de uso residencial

En lo que se refiere a los **criterios de ubicación de suelo residencial**, y de forma independiente a los cumplimientos legales en materia de vivienda, el **primer criterio** es completar la estrategia ya iniciada por el Plan General de 1999 de **incrementar el carácter urbano del centro de la ciudad**, aprovechando las pocas parcelas aún sin edificar, ampliando la extensión de la zona central a zonas degradadas que se

propone regenerar, y sustituyendo usos obsoletos o problemáticos, ofreciendo en su caso otras localizaciones alternativas preferentemente en la zona Oeste ya destinada a actividades productivas.

Conviene tener en cuenta la compatibilidad entre esta estrategia y lo previsto en el Plan Territorial Sectorial de Actividades Económicas, que dentro de un mismo municipio obliga a **mantener o compensar los usos industriales** ubicados en terrenos actualmente dedicados a ellos donde el planeamiento cambia su destino a otros usos.

En la Revisión del Plan General se proponen nuevos suelos para actividades económicas en cuantía de metros construibles muy superior al suelo industrial que se plantea reclasificar para usos residenciales. La estrategia general propuesta es la de **ofrecer alternativas de nueva ubicación** para los usos de actividades productivas que **están en actividad** contando para ello con una aplicación flexible de lo previsto en el Plan Territorial Sectorial.

El **segundo criterio** fundamental de ubicación de usos residenciales es el de analizar de forma detallada las **posibilidades de los vacíos aún existentes**, en particular de aquellos terrenos que aún permanecen sin clasificación urbana y se encuentran en el territorio mayoritariamente ocupado por la ciudad pero siempre dentro de la **franja situada al Norte de la autopista A-8**.

En este tipo de **situaciones exteriores al suelo urbano** aunque ya próximos a la ciudad, se han propuesto posibles crecimientos residenciales que por una parte ofrecen alternativas de localización de viviendas en **zonas adecuadas** ambiental y topográficamente, y por otra se apoyan en **nuevos accesos** que permiten incorporar correctamente las nuevas actuaciones a la trama de la ciudad y a la vez sirven como intervenciones de mejora de la estructura urbana general.

A éstos habría que añadir un **tercer criterio** que se materializa en una serie de propuestas que sin crear nuevos ámbitos, **modifican** las condiciones o la delimitación de **ámbitos de remodelación** de suelo urbano no consolidado que ya habían sido definidos en el Plan General vigente pero que no estaban aún completamente tramitados o ejecutados.

El objetivo fundamental en tercer supuesto ha sido el de **adaptar las determinaciones** de dichos ámbitos a las nuevas exigencias o a los nuevos requerimientos desde el punto de vista de la ordenación o de las tipologías residenciales o bien el de

adaptarlos a actuaciones sobre la red general que modificaban los supuestos hasta ahora previstos.

Además y como parte de los criterios generales de oferta de nuevas posibilidades para la construcción de viviendas se cuenta con la opción de un **mejor aprovechamiento** de la **zona residencial ya consolidada** a través de ligeros cambios en la regulación por **ordenanzas** que se aplican a tipologías de vivienda antigua que por su tamaño podría dar lugar a operaciones de sustitución aprovechando mejor los fondos, las alturas y las posibles distribuciones interiores permitiendo un mayor número de viviendas sin alterar el perfil general de las zonas edificadas.

Se trata de una estrategia que podría facilitar en algunos casos la **rehabilitación o reforma de inmuebles existentes**, contribuyendo así a incrementar la oferta de viviendas en zonas centrales de carácter muy urbano, dando un cauce adecuado al hecho que se ha venido produciendo en los últimos años con la aparición de un porcentaje de licencias próximo al 10% que corresponden a actuaciones de rehabilitación o de cambio de uso.

No obstante, desde el Avance del Plan General no se ha querido contemplar en la contabilidad de nuevas viviendas este **posible incremento** porque se trata de un tipo de operaciones que no tiene sentido programar y que pueden desarrollarse a lo largo de bastante tiempo. Las **condiciones precisas** se incorporarán a la normativa en el documento de Aprobación Inicial cumpliendo las condiciones aplicables por la legislación vigente al incremento del suelo residencial en suelo urbano.

Con estos cuatro tipos de criterios, incluyendo entre ellos la posibilidad que se ofrecerá de rehabilitar algunas edificaciones existentes, debería quedar asegurada la **futura oferta residencial** en cuanto a su **variedad tipológica y de ubicación**, lo que se entiende como clave para dar respuesta a los retos que tiene planteados la revisión en materia de vivienda.

7.3 Principales propuestas de nuevo suelo de uso residencial

Entre las distintas propuestas de nuevo suelo calificado para uso residencial, es decir de aquellas donde el uso residencial es uso global, o sea mayoritario, cabe destacar las que se desarrollan en el **centro de la ciudad** y las que se plantean en **determinados barrios**.

Todas tienen la finalidad de ir **complementando la oferta de uso residencial** repartiéndola equitativamente por las distintas zonas y barrios, de forma que un núcleo

como Irun, que se extiende longitudinalmente a lo largo de varios kilómetros, pueda ofrecer **nuevas alternativas** de residencia en cada una de las zonas.

La más **importante en superficie** y por su previsible repercusión en la estructura y funcionalidad de Irun es la que se plantea en el conjunto de suelos del **entorno de la Estación**, importantísima operación de remodelación a la que se sumará en su momento la ya prevista intervención residencial de San Miguel, completando la total transformación de todo este área.

Tal como se ha planteado en el Avance, este ámbito está compuesto a su vez de una serie de **ámbitos más específicos**: Estación de Renfe propiamente dicha, área del edificio de la antigua Aduana, zona de Vías nuevas, zona residencial de Belaskoenea, zona calle Lopez de Becerra, zona talleres de la Caf. Todas ellas pueden desarrollarse de forma independiente pero no obstante **coordinadas** en un **proyecto común**.

En la medida que aún no se han terminado de adoptar determinadas decisiones en cuanto a la **liberación del suelo ocupado** por la zona ferroviaria y a que tampoco se ha llegado a una postura sobre el **eventual traslado de las instalaciones de CAF** a otra ubicación también conectada con la red ferroviaria pero dentro del municipio, la nueva operación de la Estación podría tener una mayor o menor cantidad de suelo destinable a usos residenciales.

En este sentido se han planteado en el Avance **dos Alternativas** que se diferencian en la ocupación de más o menos territorio, teniendo en cuenta que ambas tienen en común el haber contado ya con los terrenos que en principio se han propuesto desde el organismo gestor de infraestructuras ferroviarias como **disponibles en el futuro** por el posible desmantelamiento de vías o instalaciones al no estimarse ya necesarias.

Con esta amplia intervención se trata de **completar el crecimiento interno** de la ciudad de Irun aprovechando la gran oportunidad que se plantea, después de tantos años, de una **menor necesidad de ocupación** de los espacios ferroviarios reduciendo de forma importante la **barrera** para la ciudad que han supuesto las vías de ferrocarril, estructurando una malla que complete la trama urbana actual y dando una solución a la comunicación viaria y funcional a los barrios de ambos lados de las vías.

También hay que señalar que no sólo se tratará de ubicar viviendas en estos terrenos si no que para lograr el objetivo fundamental de **revitalizar esta zona central**, deberán de plantearse igualmente **otros usos** de tipo terciario, dotacional o de servicio aportando a la ciudad un espacio de centralidad con la mezcla de usos necesaria para asegurar su función. En todo caso la **oferta residencial** que podrá garantizarse con

esta operación será con diferencia **la más importante** de las planteadas en Irun, no sólo en esta revisión del planeamiento sino desde hace muchas décadas.

Además, esta operación tendrá la ventaja añadida de nacer en **pleno centro** de la ciudad, en un área que ha permanecido cercada y dividida, pero con un enorme **potencial de integración** y conformación de tejido urbano y un **atractivo** muy importante para ser elegida como zona de ocupación residencial preferente.

Sin embargo además de esta importante operación de remodelación, se plantean asimismo otras con capacidad igualmente transformadora a un **nivel más local**. Entre ellas destacan las dos intervenciones en el **barrio de Ventas**: Calle Araba y Ventas Centro.

En la actuación de la **calle Araba** se trata de posibilitar la **ampliación** de esta calle, regularizando su trazado y urbanizándola para que pueda constituirse como alternativa de **viario de circunvalación** del **barrio de Ventas** y ofertar a la vez una pequeña **construcción residencial** que permita además financiar la apertura del tramo inconcluso de la calle Araba

En la actuación de **Ventas Centro** situada en la zona Nordeste del núcleo de Ventas y al Sur de las vías del ferrocarril se trata de posibilitar para este barrio la creación de un **espacio singular central** de calidad de carácter público, creando una oferta de viviendas en edificios residenciales de altura moderada. Además con esta actuación se trata de adecuar mejor la **relación de todo el núcleo** con la **zona ferroviaria**, construyendo una nueva estación conjunta Euskotren–Renfe con paso superior para peatones que permita relacionar Ventas con las zonas urbanas al Norte de las vías.

Al Sur de la Estación se plantea una posible intervención sobre el **edificio industrial de Belasko**, proponiendo una **sustitución progresiva** y en todo caso parcial de las actuales instalaciones industriales situadas en el frente Norte, posibilitando el traslado al edificio Sur o a otras zonas de sólo aquellas actividades que fueran más difícilmente compatibles con el entorno residencial existente y con la **nueva oferta residencial** a situar en dos plantas a construir sobre el edificio Norte y con accesos independizados de la zona de actividades.

Con esta actuación se trataría de favorecer un proceso de **regeneración de la edificación industrial** sin necesitar grandes operaciones de traslado, definiendo un gran **espacio público** en el frente de calle más cercano al entorno de la Estación que además tenga continuidad con los parques de Barón de Oña y de Alai-txoko a través de la nueva solución de cubrición de la avenida Elizatxo.

La regularización de la rasante de este nuevo espacio público conllevaría la reducción de la altura de los locales ubicados en la planta baja del edificio Norte permitiendo la ubicación de **usos terciarios compatibles** con el entorno residencial, de manera que toda la fachada Norte podría quedar **completamente renovada**.

En la zona **Suroeste** de la ciudad se plantean algunas actuaciones de consolidación que permiten terminar de **formalizar la avenida de Elizatxo** regularizando su frente y aprovechando intersticios urbanos ocupados por usos que podrían dejar paso a pequeñas actuaciones residenciales.

Se trata de ámbitos como **Arretxeko Malda**, entre las calles Auzolan y la avenida de Elizatxo situado en la zona actualmente ocupada por un concesionario y taller de automóviles que dejaría lugar a una promoción residencial. Igualmente el ámbito **Rataplan**, que recoge el frente a la avenida estando delimitado por las calles Elatzeta y Lapitze y cuya nueva alineación permite la obtención de un gran espacio calificado como viario que debe posibilitar la solución prevista para este tramo de la avenida.

También y junto al **soterramiento** previsto para la **avenida de Elizatxo** frente al parque de Alai-Txoko, el nuevo ámbito denominado **Alei**, al este de la actuación residencial de Oñurre, en una zona actualmente ocupada por pequeñas huertas localizadas en una posición central del municipio que también dejarían paso a una pequeña actuación residencial.

En la zona Norte y Noroeste del canal de Artia se plantea una pequeña intervención denominada **Paseo de Artia**, en los terrenos del edificio del antiguo matadero incluyendo las edificaciones colindantes y proponiendo la realización de una **nueva ordenación residencial** con tipología similar a la ya construida en el borde del canal. Con esta actuación se pretende asimismo completar la **regularización del frente del canal** eliminando la obstrucción actual a la **continuidad del espacio libre lineal de borde** que impide comunicar visual y ambientalmente el río con el valle de Ibarla.

En el **barrio de Behobia**, y en relación con la necesaria intervención derivada del futuro desdoblamiento de la carretera nacional, se plantea un ámbito de remodelación coincidente con el denominado **Lastaola Postetxea** en la zona situada a lo largo de la calle del mismo nombre. Se prevé un **nuevo trazado viario** distinto al previsto por el planeamiento de desarrollo ya en tramitación, **reordenando y ajustando la edificabilidad** del ámbito y ayudando a generar una nueva zona residencial mucho **mejor conectada** con el núcleo de Behobia.

En relación con esta actuación, está también la del nuevo ámbito propuesto de **Pausu**, que prevé la remodelación de la **zona comercial de Behobia**, cuyos accesos y ordenación deberán de modificarse cuando se realice el desdoblamiento de la calzada de la N-1, así como el antiguo edificio del control aduanero que se define como fuera de ordenación. Con esta intervención se mejorará la funcionalidad de la dotación comercial así como la relación con el espacio en torno a la Iglesia y al borde del Bidasoa.

En la zona alta se plantea la actuación de **Gazteluberri**, que incluye el ámbito de Gaztelu Norte definido por el Plan Parcial del ámbito de Antton Ttipi cuyo principal objetivo es una gran parcela de equipamiento que completando la que resulta de dicho ámbito, podría destinarse a la ubicación de un **equipamiento escolar** que satisfaga las necesidades de toda la zona de Behobia y barrio de Artia.

En la **zona Sur de Irun** se plantean dos importantes actuaciones residenciales sobre suelo actualmente clasificado como **no urbanizable**. Se trata de aprovechar la actual situación de dos colinas que no pueden admitir edificaciones debido a las servidumbres del área de aproximación al aeropuerto para desarrollar en sus zonas más bajas una oferta residencial de cierta importancia.

Por estas razones, las **condiciones de desarrollo** de estos dos ámbitos están **necesariamente vinculadas a las cesiones**, para la ciudad, de los **espacios libres** no edificables, la parte más relevante de las dos colinas, así como los necesarios tramos de **vias de acceso**. Solamente con una **gestión conjunta** en cada caso, se podrá admitir el cambio de clasificación de suelo que ahora se propone desde la revisión, pasando del no urbanizable actual al de urbanizable.

El nuevo ámbito de **Matxalagain**, situado en torno a las laderas de la colina del mismo nombre, se extiende hasta el actual límite del suelo urbano formado por las calles Ermita y Arbesko Errota, proponiéndose una **ordenación residencial** en la parte más baja del borde oriental de la ladera, a través de una edificación que esté en correspondencia con los valores topográficos del entorno y que permita la regularización de la estructura viaria.

El resto del terreno del nuevo ámbito está calificado como **Sistema General de Espacios Libres** preservando los valores medioambientales de la zona alta de la colina de Matxalagain inedificable por razones de topografía, visibilidad y protección del paisaje, convirtiéndola en un **parque de tipo periurbano** con excelentes vistas sobre la ciudad y la bahía. Una pequeña parte del ámbito se reserva al acceso desde la zona de Ribera como Sistema General viario.

El nuevo ámbito de **Blaia**, está situado en torno a las laderas de la colina de Buenavista, incluido su borde Norte que linda con la calle César Figerido llegando hacia el Sur hasta la zona de Lekueña y el amplio espacio existente entre el trazado de la autopista y las edificaciones de la carretera de Blaia. Se trata de terrenos que actualmente **no son urbanizables**, siendo inedificables los que corresponden a la colina Buenavista, por las fuertes pendientes, la visibilidad y la protección del paisaje.

En este ámbito de importante extensión, se prevé una **ordenación residencial** situada en la zona de menor pendiente al sur de la carretera de Blaia basada en bloques de vivienda en altura, oferta de usos residenciales que complementa el conjunto de nuevas propuestas con aprovechamiento residencial planteadas en Irun.

El resto del terreno de este nuevo ámbito queda calificado como **Sistema General de Espacios Libres** así como una zona verde al Sur y Oeste de las instalaciones dotacionales municipales de Blaia preservando de esta manera los actuales valores medioambientales de la colina de Buenavista aprovechando su situación para dotar a la ciudad de otro parque periurbano complementario que dispone de muy buena panorámica sobre el Bidasoa y la bahía.

Una parte de este ámbito se califica como Sistema General, destinado a la ejecución del **viario acceso** desde el paseo de Artia por donde se conectaría con el centro de la ciudad y que serviría igualmente para completar el nuevo vial de ronda por el Sur.

7.4 Cuantificación de la propuesta residencial

La propuesta residencial ha sido evaluada en **superficie edificable** y **número estimado de viviendas**, con el objeto de valorar el alcance y posible vigencia de la nueva revisión en cuanto a la satisfacción de la futura demanda de viviendas, tanto en número total como desglosadas en los tipos de vivienda con algún régimen de protección pública y vivienda libre.

Conforme a la legislación actual del suelo **el número de viviendas no es vinculante**, no obstante lo cual, y para dar una idea más entendible del alcance de la propuesta, se ha mantenido una cuantificación que en todo caso se deberá considerar siempre como una estimación pero que en el caso de elegir la **alternativa 1** para el desarrollo de la futura remodelación del Entorno de la Estación, incrementaría hasta casi **3.300** el número de **nuevas viviendas construibles** de las cuales aproximadamente **la mitad** podrían ser de **regimen protegido** o de **vivienda tasada**. Esta cantidad total sería de **2.350 viviendas** en el caso de elegir la **alternativa 2** del Entorno de la Estación.

En el caso de alcanzar y mantenerse constante el **ritmo anual medio** más favorable del último decenio, de 350 viviendas anuales, este **incremento** correspondería a una oferta residencial que podría dar respuesta a la demanda de entre **7 y 9 años**, según la alternativa que se elija de remodelación del Entorno de la Estación.

Ahora bien, en la oferta total de viviendas hay que contemplar las 4.000 viviendas construibles en los ámbitos de planeamiento actualmente en tramitación o ejecución, que la Revisión del Plan General mantiene, de manera que el nuevo Plan llegaría a contar con una **capacidad de construcción total** de unas **7.300 viviendas** en ámbitos de planeamiento, o de **6.350 viviendas** en el supuesto de la alternativa 2 de remodelación del Entorno de la Estación.

Si a la cantidad de viviendas totales le añadimos las viviendas construibles en solares del **suelo urbano consolidado**, estas previsiones no superan los parámetros de magnitud del cálculo de la capacidad de viviendas según lo establecen las **Directrices de Ordenación del Territorio**, desarrollado en el siguiente subcapítulo, que considera no sólo el incremento de población sino también el descenso del ratio de habitantes por vivienda, las viviendas turísticas y un índice corrector para mantener la flexibilidad del mercado que prácticamente multiplica por dos las cantidades calculadas.

Como **síntesis**, se puede garantizar que a un ritmo de edificación anual a largo plazo, de tipo medio del orden de **350 viviendas al año**, esta capacidad de construcción de nuevas viviendas serviría para dar total satisfacción a la **demand**a tanto hasta **2020**, (4.200 nuevas viviendas necesarias) **año horizonte del Plan Estratégico**, como hasta **2024**, (5.600 nuevas viviendas necesarias) año hasta el que se han hecho **proyecciones de población** según los cálculos expuestos en el cap. 2.

