

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



## **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE PLANEAMIENTO PARA LA REDACCION DEL DOCUMENTO DE APROBACION INICIAL**

**MARZO 2010**



**CRITERIOS Y OBJETIVOS DE PLANEAMIENTO  
PARA LA REDACCION DEL DOCUMENTO DE  
APROBACION INICIAL**

**MARZO 2010**



## INDICE GENERAL DE CRITERIOS Y OBJETIVOS

<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>1</b>
El desarrollo de la exposición del Avance y trabajos previos a la elaboración de los Criterios ...	1
El contenido de esta Etapa de los trabajos de Revisión del Plan General .....	2
Estructuración del documento de Criterios y Objetivos .....	3
Realización del documento de Criterios y Objetivos .....	3
Principales modificaciones de las propuestas del Avance debidas a los Criterios y Objetivos ...	4
La materialización de los Criterios en el documento de Aprobación Inicial .....	7
 <b>CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES .....</b>	 <b>8</b>
 <b>A – RATIFICACIÓN DE CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES .....</b>	 <b>8</b>
<u>INTRODUCCIÓN SOBRE LA REVISIÓN Y PREVISIONES DE CRECIMIENTO .....</u>	<u>8</u>
A-01 Ratificación de la necesidad de Justificación de la Revisión .....	8
A-02 La oportunidad del momento escogido para la Revisión .....	9
A-03 El horizonte de vigencia y validez del nuevo Plan General.....	10
A-04 La ratificación de los cálculos y previsiones del Avance de Planeamiento .....	11
<u>PRINCIPALES CRITERIOS Y OBJETIVOS QUE SE PLANTEA LA REVISIÓN .....</u>	<u>13</u>
A-05 1 <sup>er</sup> Objetivo: Reordenación del espacio viario para favorecer la movilidad urbana:.....	13
A-06 2 <sup>o</sup> Objetivo: Remodelación del Espacio Ferroviario: .....	13
A-07 3 <sup>er</sup> Objetivo: Oferta de nuevas alternativas de suelo para actividades económicas .....	13
A-08 4 <sup>o</sup> Objetivo: Definir nuevo suelo para viviendas .....	14
A-09 5 <sup>o</sup> Objetivo: Ampliar y completar los espacios libres y equipamientos.....	14
A-10 6 <sup>o</sup> Objetivo: Armonizar y adecuar los criterios de protección y regulación ambiental .....	14
<u>CONVERGENCIA CON EL MARCO TERRITORIAL .....</u>	<u>15</u>
A-11 El nuevo Plan debe de ser coherente con los criterios y determinaciones de orden territorial .....	15
<u>LA SOSTENIBILIDAD COMO EJE DEL NUEVO PLAN .....</u>	<u>15</u>
A-12 Criterios a adoptar frente a la dificultad de encontrar nuevos suelos para el desarrollo ...	15
A-13 Criterios medioambientales a tener en cuenta en la solución de los problemas viarios ...	16
A-14 Criterios medioambientales a incorporar en los nuevos desarrollos .....	16
A-15 Aplicación de criterios de sostenibilidad al incremento de suelo con fines urbanísticos ...	17
A-16 Relación del aumento de nuevo suelo urbanizable con el incremento poblacional .....	18
A-17 Aplicación de los criterios de eficiencia en el uso del suelo .....	18
<u>OTRAS CONSIDERACIONES SOBRE LOS ASPECTOS BÁSICOS DEL PLAN .....</u>	<u>19</u>
Alcance de la intervención del nuevo Plan en la superficie clasificada .....	19
Alcance de la propuesta de Espacios Libres y Equipamientos .....	19
 <b>B – OBJETIVOS Y CRITERIOS EN SUELO NO URBANIZABLE .....</b>	 <b>20</b>
<u>PLANES ESPECIALES Y OTRAS FIGURAS DE PROTECCIÓN .....</u>	<u>20</u>
B-01 Plan Especial Bahía de Txingudi.....	20
B-02 Plan Especial de Aiako Harria.....	20
B-03 Lugar Interés Comunitario / Zona Especial Protección Aves Txingudi – Bidasoa.....	20
B-04 Definición de los límites del Corredor Ecológico Aiako Harria – Jaizkibel.....	21
B-05 Definición del Plan Especial del valle de la regata de Ibarrola.....	22
<u>OTRAS CONSIDERACIONES SOBRE LA REGULACIÓN DEL SUELO RUSTICO .....</u>	<u>23</u>
B-06 Reajustes en las delimitaciones de categorías en suelo no urbanizable .....	23

<b><u>CONSIDERACIONES SOBRE AFECCIONES Y TRANSPOSICIÓN DE DIRECTRICES</u></b>	
<b><u>VARIAS</u></b> .....	<b>23</b>
B-07 Identificación de determinaciones de afecciones propias del Plan General .....	23
B-08 Transposición de determinaciones del Plan Territorial Sectorial del Litoral .....	24
B-09 Transposición de criterios de la Directiva 92/43/CEE .....	24
B-10 Transposición Criterios Ambientales del Programa Marco Ambiental de la CAPV .....	25
<b>C – OBJETIVOS Y CRITERIOS DE REDES DE SISTEMAS GENERALES</b> .....	<b>26</b>
<b><u>RED VIARIA PRINCIPAL</u></b> .....	<b>26</b>
C-01 Soluciones de red viaria que debe incorporar y facilitar el Plan General .....	26
C-02 Contemplación de los criterios de Movilidad Sostenible .....	27
C-03 Definición de la Variante Norte a su paso por Plaiaundi .....	28
C-04 Solución de Variante Sur de N-1 con máximos criterios de racionalidad y sostenibilidad .....	28
C-05 Reserva para otras alternativas de Variante Sur de la N-1 .....	29
C-06 Variante Norte: actuaciones entre Osinbiribil y Behobia .....	29
C-07 Selección de la alternativa para la Ronda Sur de la ciudad .....	30
C-08 Especial consideración de los niveles sonoros en la A-8, N-1 y N-638 .....	30
C-09 Otras propuestas de soluciones viarias .....	31
<b><u>REDES FERROVIARIAS Y ESTACIONES</u></b> .....	<b>31</b>
C-10 Determinaciones de la Red Ferroviaria .....	31
C-11 Estación Central Conjunta de la Red Ferroviaria .....	31
C-12 Estaciones de barrio de la Red Ferroviaria .....	32
C-13 Estación Intermodal de Mercancías .....	32
C-14 Remodelación integral de la zona ferroviaria central junto a la Estación .....	32
<b><u>OTRAS CONSIDERACIONES REDES DE INFRAESTRUCTURA</u></b> .....	<b>33</b>
C-15 Redes de Abastecimiento de agua, Saneamiento, Electricidad y otros servicios .....	33
C-16 Incorporación de las determinaciones sobre la nueva red de Gasoducto .....	33
<b>D – CRITERIOS SOBRE LA VIVIENDA</b> .....	<b>34</b>
<b><u>EVALUACIÓN DE LAS NECESIDADES DE VIVIENDA</u></b> .....	<b>34</b>
D-01 Previsión de suelo para la construcción de nuevas viviendas .....	34
<b><u>PRECISIONES EN LAS DETERMINACIONES DE ZONAS RESIDENCIALES</u></b> .....	<b>35</b>
D-02 Reajustes necesarios para un mejor aprovechamiento de suelos residenciales .....	35
D-03 Previsión de construcción de nuevas viviendas con algún régimen de protección .....	35
<b><u>PRINCIPALES NUEVAS PROPUESTAS DE ZONAS RESIDENCIALES</u></b> .....	<b>36</b>
D-04 Propuestas residenciales en las zonas Centro y Oeste de la ciudad .....	36
D-05 Propuestas residenciales en las zonas Sur y Este de la ciudad .....	37
<b><u>OTRAS CONSIDERACIONES SOBRE LAS NECESIDADES DE VIVIENDA</u></b> .....	<b>38</b>
D-06 Cuantificación de viviendas pendientes de construir .....	38
D-07 Cuantificación de la demanda total de viviendas para el nuevo Plan .....	38
D-08 Consideraciones sobre viviendas vacías .....	38
<b>E – CRITERIOS SOBRE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS</b> .....	<b>40</b>
<b><u>PRECISIONES EN DETERMINACIONES DE ZONAS DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS</u></b> .....	<b>41</b>
E-01 Principales Objetivos de los suelos de actividades económicas .....	41
E-02 Reajustes para un mejor aprovechamiento de los suelos de actividades económicas .....	41
E-03 Estudio de reajustes normativos en las zonas industriales y terciarias actuales .....	41

E-04 Mantenimiento de caseríos rurales en nuevo suelo urbanizable .....	42
E-05 Modelos tipológicos de actividades económicas.....	42
<b><u>PRINCIPALES NUEVAS PROPUESTAS DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS</u></b> .....	<b>43</b>
E-06 Propuestas de nuevos Sectores de Actividades económicas.....	43
<b>F – ORDENACIÓN DEL VALLE DE OLABERRIA</b> .....	<b>45</b>
F-01 El valle de Olaberria como conjunto territorial que es necesario ordenar .....	45
F-02 Definición de un Plan Especial de Protección Ambiental para el valle de Olaberria. ....	45
F-03 Definición de un ámbito de Suelo Urbanizable No Sectorizado para las zonas de Urune y Epele .....	46
F-04 Articulación desde el Plan General de los instrumentos de planeamiento para el valle de Olaberria.....	47
<b>CRITERIOS ZONALES</b> .....	<b>49</b>
<b>1- CRITERIOS ZONALES EN VENTAS - ARASO</b> .....	<b>50</b>
<u>ESTRUCTURA VIARIA</u> .....	<u>50</u>
1-01 Conexiones viarias en el nudo de Ventas .....	50
<u>ORDENACIÓN DE NUEVOS AMBITOS AL NORTE DE LA AUTOPISTA</u> .....	<u>50</u>
1-02 Ambito de Prolongación de Araso Norte – 1.1.10 - Redelimitación.....	50
1-03 Ambito de Prolongación de Oiantzabaleta – 1.1.11 – Redelimitación y subdivisión .....	50
1-04 Ambito de Araso – Sasikoburua – 1.1.12 de usos Terciarios.....	51
1-05 Ambito de Zabaleta – 2.1.08 - Redelimitación.....	52
<u>ORDENACIÓN DE AMBITOS DEL PLAN GENERAL VIGENTE</u> .....	<u>52</u>
1-06 Ambito de Araso – ampliaciones para aprovechamiento terciario y hotelero .....	52
1-07 Ambitos de Oiantzabaleta y Bidaurre Ureder – parcelas de usos terciarios.....	53
<u>VARIOS</u> .....	<u>53</u>
1-08 Zona no urbanizable en torno a los caseríos Urruzenea y Endaietan.....	53
<b>2 – CRITERIOS ZONALES EN EL BARRIO DE VENTAS</b> .....	<b>54</b>
<u>ORDENACIÓN DE NUEVOS AMBITOS</u> .....	<u>54</u>
2-01 Ambito de la Calle Araba – 1.2.02.....	54
2-02 Ambito Ventas Centro – 1.2.13 .....	54
2-03 Ambito de Porcelanas – 1-3-01 .....	54
<u>VARIOS</u> .....	<u>55</u>
2-04 Aparcamientos en la zona de Errotazar .....	55
<b>3 – CRITERIOS ZONALES EN ENTORNO DEL GOLF Y URDANIBIA</b> .....	<b>56</b>
<u>ESTRUCTURA VIARIA</u> .....	<u>56</u>
3-01 Conexiones viarias del ámbito de Zubieta. Ambito 2.1.05.....	56
<u>ORDENACIÓN DE AMBITOS</u> .....	<u>56</u>
3-02 Ambito de Dotación en Jaizkibel – 2.1.07 .....	56
<u>ORDENACIÓN FUERA DE AMBITOS</u> .....	<u>56</u>
3-03 Terrenos de la urbanización del Club de Golf .....	56
3-04 Parcelas en la calle Garaiar, en la zona de Iparragirre-Txiki al Noroeste de Puiana.....	57

<b>4 – CRITERIOS ZONALES EN EL CENTRO OESTE .....</b>	<b>58</b>
<u>ESTRUCTURA VIARIA .....</u>	<u>58</u>
4-01 Conexiones viarias y mallado de la red sobre la actual zona ferroviaria .....	58
<u>ORDENACIÓN DE AMBITOS .....</u>	<u>58</u>
4-02 Entorno de la Estación – 01.01.01 - Elección de alternativa de desarrollo.....	58
4-03 Entorno de la Estación – 01.01.01 – Condiciones de ordenación y diseño.....	58
4-04 Entorno de la Estación – 01.01.01 – Determinaciones sobre el espacio ferroviario.....	59
4-05 Ambito López de Becerra – desvinculación del ámbito del Entorno de la Estación .....	60
4-06 Ámbito Arretxekeo Malda - 1.3.11 (Antigua parcela de Peugeot) .....	60
4-07 Ámbitos Rataplan y Alei – 6.2.02 y 6.2.07.....	60
4-08 Equipamiento de San Miguel (mercado de Uranzu) - 3.2.09.....	61
4-9 Ambito del Edificio Belasko – 1.3.10 .....	61
<u>ORDENACIÓN FUERA DE AMBITOS .....</u>	<u>61</u>
4-10 Parcela en Elizatxo Hiribidea nº 30 (zona colindante con Arretxekeo Malda) .....	61
<b>5 – CRITERIOS ZONALES EN EL CENTRO ESTE .....</b>	<b>62</b>
<u>ESTRUCTURA VIARIA .....</u>	<u>62</u>
5-01 Ordenación específica del viario en la zona Centro .....	62
5-02 Viario de acceso al aparcamiento del Recinto Ferial.....	62
<u>ORDENACIÓN DE AMBITOS .....</u>	<u>63</u>
5-03 Ambito Kostorbe – 0.3.01 .....	63
5-04 Ambito Iparralde – Gal – 4.2.03.....	63
5-05 Ambito Ikust Alaia – 5.2.09 – posible cambio de gestión y ordenación .....	63
5-06 Ambito San Juan Etxeandia – 5.3.11 – mantenimiento de los criterios.....	64
5-07 Ambito Paseo de Artia - 7.1.03 – eliminación del ámbito .....	64
5-08 Ambito de Matxalagain – 7.2.08 – Criterios para su definición.....	64
5-09 Edificaciones rurales situadas en la colina de Matxalagain, calle Ibaieta.....	65
<u>ORDENACIÓN FUERA DE AMBITOS .....</u>	<u>65</u>
5-10 Remodelación del entorno de Artaleku .....	65
5-11 Avenida de Iparralde – Zonas calificadas como RP-5.....	66
5-12 Edificación sita en la calle Gainza nº 4.....	66
5-13 Alineaciones en la trasera de la Calle Mayor .....	66
<u>VARIOS .....</u>	<u>66</u>
5-14 Parcela de uso terciario hotelero (Hotel Alcazar) .....	66
5-15 Usos residenciales en plantas bajas destinadas actualmente a uso terciario .....	66
<b>6 – CRITERIOS ZONALES EN EL BARRIO DE MEAKA .....</b>	<b>68</b>
<u>ORDENACIÓN FUERA DE AMBITOS .....</u>	<u>68</u>
6-01 Parcela situada en carretera de Ibarla en Arbesko Errota 15, junto al puente de Arbes... 68	68
6-02 Parcelas en zonas actualmente calificadas como RU-2 en el barrio de Meaka .....	68
<u>VARIOS .....</u>	<u>68</u>
6-03 Zona de vuelos de parapente en Siusko Bizkarra .....	68
6-04 Terrenos al Norte de Ibarrolako Harrobia y al Oeste de la regata de Ibarrola .....	68
<b>7 – CRITERIOS ZONALES ENTORNO BUENAVISTA – BEHOBIA .....</b>	<b>70</b>
<u>ORDENACIÓN DE AMBITOS .....</u>	<u>70</u>

7-01 Ambito de Blaia – 8.2.05 .....	70
7-02 Ambito Mendipe - Gasolinera – 8.3.05 .....	70
7-03 Ambito Gazteluberri – 8.2.06.....	70
7-04 Ambito de Lastaola - Postetxea.....	71
7-05 Ambito de Pausu .....	71
<b><u>ORDENACIÓN FUERA DE AMBITOS</u></b> .....	<b><u>71</u></b>
7-06 Recalificación de la zona del Trinkete .....	71
7-07 Recalificación sobre aparcamientos de la calle Teodoro Murua .....	71
<b><u>VARIOS</u></b> .....	<b><u>72</u></b>
7-08 Cementerio de Blaia.....	72
7-09 Gasolinera de Puntta.....	72
7-10 Solicitud de instalación de gasolinera en Endarlatsa en la N-121 .....	72

## INTRODUCCIÓN

### **El desarrollo de la exposición del Avance y trabajos previos a la elaboración de los Criterios**

*El **Avance de Planeamiento** aprobado por Decreto de Alcaldía el 20 de noviembre de 2008 ha sido objeto durante el período del 9 de diciembre de 2008 al 9 de febrero de 2009, del preceptivo proceso de **información pública** durante los dos meses previstos en la Ley.*

*En atención a las solicitudes que se hicieron en determinadas sugerencias, sobre todo de grupos políticos y entidades ciudadanas, el equipo de gobierno municipal acordó una **prórroga adicional de un mes** de plazo, por lo que la información pública se amplió desde el 9 de febrero de 2009 al 9 de marzo de 2009, concluyéndose en esta última fecha.*

*En paralelo al inicio del proceso de información, se puso en marcha un **plan de participación ciudadana** que se basó fundamentalmente en la apertura de una **exposición**, inaugurada el 20 de noviembre de 2008, que estuvo alojada en una carpa situada en la plaza de Luis Mariano - Paseo de Colón y que se prolongó durante 25 días, siendo después trasladada a locales en planta baja frente al Ayuntamiento.*

*Este proceso, que en su conjunto ha durado un período mayor del previsto inicialmente, y superior a los mínimos legales, ha permitido generar una importante **participación de la ciudadanía** complementada en parte por la atención dispensada desde el equipo redactor y los servicios técnicos de Urbanismo a aquellos que solicitaron información adicional para conocer y entender la propuesta urbanística que se realizaba en el Avance.*

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



## **El contenido de esta Etapa de los trabajos de Revisión del Plan General**

*Se concluía con todo ello la **Primera Parte** de los trabajos de revisión del Plan General que se compuso de una **primera Etapa** en la que se entregó la **Información Urbanística**, una **segunda Etapa** en la que se realizó un **Diagnóstico Previo**, que fue objeto de debate, y la **tercera Etapa** que consistió en la redacción y entrega del **Avance de Planeamiento**, culminando esta primera parte con la **cuarta etapa** consistente en el desarrollo del **Proceso de Participación Ciudadana**.*

*Una vez terminado todo este período de participación, y estudiados el conjunto de los escritos presentados por los ciudadanos, se ha elaborado la documentación correspondiente al documento de los Criterios y Objetivos así como del consiguiente tratamiento de sugerencias en consonancia con dichos criterios, iniciándose así con la entrega de esta nueva etapa de trabajo la **Segunda Parte** de los trabajos de Revisión.*

*La documentación correspondiente a esta entrega se compone de varios documentos estando en primer lugar el presente volumen de **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE PLANEAMIENTO**. En concordancia por un lado con el Pliego de Condiciones que rige la redacción de la Revisión del Plan General, y con la oferta de Propuesta de Revisión, por otro, así como con las consideraciones resultantes del proceso de información pública, se ha redactado un documento que contiene los Criterios y Objetivos de Planeamiento, que deberá ser objeto de aprobación por la Corporación municipal en el siguiente trámite.*

*Asimismo, corresponde a esta misma Etapa documental el Informe de **TRATAMIENTO DE SUGERENCIAS**, que contiene primero una breve **Síntesis** de los principales temas tratados en las Sugerencias y a continuación una síntesis de los contenidos de las Sugerencias, agrupado y ordenado por temas generales y por zonas, sobre los que se relacionan los **Argumentos y Consideraciones** a tener en cuenta en relación a los temas señalados en los escritos.*

*Además, y para facilitar la lectura de los diversos temas que han sido objeto de aportaciones y comentarios, se ha confeccionado un documento con el **Resumen detallado** de cada uno de los escritos de sugerencias, ordenados en este caso por su número correlativo de recepción, con indicación de los solicitantes, localización, etc.*

*Completando esta documentación, y relacionado con el proceso de información pública, se adjunta una **RELACIÓN DE INFORMES** que recoge los **Informes Institucionales** de organismos administrativos que se han recibido en relación a la presentación del avance como parte de la tramitación reglamentariamente prevista.*