En realidad, estas proyecciones, que no cuentan con las viviendas adicionales que se podrían construir como sustitución o remodelación de edificios en suelo urbano, permitirían que el nuevo Plan General amplíe la capacidad de **dar respuesta a todas las demandas residenciales** hasta más allá de los períodos analizados.

Los **datos** de las **nuevas zonas residenciales** que forman parte de la propuesta de revisión del Plan General, sin contar con las superficies y viviendas construibles en los ámbitos ejecutándose o en tramitación, son los siguientes:

**NUEVOS AMBITOS RESIDENCIALES PROPUESTOS
SUPERFICIES DE SUELO Y SUPERFICIES CONSTRUIBLES**

CLAVE	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE BRUTA m² suelo bruto	SUPERFICIE RESIDENCIAL m² suelo neto	INCREM. EDIFICACIÓN RESIDENCIAL m²c constr.	% SEGÚN TIPOS DE VIVIENDA LIBRE/PROTEG/TASADA		
1.2.02	CALLE ARABA	12.008	12.008	4.598	60	20	20
1.2.13	VENTAS CENTRO	29.584	17.036	7.348	60	20	20
0.1.01	ENTORNO ESTACIÓN ALT.1	386.924	174.220	179.124	60	20	20
1.3.10	EDIFICIO BELASKO	29.247	29.247	11.906	60	20	20
1.3.11	ARRETXEKO MALDA	1.839	1.839	1.076	60	20	20
6.2.07	RATAPLÁN	9.373	3.667	2.428	60	20	20
6.2.08	ALEI	13.082	6.658	2.812	60	20	20
7.1.03	PASEO DE ARTIA	10.422	6.782	3.416	60	20	20
7.2.08	MATXALAGAIN	165.436	42.003	23.995	25	55	20
8.2.05	BLAIA	172.069	55.109	30.574	25	55	20
8.2.06	GAZTELUBERRI	20.125	2.605	1.620	60	20	20
8.3.04	LASTAOLA POSTETXEA	17.642	16.241	6.763	25	75	0
8.3.05	MENDIPE	19.064	19.064	10.720	71,52	28,48	0
TOTAL TODOS LOS AMBITOS		886.815	386.479	286.380			
0.1.01	ALTERNATIVA 2ª ENTORNO ESTACIÓN	310.782	98.078	98.008	60	20	20
TOTAL (ALT 2 Entorno ESTACION)		810.673	310.337	205.264			

**NUEVOS AMBITOS RESIDENCIALES PROPUESTOS
INCREMENTOS DE VIVIENDAS**

CLAVE	DENOMINACIÓN	INCREM. VIVIENDA LIBRE nº viv.	INCREM. VIV. PROTEGIDA nº viv.	INCREM. VIV. TASADA nº viv	INCREM . TOTAL nº viv.
1.2.02	CALLE ARABA	31	11	11	53
1.2.13	VENTAS CENTRO	49	17	17	83
0.1.01	ENTORNO ESTACIÓN ALT.1	1.194	421	421	2.036
1.3.10	EDIFICIO BELASKO	79	28	28	135
1.3.11	ARRETXEKO MALDA	7	3	3	13
6.2.07	RATAPLÁN	16	6	6	28
6.2.08	ALEI	19	7	7	33
7.1.03	PASEO DE ARTIA	23	8	8	39
7.2.08	MATXALAGAIN	67	155	56	278
8.2.05	BLAIA	85	198	72	355
8.2.06	GAZTELUBERRI	11	4	4	19
8.3.04	LASTAOLA POSTETXEA	19	44	16	79
8.3.05	MENDIPE	86	32	0	118
TOTAL TODOS LOS AMBITOS		1.686	934	649	3.269
0.1.01	ENTORNO ESTACIÓN ALT.2	653	231	231	1.115
TOTAL (ALT 2 Entorno ESTACIÓN)		1.145	744	459	2.348

7.5 Cálculo de las necesidades de viviendas en base a las Directrices

Según establecen las **Directrices de Ordenación Territorial del País Vasco**, es necesario calcular la cantidad de viviendas que como mínimo debe habilitar el nuevo Plan General según los criterios de aplicación de una fórmula integrada por cinco factores o componentes que figura en las D.O.T. Es necesario aclarar que lo que este documento establece con carácter de **determinaciones de orden vinculante**, es la cuantificación adecuada del suelo, para que según los Instrumentos de Planeamiento general se pueda responder a la demanda que realmente se producirá en cuanto a la vivienda en un cantidad de 8 años, que es la referencia que han manejado las D.O.T.

Se trata pues de dos conceptos diferentes, donde el primero define **la cantidad de suelo que el Plan tiene que calificar como residencial**, capaz para un número de viviendas tal que al menos haya garantía de que un porcentaje del mismo vaya a construirse realmente en un período de ejecución del Plan, coincidiendo ésta cantidad de suelo con el segundo concepto de las **viviendas que realmente serán necesarias** en el año horizonte del Plan.

La primera cantidad, convertida en viviendas construibles, debe ser lógicamente superior a la segunda, y en ello influye decisivamente el llamado **factor de corrección de rigidez de la oferta**, ya que evidentemente habrá toda una serie de viviendas planificadas que por diversas razones no van a poderse materializar en ese período sino más adelante, pues los Planes no se terminan bruscamente, y además para un adecuado funcionamiento de la oferta y la demanda es conveniente que exista siempre más suelo calificado para residencial que el estrictamente necesario para un determinado período.

Hechas estas aclaraciones se realizan paso a paso las operaciones para cumplimentar el procedimiento de **CUANTIFICACION DE LA OFERTA RESIDENCIAL** establecido por las Directrices y que debe calcularse con un horizonte temporal de 8 años.

La **Fórmula** se obtiene de la suma de los 5 componentes descritos en las D.O.T.:

$$C1 + C2 + C3 + C4 + C5$$

- **C1 Componente de Implicaciones del Modelo Territorial**

Al no estar incluido Irun según el Documento de las Directrices entre los municipios a los que se les adjudica los criterios del Crecimiento Selectivo ni entre los considerados como Habitats de Descongestión, esta componente resulta cero.

Por tanto:

$$C1 = 0 \text{ viviendas}$$

- **C2 Componente de Crecimiento Demográfico**

Para realizar los cálculos del crecimiento demográfico se han tomado como datos los de los **Censos de Población de 1996 y 2006**, por considerarlos como una información estadísticamente fiable y comparable en términos estadísticos a otros datos, así como por ser los **más recientes** y por tanto los que mejor reflejan la situación actual. Por su parte, el número de viviendas ocupadas proviene de los datos municipales.

No obstante y dado el momento en el que se redacta la Revisión del Plan General, el **año Base** para los cálculos de proyecciones debe situarse en **2008**.

PB₁₉₉₆ (Población del año censal 1996) :	55.215 hab.
PB₂₀₀₆ (Población del año censal 2006) :	60.648 hab.
PB₂₀₀₈ (Población estimada año Base 2008) :	61.300 hab.

VOB₁₉₉₆ (Viviendas ocupadas año censal 1996) :	18.100 viv.
VOB₂₀₀₆ (Viviendas ocupadas año Base 2006) :	22.690 viv.

TAC (Tasa Anual de Crecimiento de la población 2008-1996):

El crecimiento anual medio es: $= (61.300 - 55.215) / 12 = 507 \text{ hab/año}$
y la Tasa anual de Crecimiento: $\text{TAC} = 507 / 55.215 = \mathbf{0,00918}$

TMF Es la Tasa Media Familiar de población de hecho por vivienda ocupada:

TMF₁₉₉₆ (Tasa Media Familiar de habitantes por vivienda ocupada 1996):

La tasa media en 1996 era: $\text{PB}_{1996} / \text{Viv. ocup.} = 55.215 \text{ hab} / 18.100 \text{ viv} = \mathbf{3,0505}$

TMF₂₀₀₆ (Tasa Media Familiar de habitantes por vivienda ocupada 2006):

La tasa media en 2006 es: $\text{PB}_{2006} / \text{Viv. ocup.} = 60.648 \text{ hab} / 22.690 \text{ viv} = \mathbf{2,6729}$

La **reducción media anual del TMF** se calcula por la siguiente fórmula:

$$= (\text{TMF}_{2006} - \text{TMF}_{1996}) / 10 / \text{TMF}_{1996} =$$

$$= (3,0505 - 2,6729) / 10 / 3,0505 = 0,3776 / 10 / 3,0505 = - 0,01238$$

De esta forma, la **variación media Vm** se fija como el coeficiente:

$$1 - 0,01238 = 0,98762$$

Con ello tenemos que para los próximos ocho años ($n = 8$) que se tienen que contemplar para la aplicación de la fórmula, la Tasa Media Familiar en 2016 será:

TMF₂₀₁₆ (Tasa Media Familiar 2016):

$$= TMF_{2006} \times (Vm)^8 = 2,6729 \times (0,98762)^8 = 2,6729 \times 0,9051 = \mathbf{2,41936}$$

PH₁₆ (Población Horizonte 2016 tomando como base de partida Población 2008)

$$= PB_{2008} (1+TAC)^8 = 61.300 \times (1,00918)^8 = 61.300 \times (1,07584) = \mathbf{65.951 \text{ hab.}}$$

luego:

CD₂₀₁₆ (Crecimiento Demográfico)

$$= PH_{2016} - PB_{2008} = 65.951 - 61.300 = \mathbf{4.651 \text{ hab.}}$$

y por tanto:

ND₂₀₁₆ (Necesidad de Viviendas para los nuevos habitantes)

$$= CD_{2016} / TMF_{2016} = 4.651 / 2,41936 = \mathbf{1.922 \text{ viv.}}$$

que serían las viviendas efectivamente necesarias para los nuevos habitantes que tendría Irun en los próximos 8 años.

$$\mathbf{C2 = 1.922 \text{ viviendas}}$$

- C3 Componente de Variación de la Estructura Familiar

Con este factor se calculan las nuevas viviendas que serán necesarias para el esponjamiento de las unidades familiares actuales al disminuir progresivamente el tamaño de los miembros de cada familia. Se parte del dato de Viviendas Ocupadas en el año base 2006, que es del último del que se dispone de datos censales (VOB₂₀₀₆).

Necesidad nuevas viviendas para actuales habitantes

$$= PB_{2006} / TMF_{2016} - VOB_{2006} = 60.648 / 2,41936 - 22.690 = \mathbf{2.738 \text{ viv.}}$$

Es decir, que para los habitantes actuales de Irun que formarán nuevos hogares serán necesarias además de las existentes, otras

$$\mathbf{C3 = 2.738 \text{ viviendas}}$$

- **C4 Componente de Rigidez de la Oferta**

Para esta componente es necesario tomar el valor que las Directrices asignan al municipio de Irun, considerado del Nivel 3 de Jerarquía urbana, es decir, por detrás de la aglomeración metropolitana de Bilbao, que tiene el Nivel 1, y de las otras capitales provinciales, que tienen el Nivel 2, lo que por otra parte le sitúa en posición más flexible en cuanto a la necesidad de disponer de suficiente suelo clasificado.

El **CR (Coeficiente de Rigidez)** para Irun es = 0,15

Corrección de la Oferta

$$\begin{aligned} &= (\text{VOB}_{2006} + C2 + C3) \times \text{CR} = (22.690 + 1.922 + 2.378) \times 0,15 = \\ &= (26.990) \times 0,15 = \end{aligned}$$

4.049 viv.

lo que significa que para que dentro de 8 años puedan estar construidas y ocupadas las 26.549 viviendas previstas como demanda real, será necesario tener suelo clasificado para 3.980 viviendas adicionales, lo que supone un 15% del total de viviendas, o en el caso concreto de Irun, algo más del doble del número estricto de viviendas que se estiman como futura necesidad a satisfacer.

C4 = 4.049 viviendas

- **C5 Componente de Segunda Residencia**

En este caso, si bien Irun no figura en los listados que el Documento de Directrices establece como municipios con una componente turística reseñable, sin embargo, esa componente residencial existe en Irun y se ha potenciado en algunos sectores, aunque siga resultando bastante minoritaria. Es preciso no obstante tenerla en cuenta, pues la recalificación por el Plan General de diversos ámbitos residenciales en el municipio y la propuesta de remodelación de algunas zonas muy centrales se basa en parte en considerar el factor **segunda residencia** como parte de la posible demanda de esas nuevas viviendas.

En Irun se estima que podría haber en la actualidad un 3% de viviendas secundarias incluyendo las que se declaran como tales en el último censo de viviendas y las que estando desocupadas tendrían esa misma función de carácter secundario o turístico. De cara a la **plena integración de Irun** en la comarca del Txingudi, comarca que tiene

una **fuerte componente turística**, se considera que es necesario suponer al menos el mantenimiento del 3% de viviendas turísticas

Por tanto los coeficientes a aplicar por esta última componente serían como sigue:

CSR₂₀₀₆ (Coeficiente estimado Segunda Residencia año base 2006) = **1,03**

CSR₂₀₁₆ propuesto para el año 2016 = **1,03**

Por tanto, aplicando la fórmula correspondiente:

$$\begin{aligned} &= (C2 + C3 + C4) \times (CSR - 1) \times 0,5 = (1.922 + 2.378 + 4.049) \times (1,03-1) \times 0,5 = \\ &= 8.349 \times 0,03 \times 0,5 = \quad \mathbf{125 \text{ viviendas}} \end{aligned}$$

Es decir, que se debe prever una cantidad de 120 nuevas viviendas que estarán exclusivamente destinadas a tener una función de segunda residencia turística.

C5 = 125 viviendas

CUANTIFICACIÓN TOTAL

Los anteriores cálculos nos llevan a la siguiente cuantificación Total:

$$\mathbf{C1 + C2 + C3 + C4 + C5 = 0 + 1.922 + 2.378 + 4.049 + 125 = 8.474 \text{ viviendas.}}$$

Con lo calculado anteriormente, la disponibilidad del nuevo suelo residencial clasificado por el Plan General deberá tener capacidad final para:

8.474 nuevas viviendas

cifra que resulta acorde con la calculada en base a la previsión del Plan General para los ámbitos de suelo urbano no consolidado y suelo urbanizable así como la capacidad de remodelación y completación del suelo urbano consolidado.

capítulo 8

ACTIVIDADES ECONOMICAS Y USOS TERCIARIOS

INDICE: CAPITULO 8 ACTIVIDADES ECONÓMICAS - USOS TERCIARIOS

8.- ACTIVIDADES ECONOMICAS Y USOS TERCIARIOS 1

8.1 Bases de partida para la propuesta..... 1

8.2 Criterios de ubicación de las nuevas propuestas de usos productivos..... 4

8.3 Estrategias de oferta de usos de actividades económicas..... 5

8.4 Principales propuestas de nuevo suelo de usos productivos y terciarios 7

8.5 Cuantificación de la propuesta de usos productivos y terciarios..... 12

8.- ACTIVIDADES ECONOMICAS Y USOS TERCIARIOS

8.1 Bases de partida para la propuesta

En relación con los usos de actividades productivas, según se expuso en el Diagnóstico Previo, se destacaba la consolidación por el Plan General de 1999 de la presencia de este tipo de usos en la **zona Oeste del municipio**, dándole a la avenida de Letxunborro el papel de eje vertebrador de las comunicaciones viarias enfocadas en parte al tráfico generado por estos usos y ampliando una ordenada implantación de zonas industriales al Oeste y Sur de Ventas.

Ahora bien, hay que tener en cuenta que en el momento en el que se inicia la revisión del planeamiento general de Irun se han **desarrollado prácticamente la totalidad** de los ámbitos de suelo destinado a actividades productivas que se contemplaban en el Plan General de 1999, habiéndose ocupado casi todo el suelo que se ha urbanizado y preparado según lo previsto en este Plan.

Ello se explica por la importante **demanda de suelo** que se ha venido produciendo en estos años para este tipo de usos, demanda que sigue manteniéndose, tanto en la modalidad de industria en parcela como de pabellones industriales, y que además corresponde en casi dos tercios a solicitudes de empresas radicadas en el municipio.

La realidad de la situación es que salvo pequeñas actuaciones pendientes de completación de los polígonos y parcelas industriales existentes, el único sector significativo de suelo industrial que estará disponible en el municipio en un futuro bastante inmediato es el del ámbito de **Araso Norte**, en proceso de ejecución.

Por otro lado algunas instalaciones industriales situadas en **zonas muy centrales** y enclavadas dentro del suelo destinado mayoritariamente a uso residencial podrían dejar paso un aprovechamiento residencial o dotacional, que sería más adecuado al entorno donde se ubican esas instalaciones actualmente.

La principal base de partida para las propuestas de la revisión tiene que girar por tanto en torno a **crear nuevos asentamientos productivos** que permitan atender a la futura demanda de instalación de actividades económicas que pueda presentar mayor interés y que ofrezca mejor rentabilidad de empleo por superficie ocupada, mejorando en este sentido algunas instalaciones recientes con un bajo rendimiento del suelo destinado en función del interés económico de la población laboral.

Sin embargo habrá que considerar por otro lado la conveniencia de completar la **regeneración y homogeneización de la trama urbana** en ciertas zonas centrales, relocalizando asentamientos industriales existentes en ubicación inadecuada y dando **alternativas** dentro del municipio que sean ventajosas entre otras cosas por la mayor facilidad de accesos a las redes principales y por evitar los condicionantes de coexistencia con los usos residenciales.

Ahora bien, el problema que ya se detectaba en el Diagnóstico es que para usos propiamente de carácter industrial y salvo los suelos pendientes de desarrollo o de ejecución, al **Norte de la autopista A-8** sólo se puede contar con la zona de Araso Norte y la prolongación de Oiantzabaleta, y aún en estos casos, existen importantes limitaciones físicas y medioambientales que reducen las posibilidades de extensión de nuevos ámbitos de suelos urbanizables para este tipo de usos.

Los otros suelos susceptibles de emplearse para la ubicación de usos de actividades económicas son las zonas de ladera de **Zubieta**, terrenos que son objeto del Protocolo de compatibilización establecido con Hondarribia, y la zona de **Zabaleta**, también situada a caballo con terrenos de este municipio. Ahora bien, ambas zonas están limitadas por la topografía y por su gran visibilidad desde las principales redes de comunicación.

En los terrenos del municipio al Sur de la autopista A-8, y descartando las terrazas fluviales de Alunda y Lastaola por la manifiesta incompatibilidad con sus especiales características medioambientales, la **única alternativa posible**, incluso teniendo en cuenta sus dificultades de acceso y la necesidad de compatibilización con los aspectos medioambientales, son determinados terrenos interiores apoyados en el llamado **corredor de Olaberria – Ventas**, la mayoría de ellos teniendo en estos momentos usos marginales u obsoletos.