## **Estructuración del documento de Criterios y Objetivos**

*Este documento de Criterios y Objetivos para la redacción del documento de Aprobación Inicial de la Revisión del Plan General de Irun está realizado tomando como **base de partida** el conjunto de **criterios, objetivos y determinaciones urbanísticas** incluidas en el documento de **Avance** de Planeamiento en su Memoria y Fichas de Planeamiento y se divide en **Criterios y Objetivos Generales**, organizados temáticamente y en una serie de **Criterios Zonales** agrupados por zonas territoriales.*

*Los **Criterios Generales** se refieren al modelo de ciudad, al tratamiento del Suelo no urbanizable, al tratamiento de las redes de infraestructuras, a la vivienda, a las actividades económicas y al específico tratamiento del valle de Olaberria. Los **Criterios Zonales** se refieren a las determinaciones a tener en cuenta para las distintas partes de la ciudad, divididas en grandes zonas y barrios: Oeste, Ventas, Norte, Urdanibia, Centro, Centro Este, Behobia, Meaka, etc.*

*Hay que señalar que en lo referente a la **Normativa Urbanística**, que no formaba parte del contenido del Avance, sólo se han referido aquellos criterios generales formulados en relación a la futura Normativa que por otra parte deberá seguir la estructura y organización de la actualmente en vigor.*

## **Realización del documento de Criterios y Objetivos**

*Para el señalamiento de los Criterios y Objetivos de Planeamiento se han tenido en cuenta por un lado **algunas de las sugerencias** planteadas, tanto por ciudadanos individualmente como por grupos políticos y sociales. Asimismo se han tenido en cuenta las cuestiones planteadas en los **Informes** emitidos por las instituciones y organismos en cuanto a aquellos aspectos de la propuesta del Avance ante los que estaban obligados a informar. Igualmente se incorporan las **reflexiones y recomendaciones** que se han llevado a cabo por los técnicos y políticos municipales con motivo del período de participación ciudadana así como lógicamente, la detección de algunos **errores** que era preciso rectificar.*

*Pero además es fundamental destacar el proceso de discusión y debate sobre las propuestas del Avance llevado a cabo durante la segunda mitad de 2009 en el seno del **Consejo Asesor de Planeamiento**, trabajos de reflexiones que a través de una serie de **modificaciones, rectificaciones y matizaciones**, se refleja en el presente documento y que ha permitido establecer de común acuerdo los principales Criterios y Objetivos de la Revisión del Plan General.*

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

*Como resultado de todo ello se ha llegado a la redacción de los presentes Criterios, que **complementan, matizan o rectifican** el conjunto de la propuesta técnica del Avance. Hay que recordar que el Avance ya contenía los elementos principales del nuevo instrumento de planeamiento, pero que para el desarrollo de esta propuesta se ha de entender que ha quedado modificada y corregida en base a los Objetivos y Criterios ahora expuestos. Todo ello deberá reflejarse y desarrollarse en la posterior Memoria completa del Plan.*

*En correspondencia con estos Criterios y Objetivos se han considerado las distintas **Sugerencias** presentadas al trámite de Información Pública del Avance, de manera que las argumentaciones desarrolladas en relación con cada uno de los escritos de sugerencias, que se presentan en documentación aparte, sigue fielmente los principios y justificaciones que se desprenden del presente documento de Criterios y Objetivos.*

### **Principales modificaciones de las propuestas del Avance debidas a los Criterios y Objetivos**

*En relación con los contenidos del Avance de planeamiento expuesto al público, las **principales modificaciones** que estos Criterios y Objetivos han introducido sobre las **propuestas iniciales del Avance** se refieren sobre todo a los siguientes aspectos:*

*En relación a los **criterios y principios de sostenibilidad** del conjunto de la propuesta urbanística y territorial, se matizan una serie de precisiones y cautelas, que garantizan mejor el cumplimiento de dichos principios tanto en la ejecución directa del Plan como en la posterior tramitación de instrumentos de desarrollo. Se contemplan en el apartado A de los Criterios y Objetivos Generales.*

*Por otro lado y como resultado del reajuste del tamaño de algunas de las propuestas de suelos urbanizables para actividades económicas y de la aplicación del criterio de que la propuesta de suelo urbanizable en la zona de Olaberria se refiera exclusivamente al suelo ya clasificado como urbanizable no programado en el Plan General vigente, se ha reducido el porcentaje de **nueva ocupación del término municipal** para fines urbanísticos. Este aspecto se desarrolla en los últimos puntos del mismo apartado A.*

En relación con las **determinaciones del Suelo no urbanizable** se han aportado mayores precisiones sobre la forma de definir el **corredor de Aiako Harria – Jaizkibel**, proponiendo un mejor ajuste funcional con la realidad física y topográfica de los terrenos y una mayor separación de las futuras zonas urbanizables. También se aporta más precisión para el futuro desarrollo del **Plan Especial de la regata de Ibarrola** en el sentido de garantizar los aspectos de preservación del medio y de la adecuación de los usos admisibles en este valle. Estos aspectos se desarrollan en el apartado B de los Criterios y Objetivos Generales sobre el Suelo no urbanizable.

Igualmente se incorporan una serie de precisiones y determinaciones derivadas de los distintos **Informes sectoriales** emitidos al Avance del Plan, precisiones que no estaban contempladas en el Avance o bien no estaban previstas tal como se establecen en dichos Informes. Se trata de aspectos de afecciones de ruido ambiental, de la protección del litoral, de la protección de determinados elementos naturales y de los hábitats de interés, así como la comprobación y reforzamiento de la compatibilidad del desarrollo territorial propuesto con los criterios y principios de biodiversidad. Estos aspectos se desarrollan en los últimos puntos del mismo apartado B.

En relación con las **Redes de comunicaciones y transporte**, se adopta como solución de alternativa de **variante Sur** la que aprovecha el actual trazado de la autopista A-8, reforzándolo con nuevos carriles y el correspondiente enlace en Ventas, y como consecuencia de esta decisión se propone aplicar el carácter de vía urbana al actual tramo entre **Osinbiribil y Behobia**. En cuanto a la **Ronda Sur** se adopta la alternativa denominada en el Avance, Ronda Sur R-1, que tiene todos sus tramos situados al Norte de la Autopista. En la definición de la actual **variante N-1** a su paso por **Plaiaundi**, y si bien se mantienen las propuestas del Avance, se admite también la posibilidad de contemplar otras soluciones que no afecten a la zona protegida. Estos aspectos se desarrollan en el apartado C de los Criterios y Objetivos Generales sobre las **Redes de Infraestructuras**.

Para el desarrollo y mayor precisión del conjunto de la red de infraestructura viaria, así como para incorporar en el Plan los criterios de **movilidad sostenible** se introduce la necesidad de coordinar y ajustar sus determinaciones con las del Plan de movilidad actualmente en redacción. También se contempla la obligación de tener en cuenta las **medidas correctoras** derivadas de los niveles de ruido ambiental. En cuanto a la **remodelación de la Estación Ferroviaria** se adopta la alternativa de contemplar la operación de renovación completa, incluyendo los talleres actualmente en funcionamiento, si bien esto último como parte de sucesivas fases de ejecución y

*siempre que exista un acuerdo previo con los responsables de la actividad. Estos aspectos se desarrollan también en el apartado C.*

*En relación con los **Usos Residenciales**, para una mejor utilización de los suelos destinados a los mismos y para compensar las limitaciones derivadas de ciertas servidumbres, se plantea la modificación de los **índices de aprovechamiento** siempre dentro de los límites de moderación y respeto medioambiental. En la alternativa adoptada para la **remodelación de la Estación Ferroviaria**, se reduce ligeramente la proporción de uso residencial inicialmente planteada, con el objeto de favorecer los usos de actividades económicas y terciarias. Por otra parte se desvincula de ésta operación la remodelación prevista en **Lopez de Becerra**. Estos aspectos se desarrollan en el apartado D de los Criterios y Objetivos Generales sobre la **Vivienda**.*

*En cuanto a las otras operaciones de remodelación para usos residenciales previstas en el Avance, se reajusta la denominada de **Ventas-Centro** consolidando algunos de los edificios existentes más antiguos, y se modifica el carácter de la actuación en la **calle de Araba**, manteniendo ciertos edificios y reduciendo la sección inicialmente prevista para la total apertura de este viario. Como resultado de una propuesta de sugerencia se plantea la posibilidad del traslado de la actividad industrial situada junto a la ribera del Bidasoa, siempre que exista acuerdo previo con la propiedad. Estos aspectos se desarrollan también en el apartado D.*

*En relación a las **Actividades Económicas**, y con el objeto de lograr una mejor utilización de los suelos destinados a las mismas, se plantea de forma general el **incremento de la densidad** inicialmente planteada, siempre dentro de los límites de la coherencia funcional y del respeto medioambiental. Por otro lado y como consecuencia de la decisión de **excluir determinados caseríos** de los nuevos ámbitos urbanizables para actividades económicas, se reduce la superficie de dichos ámbitos y se promueven formatos y tipologías que ofrecen un mayor aprovechamiento del suelo. Estos aspectos se desarrollan en el apartado E de los Criterios y Objetivos Generales sobre las Actividades Económicas.*

*En cuanto a las distintas operaciones de remodelación para usos industriales previstas en el Avance, se reajusta la de **prolongación de Araso-Norte**, que aparte de excluir algunos caseríos permite la delimitación de más superficie para el Sistema General que formará parte del corredor ecológico Aiako-Harria Jaizkibel. Tanto la actuación de **Oiantzabaleta** como la de **Zabaleta** se reducen en superficie respecto a lo inicialmente previsto, dejando ésta última como suelo no urbanizable la ladera Norte que linda con la urbanización del Golf. Para no reducir las futuras superficies construibles se plantea*

*el incremento de los índices de aprovechamiento en estos ámbitos. Estos aspectos se desarrollan también en el apartado E.*

*Finalmente, y en relación con la **Ordenación del Valle de Olaberria**, se define una actuación combinada, que contempla la previa tramitación de un **Plan Especial de Protección Ambiental** para el valle, y en paralelo o posteriormente, el futuro desarrollo del **Suelo Urbanizable no Sectorizado**. Por otro lado la superficie anteriormente prevista para desarrollo de actividades se reduce a menos del 20% respecto de la inicialmente planteada en el Avance. Los **usos admisibles** en este futuro suelo a urbanizar estarían acotados por la compatibilidad con el medio físico del valle en coherencia con lo que a este efecto previese el Plan Especial de Protección. Todos estos aspectos se desarrollan en el apartado F de los Criterios y Objetivos Generales sobre la ordenación del Valle de Olaberria.*