De esta manera, el Avance de la revisión del Plan General clasifica **nuevos suelos** urbanizables **destinados a usos de actividades productivas**, incorporando como parte de la oferta futura el polígono de ampliación de Araso que ya estaba destinado a este uso en el Plan General vigente, pues las instalaciones se construirán en el futuro respondiendo ya en parte a la demanda de suelo industrial que se plantea en la actualidad.

En cuanto a los suelos destinados a **actividades del transporte**, el Plan General vigente ya incorporó tres actuaciones (ZAISA y Antton Ttipi), que se desarrollaron en fases sucesivas y que han estado dedicadas preferentemente a las actividades relacionadas con el transporte, como forma de mantener un tipo de actividad que para

Irun había sido muy importante en el pasado, pero en una versión actualizada y adaptada a la nueva situación una vez desaparecidos los controles fronterizos.

De esta manera se pudo conformar un importante **Centro de Transportes**, inscrito a su vez en un marco asociativo nacional y regional, que funciona normalmente y que por el momento no parece plantear necesidades urgentes que requieran ampliar la ocupación de las plataformas de suelo, máxime teniendo en cuenta las escasas posibilidades de disponer de terrenos aptos para este tipo de uso en todo el término municipal.

En lo que se refiere a las **actividades terciarias** de carácter **comercial** hay que señalar que el Plan General de 1999 recogió las previsiones comerciales definidas en el Plan Estratégico definido en 1992 para la comarca del Bidasoa redactado y en el Plan de Urbanismo Comercial cuyo objetivo fue revitalizar el comercio tradicional de Irun y mejorar su posición competitiva en el territorio.

Como **concrección** de estos **planes de tipo estratégico** se llegaron a materializar dos importantes actuaciones, una muy céntrica, la del Centro Comercial Mendibil, sustituyendo al antiguo mercado, y otra exterior, la del Parque Comercial Txingudi en la zona de Araso.

Independientemente de que la **eventual instalación** de grandes equipamientos comerciales en el territorio sea una cuestión cuya planificación, seguimiento y control corresponden al Departamento de Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco, en el Diagnóstico de la revisión se ha planteado que desde una visión de sostenibilidad, el modelo de **equipamientos comerciales exteriores** a una ciudad tiene determinadas consecuencias para su funcionamiento por la gran extensión ocupada, el aumento de las necesidades de transporte generadas y el previsible abandono del centro urbano.

Por ello en principio **no se ha planteado** la ubicación de otro gran centro comercial, si bien se estimaría conveniente aprovechar las infraestructuras de acceso a la zona de Araso para destinar uno de los nuevos ámbitos previstos, el denominado Araso – Sasikoburua, a alguna **instalación comercial de tamaño medio** y preferentemente de tipo temático, siempre que se pudiera hacer compatible con las restricciones previstas por el Gobierno Vasco en el Plan Territorial Sectorial Comercial.

En todo caso la revisión del Plan General tendrá en cuenta el **PERCO**, Plan Especial de Revitalización Comercial elaborado por el Ayuntamiento de Irun con el apoyo del departamento de Industria, Comercio y Turismo y la participación de la Asociación de

Comerciantes Mugan, que pretende promover la modernización del sector y contribuir a su desarrollo a través de distintas actuaciones urbanísticas y de estructura comercial.

8.2 Criterios de ubicación de las nuevas propuestas de usos productivos

Conforme a las bases de partida expuestas y al diagnóstico realizado en la primera fase de los trabajos de revisión del Plan General, parece claro que en el término municipal de Irun los terrenos mejor adaptados por topografía, centralidad y viabilidad de los accesos a las principales redes de comunicación, **ya están ocupados** por usos urbanos o fueron incluidos entre los ámbitos cuyo desarrollo se preveía desde el Plan General de 1999.

Por otra parte, los usos de actividades productivas necesitan habitualmente de una serie de **características específicas**: terrenos susceptibles de organizarse en plataformas planas, que permitan diseñar grandes parcelas, en los que se puedan habilitar accesos fáciles para vehículos de transporte y con entornos que sean compatibles con los habituales condicionantes de cualquier actividad de este tipo que puede generar tráfico, ruidos, etc.

El territorio irunés ha quedado muy **marcado por la Autopista A-8**, que no por casualidad fue trazada por la línea que delimita el suelo más o menos llano al Norte y el que se sitúa al Sur. Es precisamente al Sur donde las pendientes del terreno empiezan a remontar hacia el macizo rocoso de Aiako Harria a través de valles y colinas de difícil adecuación a la implantación de usos e infraestructuras urbanas, que en todo caso resultarán más costosas que en terrenos topográficamente más sencillos.

A este hecho habría que añadir la igualmente importante **consideración medioambiental** que, coincidiendo en gran parte con los terrenos situados al Sur de la A-8, exigiría a cualquier nueva intervención transformadora del territorio, garantizar una serie de parámetros y condiciones de compatibilidad que por un lado limitarían los aprovechamientos y por otro encarecerían las intervenciones.

Por ello, y siguiendo las pautas de los condicionantes físicos, el desarrollo urbano de la ciudad se ha centrado casi exclusivamente **al Norte** de esa importante infraestructura viaria, donde los trabajos de adaptación de los terrenos a las funciones del desarrollo urbanístico resultasen menos costosos. El resultado ha sido la paulatina **saturación** de los suelos disponibles entre el Bidasoa, el límite con Hondarribia y la A-8.

Por las mismas razones que guiaron en el Plan General de 1999 la **mayoritaria ubicación al Norte de la A-8** de los desarrollos urbanísticos, se vuelve a plantear

ahora en su revisión, el criterio de no traspasar hacia el Sur el límite de la autopista para ubicar los nuevos ámbitos de planeamiento, a excepción del planteamiento de intervención discontinua en el entorno de Olaberria - Ventas. Se busca con ello que el nuevo Plan garantice una **viabilidad** técnica, medioambiental y desde luego económica para los futuros desarrollos que se proponen, lo que es especialmente necesario en los planteamientos de nuevas zonas de actividades productivas.

Por ello se ha extremado al máximo la **selección de terrenos** que pudieran ser destinados a este tipo de usos urbanísticos en el espacio situado al Norte de la autopista, reconociendo, como ya se hizo en el Diagnóstico, que las posibilidades son escasas y que se ubican sobre todo en prolongación a las zonas industriales y terciarias del Oeste de Ventas y Araso por un lado y en las localizaciones en cierto modo singulares de Zubieta y Zabaleta por otro.

Ahora bien, ante las evidentes limitaciones de superficie disponible al Norte de la autopista, también se han querido **valorar inicialmente** las posibilidades de ubicación de zonas para actividades productivas **al Sur de la autopista**, considerando la actual existencia de determinadas instalaciones en parte abandonadas u obsoletas y en parte infrautilizadas, que están repartidas de forma discontinua a lo largo del corredor de la carretera interior de Olaberria a Ventas por San Nartziso.

Ha sido precisamente la previa existencia de estas instalaciones, (Igiñiz, Zamora, Urantzuri, Urune, Epele y San Nartziso), cada una en una situación diferente pero en general ya obsoletas, y la posibilidad, en principio, de ofertar estos suelos para localizar de forma ordenada otros usos, lo que justifica que se proponga desde el Avance una alternativa que **optimice una utilización del territorio** que de todas formas ya está marcando un cierto impacto negativo en el mismo.

Con ello, y además de ampliar la oferta para usos productivos, se pretende igualmente mejorar la **negativa relación** con el medio que tienen actualmente dichos usos obsoletos y recuperar de forma positiva los elementos más significativos desde el punto de vista medioambiental de toda esta vaguada, protegiéndolos activamente de la transformación o la degradación.

8.3 Estrategias de oferta de usos de actividades económicas

Como en cualquier caso la **disponibilidad de suelos** para actividades económicas sigue siendo escasa, se ha planteado dedicar los únicos suelos posibles a una cierta variedad tipológica de implantaciones de tipo económico o productivo, contemplando

entre las mismas aquellas que sirvan también para **relocalizar** algún uso industrial situado en zonas centrales o inadecuadas.

Se persigue también **actualizar** este enfoque diversificador a determinadas pautas de las demandas que se vienen produciendo, tratando de proponer un índice de edificabilidad adecuado para **aprovechar mejor** las parcelas disponibles y evitar en lo posible la infrautilización que supondría la disposición de polígonos de grandes parcelas con una ocupación parcial de las mismas o el destino de los suelos para actividades de almacenaje, que apenas generan empleo, en polígonos y desarrollos que podrían tener una **mayor densidad de actividad**.

Es en esta línea que por un lado se proponen polígonos con un aprovechamiento industrial de **tipo “nido”** que aprovecha la totalidad de una parcela, bien regularizada, en naves o edificios adosados por medianerías y regulados por una misma normativa, que pueden albergar actividades en dos niveles accesibles por calles opuestas, aprovechando precisamente las explanaciones de los terrenos disponibles que deberán dar lugar a plataformas situadas a cotas diferentes, de forma que se puedan incluso prever entradas independientes para cada una de las plantas.

Pero también se propone otro tipo de agrupación de usos productivos según la fórmula del **Parque Tecnológico**, en el que las parcelas de mayores tamaños, no necesariamente regularizadas en sus bordes y bien adaptadas a algunos límites irregulares de los polígonos, pueden ser ocupadas por empresas específicas que requieren de mayor espacio y de un tipo de implantación peculiar o significativa, sin necesidad de seguir en este caso unas pautas normativas idénticas o muy rígidas.

Igualmente se ha propuesto la fórmula del **Parque Empresarial**, en el que se plantean edificios que funcionan como contenedores de oficinas, despachos, o incluso talleres, organizados en una zona que puede tener igualmente todos los servicios necesarios, destinados a las personas que tienen empleo en la misma.

Hay que reconocer que estas tipologías permiten la **mezcla de usos productivos y usos terciarios** del tipo no comercial, pero ésta es precisamente una de las características más significativas de la **actual combinación de usos** que constituyen las ofertas que más interés puede tener para una ciudad como Irun, con un desarrollo urbano maduro y equilibrado, que puede permitirse favorecer aquellas implantaciones productivas que más benefician a sus habitantes.

Se trata en todos los casos de **dar mayor atractivo** a las futuras ofertas de suelo de Irun, un municipio que ya tiene un alto porcentaje de suelo destinado a actividades

productivas, buscando un mayor valor añadido en cada una de las intervenciones para **rentabilizar** al máximo las alternativas de nuevas implantaciones posibles, dando a la vez la posibilidad de ubicar una importante **diversidad de tipologías productivas**.

8.4 Principales propuestas de nuevo suelo de usos productivos y terciarios

Entre las distintas propuestas de nuevo suelo calificado para usos productivos, es decir de aquellas donde estos tipos de usos son usos globales, o sea mayoritarios, cabe destacar las que se desarrollan en los terrenos situados al **Oeste del término municipal** en continuación a los polígonos industriales de Ventas, aquellos que se plantean en **laderas apoyadas en la N-1** en suelos cuya continuidad está compartida con Hondarribia y la alternativa a estudio del **entorno de Olaberria - Ventas**.

Todas estas propuestas tienen como objetivo el de **complementar** la actual **oferta de usos productivos** localizándola en aquellos terrenos que se sitúan en zonas adecuadas desde los distintos puntos de vista de los requerimientos.

Las que desde los criterios del Plan General estarían destinadas al uso más **tradicionalmente** considerado como **industrial**, se localizan al Oeste de la zona de Araso, en terrenos de suaves vaguadas que no obstante será necesario **regularizar**, que han ido quedando **muy encajados** entre los distintos ejes de infraestructura de comunicaciones pero que tienen una **fácil accesibilidad** por esa misma razón y por estar estratégicamente situados entre el acceso de Ventas a la autopista y la nueva glorieta de Gaintxurizketa.

El más extenso de estos ámbitos es el de la **Prolongación de Araso Norte**, situado a continuación del polígono de Araso Norte, también industrial, que ya está previsto por el planeamiento vigente, extendiéndose hasta prácticamente el límite Oeste del municipio y hasta el borde de las vías férreas.

Se propone aquí la implantación de **actividades de tipo industrial**, prolongando la zona industrial de Araso Norte con tipología de grandes manzanas e industria nido, dispuesta en doble altura aprovechando para su configuración, los desniveles debidos a la necesaria adaptación de los terrenos en diversas terrazas y todo ello apoyado en la prolongación del viario central de Araso Norte, siendo la **actuación más importante** en superficie construable para uso industrial de entre las propuestas por la revisión.

Compatible con esta actuación es el establecimiento de una importante **reserva de terreno** que se califica como espacio libre especialmente protegido en el entorno afectado por el paso del **corredor medioambiental** de enlace entre el monte Jaizkibel

y el macizo de Aiako Harria, así como la preservación de los valores ambientales de las masas de robledales actualmente existentes.

Otro ámbito propuesto en esta zona Oeste, es la **Prolongación de Oiantzabaleta**, situado a continuación del polígono de Oiantzabaleta y limitado a ambos lados por la traza de la carretera nacional al Norte y las vías férreas al Sur, planteado inicialmente para acoger actividades productivas de tipo industrial.

Una **primera alternativa** enfoca la parcela a la **accesibilidad directa desde las vías del ferrocarril** para permitir la salida o entrada de mercancías transportadas por ese medio, estando prevista la regularización de la topografía para obtener una plataforma continua a la misma cota así como el acceso rodado, que debería construirse por el extremo Noroeste a través de la nueva glorieta de Zaldunborda sobre la carretera N-1.

Una **segunda alternativa** sería el desarrollo de un polígono concebido como prolongación del actual polígono de Oiantzabaleta sobre una terraza adaptada al terreno y apoyada en la prolongación del viario central de dicho polígono.

En ambos casos se trata de **completar** el suelo disponible para usos de **actividades industriales** en una zona de Irun situada al Oeste y Norte de la Autopista que está siendo destinada de forma mayoritaria a este tipo de usos, sirviendo igualmente para la eventual **reubicación de asentamientos industriales** que fuese necesario **relocalizar dentro de Irun**, con acceso directo al ferrocarril en la primera alternativa, o independiente de la red ferroviaria en la segunda.

En esta zona se propone también el ámbito de **Araso – Sasikoburua**, de dimensión más reducida, situado al Noroeste de la zona comercial de Araso, del que le separa la pequeña regata Sasiko, y al Sur de la banda de reserva de la entrada a la estación de Irun del tren de alta velocidad. La ordenación urbanística contempla una **gran manzana lineal** completamente servida por el vial principal de acceso que a su vez se conecta con la actual entrada al polígono de Araso.

El Avance del Plan propone para esta zona una primera alternativa consistente en complementar la oferta de la gran superficie comercial actual con otra **dotación** también **comercial** beneficiándose así de los servicios ya ofrecidos por el actual polígono comercial de Araso y de los actuales accesos. En una segunda alternativa se podría considerar también un tipo de uso terciario que no sea de carácter comercial.

En todo caso, y si las opciones anteriores no fuesen pertinentes desde el punto de vista de la aplicación de los Planes y normas del Gobierno Vasco, se podría considerar

también como posibilidad la de destinar este ámbito a usos de **tipo industrial**, complementando en todo caso los propuestos en toda la zona Oeste del municipio.

Entre las propuestas enfocadas a usos de **actividades productivas de un carácter distinto** está el nuevo ámbito de **Urdanibia-Zubieta**, situado entre el palacio de Urdanibia y el Hospital Comarcal, junto a la Ikastola Txingudi y al Norte del barrio de Puiana, aprovechando la disponibilidad de unos terrenos que han ido quedando rodeados de viarios y zonas ya ocupadas por diversos usos y son muy accesibles.

Se trata de una zona compartida con terrenos del término municipal de **Hondarribia** con el que tiene **total continuidad** y que va a ser igualmente destinado al mismo uso en el futuro Plan General. Este ámbito incorpora en un principio los terrenos municipales actualmente ocupados por la **Hípica**, siendo una actividad que al quedar rodeada de viario convendría trasladar a otra posición más idónea y con mayores posibilidades de relación con el entorno rural.

Los **accesos** a este ámbito se plantean aprovechando el nuevo nudo con la Av. del Hospital y mediante dos rotondas de enlace, una en la parte baja que conectará con la Ikastola y una segunda glorieta en la parte alta, que además debe permitir la entrada al ámbito destinado también a Parque Tecnológico y ubicado en el entorno de Zubieta en el término de Hondarribia, siendo accesible directamente desde Irun por el barrio de Puiana.

El objetivo del desarrollo urbanístico de este ámbito se plantea como una **actuación conjunta coordinada** con Hondarribia, de gran dimensión superficial, inicialmente enfocada a la ubicación de actividades económicas de tipo más bien terciario no comercial mediante un **Parque Tecnológico** como alternativa preferente, o bien más de tipo mixto, con un **Parque Empresarial** como posibilidad igualmente atractiva, o incluso una oferta combinada de ambos tipos de usos. En todo caso se considera como **localización prioritaria** para la ubicación de un Parque Tecnológico en Irun.

Se contempla dentro del ámbito la reserva de **dos áreas de equipamiento** localizadas en la parte baja y a ambos lados de la actual Ikastola, destinadas a ampliar la zona de **aparcamiento** al servicio de ésta por un lado, así como a la definición de una parcela localizada al oeste de la Ikastola, que podría en su caso destinarse a la ubicación de una nueva sede de la **Universidad** como una dotación de tipo educativo - universitario.

Otra de las propuestas enfocadas a usos de actividades productivas con un carácter diferente es el nuevo ámbito de **Zabaleta**, situado entre la N-1 a su entrada en Irun y el enlace de ésta con la autopista A-8, y la urbanización Jaizkibel al Nordeste.

Tiene la peculiaridad de que al Noroeste limita con terrenos del término municipal de **Hondarribia** compartiendo un área cuya clasificación también está prevista en el planeamiento urbanístico de carácter general del municipio vecino para usos similares.

El **acceso** a este ámbito se plantea inicialmente a través de la nueva rotonda sobre la N-1 y el desarrollo urbanístico de la ordenación se basa en un vial casi horizontal con el objeto de minimizar impactos en el paisaje, formando un anillo que se cierra de nuevo con el vial de acceso y pudiendo disponerse los usos agrupados en las **bandas edificables** que resultan de la ordenación.

Se propone destinar preferentemente este ámbito al uso concreto de **Parque Tecnológico** o de tipo **Empresarial**, o **mixto**, aprovechando la excelente oportunidad que brindan estos terrenos para completar la oferta de suelo disponible para usos productivos de tipo particular, con la posibilidad de implantar un polígono con una atractiva fachada al borde de la N-1 y a la vez perfectamente comunicado.