*El resto de Criterios y Objetivos así como de los contenidos de la Memoria del Avance coinciden fundamentalmente con lo propuesto y expuesto al público en ese primer documento.*

### **La materialización de los Criterios en el documento de Aprobación Inicial**

*Una vez sean refrendados y adoptados por la Corporación Municipal, los Criterios y Objetivos de Planeamiento constituirán el **guión** de modificaciones y ajustes que deban adoptarse respecto al documento de Avance, para continuar con los trabajos de redacción del Plan hasta la formulación del completo y definitivo, que en pocos meses se someterá al preceptivo trámite de la Aprobación Inicial.*

*El **objeto práctico** de esta Fase sería por tanto el permitir abordar de manera clara y definida la redacción del documento completo del Plan General, constituyendo un eslabón indispensable en este proceso, que fija las opciones y propuestas del Plan para que el equipo redactor las pueda reflejar adecuadamente.*

*Para facilitar el uso de este documento es para lo que se ha introducido al principio un **Índice numerado y completo** que hace referencia a todos y cada uno de los Criterios y Objetivos.*

## **CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES**

### **A – RATIFICACIÓN DE CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES**

#### **INTRODUCCIÓN SOBRE LA REVISIÓN Y PREVISIONES DE CRECIMIENTO**

##### **A-01 Ratificación de la necesidad de Justificación de la Revisión**

Se parte de la base de que, según se ha expuesto claramente en el documento de Avance, el Plan General actualmente vigente estuvo fundamentalmente enfocado a la reconducción de una serie de procesos que estaban pendientes cuando se inició su redacción, diez años antes, y que por ello los trabajos se llevaron a cabo en paralelo a un continuo proceso de transformación urbanística.

Ahora bien, la realidad es que 8 años después de su aprobación, en 2007, se había llegado a un momento en el que se habían producido diversas situaciones urbanísticas nuevas que justificaban de por sí una revisión completa. Estas razones son fundamentalmente:

- a) La aprobación de un nuevo marco legal urbanístico en el País Vasco, la nueva Ley 2/2006, con nuevas reglas, a la que había que adaptar los Planes.
- b) La insuficiencia del documento actual como marco general para acometer la resolución de algunos problemas importantes de la red viaria.
- c) El surgimiento de situaciones urbanísticas que no se podían abordar a través de modificaciones puntuales.
- d) La posibilidad que se ofrecía ahora para poder considerar entre las opciones de desarrollo, la disponibilidad de una parte sustancial del espacio ferroviario.
- e) La necesidad de nuevo suelo para actividades económicas.

y además de ello, aprovechando la revisión del Planeamiento, era también necesario:

- a) Adecuarse a los nuevos criterios de protección ambiental, incorporando los criterios de sostenibilidad de la Agenda 21 y su Plan de Acción.
- b) Realizar en paralelo un Catálogo de Patrimonio del municipio.
- c) Encajar las propuestas en un Encuadre Territorial de nivel superior, el Plan Territorial Parcial, como marco estratégico y de resolución de aspectos supramunicipales.

- d) Apoyar los trabajos en la nueva base topográfica y en el SIG, Sistema de Información Geográfica.

## **A-02 La oportunidad del momento escogido para la Revisión**

Teniendo en cuenta las razones que obligaban a abordar la redacción de un nuevo documento urbanístico, entre los diversos factores que hacen muy conveniente el momento elegido para la Revisión están los siguientes:

- a) Irun ha tenido en los últimos años evolución demográfica y económica muy positivas, siendo una de las ciudades más dinámicas del País Vasco en lo referente a demografía y actividad económica.
- b) En cuanto a la demografía, Irun ha alcanzado 61.160 hab. en 2008 con crecimientos de algo más del 1 % acumulado anual el período 1996/2006, y del 1,2 % en el quinquenio 2003/2008, representando el 8,8% de la población gipuzkoana.
- c) Es importante señalar que este aumento poblacional se ha basado en dos factores: el crecimiento vegetativo derivado de la recuperación de la natalidad y sobre todo el saldo migratorio positivo debido a la llegada de personas de fuera del municipio, lo que resulta muy importante por la necesidad de garantizar que nuestra pirámide poblacional sea sostenible en el futuro.
- d) En cuanto a la actividad económica se ha producido un incremento anual bastante sostenido dentro del panorama de Gipuzkoa, con un nivel muy aceptable de ocupación de puestos de trabajo, que se refleja particularmente en el sector servicios.
- e) Por otro lado hay que destacar que la construcción de superficie (naves y edificaciones) para usos industriales y terciarios en los últimos 20 años, ha sido muy similar y sostenida en torno a los 25.000 m<sup>2</sup>c cada año.
- f) Los factores anteriores han sido posibles debido a una política activa de puesta a disposición en el municipio de suelo para actividades económicas: industrial, comercial, servicios. Precisamente, es la tipología de suelo programada en Irun con el anterior Plan la que ha permitido que el tejido económico del municipio esté diversificado.
- g) En estos momentos se está ya gestionando la mayoría del suelo que aún quedaba disponible para actividades económicas en los ámbitos de planeamiento ya aprobados.
- h) Esta situación se produce con un modelo de ciudad que está ya muy consolidado y que se ha alcanzado a través del desarrollo del vigente Plan.



- i) Como resultado de ello el Ayuntamiento disponía ya de una larga experiencia técnica acumulada en gestionar y llevar a cabo la materialización de un Plan General.
- j) El inicio de la revisión del Plan coincidía con el inicio de la reflexión del nuevo Plan Estratégico IRUN 2020, estableciéndose así una interacción imprescindible para que el ejercicio realizado por todos para imaginar el futuro de Irun se pueda reflejar en los instrumentos de ordenación urbana.
- k) Además se ha retomado otra vez el proceso de redacción y tramitación del Plan Territorial Parcial de Donostialdea, marco a nivel comarcal para los planeamientos municipales en aspectos de orden general y supramunicipal.

### **A-03 El horizonte de vigencia y validez del nuevo Plan General**

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

Además se han comprobado los inconvenientes de la rápida saturación de las previsiones cuando se han planteado previsiones escasas, pues ello ha dado lugar al fenómeno del enrarecimiento del suelo disponible, provocando un aumento de su precio o llevando a un proceso de modificaciones puntuales para hacer frente a las demandas más perentorias. Por ello, y para garantizar un buen funcionamiento de la gestión de cualquier Plan durante su período de vigencia es aconsejable prever una cantidad de suelo claramente superior de la que se va a poder urbanizar y ejecutar en ese período.

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

Es por todas estas razones, que parece aconsejable plantearse en el nuevo Plan General de Irun una situación de desarrollo que contemple y garantice el medio plazo. Y el medio plazo está ahora definido por el horizonte del Plan Estratégico Irun 2020, aproximadamente diez años a partir de este momento. Si contemplamos al menos un plazo adicional de aproximadamente 4 años para poder iniciar y llevar a cabo hasta su aprobación definitiva la futura revisión del Plan que ahora se propone, ya entrados en la década de los 2020, el plazo total para contemplar las previsiones deberá ser de 14 años, con el año horizonte del nuevo Plan General situado en 2024 como ya se había propuesto en el Avance.

#### **A-04 La ratificación de los cálculos y previsiones del Avance de Planeamiento**

Se confirma la validez en su conjunto, de las previsiones aportadas en el Avance de la Revisión del Plan General respecto a la evolución de las actividades a las que el Plan debe de servir de marco, así como a los cálculos de partida de la demanda de suelo para cada una de las distintas actividades y a los necesarios espacios libres y equipamientos que de ellas se derivan.

En este sentido se tiene en cuenta que una parte significativa del incremento será debida al crecimiento puramente vegetativo en proporción de aproximadamente un 30% del total del incremento poblacional, siendo probable que esta componente sea mayor que en el período anterior. Y sobre todo habrá que tener en cuenta el importante porcentaje del aporte migratorio, que representa el 70% del incremento, y que se sigue produciendo en la actualidad, habiendo sido ésta una componente básica y característica del crecimiento de la población y de la riqueza del municipio irunés.

Es en base a estos datos que se ratifican las previsiones medias de población realizadas en el punto 2.2.3 del capítulo 2 de la Memoria del Avance y que contemplan como escenario más probable que la población residente en el municipio alcance aproximadamente los 66.500 habitantes en 2016 y 72.000 hab. en 2024, lo que es equivalente a un incremento del 9% de la población ocho años después de la realización del Diagnóstico Previo, primera etapa documental del nuevo Plan.

Se estiman proyecciones para los años de desarrollo:

- 66.500 hab. en 2016 – 8 años después de iniciarse la Revisión en 2008
- 69.000 hab. en 2020 – año horizonte Plan Estratégico IRUN 2020
- 72.000 hab. en 2024 – año horizonte nuevo Plan General (16 años a partir de 2008)

Todas estas previsiones se basan en un incremento total anual de la población que aproximadamente se situaría en torno a una media anual del 1%, tomando una base de cálculo de crecimiento muy moderada, al ser inferior a la media de la última década (casi un 1,1%) y sobre todo a la media del último quinquenio (1,2%).

Este crecimiento, aunque mínimo, es imprescindible si queremos contemplar que la pirámide poblacional vaya configurándose en el sentido de rejuvenecimiento de la población para poder constituir una ciudad sostenible a partir del horizonte de 2024.

## **PRINCIPALES CRITERIOS Y OBJETIVOS QUE SE PLANTEA LA REVISIÓN**

En base a todo el contexto en el que se produce la Revisión, se ratifican los que se consideran como principales objetivos de este nuevo documento de Plan General, partiendo de los que han sido planteados en el Avance y que en síntesis son:

### **A-05 1<sup>er</sup> Objetivo: Reordenación del espacio viario para favorecer la movilidad urbana:**

- a) Reordenación del espacio viario a partir de la definición de un nuevo modelo del sistema de comunicaciones basado en las propuestas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible que integra las políticas de transporte, medioambiente urbano y tráfico, con objeto de favorecer desde el Plan General la recuperación de espacios urbanos para peatón y bicicleta y el uso del transporte colectivo.
- b) Articulación y mallado de la red viaria.
- c) Establecer la reserva para los nuevos viales de carácter general y distribuidor.

### **A-06 2<sup>o</sup> Objetivo: Remodelación del Espacio Ferroviario:**

- a) Reducir de forma sustancial la actual huella ferroviaria sobre la ciudad.
- b) Renovar integralmente el espacio de la Estación.
- c) Reajustar el trazado del Topo – Euskotren junto al resto de vías, e integrarlo en la nueva Estación.
- d) Dotar a la ciudad de un nuevo Centro de servicios, actividades económicas y residencial.

### **A-07 3<sup>er</sup> Objetivo: Oferta de nuevas alternativas de suelo para actividades económicas**

- a) Contemplar todas las alternativas aptas y viables al Norte de la A-8, de suelos disponibles para los usos de actividades económicas.
- b) Asignar una alta densidad de uso a los nuevos ámbitos de suelo para actividades económicas.
- c) Propiciar que los nuevos usos de actividades económicas que se implanten lo hagan con un alto aprovechamiento de empleos por m<sup>2</sup>.
- d) Promover los usos mixtos de parque empresarial y tecnológico para los nuevos ámbitos de suelos para actividades económicas.

**A-08 4º Objetivo: Definir nuevo suelo para viviendas**

- a) Crear nuevas oportunidades de suelo para uso residencial en zonas idóneas.
- b) Elegir para ello tanto la remodelación de terrenos en el área central junto a la Estación como la nueva urbanización de terrenos hasta ahora no urbanizables situados al Norte de la A-8 y en continuidad a la ciudad existente.
- c) Tener en cuenta el destino prioritario para viviendas protegidas de los nuevos suelos urbanizables.

**A-09 5º Objetivo: Ampliar y completar los espacios libres y equipamientos.**

- a) Dimensionar las reservas de suelo del conjunto de dotaciones para dar servicio tanto a los actuales como a los futuros habitantes de la ciudad, proponiendo una red completa de equipamientos públicos.
- b) Incrementar las reservas de espacios libres para ofrecer una diversidad de espacios y tipologías creando nuevos parques periurbanos y ampliando algunos de los parques existentes.

**A-10 6º Objetivo: Armonizar y adecuar los criterios de protección y regulación ambiental**

- a) Materializar en el Plan General los criterios de Sostenibilidad fijados en la Agenda 21 en los aspectos que sean competencia del mismo.
- b) Cumplimentar adecuadamente las disposiciones de carácter ambiental.
- c) Cumplimentar y justificar razonadamente las opciones y medidas adoptadas por el Plan General en relación a los aspectos señalados en los Informes de los organismos competentes en materia medioambiental.

## **CONVERGENCIA CON EL MARCO TERRITORIAL**

### **A-11 El nuevo Plan debe de ser coherente con los criterios y determinaciones de orden territorial**

En concreto debe de insertarse en los siguientes marcos legales de obligada aplicación:

- Directrices Ordenación del Territorio País Vasco (DOT)
- Planes Territoriales Sectoriales aprobados y en tramitación (PTS's)
- Plan Territorial Parcial de Donostialdea Bajo Bidasoa (PTP) en tramitación la fase de Ap. Inicial.
- Figuras e instrumentos de protección medioambiental

Además es necesario que el nuevo Plan General sea convergente y coherente con los siguientes marcos estratégicos:

- Agenda Local 21 y Plan de Acción aprobado en febrero 2007
- Plan Estratégico 2020 aprobado en el Pleno de abril 2009
- Marco general de la Ciudad del Txingudi: Irun – Hondarribia - Hendaya
- Compatibilización con Hondarribia a través del Protocolo
- Compatibilización con Oyarzun y Lezo, en los temas de interés conjunto
- Coordinación con Lesaka y Bera en la ordenación del suelo no urbanizable
- Coordinación con Hendaye, Urrugne y Biriadou a nivel territorial

## **LA SOSTENIBILIDAD COMO EJE DEL NUEVO PLAN**

En el rediseño de partes y elementos concretos de la ciudad es necesario adoptar una estrategia de Urbanismo Sostenible contemplando determinados condicionantes que garanticen la eficacia y sostenibilidad de los futuros desarrollos:

### **A-12 Criterios a adoptar frente a la dificultad de encontrar nuevos suelos para el desarrollo**

Ante la escasez de suelo disponible que sea apto para ubicar nuevos usos residenciales y que resulte adecuado para desarrollar usos de actividades económicas, es necesario promover el uso sostenible del Territorio

- a) Concentrar el esfuerzo por clasificar para fines urbanos suelos disponibles y adecuados para tal uso al Norte de la autopista

- b) Valorar siempre con el máximo detalle las posibles opciones de ubicación de nuevos suelos urbanizables
- c) Proponer desarrollos más compactos en cuanto a la ocupación del suelo
- d) Priorizar actuaciones sobre entornos ya urbanizados o infrautilizados favoreciendo la rehabilitación y la renovación de suelos consolidados con usos o edificaciones inadaptadas o insuficientemente aprovechadas.
- e) Proponer nuevos usos compatibles con el medio rural a ubicar en zonas ya ocupadas por actividades productivas degradadas o abandonadas, situadas al Sur de la Autopista A-8.

### **A-13 Criterios medioambientales a tener en cuenta en la solución de los problemas viarios**

Los problemas de completar la red del sistema general viario pendiente de resolver, tienen que resolverse de acuerdo con las conclusiones que se deriven del Plan de Movilidad sostenible, teniendo en cuenta simultáneamente los siguientes criterios:

- a) Que el desarrollo de las nuevas infraestructuras no incremente el transporte motorizado en el centro y las zonas residenciales.
- b) Que se mejore la accesibilidad de las actuales zonas residenciales, industriales y terciarias
- c) Que la mejora de la accesibilidad se base en posibilitar el aumento de la movilidad en otros medios de transporte alternativos al uso del vehículo privado.

### **A-14 Criterios medioambientales a incorporar en los nuevos desarrollos**

Los nuevos desarrollos que se prevean deberán contemplar la incorporación de los diversos criterios medioambientales, tanto desde su diseño desde el Plan General en lo que éste deba determinar, como en los correspondientes expedientes de planeamiento de desarrollo.

- a) Entre ellos será necesario incorporar los condicionantes medioambientales de
  - zonas a proteger
  - zonas inundables
  - zonas que necesitarán descontaminación

- b) Además se deberá prestar la adecuada atención a los Espacios Naturales de mayor interés, adaptando las determinaciones del Plan a los mismos, en particular a los de:
- Parque Natural de Aiako Harria.
  - Espacio Natural de Txingudi – Bidasoa.
  - Zonas de Especial Protección de Aves (ZEPA) de Txingudi.
  - Precisión e identificación del corredor ecológico Aiako Harria – Jaizkibel.
  - Medidas de protección del valle de la regata de Ibarrola.
  - Medidas de protección del valle de Olaberria.

### **A-15 Aplicación de criterios de sostenibilidad al incremento de suelo con fines urbanísticos**

La aplicación de los criterios de sostenibilidad ha de reflejarse en la moderación en cuanto a la disposición de nuevos suelos del término municipal, ratificando la justificación del modelo de desarrollo propuesto en el capítulo 5 de la Memoria del Avance para las distintas actividades urbanísticas que deben ser reguladas por la revisión del Plan General.

En base a ello se consideran como objetivos del nuevo modelo, con un horizonte de al menos un período de 14 años, los siguientes:

- a) El total de nuevos suelos a clasificar como urbanizables, unas 100 Ha., supondrán como máximo un incremento de ocupación del 2,4% del total del término municipal, pasando por tanto de la actual ocupación de suelo clasificado, que es del 20% del municipio, a una ocupación como máximo del 22,4 %. Con ello la futura ciudad seguiría ocupando menos de la cuarta parte del municipio.
- b) De esos nuevos suelos urbanizables, unas 35 Ha., es decir, menos del 1% del total del término municipal, se destinarán a usos residenciales.
- c) Los nuevos suelos urbanizables, sin contar los ya clasificados como tal y pendientes de tramitar, quedarán claramente por debajo de la cantidad total de 160 Ha de suelo urbanizable que propuso el vigente Plan General en 1999.
- d) El nuevo suelo que se clasificará como urbanizable en terrenos que antes no lo eran, representará un porcentaje máximo de incremento del 15 % del suelo en relación al que ya está actualmente clasificado como urbano y urbanizable.
- e) Todo este nuevo suelo urbanizable supondrá como máximo una reducción del 3% del suelo que hasta ahora estaba clasificado como no urbanizable, y la mayor parte se localizará al Norte de la autopista.



### **A-16 Relación del aumento de nuevo suelo urbanizable con el incremento poblacional**

En cuanto al aumento de nuevo suelo a urbanizar que se plantea para todos los usos respecto del actual suelo clasificado, no superior al 15% del actual, resulta coherente por su proporción con el incremento de población prevista para el municipio, que llegaría a incrementarse del orden de un 18% en el horizonte de los 14 años.

Además, con sólo la clasificación de nuevo suelo urbanizable para usos residenciales en una cuantía del 1% del total del territorio municipal, se garantiza suelo para viviendas para un incremento final del 18% de la población, incluyendo en este suelo los espacios libres y dotaciones necesarios así como una proporción muy importante de Sistemas Generales de Espacios Libres con la obtención de dos piezas de gran importancia en cuanto a su superficie: los cerros de Matxalagain y Buenavista.

Con ello se estarían aplicando los criterios de sostenibilidad ya que cuando se hubiesen cumplido todas las expectativas de desarrollo de suelo y de crecimiento poblacional, se habría conseguido incrementar la densidad de habitantes del territorio habitado de la ciudad y ocupar proporcionalmente menos nuevo suelo para uso residencial con los nuevos habitantes.

### **A-17 Aplicación de los criterios de eficiencia en el uso del suelo**

- a) Se aplicará la máxima eficiencia en el uso del suelo, concentrando la afección de nuevo suelo que hasta ahora estaba clasificado como no urbanizable, en la superficie de terreno necesaria que por su localización, características y uso actual sea susceptible de ocupación.
- b) Se priorizará la ocupación de nuevos suelos en todo el área al Norte de la Autopista.
- c) Además, tanto el suelo ya ocupado como el ocupable se empleará de la forma más aprovechable que sea posible, mediante la asignación de índices de ocupación e intensidad que rentabilicen su adscripción, siempre lógicamente, manteniendo unos estándares urbanísticos adecuados.