Finalmente y dentro de las propuestas destinadas a actividades productivas, se ha considerado que el Avance de la revisión era el momento adecuado para someter a debate la posibilidad de intervenir en varios puntos del **entorno de Olaberria** en los que ya existen **antiguas actividades** no vinculadas directamente a la economía rural y algún ámbito que en algún momento ya se había considerado por el Plan General como suelos no programados, tratando de aprovechar ahora la oportunidad para incorporarlos a la oferta general de suelos para actividades productivas.

Esta intervención es en realidad un **conjunto de varias propuestas de actuación** que están situadas de forma **discontinua** a lo largo de la vaguada del corredor, un recorrido semicircular que una vez cruzada la A-8 comienza por la zona de Ventas para pasar por San Nartziso y Urune hasta llegar el valle de Olaberria.

Las dos actuaciones más próximas a la ciudad dentro de este corredor son dos ámbitos de suelos topográficamente en suave ladera, **ámbitos de Igiñiz y Zamora**, éste último con una instalación agroganadera obsoleta. Además se proponen nuevas actuaciones en diversas localizaciones en **zonas más interiores** donde se sitúan antiguas instalaciones de transformación, almacenaje y desguace como son las de Urune, Epele, Urantzuri y San Nartziso, las dos primeras cuya urbanización está propuesta desde el Plan General vigente.

La ordenación urbanística se fundamentaría en una serie de actuaciones **formalmente independientes** que incluso podrían tener un desarrollo individualizado pero **siempre**

coordinado, todas ellas situadas en posición de borde respecto al curso de la regata, y conectándose mediante un **viario central**, independiente de la actual carretera en la mayor parte de su recorrido, desde el que se accedería a cada una de las nuevas zonas urbanizables.

De esta manera se mantendrían dos sistemas de relación: la actual **carretera de Olaberria**, que conservando su perfil de carretera rural seguiría dando acceso a las edificaciones existentes, complementada con recorridos peatonales y carriles bici, y un **segundo sistema viario** de acceso rodado a los suelos destinados a actividades económicas, que discurriría en gran parte independiente de la carretera de Olaberria.

El planteamiento inicial de esta intervención conjunta es el de **actuar solamente** sobre zonas que ya estaban ocupadas anteriormente por usos no directamente vinculados al agroforestal, con el objeto de no introducir nuevas afecciones medioambientales al resto del suelo rural por tratarse de un territorio cuya naturaleza se plantea proteger. Los **espacios libres** y áreas de **equipamiento** se ubicarían sobre todo a lo largo de la regata principal y arroyos tributarios.

El principal objeto de esta actuación es ofrecer una alternativa complementaria al resto de los ámbitos previstos en el Avance en el continuo urbano al Norte de la autopista, con el objeto de ubicar **actividades económicas** del tipo Parque Tecnológico o Parque Empresarial, en una zona de características bastante distintas por estar más vinculada al entorno rural.

La mayor **dificultad** para el desarrollo de esta iniciativa está en la construcción de los **accesos** y las **redes de infraestructuras**, que deberían enlazar con el resto de la ciudad y con los ejes principales de comunicación, en particular la Ronda Sur o posible variante Sur. En todo caso sería necesario evaluar la densidad propuesta y la carga de tráfico previsible para adecuar las obras a los requerimientos que se planteasen.

No se describe en este capítulo, sino en el de vivienda, la propuesta de **remodelación del edificio industrial Belasko**, pues realmente el incremento de aprovechamiento propuesto se destina sobre todo al uso residencial, aunque hay que tener en cuenta que se propicia el uso terciario de los actuales locales industriales, siempre que sea compatible con los usos residenciales.

Finalmente es importante reseñar la propuesta de remodelación de la **zona terciaria de Behobia**, que se podrán reubicar en la misma zona, nuevo ámbito 8.3.12 de Pausu, mejorando la disposición del aprovechamiento y la accesibilidad.

8.5 Cuantificación de la propuesta de usos productivos y terciarios

La propuesta de usos productivos y terciarios ha sido evaluada en **superficie calificada** y **superficies edificables**, con el objeto de poder valorar el alcance de la nueva revisión en cuanto a la capacidad de satisfacción de las futuras demandas de los diversos tipos de usos, tanto en superficie total como en su desglose en los distintos tipos de usos productivos y terciarios.

Los datos de la propuesta son los siguientes:

ACTIVIDADES ECONOMICAS Y USOS TERCIARIOS NUEVAS PROPUESTAS DE USOS DE USO INDUSTRIAL

CLAVE	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE BRUTA m² suelo	SUP. INDUSTRIAL* m² suelo	EDIFICABILIDAD MÁXIMA m²c construido
1.1.10	PROL. ARASO NORTE	214.478	120.802	85.791
1.1.11	PROL. OIANTZABALETA	117.539	117.539	47.015
TOTAL		332.017	238.341	132.806

* Superficie calificada globalmente como industrial.

ACTIVIDADES ECONOMICAS Y USOS TERCIARIOS NUEVAS PROPUESTAS DE USOS DE PARQUE TECNOLÓGICO Y PARQUE EMPRESARIAL

CLAVE	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE BRUTA m² suelo	SUP. PARQUE TECNOLOGICO / EMPRESARIAL * m² suelo	EDIFICABILIDAD MÁXIMA m²c construido
2.1.08	ZABALETA	292.618	222.800	73.154
2.1.09	URDANIBIA-ZUBIETA	90.916	82.972	22.729
9.1.02	ENTORNO OLABERRIA	600.882	600.882	150.220
TOTAL		984.416	906.654	246.103

* Superficie calificada globalmente como Parque Tecnológico-Empresarial

ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y USOS TERCIARIOS USO TERCIARIO EN AMBITOS EXCLUSIVOS

CLAVE	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE BRUTA m² suelo	SUPERFICIE USO TERCIARIO m² suelo	EDIFICABILIDAD MÁXIMA m²c construido
1.1.12	ARASO SASIKOBURUA	40.561	40.561	25.000
TOTAL		40.561	40.561	25.000

ACTIVIDADES ECONOMICAS Y USOS TERCIARIOS USOS TERCIARIOS AUTORIZADOS COMO USOS COMPLEMENTARIOS EN AMBITOS PROPUESTOS

CLAVE	DENOMINACIÓN	EDIFICABILIDAD MÁXIMA m² constr.
0.1.01	ENTORNO ESTACIÓN ALT.1	67.930
1.1.10	PROLONGACIÓN ARASO NORTE	17.158
1.1.11	PROLONGACIÓN OIANTZABALETA	9.403
1.2.02	CALLE ARABA	988
1.2.13	VENTAS CENTRO	2.443
1.3.10	EDIFICIO BELASKO	3.123
1.3.11	ARRETXEKO MALDA	194
2.1.08	ZABALETA	14.630
2.1.09	URDANIBIA-ZUBIETA	4.545
6.2.07	RATAPLAN	926
7.2.08	MATXALAGAIN	1.365
8.2.05	BLAIA	1.631
8.2.06	GAZTELUBERRI	324
8.3.04	LASTAOLA POSTETXEA	1.343
8.3.05	MENDIPE	4.264
8.3.12	PAUSU	2.491
9.1.02	ENTORNO OLABERRIA	30.044
TOTAL		162.802

1.1.10	ENTORNO ESTACION ALT.2	29.560
TOTAL (ALT 2 Entorno ESTACION)		124.432

capítulo 9

ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS

INDICE: CAPITULO 9 ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS

9.- ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS	1
9.1 LOS ESPACIOS LIBRES PUBLICOS	1
9.1.1 Estándares y criterios a considerar para las propuestas de Sistemas Generales.	1
9.1.2 Situación de partida en cuanto a los Espacios Libres de Sistema General	4
9.1.3 Criterios de ubicación y propuestas de Espacios Libres de Sistema General	5
9.1.4 Cumplimiento de los estándares de Espacios Libres de Sistema General.	7
9.1.5 Relación y cuantificación de Espacios Libres de Sistema General.	10
9.2 EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS PÚBLICOS	12
9.2.1 Situación de partida en cuanto a Equipamientos colectivos públicos.	12
9.2.2 Criterios de ubicación y propuestas de Equipamientos de Sistema General	13
9.2.3 Equipamiento Educativo	14
9.2.4 Equipamiento Deportivo de Sistema General	18
9.2.5 Equipamiento Asistencial	22
9.2.6 Equipamiento Sanitario	24
9.2.7 Equipamiento Socio - Cultural	25

9.- ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS

9.1 LOS ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS

9.1.1 Estándares y criterios a considerar para las propuestas de Sistemas Generales.

Las dotaciones de **equipamientos y espacios libres** son, junto con la infraestructura de comunicaciones, el **complemento indispensable** de carácter **dotacional público** para toda actividad urbana, ya sea de naturaleza residencial, de actividades productivas o de cualquiera de los tipos de actividades terciarias que se asientan y desarrollan en el tejido de la ciudad.

La **legislación vigente** distingue entre aquellos equipamientos colectivos públicos y espacios libres que son de **Sistema General**, esto es, que tienen como objetivo atender las necesidades del conjunto de la población del municipio o de grandes zonas de la misma, y aquellos otros equipamientos y espacios libres de **Sistema Local**, que están más directamente vinculados a una zona más reducida, a un solo barrio o a una urbanización o polígono específico.

El Plan General **debe de garantizar** la dotación de cada uno de los grandes tipos de equipamientos, en sus distintas categorías: sanitarios, asistenciales, educativos, deportivos, socio-culturales, etc., teniendo incluso en cuenta determinadas subcategorías, por ejemplo los distintos niveles del equipamiento educativo como infantil, enseñanza media, enseñanza superior o universitaria. Algunos son por su propia definición de carácter general, un hospital comarcal, un instituto o un pabellón deportivo por ejemplo, mientras que otros siempre serán de carácter local.

Igual sucede con la necesaria garantía desde el Plan General de los **espacios libres**, que están constituidos fundamentalmente por parques periurbanos, parques y jardines urbanos, plazas ajardinadas y otros pequeños elementos significativos del espacio público que no están propiamente destinados a canalizar los flujos de comunicación como calles, avenidas y carreteras.

También en este caso hay espacios libres que dan servicio a amplias zonas de la ciudad como los grandes parques, que pueden tener una densidad de uso bastante baja y un diseño de amplias zonas verdes y masas forestales que pueden incluso adaptarse a zonas en pendiente. Se tratará sobre todo de **Sistemas Generales de Espacios Libres**.

En cambio, mientras que muchas de las **reservas de pequeño tamaño** atienden a las necesidades más inmediatas de la población del entorno más inmediato, teniendo en este caso densidades de uso más altas y por tanto diseños que dejan más espacio al tránsito de la población, a la estancia, a los juegos, y que generalmente se desarrollan en terrenos más bien llanos. Se trata en este caso de **Sistemas Locales de Espacios Libres**.

La legislación urbanística establece algunos **criterios y estándares** que en general se refieren de manera directa o indirecta a la población beneficiaria de estas dotaciones y que son de obligado cumplimiento en el planeamiento. Los espacios libres que son del **nivel de Sistema General** tienen que estar previstos en los Planes Generales y los que son del **nivel de Sistema Local** van a ser exigidos en el desarrollo de cualquier Plan Especial en suelo urbano no consolidado o Plan Parcial en suelo urbanizable.

En el **suelo urbano consolidado** no hay una exigencia legal específica para las espacios libres de sistema local, por lo que será el propio Plan General el que analice la situación de partida y opte por mantener o ampliar esa dotación local.

Además el Plan General **tiene que prever** todos los Sistemas Generales que serán necesarios no sólo para la población actual sino también para la población que vaya a albergarse en los nuevos desarrollos residenciales previstos, y tener en cuenta que además será necesario que los suelos de actividades económicas dispongan también sus correspondientes dotaciones de espacios libres de Sistema General.

Ahora bien, la legislación vigente, art. 78 de la Ley 2/2006 del Suelo y Urbanismo del País Vasco, sólo establece un **estándar mínimo de Sistemas Generales de Espacios Libres** para el caso de los suelos residenciales, aplicable globalmente al conjunto de la población, incluyendo la actual y la prevista en el Plan General.

Este estándar se cifra en **5 m²** de Sistemas Generales de **Espacios Libres por habitante** pero sin condicionar donde ni cómo han de ubicarse estos suelos, por lo que es el Plan General el que tiene el cometido de **distribuirlos y repartirlos** de la forma más conveniente para igualar el acceso a la población de todos los barrios.

La **fórmula de equivalencia** propuesta en el mismo artículo 78 de la Ley, y ratificada por el Decreto de Medidas Urgentes 105/2008 (art. 16), es una correlación de **un habitante por cada 25 m²** de suelo construido para las nuevas previsiones edificatorias en suelo urbano y urbanizable, o sea, que si contemplásemos una superficie media por vivienda de por ejemplo 100 m² construidos, esta proporción daría una **media aproximada de 4 hab./vivienda**.

Se trata de una forma de calcular la **correlación** entre posibles habitantes y superficie construida que, según la misma Ley, podrá ser **modificada** en función de la evolución de la estructura familiar y de las características medias de las viviendas. De hecho, tomando las cifras de viviendas ocupadas en la actualidad y de población censada en Irun, (61.300 hab / 23.625 viv.), la densidad media resultante de ocupación por vivienda es de **2,6 hab./ vivienda**.

En cuanto a los **Equipamientos colectivos públicos de Sistema General**, son los Ayuntamientos los que han de decidir la cantidad y densidad de uso de las distintas reservas debiendo igualmente en este caso localizarlos lo más próximos a los distintos grupos de población servida, en terrenos o en futuras cesiones de suelo que tengan la superficie, forma y accesibilidad más adecuadas a la función que deben de cumplir.

En lo que se refiere a los **Sistemas Locales**, ya sea de equipamientos colectivos públicos como de Espacios libres, la misma legislación en el art. 79, impone unos estándares más detallados que son de obligado cumplimiento a la hora de realizar los **planeamientos de desarrollo**: Planes Especiales y Parciales.

Por ello aunque el Plan General **puede señalar** la localización de algunas de estas dotaciones, no está obligado a señalar ni precisar las que surjan como cesiones obligatorias de los planes de desarrollo que se realizarán con posterioridad. Sin embargo el Plan General sí tiene que señalar los equipamientos que están ubicados en **suelo urbano consolidado**, para garantizar el correcto funcionamiento de la ciudad en estas zonas ya construidas.

Si bien la **asignación del uso** de Sistema General de **Espacios Libres** queda fijada de manera exclusiva por el Plan General, en lo referente a los **Sistemas Generales de Equipamientos**, muchos de ellos quedarán asignados a una subcategoría en concreto, como un tipo de escolar o de asistencial, pero en otros casos puede ser conveniente que el Plan General **no condicione** el destino futuro de los mismos, sobre todo cuando se trata de ámbitos de suelo a desarrollar posteriormente.

La razón estriba en que no habiéndose previsto ningún estándar o mínimo por la Ley, tampoco el Plan debe de **condicionar el futuro destino** de una serie de reservas que podrán adaptar su función a los requerimientos que se vayan planteando a medida que evolucionen las necesidades de la población.

Lógicamente, la **condición a esta flexibilidad** es que estos equipamientos que el Plan General puede dejar sin definir, deberán de destinarse en todo caso a alguna de las

dotaciones públicas de carácter colectivo y público previstas de forma que para la asignación concreta de dicho uso no sea necesario modificar el Plan General.

9.1.2 Situación de partida en cuanto a los Espacios Libres de Sistema General

En relación con los **Espacios Libres de Sistema General**, según se expuso en el Diagnóstico Previo, el Plan General de 1999 hacía una previsión tal que para la población total estimada de 65.000 habitantes, alcanzaba un estándar muy próximo a los **6 m²/hab.**, más alto por tanto que los 5 m²/hab ya exigidos entonces por la legislación que era el mismo que ahora.

Por otro lado, las **modificaciones de planeamiento** tramitadas en los últimos años, aunque han aumentado las previsiones de población, han incrementado proporcionalmente el sistema general de zonas verdes manteniéndose por tanto esa mayor cuantía respecto de la exigida.

Los grandes parques existentes **antes de la aprobación** del Plan General de 1999 apenas alcanzaban 80.000 m², pero con las nuevas reservas que este Plan propuso como Sistemas Generales, y los que se fueron **definiendo posteriormente** por algunas modificaciones de Plan General, se había llegado en la actualidad a una reserva total de 438.000 m², según superficie recalculada en base a la nueva planimetría.

Esta situación nos llevaría a elevar el estándar de los 6,11 m²/hab. previstos en aquel Plan (cap. 12 El Plan en cifras) en base a una población horizonte de 65.000 hab., hasta la cifra de **6,74 m²/hab.**

Otra cuestión es el ritmo de la **ejecución** de algunos de aquellos grandes parques previstos, como en el caso del parque de Gain-Gaínean que está en fase de tramitación y que se espera concluir a medio plazo, o la del futuro parque de Osinbiribil, en el que se ha concluido ya la fase de expropiación de terrenos.

Sin embargo también es cierto que aún no se ha alcanzado la **población horizonte** prevista por el Plan General vigente, por lo que apenas se podría considerar que existe un déficit real de espacios libres de sistema general en este momento, déficit que en todo caso será cubierto en los próximos años.

No obstante esta situación relativamente favorable, con el objetivo principal de conseguir un **elevado nivel de dotación** de Espacios Libres de Sistema General al servicio del conjunto de la población de Irún, y ello además de **cumplir** con los

estándares reglamentarios, se plantea desde la Revisión incrementar las reservas necesarias de suelos que se destinarán a este uso, para atender de forma **holgada** la demanda surgida del nuevo horizonte poblacional en 2024, que según las previsiones podría alcanzar prácticamente los 72.000 habitantes.

Con las nuevas previsiones de calificación de Espacios Libres de Sistema General, cuya **fijación y localización** es un **cometido primordial del Plan General**, la ejecución de las reservas quedarán como tareas que se realizarán a medida que se vayan desarrollando las actuaciones de planeamiento de desarrollo de las que dependen.

En cuanto a las **reservas pendientes**, situadas en suelos que no dependen de ningún ámbito de planeamiento, se podrán ir resolviendo los aspectos de gestión que han dificultado la ejecución de esos parques previstos pero que no han podido aún construirse.

9.1.3 Criterios de ubicación y propuestas de Espacios Libres de Sistema General

Conforme a las bases de partida expuestas y al diagnóstico realizado en la primera fase de los trabajos de revisión del Plan General, parece claro que en Irun **no existe actualmente un déficit** de este tipo de dotación fundamental cuya cuantía mínima está además regulada por Ley. Sin embargo, para diversificar la oferta de Espacios Libres y poder repartirla homogéneamente por toda la ciudad, se ha preferido la opción de **ampliar los estándares** mínimos (ver las tablas al final del capítulo con todas las superficies actualizadas en base a la nueva base cartográfica).

En este sentido, y además del aspecto cuantitativo en la calificación de Espacios Libres al servicio del conjunto de la población, la diversificación se manifiesta en una **gran variedad** de piezas. Dentro de las que ya estaban calificadas por el Plan General de 1999, se pueden encontrar las **plazas urbanas** más significativas, como las de Urdanibia, de San Juan o la del Ensanche, de superficies en torno a media hectárea, los **parques de pequeña extensión** pero de gran valor ambiental, como el de la Sarjia, el de Mendibil, el de Barón de Oña o el de Alai-Txoko, que se sitúan en torno a 1 o 1,5 hectáreas.

También provenientes del Plan General de 1999 son los parques de **mediana amplitud** como los Soroxarreta o el parque del Pinar, así como los **amplios parques** que como los de Gain-Gainean, Osinbiribil, Jaizubia o Muga-Behobia, con superficies de entre 3 y 10 hectáreas, son la alternativa de zonas verdes de uso extensivo. Igualmente hay que tener en cuenta las **reservas de futuros parques** derivados de

cesiones para sistemas generales de los instrumentos de planeamiento, como por ejemplo los parques de Oñurre o de Txenperenea. Se han incluido todos los Espacios Libres de Sistema General que resultan de las modificaciones del Plan General aprobadas posteriormente a 1999.

En la **nueva propuesta** de la Revisión del Plan General se ha considerado además que determinados parques que anteriormente se habían denominado como de carácter **estructurante**, debían de encuadrarse ahora dentro del rango de Sistema General, tanto por su inserción en la trama de la ciudad sirviendo a ámbitos más amplios que el meramente local, como por su capacidad para garantizar, como dice la Ley, (art. 53.1.f), la racionalidad y coherencia del desarrollo urbanístico y la calidad y funcionalidad de los espacios de uso colectivo.

Se trata de reconocer la **función real** que ya tienen o van a tener en un futuro próximo estos parques. Son, entre otros, los parques de Ribera, Arbes, Azken Portu, Eguzkitzaldea, o los parques lineales de borde de riberas como los paseos del Canal de Artia, Canal Dunboa o del Río Bidasoa (ver tabla al final del capítulo).

Finalmente la propuesta de la Revisión incorpora **nuevas reservas** de Espacios Libres de Sistema General, que corresponden en su mayoría a los nuevos ámbitos de planeamiento de desarrollo propuestos y que están asociadas a los incrementos poblacionales que se produzcan en esos nuevos desarrollos.

Se ha seguido el criterio de proponer en los propios ámbitos residenciales una delimitación de espacio libre de tal forma que en todo caso se asegure **en cada ámbito la dotación necesaria**, no condicionando su cumplimiento a la gestión de otros ámbitos. En algunos ámbitos en particular se ha propuesto incluso una dotación más amplia, justificada bien por la inedificabilidad de una parte de los terrenos para usos constructivos, bien por su posición paisajística.

Algunos pueden ser de **pequeño tamaño** aunque en ellos se prevé una fuerte densidad de uso debido a su ubicación, como los espacios libres previstos en Ventas Centro, el Entorno de la Estación o en el entorno de la plaza de Txanaleta, mientras que otras propuestas son parques de **mayor amplitud** como las de Arburusasieta, en el extremo Oeste del municipio junto a la ampliación de la prolongación de Araso o Zabaleta, en el nuevo ámbito del mismo nombre (ver tabla completa al final del capítulo). El de Arburusasieta deberá ser objeto de compatibilización intermunicipal al prolongarse parcialmente hacia los términos municipales de Lezo y Hondarribia.

Finalmente se proponen dos grandes piezas de **parques periurbanos** de Sistema General, que en ambos casos coinciden con dos colinas que son inedificables por razones de pendientes, visuales y paisajísticas y que hasta ahora son suelos no urbanizables: **Matxalagain** y **Portugain** (también conocida como Buenabista).

Se trata de aprovechar la existencia de estas dos colinas enclavadas en el continuo edificado al Norte de la autopista, para ofrecer un complemento de espacios libres de baja intensidad de uso, aptos para la adecuación de **recorridos deportivos** y que permiten dos **visiones panorámicas** distintas y complementarias sobre la ciudad y sobre todo el territorio circundante: Bidasoa, bahía de Txingudi, Jaizkibel, Aiako Harria y Hendaia.

El nuevo espacio libre de **Zubimusu**, con sus más de 4 Hectáreas, es un caso muy particular que permite ofrecer desde la Revisión del Plan General una importante **ampliación de las marismas de Plaiaundi** que tendría la clasificación de suelo no urbanizable especialmente protegido y se adscribiría directamente a este espacio natural.

Para **posibilitar** esta actuación se ha definido el ámbito 4.1.02.01 llamado Zubimusu I que surge como resultado obligado del nuevo trazado de la Variante Norte previsto al Norte del Instituto de Plaiaundi que establece un linde Sur al entorno de la marisma al crear una nueva rotonda que enlaza con la calle Lope de Irigoyen y que habilitará un acceso a la zona de intermodalidad prevista en Plaiaundi.

Con esta actuación, en parte derivada de la reordenación viaria, se logra una nueva reserva que permitirá regenerar los terrenos mediante un proceso de renaturalización, sirviendo para Plaiaundi como **zona no urbanizable** de transición y separación de las parcelas actualmente edificadas a lo largo de la carretera de Hondarribia. Esta actuación podrá formar parte, junto con la eliminación de la zona deportiva actual, de los **elementos de negociación** con el departamento de Medio Ambiente para justificar la compensación del reajuste de una pequeña porción del entorno natural actual que será necesario ocupar por el nuevo trazado del paso de la variante N-1.

9.1.4 Cumplimiento de los estándares de Espacios Libres de Sistema General.

La propuesta de Sistemas Generales de Espacios Libres ha sido evaluada en **superficie total disponible**, para así poder valorar el alcance de la propuesta de la nueva revisión en cuanto a la capacidad de satisfacción de la futura demanda de este tipo de dotación y al cumplimiento de lo previsto legalmente.

Con el conjunto de la propuesta de Revisión se obtiene inicialmente un **estándar total** en torno a los **13,5 m²/hab** si tomamos la proyección de población para el año horizonte de 2024. Esta reserva supone una cantidad de Espacios Libres que alcanza a **más del doble** del **estándar mínimo establecido por la Ley** de los 5 m²/hab (artículo 78.1 de la Ley del Suelo y el Urbanismo del País Vasco 2/2006). Con ello se pretende contribuir desde el Plan General a lograr una **alta calidad dotacional** en espacios libres de sistema general proponiéndolos en cantidad abundante, en diversos formatos y tamaños y adecuadamente distribuidos por todos los barrios y zonas.

Aun en el caso más desfavorable en el que algunas de las nuevas propuestas del Avance en cuanto a Espacios Libres **no pudieran mantenerse** en el documento de aprobación inicial, el estándar se mantendría siempre muy por encima del mínimo legal.

Efectivamente podría ser por ejemplo el caso de las dos grandes reservas de espacios libres previstas en Matxalagain y Portugain o Buenavista, en el ámbito de Blaia, si hubiera que mantenerlas como **suelos no urbanizables** conforme a su clasificación actual porque no se llegase a una gestión satisfactoria para los intereses ciudadanos. En ese caso el estándar se mantendría aún en el entorno de **11 m²/hab** lo que garantizaría aún con holgura el cumplimiento legal de los estándares legales en cuanto al ratio de espacios libres de sistema general por habitante.

Pero además es necesario considerar el cumplimiento del estándar en base a la fórmula propuesta en el artículo 78.2 de la Ley del Suelo 2/2006 y ratificada en el art. 16 del Decreto de Medidas Urgentes 105/2008, de **correlación de un habitante por cada 25 m²** de suelo construido para las nuevas previsiones edificatorias en suelo urbano y urbanizable.

Según esta forma de cálculo, y para garantizar que **también se cumple el estándar mínimo** de espacios libres en relación con el incremento del nuevo suelo residencial construible en suelo urbano y urbanizable según la propuesta del Plan, sería necesario considerar el máximo de nuevos habitantes a alojar en el incremento del suelo residencial, que se refleja en el capítulo 7 de la Memoria. Este máximo sería:

$$\text{Máximo habitantes} = 286.380 \text{ m}^2 \text{ uso res.} / 25 = 11.455 \text{ habitantes}$$

Para esta cantidad de habitantes sería necesario un mínimo de Espacios Libres de Sistemas Generales.

$$\text{Mínimo Espacios Libres S.G.} = 11.455 \text{ hab.} \times 5 \text{ m}^2/\text{hab.} = 57.275 \text{ m}^2$$

Esta cantidad está completamente **garantizada** con los nuevos Espacios Libres de Sistema General que se proponen por ser éstos una cantidad superior como se puede apreciar en los cuadros insertados más adelante. Lógicamente el cumplimiento se mantendría incluso si la opción elegida para el desarrollo del Entorno de la Estación fuese la alternativa 2, por suponer ésta menos suelo residencial y apenas reducirse la previsión de Sistemas Generales de Espacios Libres. El cumplimiento también estaría garantizado en el supuesto de que no se pudiesen incorporar las dos grandes reservas de espacios libres previstas en Matxalagain y Portugain pues la cantidad de nuevos Sistemas Generales aún sería muy superior a la exigible.

9.1.5 Relación y cuantificación de Espacios Libres de Sistema General.

Los Espacios Libres de Sistema General se **distribuyen** entre los que ya estaban definidos por el Plan General de 1999 y sus posteriores modificaciones, los que eran estructurantes según el planeamiento vigente pero que en realidad están cumpliendo o van a cumplir una función de Sistema General y los nuevos Espacios Libres propuestos por la revisión. La relación completa es la siguiente:

SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES YA DEFINIDOS POR EL PGOU 1999 Y POSTERIORES MODIFICACIONES

CLAVE	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE
1	PARQUE DE MENDIBIL	15.229
2	PLAZA DEL ENSANCHE	5.463
3	PLAZOLETA DEL JUNKAL	4.320
4	PARQUE DE LA SARJIA	11.158
5	PLAZA DE URDANIBIA	4.467
6	PARQUE DE SOROXARRETA	17.264
7	PARQUE DEL PINAR	19.723
8	PARQUE DE DUCOURAU	8.196
9	PARQUE DE JAIZUBIA	77.480
10	FOSFORERA	2.572
11	AMPLIACIÓN DEL PARQUE DE M ^a LUISA	3.946
12	PARQUE DE OSINBIRIBIL	96.077
13	PARQUE DE GAIN-GAINEAN	58.665
14	PARQUE DEL BARÓN DE OÑA	12.408
15	PARQUE DE ALAI-TXOKO	9.910
M02	SAN MARTZIAL- MUGA BEHOBIA	28.672
M04	VENTAS	3.672
M05	SAN MARTZIAL- SARJIA MARTINDOZENE	1.205
M08	OÑAURRE	7.792
M012	TXENPEREÑA	23.916
M015	PORCELANAS BIDASOA-ELIZATXO	7.088
M018	SAN JUAN-ETXEANDIA	6.521
TOTAL ESPACIOS LIBRES S.G. SEGÚN PG 1999		425.744

*Todas las superficies están actualizadas conforme a la nueva planimetría

**SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES QUE ERAN
ESTRUCTURANTES EN PG 1999 Y POSTERIORES MODIFICACIONES
PERO QUE CUMPLEN FUNCIÓN DE SISTEMA GENERAL**

CLAVE	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE
16	PLAIAUNDI	8.268
17	IPARRALDE-GAL	25.829
18	RIBERA	17.138
19	ARBES	9.262
20	AZKEN PORTU	7.790
21	ZAISA I	8.455
22	ZAISA II	8.446
23	PASEO CANAL DE DUNBOA	11.536
24	PASEO CANAL DE ARTIA	9.376
25	EGUZKITZALDEA	9.618
26	PASEO DEL RÍO BIDASOA	8.577
TOTAL ESPACIOS LIBRES PG 1999 AHORA S.G.		124.295

*Todas las superficies están actualizadas conforme a la nueva planimetría

**NUEVOS SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES PROPUESTOS
POR LA REVISIÓN DEL PGOU 1999**

CLAVE	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE
27	AMPLIACIÓN DEL PARQUE DUCOURAU	16.853
28	ENTORNO ESTACIÓN (SOROXARRETA)	18.668
29	ENTORNO ESTACIÓN (BELASKOENEA)	6.699
30	ARBURUSASIETA	93.676
31	ZABALETA	68.566
32	VENTAS CENTRO	3.087
33	MATXALAGAIN	99.887
34	ENTORNO PLAZA DE TXANALETA	26.022
35	BUENABISTA	88.504
36	AMPLIACIÓN PASEO CANAL DE ARTIA	2.177
TOTAL ESPACIOS LIBRES S.G. PROPUESTOS REVISIÓN		424.139

TOTAL SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES	974.178
--	----------------

ESTANDAR m² / HABITANTES 2024 (72.000 hab.) *	13,53
---	--------------

(*) Se toma como número máximo de habitantes la proyección establecida para 2024

9.2 EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS PÚBLICOS

9.2.1 Situación de partida en cuanto a Equipamientos colectivos públicos.

En relación con los **Equipamientos colectivos públicos**, y según se ha descrito pormenorizadamente en el Diagnóstico Previo, el Plan General de 1999 hacía unas previsiones basadas en **criterios propios** en cuanto a los estándares a alcanzar. En lo fundamental estas previsiones se han ido cumpliendo a medida que se iba ejecutando el Plan estando muy avanzadas, aunque hay que tener en cuenta que ni siquiera se ha alcanzado la población máxima prevista.

Se puede afirmar que la situación de partida es **bastante favorable** para el conjunto de los diversos tipos de equipamientos colectivos públicos, aunque lógicamente existen **algunos déficits** de ciertos tipos de equipamiento o de falta de servicio adecuado y próximo a un barrio o zona determinada, que es necesario resolver y cuya solución trata de garantizar completamente la Revisión del Plan, al igual que lógicamente la previsión que corresponderá a los nuevos ámbitos previstos.

En el caso del **equipamiento educativo** se considera que son necesarios algunos ajustes en educación primaria pues este nivel no está suficientemente cubierto, aunque deberá acomodarse a los incrementos poblacionales derivados de los ámbitos residenciales pendientes de desarrollo y lógicamente de los que se definen en el nuevo Plan, a través de propuestas de reservas de suelo que deberán estar próximas a esas zonas.

En cuanto a los **equipamientos deportivos**, está pendiente la ubicación de un centro deportivo en la zona Oeste pues esta parte de la ciudad queda excesivamente alejada del resto de equipamientos de este tipo y tiene una importante densidad edificatoria, aunque también deban tenerse en cuenta las dotaciones deportivas para los nuevos desarrollos previstos en la zona Sur, además de los equipamientos deportivos de ámbito zonal en los barrios de suelo urbano consolidado al Este, Norte-centro y zona Sur-centro.

Respecto a los **equipamientos de tipo asistencial** el incremento de plazas de residencia de la tercera edad considerado en su momento como necesario, estaría ya cubierto en la actualidad, observándose que año tras año se han venido incrementando las necesidades socioasistenciales para el colectivo de personas mayores y con ello la diferencia existente hoy día entre la oferta y la demanda de plazas en residencias, especialmente para personas dependientes.

Este hecho se refleja en un importante incremento en las listas de espera del municipio y se traduce en esperas medias relativamente largas. Por ello se propone **incrementar** las reservas de suelo necesarias para hacer frente a las necesidades actuales y a las que pudieran derivarse del desarrollo de nuevos ámbitos residenciales y sobre todo del paulatino incremento del envejecimiento de la población.

En cuanto al **equipamiento sanitario** el Hospital Comarcal ha cubierto suficientemente el servicio sanitario de la zona aunque deberá prever su eventual ampliación futura, lo que es posible en la parcela actual.

Finalmente y respecto al **equipamiento socio cultural**, hay que destacar que el actual Plan municipal de Centros Cívicos de 2002 establece la conveniencia de construir dos nuevos centros cívicos, uno en el ámbito de Palmera-Montero y otro en San Miguel-Anaka.

También será necesario ampliar la diversificación de la oferta de **espacios escénicos**, situación que estaría en parte considerada si se tiene en cuenta que también se recoge un equipamiento de este tipo en el desarrollo del entorno de la plaza San Juan Etxeandia.

9.2.2 Criterios de ubicación y propuestas de Equipamientos de Sistema General

Se analizan y describen a continuación, diferenciadas por categorías, las **propuestas específicas** de la Revisión del Plan General para cada uno de los tipos de equipamientos cuya ubicación y cuantía se debe de garantizar. Dada la especial sensibilidad que tiene para la ciudad la cuestión de los equipamientos, en este apartado se ha extendido también la descripción de las propuestas a los **Sistemas Locales**.

No obstante, y para no alargarlo innecesariamente, en el texto **sólo** se mencionan las **nuevas propuestas** del Plan General entre las que también se incluyen lógicamente las provenientes del Plan General de 1999 que aún no se habían podido ejecutar o que se modifican.

En todo caso, los **listados completos según tipo de equipamientos** que recogen todos los equipamientos, los existentes, los que están por construir y los nuevos que se proponen, están reflejados en las **tablas** correspondientes que se presentan al final de cada subcapítulo.

9.2.3 Equipamiento Educativo

En cuanto a la **EDUCACIÓN INFANTIL HASTA LOS 6 AÑOS**, y según indicaciones del Area Municipal de Educación se ha considerado la necesidad de localizar determinados establecimientos infantiles en ciertas **zonas deficitarias** y localizadas en posición cercana a los centros de los barrios residenciales.

En este sentido se han propuesto la ubicación en la relocalización del Colegio de **Lekaenea**, en el barrio de San Miguel. También se proponen ubicaciones de centros infantiles en el barrio de **Puiana**, en el ámbito 2.1.10 situado en la zona de cesión del antiguo Plan Parcial y que se sitúa entre la Av. Puiana y la calle Pozuetakogaina, tratándose de una parcela de 6.652 m² de superficie. Igualmente se propone un nuevo centro en **Altzukai** (parcelas I.16 y I.17) como asentamientos posibles y alternativos para dar servicio a este entorno y la relocalización del actual establecimiento escolar de **Elatzeta** en una parcela contigua y más amplia para dar servicio al entorno de Ventas.

En **Behobia**, y en la parcela que se obtendrá como resultado del nuevo ámbito **Gazteluberri** se podría localizar otro establecimiento educativo infantil, compartiendo parcela con un establecimiento dedicado a educación primaria, ambos destinados a dar servicio tanto al entorno de Behobia como al Polígono 54 de Artia. En todo caso esta propuesta no tiene porqué vincular desde el Plan General un uso pormenorizado concreto, pudiendo calificarse por ejemplo como uso educativo sin mayor definición.