## **OTRAS CONSIDERACIONES SOBRE LOS ASPECTOS BÁSICOS DEL PLAN**

### **Alcance de la intervención del nuevo Plan en la superficie clasificada**

En total, la suma de los nuevos ámbitos de actuación propuestos en suelo urbano, es decir, donde se plantean modificaciones o remodelaciones de lo existente, y de los ámbitos de nueva urbanización donde se transformará su uso actual, significan:

- a) Que un 25% del conjunto total de suelo urbano y urbanizable previsto por la Revisión será objeto de algún tipo de intervención, aparte de los ámbitos provenientes del Plan General anterior que están en tramitación o ejecución.
- b) Esto es el equivalente a decir que del total del suelo que ocupará la ciudad en el futuro, la propuesta del nuevo Plan supone que una cuarta parte del mismo será urbanizado o remodelado.
- c) El resto, o sea las tres cuartas partes restantes, se considerarán como suelo consolidado, regulado por Ordenanzas.

### **Alcance de la propuesta de Espacios Libres y Equipamientos**

En cuanto a los Sistemas Generales, al servicio de todos y de forma independiente a las reservas de Espacios Libres y Equipamientos de Sistema Local propios de cada zona y de cada nuevo desarrollo:

- a) En total, incluyendo los ya existentes, se destinará a Espacios Libres de Sistema General un 10% del total de suelo urbano y urbanizable actual
- b) Se garantizan al menos dos veces y media lo previsto por Ley para Espacios Libres de Sistema General por cada futuro habitante, que es 5 m<sup>2</sup> por habitante.
- c) En cuanto a los Equipamientos de Sistema General de los distintos tipos, se tiene que garantizar su reserva desde el Plan General en cuantía suficiente y en localización adecuada para servir correctamente a la población a la que se dirigen.

## **B – OBJETIVOS Y CRITERIOS EN SUELO NO URBANIZABLE**

Se confirman los criterios y objetivos propuestos en el Avance para el tratamiento del suelo no urbanizable, tanto en lo que respecta a la consideración de las figuras y espacios de protección legal, como al tratamiento y regulación del conjunto de este tipo de suelo, así como a la consideración de las afecciones y directrices supramunicipales.

### **PLANES ESPECIALES Y OTRAS FIGURAS DE PROTECCIÓN**

Se integrarán en el Plan General las determinaciones y precisiones de carácter vinculante derivadas de los distintos Planes y Figuras de protección de los distintos espacios con protección legal, armonizándolas de forma que no se produzcan contradicciones entre la normativa del Plan General y esas determinaciones.

#### **B-01 Plan Especial Bahía de Txingudi**

Se revisarán con exactitud los límites y la remisión al Plan Especial de Txingudi, resolviendo las posibles imprecisiones que se han señalado en el Informe del Gobierno Vasco – Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental.

#### **B-02 Plan Especial de Aiako Harria**

Se verificará la incorporación y remisión al Plan Especial de Aiako Harria aplicando una regulación y determinaciones coincidentes con la establecida en el Plan Especial específico.

#### **B-03 Lugar Interés Comunitario / Zona Especial Protección Aves Txingudi – Bidasoa**

Se clasificarán como “Espacios con Protección Legal” las superficies incluidas en la red LIC – ZEPA existentes dentro del ámbito municipal.

Se revisarán los límites del LIC/ZEPA Txingudi – Bidasoa en cuanto a las riberas de Etxetxar, Alunda y Gomizene y resolviendo las posibles imprecisiones que se han señalado en el Informe del Gobierno Vasco – Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental.

Se propone la ampliación de la reserva de la zona de marismas de Plaiaundi con más de 4 Ha. de terreno situadas al Suroeste de la misma junto a la regata de Mendelu.

#### **B-04 Definición de los límites del Corredor Ecológico Aiako Harria – Jaizkibel**

En base a lo señalado en algunas sugerencias de grupos y colectivos así como en el Informe del Gobierno Vasco – Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental, se profundizará en la definición del estudio del Corredor Ecológico Aiako Harria – Jaizkibel.

Al tratarse de una figura que aún no tiene definición legal aprobada, se deberá analizar su paso en todo el tramo que corresponde al término municipal de Irun, identificándolo mediante una delimitación específica y aplicándole una categoría de Suelo no Urbanizable o normativa de protección específica que sea adecuada y garantice la funcionalidad del Corredor.

La concreta precisión de esta delimitación del espacio que ha de servir como corredor ecológico, cuya definición a escala de Plan General es asumida por el Ayuntamiento, se reajustará de acuerdo con los criterios de identificación del mismo según se desprenda del análisis de los terrenos, de su situación medioambiental y de las circunstancias que faciliten o dificulten la continuidad del mismo.

En concordancia con ello se redelimitará la zonificación del ámbito de Prolongación de Araso para configurar el tramo correspondiente del Corredor Ecológico Aiako Harria – Jaizkibel en este nuevo Sector de suelo urbanizable, garantizando su conectividad con los otros tramos del corredor, una sección adecuada funcionalmente y la no interferencia con el asentamiento industrial previsto.

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

### **B-05 Definición del Plan Especial del valle de la regata de Ibarrola**

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

En base a ello, el Plan General, asumiendo el objetivo fundamental de preservar los valores medioambientales y favorecer el papel articulador entre los LICs, definirá los criterios fundamentales en base a los cuales se prevea la posterior realización de un Plan Especial del valle de la regata de Ibarrola. Entre ellos se establecerán los criterios que habrán de regir para la concreta delimitación del ámbito global del Plan Especial, de aproximadamente 200 Ha., que deberán comprender las vaguadas que configuran el conjunto del valle así como de las zonas de intervención.

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

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

## **OTRAS CONSIDERACIONES SOBRE LA REGULACIÓN DEL SUELO RUSTICO**

Se mantiene el objetivo de consolidar la ordenación y protección de las zonas rurales definidas por el Plan General de 1999 pero mejorando ahora su delimitación en base a la mejor información topográfica y medioambiental disponible.

### **B-06 Reajustes en las delimitaciones de categorías en suelo no urbanizable**

La delimitación propuesta en el documento de Avance de Plan General, cuyos criterios de reajuste en relación al planeamiento vigente se mantendrán, ha sido realizada con un nivel de detalle propio de esta fase del trabajo de avance, por lo que se procederá a un estudio con escala más detallada, y en consecuencia, a una precisión de las delimitaciones de las categorías en función de la situación y condiciones reales de los terrenos estudiados.

También se tendrán en cuenta las precisiones mencionadas al respecto en los Informes al Avance, la rectificación de zonas forestales que no estaban incluidas, así como la revisión de los criterios de regulación de usos y edificación establecidos para cada una de las categorías, no alterándose en cualquier caso los criterios vigentes respecto a la autorización de edificaciones residenciales, remitiendo las solicitudes realizadas en las sugerencias sobre esta clase de suelo a esta posterior precisión.

En la delimitación definitiva de las categorías de regulación y en su normativa de aplicación, se tendrá en cuenta el objetivo de reforzamiento de las actividades económicas del sector primario de tipo agrario, ganadero y forestal, siempre que sean compatibles con los valores medioambientales y paisajísticos del medio natural.

Igualmente se estudiará la mejor forma de garantizar vía normativa las medidas adecuadas para el correcto funcionamiento del Corredor de Aiako Harria – Jaizkibel como pasillo que permita el tránsito de especies animales.

## **CONSIDERACIONES SOBRE AFECCIONES Y TRANSPOSICIÓN DE DIRECTRICES VARIAS**

### **B-07 Identificación de determinaciones de afecciones propias del Plan General**

Se ajustarán las medidas y servidumbres derivadas de la aplicación de los distintos tipos de afecciones, ruido ambiental, Costas, etc., a aquellos aspectos que se deban repercutir directamente en las determinaciones de carácter general y estructural

propias del Plan General, como por ejemplo las que pudieran condicionar la extensión total de un suelo ordenado o la forma de distribuir los usos globales propuestos.

El resto de medidas derivadas de las afecciones, y la aplicación de las correspondientes determinaciones se remitirán siempre al desarrollo completo de los respectivos instrumentos de planeamiento: Planes Parciales o Especiales.

### **B-08 Transposición de determinaciones del Plan Territorial Sectorial del Litoral**

A falta de la ulterior precisión que correspondería al Plan Territorial Parcial del área funcional de Donostialdea – Bajo Bidasoa en relación con la concreta armonización de todos los Planes Territoriales Sectoriales que concurren en este área, objetivo fundamental de este tipo de Planes, en concreto se estudiará lo señalado en el Informe de la Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Gobierno Vasco en relación con el P.T.S. del Litoral.

Así, en particular se analizará la oportunidad de incorporar como Suelo No Urbanizable las áreas degradadas a recuperar señaladas en el Plan Territorial Sectorial y las áreas de mejora de ecosistemas, revisando a la escala propia del Plan General tanto su concreta delimitación como la efectiva concurrencia de las características que lo avalan, justificando las medidas en este sentido adoptadas por el Plan General.

### **B-09 Transposición de criterios de la Directiva 92/43/CEE**

En relación con lo señalado en el Informe de la Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Gobierno Vasco sobre incorporación de masas forestales autóctonas y hábitats de interés comunitarios prioritarios definidos en la Directiva 92/43/CEE, se analizará la posibilidad de incorporar como Suelo No Urbanizable de Especial Protección determinadas masas boscosas mencionadas en esa directivas.

En particular se estudiarán los entornos de Egitxiki, zona entre San Marcial y Meaka, Billineko Soroa, y Muñogaña así como la existencia de otras masas más pequeñas dispersas en el territorio. El mismo criterio se aplicará a algunas manchas de hábitats prioritarios como la aliseda del cauce del arroyo Mokozorrotz y la zona paralela a la regata de Urdanibia. En todos estos casos será necesario revisar a la escala propia del Plan General tanto su concreta delimitación como la efectiva concurrencia de las características que las identifican como tales, justificando siempre las opciones adoptadas en este sentido.

### **B-10 Transposición Criterios Ambientales del Programa Marco Ambiental de la CAPV**

En relación a lo señalado en el Informe Preliminar de la Dirección de Planificación, Evaluación y Control Ambiental del Gobierno Vasco sobre la incorporación en el Plan General de manera explícita de los criterios ambientales estratégicos del Programa Marco Ambiental de la CAPV (2007-2010) así como de los criterios ambientales señalados en el Documento de Referencia de 24 octubre 2008 formulado por la Viceconsejería de Medio Ambiente, se realizará una valoración cualitativa y una referenciación particularizada de los criterios ambientales señalados, todo ello aplicado a la escala del Plan General y justificando las opciones adoptadas.

Este tipo de aspectos son cuestiones cuyo enfoque comarcal, mayor precisión, y establecimiento de criterios para su concreta adaptación a la escala del planeamiento municipal, deberían corresponder al Plan Territorial Parcial del área funcional de Donostialdea – Bajo Bidasoa, actualmente en tramitación.