Finalmente, existe en el Plan Parcial de Oñurre una reserva de suelo para uso escolar que podría ser apta para situar un centro de enseñanza infantil y existe una parcela de cesión obtenida en su día por la gestión del ámbito 8.1.04 en **Artigako Haritza** para uso escolar pero es de dimensiones muy reducidas.

En cuanto a la **EDUCACIÓN PRIMARIA DE 6 A 12 AÑOS**, y también según indicaciones del Area Municipal de Educación, se incrementan las correspondientes dotaciones escolares contemplando la adscripción a este uso de la parcela resultado de la gestión del ámbito residencial de **San Miguel**, que dará servicio a esta nueva actuación residencial y a los barrios de **Antzaran** y **Lekaenea**.

En el barrio de **Eguzkitzaldea** ya está prevista la construcción de un nuevo establecimiento, localizándose al Norte del campo de fútbol y al Sur de la residencia de ancianos que se prevé relocalizar en Arbes y disponiendo ya de proyecto. Por último

en **Behobia**, en el ámbito de **Gazteluberri** y en la parcela antes citada se prevé un establecimiento destinado a este tipo de educación con una reserva de parcela de superficie incluso mayor a la mínima solicitada de 10.000 m² por el Departamento municipal, de forma que se pueda cubrir con amplitud los requerimientos dotacionales.

En cuanto a la **EDUCACIÓN SECUNDARIA DE 12 A 16 AÑOS** y siempre respondiendo a las indicaciones municipales, se considera que este nivel educativo podría redistribuirse fácilmente entre los establecimientos ya existentes, si bien se precisa de una nueva reserva de suelo en el entorno de los nuevos crecimientos previstos para **Txenperenea** que se incorporará en su momento como resultado de su gestión.

En relación a la **EDUCACIÓN DE NIVEL BACHILLERATO Y CICLOS FORMATIVOS** para la población estudiantil de 16 a 18 años y gracias a la actuación prevista para la Variante Norte en la zona de Zubimusu, se amplía la parcela de terreno en torno al **Instituto de Plaiaundi** que se pretende sirva en su momento para favorecer la ampliación de este establecimiento cuando ello se considere necesario así como disponer otras públicas.

Este ámbito permitirá además **ampliar el espacio central** entre viarios, donde se localiza el actual instituto de Plaiaundi, al que se podría acceder desde la primera rotonda a construir. También, y teniendo en cuenta la necesidad de soterrar los viarios bajo el haz de vías, permitirá al Este la creación de una **plataforma verde** como **ampliación del parque de Ducourau**, proveniente del ámbito 4.1.02.02 Zubimusu II, estableciendo a su vez na **conexión peatonal** y sin barreras desde la ciudad **hasta el entorno de Plaiaundi** por encima de la variante.

Finalmente y en el nivel de **EDUCACIÓN UNIVERSITARIA**, se prevén varias localizaciones posibles para la ampliación y desarrollo de las instalaciones universitarias en Irun. Una de las localizaciones preferentes estaría en **Urdanibia**, en posición muy cercana a la Ikastola Txingudi e insertada dentro del Parque tecnológico cuya implantación se propone para el ámbito de **Zubieta**.

Otra localización alternativa sería en el **Entorno de la Estación**, bien en la zona actualmente ocupada por las denominadas vías nuevas y en la manzana más próxima a la futura nueva estación o bien en el antiguo edificio de la Aduana que podría rehabilitarse y eventualmente ampliarse hacia la parte trasera para albergar este uso.

La **elección definitiva** de una u otra **alternativa** estará en función de la facilidad y/o rapidez de la gestión previa necesaria y según la urgencia del desarrollo y ampliación de las actuales dotaciones universitarias. También deberán valorarse las principales ventajas diferenciales: proximidad a las instalaciones de un Parque Tecnológico y a las futuras dotaciones deportivas a ubicar en la zona dentro del término de Hondarribia en un caso, cercanía a las estaciones de transporte público ferroviario y por carretera y a la zona central de la ciudad, en el otro.

EDUCACIÓN INFANTIL

CLAVE	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE PARCELA	ÍNDICE EDIFICABILIDAD	EDIFICABILIDAD
I.3	C.E.P. ELATZETA L.H.I.	3.714	0,6	2.228
I.4	C.E.P. LEKAENEA H.H.I.	3.945	0,6	2.367
I.7	E.E.I. LARREAUNDI H.H.I.	699	0,6	419
I.10	C.E.P.I. SANTA TERESA H.H.I.P.	712	-	600
I.15	NUEVO CENTRO EN PUIANA	6.652	0,6	3.991
I.16	NUEVO CENTRO EN ALTZUKAITZ	1.621	0,6	973
I.17	NUEVO CENTRO EN ARTIGAKO HARITZA	511	0,6	307
I.18	NUEVO CENTRO EN GAZTELU-BERRI (BEHOBIA)	5.000	0,6	3.000
I.19	NUEVO CENTRO EN TXENPERENEA	1.400	0,6	840
I.20	NUEVO CENTRO EN OÑAURRE	6.061	0,6	3.637
TOTAL EDUCACIÓN INFANTIL		30.315		18.362

* En Lekaenea se ha asignado a la Educ. Infantil 1/3 de la parcela.

* En Gaztelu-Berri se ha asignado a la Educ. Infantil una parte de la parcela al considerar las condiciones topográficas del entorno.

EDUCACIÓN PRIMARIA

CLAVE	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE PARCELA	ÍNDICE EDIFICABILIDAD	EDIFICABILIDAD
P.4	C.E.P. LEKA-ENEA L.H.I.	7.890	0,6	4.734
P.12	NUEVO CENTRO EN EGUZKITZALDEA	4.815	0,6	2.889
P.13	NUEVO CENTRO EN GAZTELU-BERRI (BEHOBIA)	10.000	0,6	6.000
TOTAL EDUCACIÓN PRIMARIA		22.705		13.623

* En Lekaenea se ha asignado a la Educ. Primaria 2/3 de la parcela.

* En Gaztelu-berri se ha asignado a la Educ. Primaria una parte de la parcela al considerar las condiciones

EDUCACIÓN SECUNDARIA

CLAVE	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE PARCELA	INDICE EDIFICABILIDAD	EDIFICABILIDAD
S.9	NUEVO CENTRO EN TXENPERENEA	7.032	0,6	4.219
TOTAL EDUCACION SECUNDARIA		7.032		4.219

SECUNDARIA - CICLOS FORMATIVOS

CLAVE	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE AMPLIADA	INDICE EDIFICABILIDAD	EDIFICABILIDAD
B-FP3	AMPLIACIÓN I.E.S. PLAIAUNDI B.H.I.	13.252	0,6	7.951
TOTAL CICLOS FORMATIVOS		13.252		7.951

NIVEL UNIVERSITARIO

CLAVE	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE PARCELA	INDICE EDIFICABILIDAD	EDIFICABILIDAD
O.1	NUEVO CENTRO EN URDANIBIA*	11.142	0,6	6.685
O.1	NUEVO CENTRO EN ENTORNO ESTACIÓN*	9.634	0,8	7.707
O.1	NUEVO CENTRO EN ANTIGUA ADUANA*	6.202	0,8	4.962
TOTAL NIVEL UNIVERSITARIO		26.978		19.354

9.2.4 Equipamiento Deportivo de Sistema General

En relación con los equipamientos deportivos cabe distinguir **dos grandes niveles** según el alcance global o zonal de su servicio y accesibilidad.

En el **NIVEL GLOBAL** de Equipamientos Deportivos destinados al conjunto de la población se prevén en **Zubieta** nuevas instalaciones deportivas con pistas de atletismo, campos de fútbol y pistas polivalentes, así como un gran área de aparcamiento. Este equipamiento, que ocupa 77.000 m² de terrenos en Hondarribia y que es fruto de una actuación de gestión conjunta que ha sido objeto del protocolo existente entre ambos municipios, se plantea en parte como alternativa al traslado de las actuales instalaciones de Plaiaundi y en parte como ampliación de las mismas.

Se trata de una localización muy **bien situada** respecto a toda la zona Norte y Centro Oeste, que tendrá **accesos** desde el viario previsto de entrada al Parque Tecnológico de Hondarribia, y aunque en principio ha sido identificada como zona previsiblemente inundable hay que tener en cuenta que las zonas deportivas son compatibles con esta condición. No obstante sería conveniente **revisar la certeza** del riesgo de inundabilidad, por el efecto barrera de posibles avenidas de agua provenientes de la regata de Urdanibia debido a la situación de la plataforma de la variante de la N-1 entre los terrenos y la regata, variante cuyo desdoblamiento está además previsto con un nuevo diseño que probablemente deberá garantizar aún mejor que no se produzcan inundaciones que afecten a la vialidad.

En lo que se refiere al **campo de deportes municipal** del **Stadium Gal**, era necesario ofrecer una ubicación mejor y más acorde con los crecimientos previstos en esa zona del ámbito Iparralde-Gal, por lo que se ha iniciado la tramitación de la modificación del Plan General previendo su relocalización en el mismo entorno, modificación que lógicamente se incorpora al nuevo Plan General.

Además esta actuación permitirá la ubicación en esos terrenos de un **nuevo frontón** que pueda acoger encuentros de nivel profesional, lo que permitirá desmontar la gran estructura del **frontón Urantzu** actualmente existente junto al parque de la Sarjía. Con ello se podrá en su caso dejar un pequeño frontón de otra escala que no impida abrir la necesaria continuidad espacial del parque de la Sarjía hacia la calle Junkal.

En cuanto a la posible localización de un complejo de **pistas deportivas descubiertas** que permitieran la posibilidad de ubicar en su caso un complejo deportivo que cubra las necesidades que se plantean, se contemplan reservas de suelo en dos posibles ubicaciones alternativas que pueden ajustarse a cualquiera de estos usos. Una de

ellas estaría en la zona de **Puiana**, en el ámbito 2.1.10. accesible desde la Av. de Puiana y que fue cedido como resultado de la gestión de la urbanización de Puiana y se trata una parcela con una superficie de 34.400 m² de suelo.

Este ámbito de equipamiento está en un **punto clave** para la conexión con el entorno de la zona de Urdanibia, favoreciendo la relación de este entorno con el resto de ciudad a través de la avenida Letxunborro. Las **instalaciones** deberán ubicarse teniendo en cuenta la necesidad de crear un nuevo frente que a ser posible mitigue la visión de la trasera de las edificaciones industriales ubicadas al Suroeste, entre la Av. de Letxunborro y Pozuetakogaina, así como la necesidad de garantizar la protección del trazado de la regata Ugalde que atraviesa la zona.

La otra localización alternativa podría situarse en la actual parcela de los **talleres ferroviarios** de la CAF, en el caso de que esta parcela pudiera incorporarse al proceso de remodelación y una vez se hubiera resuelto la gestión de este ámbito. La particularidad de esta última propuesta en el caso de que los talleres pudiesen ser trasladados a otra zona industrial del municipio, serían las afecciones aeronáuticas que pesan sobre esta parcela y que en el futuro impedirían asignar a la misma un aprovechamiento lucrativo significativo, haciendo por ello más aconsejable el destinarlos a algún tipo de equipamientos.

Por otro lado se contempla la eventual ampliación del **polideportivo de Azken Portu**, ya prevista en el planeamiento anterior. Este polideportivo se ha ejecutado en una primera fase y se hace la reserva del suelo para realizar una segunda fase, pues parece conveniente no hipotecar esta posibilidad si se viera necesaria en el futuro.

En el actual emplazamiento del edificio Kostorbe y una vez se hayan trasladado los servicios municipales al nuevo edificio a ubicar como ampliación de la Casa Consistorial, y apoyado en el proceso de gestión del espacio ferroviario, se considera la posibilidad de ubicar un **Palacio de Deportes** en esta zona situada al Sur de la gran parcela del recinto ferial FICOBÁ.

Su **posición** cercana al espacio ferroviario y a la Estación, así como a la nueva Estación de autobuses, su gran **proximidad** a la frontera, su directa relación en cuanto a la **accesibilidad** con la Variante Norte y con las plazas de aparcamientos del recinto ferial así como la proximidad a esta importante dotación, permitirían configurar en conjunto un gran centro de equipamiento de escala comarcal en torno a la Av. de Iparralde.

En cuanto a la dotación municipal de la **Hípica**, que ahora ocupa una superficie de 38.600 m², que ha ido quedando progresivamente rodeada de usos urbanos y de redes de infraestructura que imposibilitan su relación con el entorno rural y que en todo caso quedaría destinada a nuevos usos según lo propuesto en el ámbito de Zubieta, se plantean dos nuevas alternativas para su posible reubicación en los ámbitos de **Ibarrola** y de **Igiñiz** que será necesario escoger en función de las facilidades de gestión y de las decisiones que se adopten sobre el corredor Olaberria – Ventas.

El **ámbito de Ibarla** es objeto de un Plan Especial que se ha empezado a tramitar iniciada pero que sólo ha llegado a la formulación del avance. Sin embargo el criterio principal se centra en la **preservación y recuperación** de los valores medioambientales en un entorno utilizado por los iruneses como lugar de estancia, recorridos rurales y de acceso a Aiako Harria, contemplando la recuperación de parcelaciones agrícolas y la posibilidad de localización de una piscifactoria que además permitiese recrear el hábitat de especies protegidas como sería el caso del “sapito corredor”.

Dado que este ámbito permite a la vez una cierta compatibilidad con algunos **usos de ocio y esparcimiento** en relación de proximidad con la ciudad, como los deportivos, albergues, etc., se considera un lugar que también podría ser adecuado para la **relocalización de la Hípica**, con una ocupación similar a la actual en Zubieta.

No obstante se ha considerado también la posibilidad de localizar la Hípica en la zona de **Igiñiz** que forma parte del corredor de Olaberria y podría albergar este uso con la misma extensión actual, constituyendo una ubicación en un valle de amplitud algo mayor pudiendo también acondicionar recorridos rurales con facilidad.

En el **NIVEL LOCAL** de Equipamientos Deportivos ubicados en los barrios y al servicio de la población de los mismos, la Revisión retoma una serie de **cesiones de Sistema Local** derivadas de la gestión de **planeamientos ya aprobados** en base al Plan General de 1999, enfocándolas a satisfacer demandas concretas de espacios deportivos de alcance local.

Así, se recoge que el espacio de cesión, cercano a la avenida de Letxumborro, que se obtiene como resultado de la gestión del ámbito de **San Miguel–Anaka** en los terrenos más condicionados por las servidumbres aeronáuticas en cuanto a la posibilidad de edificar en altura, sea destinado a zona deportiva de Sistema Local.

En el barrio de **Arbes**, en una parcela ya definida por el Plan General de 1999 como dotacional, aunque no ha sido aún ejecutado ningún equipamiento, se prevé la ubicación de instalaciones deportivas de pistas al aire libre para el servicio del entorno de la zona.

En el barrio de **Behobia**, y a partir de la reordenación que se operará mediante la nueva operación de Gazteluberri que incorpora la cesión obtenida de la gestión de Antton Ttipi y facilitará una mejor relación con el barrio, se propone la instalación de un elemento deportivo de barrio. Igualmente, en la zona de **Oñaurre** y **Txenperenea**, y como resultado de la gestión de este planeamiento residencial se define un espacio deportivo para este barrio y la zona circundante.

EQUIPAMIENTO DEPORTIVO

CARÁCTER GLOBAL

CLAVE	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE
G2	IBARLA (HÍPICA. LOCALIZACIÓN PROPUESTA)	35.036
G2	IGIÑIZ (HÍPICA. LOCALIZACIÓN PROPUESTA)	24.878
G4	INSTALACIONES DEPORTIVAS DE ZUBIETA	77.222
G6	STADIUM GAL	13.856
G13	AMPLIACIÓN POLIDEPORTIVO AZKENPORTU	2.255
G14	FRONTÓN PROFESIONAL GAL	3.652
G15	PALACIO DE DEPORTES KOSTORBE	13.264
G16	PUIANA (ZONA DEPORTIVA. LOCALIZACIÓN PROPUESTA)	26.411
G16	C.A.F. (ZONA DEPORTIVA. LOCALIZACIÓN PROPUESTA)	4.325
TOTAL DEPORTIVO GLOBAL		200.899

CARÁCTER ZONAL

CLAVE	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE
Z1	CAMPO FÚTBOL BEHOBIA	12.452
Z11	INSTALACIONES DEPORTIVAS SAN MIGUEL	6.065
Z14	INSTALACIONES DEPORTIVAS ARBES	11.930
Z15	INSTALACIONES DEPORTIVAS OÑAURRE	2.722
Z16	FRONTÓN JESUS KARRIKA	299
Z17	INSTALACIONES DEPORTIVAS TXENPERENEA	4.166
TOTAL DEPORTIVO LOCAL		37.634

*En estos equipamientos no se consideran edificabilidades

9.2.5 Equipamiento Asistencial

En relación con los equipamientos de tipo Asistencial se han distinguido **cuatro tipos básicos** según el **grupo de población** que debe ser objetivo de ayuda y atención específica: personas mayores, personas con discapacidad y enfermedad mental, personas en exclusión social y jóvenes en emancipación e infancia en protección.

Los **criterios** de planificación a los que se ha tratado de responder y que están orientados desde el Departamento municipal, se basan en el ámbito territorial de la comarca, no del municipio; no obstante lo cual se ha tratado de traducirlos en las reservas de suelo necesarias cuya determinación, al menos en lo que a Sistemas Generales se refiere, sí es un cometido específico del Plan General.

En lo referente a **PERSONAS MAYORES**, en la actualidad se están ejecutando los apartamentos tutelados de **Lekaenea** y además está prevista la construcción de una nueva residencia en **Arbes**.

Ahora bien, se considera que además de este proyecto en Arbes es necesario garantizar en el futuro más plazas de atención a la dependencia, aunque ello dependería en parte de la materialización del **proyecto Betharram**, situado en Hondarribia, con el que en principio las necesidades de toda la comarca del Bidasoa estarían adecuadamente cubiertas.

En caso de que no se pudiera llevar a término ese proyecto, será necesario promover otro en Irun, que en base al estándar de volumen construido que se utiliza actualmente de 57 m²/plaza, se traduciría en un total de 7.000 m² construidos en una residencia del tipo normal incluyendo un centro de día. En el ámbito 2.1.07 **Jaizkibel**, situado al Sur de la urbanización de Jaizubia junto al nuevo ámbito de Zabaleta, existe una parcela de superficie suficiente para absorber estas necesidades que podría calificarse como dotacional privado.

Esta parcela, que estaba definida en el Plan General de 1999 como terciario comercial, tiene una **superficie** próxima a los 18.000 m² y su actual índice de aprovechamiento permitiría construir hasta 10.000 m², lo que permitiría **resolver ampliamente la demanda** calculada para el próximo decenio. La edificación debería en todo caso localizarse al Este de la parcela para no ocupar la parte más hundida de la vaguada y el acceso podría realizarse a través del viario de la urbanización.

Estos planteamientos para ampliar la oferta de nuevas residencias se podría ver **complementada** con las posibilidades que ofrece la **atención domiciliaria**, en función de las indicaciones de la Diputación al respecto.

El grupo de **PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y ENFERMEDAD MENTAL**, tendría en el proyecto a realizar en **Arbes** una dotación específica de alojamientos polivalentes y viviendas tuteladas que serían suficientes para perfiles de dependencia leve, mientras que el centro de **Uliazpi** en Hondarribia se considera suficiente para la denominada gran dependencia. Asimismo, el proyecto de Betharram puede incluir un módulo para perfiles de dependencia moderada.

Para las dotaciones enfocadas a **personas con discapacidad** y para poder ubicar los proyectos que se propongan desde el Departamento municipal, desde el Plan General se propone reservar suelo para un equipamiento de este tipo con una cifra en torno a los 2.000 m², lo que podría perfectamente encajarse en la zona de equipamientos de la **calle Aduana**.

El grupo de **PERSONAS EN EXCLUSIÓN SOCIAL** requiere crear un recurso de alojamiento de corta estancia con bajas exigencias, otro de larga estancia y un centro de incorporación social con atención diurna, así como se podría plantear un recurso de alojamiento de emergencia. En principio, la actual residencia **Ama Xantalen** podría reutilizarse para algunos de estos servicios y orientativamente bastaría con una superficie construida total de unos 2.000 m².

Para el grupo de **JÓVENES EN EMANCIPACIÓN E INFANCIA EN PROTECCIÓN**, se plantea la posible creación de alguna dotación específica en el entorno urbano para estos colectivos, del tipo de los **equipamientos juveniles**, así como la posibilidad de destinar alguno de los **alojamientos dotacionales** que es preciso construir en cumplimiento de la Ley tanto para alojamiento transitorio como para alojamientos sociales de colectivos especialmente necesitados, (art. 17 Ley 2/2006).

Con ello se trata de favorecer la integración gracias a la flexibilidad que permite poder disponer de alojamientos temporales aunque también se podría plantear la **adquisición de edificios** en entornos semi-urbanos o la utilización pactada de algunas viviendas vacías susceptibles de servir a esta finalidad, aunque estas dos últimas no serían las opciones preferentes.

En definitiva y tomados **en su conjunto** los déficits a cubrir en los próximos años, la actual incógnita del proyecto de Betharram en Hondarribia deja en cierto modo pendiente en Irun la **satisfacción de las necesidades estimadas**, con unos requerimientos que supondrían la edificación de entre 4.000 y 11.000 m² en total. En principio se ha considerado la **situación más desfavorable** y por tanto se prevén los suelos que permitan cubrir estas necesidades. En todo caso hay que precisar que así como una residencia de mayores requiere una parcela única suficiente, el resto de necesidades pueden distribuirse entre parcelas diferentes.

9.2.6 Equipamiento Sanitario

En relación con los equipamientos Sanitarios existen **tres niveles de atención** que es necesario garantizar: el hospitalario, el ambulatorio y de consultas y las dotaciones de barrio.

En cuanto al **primero** de estos niveles, el **Hospital Comarcal del Bidasoa**, ya se ha considerado la ampliación en una planta del establecimiento existente, contemplando un incremento total de 40 nuevas camas, circunstancia que, según los estudios realizados por los responsables de este establecimiento, permitiría cubrir la demanda del ámbito comarcal en un horizonte de 10 a 12 años.

En el **segundo nivel** se contempla la posibilidad de localizar un **tercer ambulatorio** que daría servicio a la zona Oeste y Centro Oeste de la ciudad. Para ello se ha propuesto localizar la correspondiente reserva en el ámbito de **Oñurre** y en suelo obtenido por la gestión de este ámbito, estando garantizada su obtención y la superficie necesaria, aunque no se haya precisado la ubicación por el momento.

En el **tercer nivel** de las **dotaciones de barrio y botiquines** a localizar en locales urbanos o locales municipales de cesión, etc., se considera que no hace falta determinar la ubicación desde el Plan General, pues no hay dificultad para asignar los correspondientes locales y cubrir la totalidad de las necesidades locales de los barrios.

9.2.7 Equipamiento Socio - Cultural

En cuanto a los equipamientos Socio-Culturales existen diversos tipos que no es posible sistematizar.

Además de las instalaciones socio-culturales ya existentes, y de las previstas como resultado de la gestión de los ámbitos en tramitación y propuestos, desde la Revisión se contemplan **tres grandes centros cívicos**, el primero y de función más importante en el conjunto a edificar en la remodelación de la **Plaza de San Juan**, en el que además se ubicará un **Gran Auditorio** y la reubicación de la biblioteca municipal, localizándose todo ello en la zona más central y emblemática de la ciudad.

A éste se unen por un lado el previsto **Centro Cívico de Palmera-Montero**, situado en la parcela entre Ricardo Alberdi Zumardia y Pelegrin de Uranzu, y por otro un **Centro Cívico** en el **barrio de San Miguel** mediante la definición del ámbito 3.2.09, cuyo objeto es la rehabilitación del antiguo **edificio de Inmigración** con destino a equipamiento socio cultural, que debería cubrir las necesidades del entorno contribuyendo a generar un importante polo de atracción y centralidad para la ciudad.

Esta operación plantea la **reutilización** de un **edificio obsoleto** y en la actualidad en estado de abandono, proyectado por el prestigioso arquitecto Alejandro de la Sota, contemplando el adosamiento en el frente Norte de un **nuevo edificio** de dos plantas destinado a **mercado** que sustituirá el edificio de mercado existente y recreando un espacio libre al Norte como ensanchamiento de la calle Luis de Uranzu.

También se prevé la reserva de la parcela localizada en la parte baja y al Norte de la actual Biblioteca para destinarla a equipamiento aunque por el momento no se precisa con más detalle su destino concreto, manteniéndose la calificación actual hasta que se pueda conocer el destino final de los terrenos.

capítulo 10

PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO CULTURAL

INDICE: CAPÍTULO 10 - PATRIMONIO HISTORICO CULTURAL

10.- PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO CULTURAL.....	1
10.1- Bases de partida para el análisis de la situación del Patrimonio.....	1
10.2 Planteamiento y criterios de la propuesta de catalogación	3
10.3 Estructura básica del Catálogo Arquitectónico	5
10.4 Estructura básica del Catálogo Arqueológico.....	11

10.- PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO CULTURAL

10.1- Bases de partida para el análisis de la situación del Patrimonio

El **patrimonio histórico y cultural**, que está formado por edificaciones relevantes por su calidad o significativas por su antigüedad, elementos representativos de otras épocas de la historia de la ciudad, restos arqueológicos, y construcciones o instalaciones de actividades que fueron importantes para la economía local, han de ser todos ellos **objeto de una atención especial** y deben de ser identificados, analizados y protegidos por un documento específico denominado Catálogo de Patrimonio.

Ya el Plan General de 1999 señalaba que era necesario elaborar un **Catálogo de elementos protegidos** como documento urbanístico independiente, en el que al menos se incluyesen los bienes de interés cultural calificados e inventariados. Pero es que además, en la legislación urbanística actual este Catálogo debe formar parte del **expediente del Plan General**.

Por otra parte, en este momento existen diversas **leyes y decretos** que inciden en la normativa y criterios de preservación del patrimonio histórico arquitectónico y del patrimonio arqueológico. Son fundamentalmente la Ley del Patrimonio Histórico Español, la Orden de Monumentos Históricos y Artísticos de Gipuzkoa, el Decreto del Conjunto Histórico Artístico del Camino de Santiago, y la Ley 7/1990 del Gobierno Vasco, sobre el Patrimonio Cultural Vasco.

Según establece esta última legislación, los **Bienes Culturales Inmuebles** pueden ser del tipo **Calificados (BCC)** o del tipo **Inventariados (BCI)**, pasando a recogerse en el Registro de Bienes Culturales Calificados o en el Inventario General de Bienes Culturales, respectivamente, del Centro de Patrimonio Cultural Vasco.

Además diversos decretos han ido estableciendo en Irun la consideración como **Bienes Culturales**, de determinados elementos artísticos como el retablo Mayor de la Iglesia Ntra. Sra. del Juncal y la propia Iglesia del Juncal, o el conjunto monumental del Camino de Santiago en el que se incluye la Ermita de Santa Elena, o han resituado el Palacio de Urdanibia en el Inventario General de Bienes Culturales, junto a la Ferrería y el Molino de Urdanibia. Por otra parte, por decreto del Gobierno Vasco de 2002 se considera el Casco Histórico como Area de Rehabilitación Integrada, ARI.

Por otro lado la Dirección de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura del Gobierno Vasco ha realizado un listado de **Bienes inmuebles de interés cultural** del

término municipal que recoge 9 elementos que tienen protección legal en este momento y que propone la protección de otros 40 elementos. Asimismo consideraba también la **propuesta** de declaración como **Monumentos** o **Conjuntos Monumentales** 9 zonas arqueológicas de Irun y establecer para otras 30 la categoría de zonas de presunción arqueológica.

Se ha tenido en cuenta que independientemente de esta serie de medidas de diverso alcance, durante los últimos años se habían realizado varios **estudios de interés** sobre el patrimonio irunés, como el Catálogo del Patrimonio Histórico-Artístico contenido en el documento de Avance de las Normas Subsidiarias de septiembre de 1986, y suscrito por el arquitecto Enrique Noain Cendoya, y los Catálogos de Patrimonio Arqueológico y Arquitectónico del Término municipal de Irun realizados en julio de 2001 por Luis Sesé Madrazo y ARKEOLAN.

No obstante, las declaraciones realizadas hasta la fecha que se centran sobre todo en los monumentos más significativos, no cierran la identificación del patrimonio digno de protección, y es el Ayuntamiento, a través del nuevo **Catálogo Municipal de Patrimonio**, el que deberá establecer la incorporación al mismo de otros edificios o elementos de interés.

Este Catálogo, que se desarrollará completamente e incorporará al documento de aprobación inicial del Plan General, deberá contener una **referencia** de la **normativa** general de protección del patrimonio histórico de Irun, que será de aplicación en todo caso a cada elemento, incluyendo lógicamente la regulación que ya está aprobada.

Se tendrán igualmente en cuenta los **criterios y medidas de protección**, así como la parte del bien que debe protegerse, valorando la incidencia urbanística que deriva de su protección. Pero fundamentalmente se deberán emplear unos criterios de valoración que **encuadren cada elemento** en su **contexto histórico**, en relación con su **entorno**, su **importancia constructiva**, su **valor artístico** así como en base a **otros criterios** que pudieran considerarse convenientes.

Es importante tener en cuenta que cada edificio o elemento identificado, es en general el resultado de la **materialización de sucesivas intervenciones** a lo largo de la historia y que el establecimiento de una regulación urbanística excesivamente rígida podría afectar directamente a dicho proceso.

Por ello se entiende que no se debe bloquear el proceso de modificación y renovación del patrimonio edificado digno de protección, sino más bien **facilitar su mantenimiento** como un elemento vivo y contemplando un régimen de restricciones

cuyo alcance deberá graduarse sobre todo en función del tipo de intervención permisible y de la finalidad o función a la que pueda o deba destinarse.

En este sentido, sería conveniente que en la medida de lo posible el **régimen de intervención** en un elemento catalogado, se haga de manera **pormenorizada e individualizada** aunque lógicamente apoyada en la definición de unas regulaciones-tipo.

10.2 Planteamiento y criterios de la propuesta de catalogación

La herramienta básica para lograr una adecuada protección del patrimonio irunés es la configuración de un **Catálogo de Patrimonio** que responda a las necesidades y sensibilidad de lo que se quiere preservar en el municipio y de cómo se quiere que se mantenga viva la herencia del pasado.

Este Catálogo, que como documento **se desarrollará completamente** en la siguiente fase de **Aprobación Inicial** de la Revisión del Plan General, y se compone de una Normativa y unas Fichas individualizadas de elementos catalogados, distinguiendo entre los elementos de carácter **arquitectónico** y los elementos **arqueológicos** de forma que ambos se presentan de forma independiente.

En el **Avance** se presenta la **estructura de la normativa** que se propondrá, según las diversas categorías o **niveles de protección**. Además se ha realizado una **identificación y descripción** de los **elementos** que en principio pasarán a formar parte del Catálogo así como una **primera versión de las Fichas** individualizadas correspondientes, que contienen toda la información necesaria para la descripción y justificación del nivel de protección así como las eventuales normas particulares que deberán observarse con cada elemento.

Una vez consultadas las administraciones responsables en relación a los **criterios a considerar** para la realización del Catálogo de Patrimonio de Irun: el Departamento de Cultura de Gobierno Vasco y el Departamento de Cultura de la Diputación de Gipuzkoa; se ha optado por utilizar la **estructura** de Ficha y Normativa propuestas y definidas desde el propio Gobierno Vasco.

Además, lógicamente el nuevo Catálogo de Irun incorpora directamente y en primer lugar, los **Bienes Inmuebles de Interés Cultural** que ya gozan de protección legal por las administraciones competentes en la materia, así como también algunos de los que tienen **iniciado el procedimiento** y cuentan con una propuesta para ser protegidos a través de los mecanismos que prevé la Ley 7/1990.

Los Bienes de interés cultural figuran referenciados en una **Ficha de Patrimonio** cuya intención es adaptarse a la normativa vigente en cuanto a su estructura y al conjunto de información y determinaciones que correspondan.

Respecto del **Patrimonio Arqueológico** se han recogido todas las **Zonas de Presunción Arqueológica**, declaradas como tales mediante resolución firme del Departamento de Cultura del Gobierno Vasco, así como también las Zonas Arqueológicas con el **proceso de protección iniciado** al nivel de propuesta. En ambos casos se recoge directamente la regulación de actuaciones a realizar que deben preceder a cualquier proyecto de obras. Cuando estas zonas coinciden con un elemento del Catálogo arquitectónico, se recoge en este Catálogo, haciendo referencia a esta circunstancia en el apartado de “comentarios” de la correspondiente ficha pero la zona ya no se recoge dentro del Catálogo arqueológico.

En lo que respecta al **Catálogo municipal de elementos arquitectónicos** cuya redacción se completará como parte del expediente del Plan General, en la fase de Avance, a la relación de monumentos y edificios ya catalogados o con catalogación iniciada, se han incorporado otros **elementos adicionales** que se entiende contienen **valores culturales, históricos, artísticos o arquitectónicos de interés notable en el ámbito comarcal y/o municipal**. Aunque estos elementos no alcancen los valores propios de los monumentos y no sean por tanto objeto de catalogación por la administración autonómica, se considera que su protección es indispensable.

Para la inclusión de estos elementos se han tenido muy en consideración como bases de partida los **estudios realizados con anterioridad** a la redacción del presente documento en 1986 y 2001, que se mencionaban más arriba. No obstante se ha procedido a un **análisis de los mismos** considerando la homogeneidad y coherencia de los **criterios aplicados**, la **desaparición física** de algunos de los elementos identificados entonces y en todo caso las **nuevas aportaciones** de elementos que se ha estimado oportuno incorporar.

10.3 Estructura básica del Catálogo Arquitectónico

En base a los criterios expuestos el **Catálogo Histórico Arquitectónico** se ha organizado inicialmente teniendo en cuenta una **estructura de categorías tipológicas** que es **independiente de los niveles de catalogación**:

EM.- Edificios y elementos monumentales

R.- Edificios y elementos urbanos relevantes

A.- Construcciones agrarias

C.- Conjuntos ferromolineros

El Catálogo se estructurará por tanto a través de una **ordenación por tipologías**, incluyendo en el **Catálogo Arquitectónico** todas los elementos que actualmente son **edificaciones**. En este sentido se ha optado por incorporar también en esta parte del Catálogo los elementos que siendo edificaciones en la actualidad, como caseríos, ermitas, etc., estaban en cambio **considerados como elementos arqueológicos**. No obstante, en estos casos siempre se recoge la necesidad de realizar ciertas **actuaciones previas** a la ejecución de cualquier proyecto de obras, generalmente prospecciones en el suelo donde se encuentran estas edificaciones.

En cuanto a los **niveles de protección o catalogación** del **Catálogo Arquitectónico** se establecen en principio los siguientes cinco niveles que se deberán aplicar según la calidad o interés de cada elemento **independientemente de las categorías tipológicas** definidas y cuya normativa seguirá las determinaciones que se resumen a continuación.

El **primer nivel** corresponde salvo alguna excepción, a **catalogaciones realizadas por la administración** y los siguientes **cuatro niveles** se aplican a **elementos incluidos a iniciativa municipal**, así como a muchos de los elementos cuya protección ha sido propuesta por el Departamento de Cultura del Gobierno Vasco:

M - Nivel de Protección Monumental

Se incorporan en este nivel las construcciones que están declaradas de **interés cultural (BIC)** o están **en trámite de declaración**, así como las **catalogadas** a este nivel por el Gobierno Vasco o Diputación de Gipuzkoa en tanto que administraciones competentes en la materia. Se remite a la normativa existente.

I - Nivel de Conservación Integral

Este nivel protege los edificios en su **totalidad**, preservando sus características arquitectónicas, elementos originales, forma y cuantía de ocupación del espacio. En cuanto a sus medidas equivale a la protección monumental.

E - Nivel de Conservación Estructural

Este nivel protege los edificios en cuanto al **mantenimiento de su estructura**, si bien admite determinadas intervenciones para la adecuación de la misma a nuevos usos, siempre que en todo caso se respeten los elementos constitutivos de la **envolvente del edificio**.

P - Nivel de Conservación Parcial

Este nivel protege sobre todo la **envolvente del edificio** que deberá conservarse aún en el supuesto de que se admitiera la demolición interior. También puede referirse a la protección de solamente **algún elemento** de la edificación.

A - Nivel de Protección Ambiental

Este nivel engloba por un lado los edificios que por sus circunstancias son acreedores de protección únicamente en cuanto a su **fachada**, cuyas características deberán ser conservadas incluso si se admitiese su reconstrucción. También incorpora aquellos edificios que aun **no siendo objeto directo de protección**, forman parte de un determinado ambiente o entorno por estar en colindancia o proximidad con los de los niveles anteriores, debiendo presentar o adoptar en su renovación, soluciones tipológicas respetuosas con la forma de ocupación del suelo, las características compositivas y las soluciones de diseño de las edificaciones de su entorno.