### **B-11 El reforzamiento de compatibilidad de desarrollo territorial con biodiversidad**

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

En todo caso se revisará la valoración cuantitativa y cualitativa del modelo adoptado de ocupación del territorio y la compatibilidad con los principales aspectos que puedan incidir en el reforzamiento de la biodiversidad a escala municipal así como una adecuada justificación del modelo urbanístico y territorial adoptado.

No obstante se señala que estas deberían de ser cuestiones cuya aplicación concreta al ámbito comarcal y su mayor precisión espacial habrían de corresponder al Plan Territorial Parcial del área funcional de Donostialdea – Bajo Bidasoa en tramitación.



## **C – OBJETIVOS Y CRITERIOS DE REDES DE SISTEMAS GENERALES**

### **RED VIARIA PRINCIPAL**

Uno de los principales objetivos de la revisión del Plan General es la reordenación del espacio viario a partir de la definición de un nuevo modelo del sistema de comunicaciones basado en las propuestas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible que integra las políticas de transporte, medioambiente urbano y tráfico, con objeto de favorecer desde el Plan General la recuperación de espacios urbanos para peatón y bicicleta y el uso del transporte colectivo.

Asimismo, se plantea la articulación y mallado de la red viaria, estableciendo las determinaciones y condiciones necesarias que deben posibilitar la ejecución de los nuevos viales de carácter general y distribuidor. Teniendo presente por un lado que en la actualidad la red viaria de Irun resulta insuficiente para absorber los principales tráfico de la ciudad, tanto algunos internos como sobre todo los de carácter perimetral e interurbano, así como el hecho de que la competencia y capacidad para abordar las soluciones de la red de Sistema General no depende en gran medida del Ayuntamiento.

### **C-01 Soluciones de red viaria que debe incorporar y facilitar el Plan General**

En este sentido el Plan General deberá facilitar la resolución de:

- a) La articulación viaria de todos los sectores y barrios de la ciudad incorporando las determinaciones que faciliten la implantación de los modos de transporte alternativo, y en particular
  - las redes de transporte colectivo
  - las redes peatonales / ciclables - bidegorris
  - la ubicación aparcamientos de disuasión
  
- b) El mallado completo del viario, que pasa necesariamente por la creación de una Ronda interior de tipo urbano al Sur de la ciudad que conecte los barrios nuevos y existentes en toda la zona Sur:
  - Articulando un viario perimetral que enlace los barrios situados al Sur y cierre un anillo que permita absorber el tráfico entre los distintos barrios de Irun.

- Permitiendo la conexión de esta Ronda Sur con la autopista A-8 con un semienlace situado en posición central entre los barrios de Oinaurre y Txemperenea.
  - Aprovechando la remodelación del espacio ferroviario para trazar nuevas calles distribuidoras y mejorar así el enlace del centro con la zona Oeste de la ciudad.
- c) La completación de la red principal de accesos con el establecimiento de las reservas necesarias para los nuevos viales de carácter general y distribuidor, siendo necesario abordar:
- La mejora de la variante Norte de la N-1 con la resolución de enlaces, zonas a soterrar, puentes, etc.
  - La forma de resolver el acondicionamiento del tramo de la N-1 pendiente de reordenar entre Ventas y Amute.
  - El carácter final del tramo de la actual variante N-1 entre Osinbiribil y Behobia.
  - La solución del traslado de los tráficos de la N-1 al eje de la A-8, y el nuevo enlace propuesto a esta Autopista situado más próximo al centro de Irun y conectado directamente con la red urbana.

## **C-02 Contemplación de los criterios de Movilidad Sostenible**

El diseño del espacio viario en el Plan General deberá de permitir el desarrollo de las diversas propuestas sobre movilidad sostenible que puedan derivar del Plan de Movilidad que se va a redactar en paralelo. Si bien la pormenorización de estas propuestas no deberá formar parte de las determinaciones de Plan General en cambio éste deberá centrarse en definir las determinaciones estructurales que hagan viable la incorporación de los resultados de dicho estudio específico.

Para ello, y sin necesidad de entrar a la concreta definición en el documento del Plan General de los tipos de tráfico a desarrollarse, tipos de tratamiento del espacio viario, tipos de aparcamiento según viales, etc., aspectos más propios de un Plan de Movilidad que además podrían readecuarse progresivamente, se realizará una comprobación de que las propuestas incluidas en este Plan sean efectivamente realizables en las reservas del espacio viario definidas por el Plan General según su jerarquía: secciones, reservas para nudos, glorietas y enlaces, reservas en espacios libres para viales peatonales o bidegorris, etc.

En cumplimiento de lo previsto legalmente se podrán delimitar en concreto en el Plan General y de acuerdo con las propuestas del Plan de Movilidad, los trazados que permitan garantizar la posterior ejecución de las redes de carriles bici.

### **C-03 Definición de la Variante Norte a su paso por Plaiaundi**

Se mantiene la propuesta del Avance de buscar una solución de diseño de este tramo de la variante que garantice el objetivo fundamental de mantener y mejorar la incorporación de las instalaciones del Instituto de Plaiaundi a la trama urbana de la ciudad. Para ello se estudiarán más a fondo las posibles soluciones de desdoblamiento de este tramo de la variante de la N-1, teniendo en cuenta, además del cumplimiento del objetivo mencionado, su soterramiento bajo la zona ferroviaria, la adecuada conexión de la Variante con la Av. de Letxumborro y la necesaria adopción de medidas para evitar cualquier impacto visual o de ruidos.

En la elección de la alternativa más adecuada se contemplará tanto un tipo de solución basada en la propuesta por el Avance, que hace discurrir el futuro tramo de la variante por el Norte del Instituto y supone el mantenimiento de los ámbitos Zubimusu 1 y 2 tal como se han planteado en este documento, como otras alternativas que no afecten a la zona protegida de Plaiaundi, eligiendo la que, de acuerdo con Diputación, resuelva mejor los diversos condicionantes que se plantean incluido el coste económico.

En el caso de seleccionar una alternativa del tipo de la del Avance, se deberán justificar ante el Gobierno Vasco los cambios derivados de esta solución en cuanto a la delimitación del LIC/ZEPA Txingudi – Bidasoa, minimizando en todo caso la utilización de terrenos del espacio natural de las marismas de Plaiaundi y compensando la superficie ocupada con terrenos de similar valor naturalístico que puedan ampliar este espacio en la zona junto a la regata de Mendelu de forma que se garanticen los objetivos de conservación.

### **C-04 Solución de Variante Sur de N-1 con máximos criterios de racionalidad y sostenibilidad**

Para no hipotecar alternativas en el futuro y por evidentes razones económicas, se considera como la solución idónea aprovechar el actual trazado de la autopista A-8 para absorber el tráfico de paso que actualmente discurre por el tramo más urbano de la variante Norte, desviando este tráfico hacia la A-8. Esta solución, que evitaría la construcción de una nueva infraestructura independiente de Variante Sur, debería contemplar la necesaria ampliación de carriles para canalizar todos los tráficos.

Esta propuesta resulta independiente de la gestión del peaje de la A-8 en el tramo entre Ventas y Behobia a su paso por Irún, pudiendo eliminarse completamente el peaje en dicho tramo o arbitrarse soluciones técnicas que hagan compatible la eliminación del peaje en este sector de la autopista para los vehículos con origen y destino en Irún, con su eventual mantenimiento para el tráfico de paso.

Este criterio conlleva que el actual tramo entre Osinbiribil y Behobia pasaría a tener carácter de vía urbana no habiendo necesidad de acometer un desdoblamiento de calzadas. En el entorno del nudo de Ventas se debería considerar la mejora del actual enlace entre la N-1 y la autopista.

Esta solución, que vincularía directamente la variante de la N-1 con la A-8, sería además, por la reducida necesidad de ampliación de su sección, la única compatible con la actual franja de reserva para el trazado del tren de alta velocidad. Además sería probablemente la más económica y la más fácilmente ejecutable tanto por fases como considerada en su totalidad.

#### **C-05 Reserva para otras alternativas de Variante Sur de la N-1**

En correspondencia con el criterio anterior y teniendo en cuenta la sistemática de actuación desde Diputación para la ejecución de viales, no se considera necesario establecer reservas de suelo para las otras alternativas de variante Sur contempladas en el documento de Avance.

#### **C-06 Variante Norte: actuaciones entre Osinbiribil y Behobia**

En la medida que con la solución propuesta se posibilita la canalización hacia la A-8 del tráfico de paso y sobre todo del tráfico de pesados que actualmente utilizan la variante N-1, prohibiendo éstos a partir de Osinbiribil, se plantea configurar el tramo de carretera nacional entre Osinbiribil y Behobia con carácter de viario urbano. Por ello no será necesario plantearse un desdoblamiento ni en su primera parte, cuando discurre paralelo al Bidasoa ni en su paso a través del núcleo de Behobia.

En cuanto al tipo de sección que se adoptará para estos tramos una vez se haya eliminado el tráfico de paso y de vehículos pesados, (posible mediana central, ensanchado de aceras, aparcamientos, tratamiento de arbolado, etc.), esta solución deberá ser propuesta por el Plan de Movilidad Sostenible, garantizando el Plan

General la reserva del espacio necesario para la posterior realización de esa nueva sección.

### **C-07 Selección de la alternativa para la Ronda Sur de la ciudad**

En relación con la Ronda Sur se adoptará la variante denominada en el Avance, Ronda Sur R-1, que tiene tres tramos, todos situados al Norte de la autopista bordeando Txenperenea y el barrio de Ribera, siguiendo por Matxalagain y por la actual calle de Alzukaitz para finalmente pasando por Blaia, enlazar con la Avenida de Antton Tippi.

La elección de esta alternativa se realiza considerando por un lado que al no presentar afecciones con el trazado del tren de alta velocidad sería inmediatamente ejecutable y que por otro esta solución consolida el criterio de ocupación de suelos al Norte de la autopista A-8, vinculándose directamente al tejido urbano actual y además siendo previsiblemente la menos costosa de las tres alternativas planteadas. Además se considera como el trazado que ofrece una mejor funcionalidad viaria y de enlace con el resto de la red urbana así como de cierre la circunvalación.