Para cada uno de estos **niveles de protección**, las **obras que resultan admisibles** con arreglo a las definiciones contempladas en la normativa, y que se precisarán son:

Protección Monumental y Conservación Integral (M - I)

- A) Conservación y Reparación
- B) Restauración

Conservación Estructural (E)

- A) Conservación y Reparación
- B) Restauración
- C) Rehabilitación y Reforma

Conservación Parcial (P)

- A) Conservación y Reparación
- B) Restauración
- C) Rehabilitación y Reforma
- D) Reestructuración, con ampliación de partes no conservables

Conservación Ambiental (A)

- A) Conservación y Reparación
- B) Restauración
- C) Rehabilitación y Reforma
- D) Reestructuración, con ampliación de partes no conservables
- E) Demolición y Nueva Planta

Se propone un primer listado de edificios catalogados **ordenados por tipologías** en vez de por niveles de protección, pues se considera que este tipo de organización permite un mejor entendimiento de cómo se estructura el documento. En la primera columna figuran los **Códigos según Tipología**, a continuación de los cuales se introduce el número de orden que se le ha asignado por el Plan General. Esta **numeración** que se relaciona con la que figura en los planos de Catálogo, permite una **identificación rápida** del elemento y de su nivel de protección sobre el terreno.

Después del nombre del elemento está la columna del **tipo concreto de elemento** de que se trata, reflejado por otro código, cuya identificación se encuentra en el cuadro de la página siguiente. Finalmente, en este listado se incorpora el **nivel de protección** asignado a cada uno de los elementos.

El volumen de **Fichas del Catálogo Arquitectónico** se estructura siguiendo también las categorías tipológicas definidas y se adjunta como documento independiente.

CATÁLOGO HISTORICO ARQUITECTÓNICO			
NOMBRE ELEMENTO CATALOGADO		CODIGO TIPO DE ELEMENTO	GRADO DE PROTECCIÓN
CODIGO SEGÚN TIPOLOGIA Y Nº DE ORDEN ▼			
EM1	NUESTRA SEÑORA DEL JUNKAL	I	M
EM2	CASA CONSISTORIAL	CC	M
EM3	ARBELAITZ	PA	M
EM4	NUESTRA SEÑORA DE LA PURÍSIMA CONCEPCIÓN	H	M
EM5	CUERPO DE GUARDIA	CG	M
EM6	AMA XANTALEN / SANTA ELENA	E	M
EM7	FUENTE DE AMA XANTALEN / SANTA ELENA	FU	M
EM8	PALACIO, MOLINO Y FERRERÍA DE URDANIBIA	CFP	M
EM9	BERAUN	CS	M
EM10	MARTINDOZENEA	CS	M
EM11	ARANTZATE	CT	M
EM12	TRAZADO DEL CAMINO DE SANTIAGO	CAM	M
R1	EDIFICIO DE LA ADUANA	PU	E
R2	SAN GABRIEL Y SANTA GEMA	I	I
R3	QUIOSCO EN ZABALTZA PLAZA / PLAZA DEL ENSANCHE	Q	I
R4	ESCUELAS DEL JUNKAL	ES	P
R5	SAN MARTZIAL	E	I
R6	FINCA LARRAMENDIARENA	VU	E
R7	CASINO COLÓN	PU	P
R8	CONVENTO DE LAS SIERVAS DE JESÚS	CO	E
R9	VILLA IKUST ALAIA	VU	E
R10	CASA PIKOKETA KARRIKA, 11	CU	P
R11	CASA PIKOKETA KARRIKA, 13	CU	P
R12	ANTIGUO HOSPITAL MUNICIPAL Y CAPILLA LA MILAGROSA	CP	P
R13	ANTIGUO CUARTEL	BV	E
R14	CONJUNTO DE VIVIENDAS NUESTRA SEÑORA DEL JUNCAL	BV	E
R15	EDIFICIO EN SAN MARCIAL 1	EV	E
R16	EDIFICIOS DE VIVIENDAS EN JENARO ETXEANDIA PLAZA	CV	P
R17	COMISARÍA DE POLICIA EN ZABALTZA PLAZA / PLAZA ENSANCH	PU	E
R18	EDIFICIO EN GIPUZKOA HIRIBIDEA, 4, "EDIFICIO NORMANDIE"	EV	E
R19	EDIFICIO EN PASEO COLÓN 36	EV	E
R20	EDIFICIO ANTIGUO BANCO POPULAR EN COLON IBILBIDEA, 36	EV	E
R21	EDIFICIO EN PASEO COLÓN 8, 10, 12	EV	E
R22	EDIFICIO EN AVDA. DE IPARRALDE 3	EV	E
R23	ANTIGUO CENTRO DE INMIGRACIÓN	EA	E
R24	VIVIENDAS EN CALLE FRANCISCO DE GAINZA KAR 7, 9, 11, 13	VUN	E
R25	VILLA EN POLICARPO BALTZOLA KALEA, 3	VU	E
R26	VILLA EN HENDAIA KALEA, 8, "VILLA DUCOUREAU"	VU	E
R27	VILLA EN POLICARPO BALTZOLA KA, 15, "VILLA MARIA LUISA"	VU	E
R28	VILLA EN GUDARI KALEA, 14	VU	E
R29	VILLA EN GUDARI KALEA, 2, "VILLA CARMEN"	VU	A
R30	VILLA IRU-BIDE	VU	E
R31	VILLA MONTANO	VU	E
R32	FORU KARRIKA, 5	EV	P
R33	LEGIA KARRIKA 4	EV	P
R34	HONDARRIBIA KALEA, 39-41	EV	P
R35	TRINQUETE RAMUNTZO	VU	P
R36	AVENIDA IPARRALDE 14	EV	P
R37	INSTITUTO DE ENSEÑANZA MEDIA "PÍO BAROJA"	IE	E
R38	AMBULATORIO "HERMANOS ITURRINO"	CSA	E
R39	FUENTE EN KARRIKA NAGUSIA	FU	E
R40	CASA KARRIKA NAGUSIA, 9	CCA	P
R41	CASA KARRIKA NAGUSIA, 14	CCA	P
R42	CASA KONTRAKALEA, 16	CCA	P
R43	CASA KARRIKA NAGUSIA 8	CCA	P
R44	CASA KARRIKA NAGUSIA 19	CCA	P
R45	CASA LARRETXIPI KARRIKA, 4	CCA	P
R46	CASA ESPILLA. LARRETXIPI KARRIKA, 24	CCA	P
R47	CASA ESKOLETA KARRIKA, 5	CCA	P
R48	CASA SAN MARCIAL KARRIKA, 14	CCA	P
R49	CHIMENEA COMPAÑIA ARRENDATARIA DE FÓSFOROS	ELI	I

CATALOGO HISTORICO ARQUITECTÓNICO (continuación)			
NOMBRE ELEMENTO CATALOGADO		CODIGO TIPO DE ELEMENTO	GRADO DE PROTECCIÓN
CÓDIGO SEGÚN TIPOLOGIA Y Nº DE ORDEN ↓			
R50	CASAS DE LA PALMERA	BV	E
R51	CASA EGUZKITZALDEA, 8	CCA	P
R52	EDIFICIO EN IPARRALDE HIRIBIDEA 35-37. JORGE OTEIZA.	VU	E
R53	FUENTE EN CALLE JESUS	FU	E
R54	SAN JUAN HARRI	ET	I
R55	PUENTE DEL TOPO DE LA FRONTERA	PUE	E
R56	PUENTE DEL FERROCARRIL DEL NORTE EN LA FRONTERA	PUE	E
R57	PUENTE PEATONAL DE SANTIAGO	PUE	E
R58	NAVE DE LA ADUANA	EI	E
R59	ERMITA DE ARTIA	E	P
R60	ERMITA DE SAN ANTON	E	P
A1	ALDABE	C	P
A2	LARRAZURI	C	P
A3	LASKOAIN BERRI	C	P
A4	ALUNDARBELAITZ	C	A
A5	GOMIZENEA	CB	P
A6	ALATRISTA	CT	P
A7	ALTZULEGARRE	C	P
A8	EIZAGIRRE	CB	P
A9	IPARRAGIRRE	C	P
A10	LARREAUNDI	CB	E
A11	LIZARDI	C	P
A12	BELBIO	C	P
A13	BORDATXURI	C	P
A14	BURUTARAN	C	A
A15	LEGIA	CS	P
A16	OIARTZABAL	C	P
A17	IBARROLA	CT	P
A18	ARANBURU	CS	P
A19	GORROAGA	C	P
A20	IGIÑIZ	CB	P
A21	ZAMORA	CS	P
A22	ANTOJU	CB	P
A23	ARANIBAR ZAHAR	C	P
A24	MOKOZORROTZ	C	P
A25	OLAKINETA	C	P
A26	OTSOENEA	C	P
A27	TXUMARRAGA	C	P
A28	ALTZUBIDE	C	P
A29	ALTAMIRA	C	P
A30	TONPES	C	P
A31	BELTRANENEA	C	P
A32	MAKATZONDO	C	P
A33	TXIMISTA	C	P
A34	ARBELAITZ TXIKI	C	P
A35	ALTZOLARAN	C	P
A36	PEDRONEA	C	P
A37	LABEKOETXEA	C	P
C1	ALTZUBIDE	CF	P
C2	ARANTZATE	CF	I
C3	ENDARA	CF	P
C4	IBARROLA	CF	P
C5	OLABERRIA	CF	P
C6	ANTOJU	MF	P
C7	ARANBURU	MF	P
C8	PRIMAUT	CF	P
C9	ERROTABERRIA / SANTA ELENA	MF	P
C10	UGALDE	MF	P
C11	URUNEA	MF	P
C12	IRUGURUTZETA	HC	P
C13	SAN NARCISO	PL	P
C14	OLAKINETA	PL	P

CATALOGO HISTÓRICO ARQUITECTÓNICO	
IDENTIFICACIÓN DEL CÓDIGO SEGÚN DESCRIPCIÓN TIPO DE ELEMENTO	
CÓDIGO	TIPO ELEMENTO
BV	Bloque de Viviendas
C	Caserío
CAM	Camino
CAS	Casa
CB	Casa Blasonada
CC	Casa Consistorial
CCA	Casa en Casco Antiguo
CF	Conjunto Ferro-molinero
CFP	Conjunto Ferro-molinero y Palacio
CG	Cuerpo de Guardia
CO	Convento
CS	Casa Solar
CSA	Centro Sanitario
CT	Casa Torre
CU	Casa Urbana
CV	Conjunto de Viviendas
E	Ermita
EA	Edificio Administrativo
EI	Edificio Industrial
ELI	Elemento Industrial
ES	Escuela
ET	Estatua
EV	Edificio de Viviendas
FU	Fuente
H	Hospital
HC	Hornos de Calcinación
I	Iglesia
IE	Instituto de Enseñanza Media
MF	Molino Fluvial
PA	Palacio
PL	Presa/Lavadero
PRE	Presa
PU	Palacete Urbano
PUE	Puente
Q	Quiosco
VU	Villa Urbana
VUN	Viviendas Unifamiliares

10.4 Estructura básica del Catálogo Arqueológico

En base a los criterios expuestos y en lo que se refiere al **Catálogo Arqueológico**, la estructuración y regulación se realiza también siguiendo los **criterios de categorías tipológicas** antes definidas, que es independiente de los niveles de protección. No obstante aunque se hayan ordenado los elementos de esta forma en vez de utilizar las claves alfabéticas correspondientes a las categorías definidas por la administración, la nueva organización **respeto completamente** los **criterios de regulación** ya establecidos para cada una de las zonas definidas.

En cuanto a los elementos integrantes del **Catálogo Arqueológico**, se han recogido exclusivamente las zonas arqueológicas y los elementos físicos que en la actualidad sólo presentan un **estado de ruina o vestigios**, con todas las referencias a las actuaciones previas a tener en cuenta pues ya se ha explicado que se ha preferido incorporar al Catálogo Arquitectónico los que estaban constituidos por edificaciones existentes.

La **estructuración** del Catálogo Arqueológico es la siguiente:

El **Catálogo Arqueológico** se ha organizado inicialmente teniendo en cuenta la siguiente **estructuración de categorías tipológicas** y que se corresponde con los siguientes **niveles de catalogación**:

- ZP.- Zonas de presunción arqueológica**
- Z.- Zona arqueológica de Oiasso**
- P.- Marismas**
- M.- Minería romana**
- E.- Ermitas**
- F.- Fortificaciones**
- O.- Otros (neveros)**

En cuanto a la normativa aplicable y siguiendo la ya establecida por la administración competente, cada una de estas categorías tipológicas recogerá una **regulación** según las siguientes condiciones:

ZP.- Zonas de presunción arqueológica

Para las zonas de presunción arqueológica se estará a lo dispuesto en la Ley de patrimonio Cultural Vasco que establece que “en las zonas, solares o edificaciones en que se presuma la existencia de restos arqueológicos, el propietario o promotor de las obras que se pretendan realizar deberá aportar un estudio referente al valor arqueológico del solar o edificación y la incidencia que pueda tener en el proyecto

de obras". Una vez realizado el estudio, la Diputación foral determinará la necesidad del proyecto arqueológico, y a la vista de todo ello otorgará la autorización previa a la licencia de obras.

Z.- Zona arqueológica de Oiasso

En esta zona la medida básica de protección a aplicar puede resumirse en la necesidad de establecer un proyecto arqueológico asociado a los movimientos de tierras. La tramitación de este proyecto debe realizarse ante el Departamento de Cultura de la Diputación Foral mediante el envío de los proyectos básicos asociados a las licencias de obra que se soliciten en el área de referencia.

P.- Marismas

En esta zona se deberá informar al Departamento de Cultura de Diputación de las solicitudes de licencia de obras que impliquen movimiento de tierras, de forma que en caso de considerarse oportuno, será este Departamento el que establezca, de acuerdo con el promotor, el plan de seguimiento arqueológico de las obras.

M.- Minería romana

Se consideran como bienes arqueológicos consolidados y se mantienen las condiciones actuales, promoviéndose acciones de regeneración y de conservación que impidan su deterioro, además de aquellas otras medidas de fomento que revaloricen los bienes y promuevan el disfrute público de los mismos.

E.- Ermitas

Se aplicará un seguimiento arqueológico de los movimientos de tierras que se realicen en los emplazamientos de las antiguas ermitas. Se informará al Departamento de Cultura de Diputación de las solicitudes de licencia de obras que impliquen el movimiento de tierra en esos puntos.

F.- Fortificaciones

Se consideran como bienes arqueológicos consolidados y se mantienen las condiciones actuales, promoviéndose acciones de regeneración y de conservación que impidan su deterioro, además de aquellas otras medidas de fomento que revaloricen los bienes y promuevan el disfrute público de los mismos.

O.- Otros (neveros)

Se consideran como bienes arqueológicos consolidados y se mantienen las condiciones actuales, promoviéndose acciones de regeneración y de conservación que impidan su deterioro, además de aquellas otras medidas de fomento que revaloricen los bienes y promuevan el disfrute público de los mismos.

En el Catalogo Arqueológico, al igual que se ha propuesto con el de carácter arquitectónico, se ha realizado en principio un **listado de los elementos a catalogar** ordenados por las tipologías definidas pues ello permitirá un mejor entendimiento de cómo se estructura el documento.

En la primera columna figuran los **Códigos según Tipología**, a continuación de los cuales se introduce el número de orden que se le ha asignado por el Plan General. Esta **numeración** que se relaciona con la que figura en los planos de Catálogo, permite una **identificación rápida** del elemento y de su nivel de protección sobre el terreno.

Después del nombre del elemento está la columna del **tipo concreto de elemento arqueológico** de que se trata, reflejado por otro código, cuya identificación se encuentra en el cuadro de la página siguiente. Finalmente, en este listado se incorpora el **nivel de protección** que es el que le corresponde por **aplicación directa de la normativa vigente**.

El volumen de **Fichas del Catálogo Arqueológico** se estructura siguiendo también las categorías tipológicas definidas y se adjunta como documento independiente.

CATÁLOGO ARQUEOLÓGICO			
NOMBRE ELEMENTO CATALOGADO		CODIGO TIPO DE ELEMENTO	GRADO DE PROTECCIÓN
CÓDIGO SEGÚN TIPOLOGIA Y Nº DE ORDEN ↓			
Z1	SANTIAGO	PR	Z
Z2	SANTIAGO 29	PR	Z
Z3	SANTIFER	PR	Z
Z4	TADEO MURGIA	PR	Z
Z5	ESCUELAS DEL JUNKAL - TRASERA	TR	Z
Z6	BERAKETA	NROU	Z
Z7	SARJIA, PARKEA	YR	Z
Z8	FRANCISCO DE GAINZA 1-3	YR	Z
Z9	SARASATE KARRIKA, 10	NROU	Z
Z10	JUNKAL, PLAZOLETA E IGLESIA	NROU	Z
ZP1	ERROTA AUNDI	MF	ZP
E1	ANDREMARIAREN BORDA	E	E
E2	ERMITA DE ELIZATXO	E	E
F1	GAZTELUZAR	CA	F
F2	ASTIGARRAREN BORDA	F	F
F3	SAN MARTZIAL	F	F
F4	GAIN-GAINEAN	F	F
F5	PAGOGAINA	F	F
F6	MURALLA MODERNA	FO	F
F7	MURALLA CARLISTA	FO	F
F8	ENDARLATSA	T	F
F9	ZUBELTZU	T	F
F10	PIKA	T	F
F11	ELATZETA	T	F
P1	PUENTE HIRU KANALE	P	P
P2	PALMERA MONTERO	PP	P
M1	ALTAMIRA I	MR	M
M2	ALTAMIRA II	MR	M
M3	ALTAMIRA III	MR	M
M4	ALTAMIRA IV	MR	M
M5	BELBIO I	MR	M
M6	BELBIO II	MR	M
M7	OLAKINETA I	MR	M
M8	OLAKINETA II	MR	M
M9	OLAKINETA III	MR	M
M10	OLAKINETA IV	MR	M
M11	ZUBELTZU I	MR	M
M12	ZUBELTZU II	MR	M
O1	ARBURUKO GAINA	N	O
O2	ELURRETXE	N	O
O3	PIKABEA	N	O
O4	SORGINOLA	N	O

CATALOGO ARQUEOLÓGICO	
IDENTIFICACIÓN DEL CÓDIGO SEGÚN DESCRIPCIÓN TIPO DE ELEMENTO	
CÓDIGO	TIPO ELEMENTO
CA	Castillo
E	Ermita
FO	Fortificación
F	Fuerte
MR	Mina Romana
MF	Molino Fluvial
N	Nevero
NROU	Nivel Romano de Ocupación Urbana
PP	Paleoplaya Neolítico / Bronce
P	Puente Romano
PR	Puerto Romano
TR	Termas Romanas
T	Torreón
YR	Yacimiento Romano