Se considera que es necesaria una distribución del tráfico general de acceso a Irun en un punto medio de la ciudad, que coincidiría aproximadamente con la zona de Txenperenea, por lo que se mantiene el planteamiento de abrir un acceso desde la A-8 hasta la Ronda Sur, que cubra al menos los sentidos desde y hasta San Sebastián. Este punto de enlace tiene una situación intermedia entre los actuales accesos a los dos extremos de la ciudad, localizados en Ventas y en Behobia.

### **C-08 Especial consideración de los niveles sonoros en la A-8, N-1 y N-638**

Se considerarán específicamente los Mapas Estratégicos de Ruido definidos en la Orden Foral 412-C/2008 sobre la A-8, N-1, N-638 y la aplicación del Real Decreto en cuanto a curvas isófonas. Para ello se incorporará la obligación de tener en cuenta las medidas correctoras pertinentes en las Fichas técnicas de los ámbitos a los que se afecte, teniendo en cuenta los estudios de amplitud de las curvas que se lleven a cabo a estos efectos.

### **C-09 Otras propuestas de soluciones viarias**

Para completar el mallado urbano de la ciudad se ratifican las actuaciones siguientes sobre la red principal:

- Diseño de una nueva conexión entre la calle Anaka y el barrio de Pío XII, a través de la calle Sebastián Errazu.
- Previsión de un nuevo puente que sustituya al situado en la Avda. de Elizatxo, entre la glorieta de Eskortza (Avda. de Letxunborro) y el barrio de Ventas.
- Diseño de un nuevo enlace con la N-1 desde una nueva glorieta en la Av. Letxunborro en la zona de Gibeleta.
- Remodelación y ampliación del enlace de acceso a Irun desde la N-1 por la calle Lope de Irigoyen así como su continuidad por la calle Cipriano Larrañaga.
- Apertura de un nuevo vial de acceso a Urdanibia a través de la glorieta de Eskortza en Letxunborro.

## **REDES FERROVIARIAS Y ESTACIONES**

### **C-10 Determinaciones de la Red Ferroviaria**

Se articularán las medidas oportunas para adecuar y transformar la actual estación de Irun en estación de Alta Velocidad, consolidando su papel protagonista en el conjunto de la red ferroviaria.

Además se ratifica la propuesta de integrar la red de Euskotren en la plataforma de vías del ADIF, haciendo discurrir dicha red en paralelo.

### **C-11 Estación Central Conjunta de la Red Ferroviaria**

Se ratifica la opción de una Estación principal conjunta de RENFE y EUSKOTREN en la zona central, vinculándola a la ubicación en una zona inmediata, de la nueva Estación de Autobuses. Se planteará el cubrimiento de la zona de vías y más en concreto de la zona de la Estación.

### **C-12 Estaciones de barrio de la Red Ferroviaria**

Se ratifica la opción de una Estación conjunta de RENFE y EUSKOTREN en el barrio de Ventas, así como la de relocalizar la actual estación de EUSKOTREN en Santiago, vinculándola al recinto ferial de FICOBA y a los nuevos desarrollos de Av. de Iparralde.

También se mantiene la nueva Estación de EUSKOTREN propuesta para la zona inmediata a Araso.

### **C-13 Estación Intermodal de Mercancías**

Se mantiene la opción de una amplia zona para la Estación Intermodal de mercancías en la actual playa de vías de Plaiaundi entre el Paseo de Colón y los puentes del Bidasoa. Se habilitará un acceso directo desde este espacio a la N-1 diseñado específicamente para el tráfico de pesados y se prevé el soterramiento de la Variante Norte N-1 bajo el trazado del ferrocarril.

### **C-14 Remodelación integral de la zona ferroviaria central junto a la Estación**

La liberación de algunas de las implantaciones ferroviarias por la remodelación de las mismas y la construcción de una nueva Estación, constituyen una oportunidad que permite plantear una importante operación para:

- Completar el crecimiento interno de Irun
- Revitalizar la zona central de la ciudad.

Esta operación tendrá cuatro objetivos principales:

- a) Objetivo de integración urbana, con el cubrimiento de las zonas de vías situadas en pleno centro de la ciudad, creando nuevos espacios y contribuyendo al mallado de la ciudad así como a mejorar la comunicación entre los barrios situados a ambos lados del trazado ferroviario.
- b) Objetivo de contribuir a la oferta residencial con una actuación que será la más importante de las planteadas en Irun en las últimas décadas.
- c) Objetivo de aportar una importante oferta de actividades económicas, tanto terciarias como de posible carácter empresarial.
- d) Objetivo de ampliar la oferta de equipamientos planteando otro tipo de usos de carácter dotacional y de servicios de forma que la convivencia de usos permita crear un nuevo espacio de centralidad, con capacidad de ofrecer una respuesta global a las demandas y necesidades de la ciudad.

## **OTRAS CONSIDERACIONES REDES DE INFRAESTRUCTURA**

### **C-15 Redes de Abastecimiento de agua, Saneamiento, Electricidad y otros servicios.**

El Plan General incorporará las franjas y zonas de reserva que sean precisas para la ubicación de estas redes, así como de sus futuras ampliaciones, de acuerdo con lo que precisen los servicios técnicos municipales.

### **C-16 Incorporación de las determinaciones sobre la nueva red de Gasoducto**

Se incorporará la consideración de la nueva red del Gasoducto con la aplicación de la correspondiente franja de reserva.



## **D – CRITERIOS SOBRE LA VIVIENDA**

En relación a la Vivienda se ratifican los dos Objetivos prioritarios que se habían planteado en el Avance:

- a) Ofertar nuevos suelos residenciales para evitar el agotamiento o la ralentización de la oferta no sólo en los próximos años sino hasta cumplir los plazos que se han contemplado en las proyecciones de población.
- b) Ofertar vivienda de los distintos tipos de régimen de protección, respondiendo la demanda social existente y cumpliendo los estándares fijados por la Ley

Para ello se manejarán los siguientes Criterios Básicos:

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

### **EVALUACIÓN DE LAS NECESIDADES DE VIVIENDA**

#### **D-01 Previsión de suelo para la construcción de nuevas viviendas**

Para garantizar la adecuada disponibilidad de suelo sin que se produzca enrarecimiento de las disponibilidades, se estima como Objetivo en vivienda la necesidad de ofrecer nuevo suelo clasificado como residencial tanto en actuaciones de remodelación de suelo urbano como en nuevos sectores de suelo urbanizable, de forma que permita la construcción de hasta 3.000 viviendas.

Esta capacidad, unida a la capacidad de 4.000 viviendas en ámbitos y zonas actualmente existentes, así como a las posibilidades de construcción de viviendas en solares de la ciudad consolidada mediante los ajustes de la Ordenanza en algunas zonas, supondrá una previsión total de viviendas que deberá resultar similar a la

cuantificación de 8.500 viviendas prevista por las Directrices de Ordenación del Territorio sin superarlos.

## **PRECISIONES EN LAS DETERMINACIONES DE ZONAS RESIDENCIALES**

### **D-02 Reajustes necesarios para un mejor aprovechamiento de suelos residenciales**

Para lograr alcanzar estas cifras dentro de los nuevos suelos propuestos por la Revisión del Plan General, se deberá por un lado reconsiderar la capacidad de algunos de los ámbitos planteados en el Avance, incrementando el aprovechamiento, la altura o la densidad donde ello sea factible técnica y medioambientalmente y por otro tener en cuenta las reducciones de la capacidad de los ámbitos propuestos debidas a las servidumbres aeronáuticas, al cumplimiento de los objetivos de calidad acústica, a las infraestructuras ferroviarias que se mantienen y a la posible reducción superficial de algunos ámbitos respecto a la propuesta del Avance. Además todo ello se realizará sin perder de vista la obtención de suelos y ejecución de la infraestructura viaria así como la de los sistemas generales de espacios libres.

### **D-03 Previsión de construcción de nuevas viviendas con algún régimen de protección**

En relación con la construcción de nuevas viviendas ajustadas a alguno de los regímenes de protección del precio de venta que estén en vigor en cada momento, se ratifica la propuesta del Avance de mantener esta oferta en idénticos términos porcentuales a los establecidos por Ley para los suelos urbanos y urbanizable.

Se recoge el compromiso municipal de destinar al régimen de alquiler un porcentaje de entorno al 25% del total de viviendas de protección pública que se construyan.

Asimismo se considerará como criterio complementario la posibilidad de establecer en su momento convenios específicos que pudieran, de común acuerdo con la promoción, incrementar las proporciones de viviendas de protección pública en una actuación concreta.

## **PRINCIPALES NUEVAS PROPUESTAS DE ZONAS RESIDENCIALES**

Se ratifican las diversas propuestas de nuevas zonas residenciales planteadas en el Avance de planeamiento:

### **D-04 Propuestas residenciales en las zonas Centro y Oeste de la ciudad**

- a) En el centro de la ciudad y apoyado en la remodelación del Entorno de la Estación, se sitúa la propuesta más importante por superficie y repercusión, que añadida a la ya prevista en San Miguel supondrá una completa renovación del centro urbano. Para la operación de remodelación de la zona ferroviaria se ha adoptado una alternativa que contempla sucesivas fases de ejecución a definir en el planeamiento de desarrollo correspondiente.

Para poder disponer de los suelos actualmente ocupados por los talleres situados en la zona será necesario el acuerdo previo con la propiedad y que se cumpla la condición de que las actividades se trasladen a otra zona industrial dentro del municipio.

- b) También se propone la intervención en terrenos colindantes a la zona de la Estación en la calle López de Becerra, pero considerando ahora una actuación independiente del resto del espacio ferroviario e interviniendo fundamentalmente en el frente Oeste de esta calle.
- c) En la zona del barrio de Ventas se sitúa la actuación denominada Ventas Centro, adecuando la relación de todo el núcleo con la nueva estación conjunta de Renfe – Euskotren y considerando la consolidación de la antigua Venta y la Ferrería y su adaptación a la nueva ordenación propuesta
- d) En el barrio de Ventas también se mantiene como intervención la apertura completa de la calle Araba lo que permite crear un anillo interior de circulación del barrio de Ventas pero con un solo sentido de circulación en el tramo de la actuación, posibilitando de esta forma la consolidación de las edificaciones aisladas existentes en esta calle.
- e) En cuanto a la operación de remodelación prevista en el Avance sobre el edificio Belasko se mantiene la propuesta para reformar el frente Norte complementándolo con un levante de dos plantas destinadas a viviendas para adaptarlo al entorno residencial donde se ubica.

### **D-05 Propuestas residenciales en las zonas Sur y Este de la ciudad**

- a) En el la zona Sur de Irun, se ratifica el planteamiento de dos importantes actuaciones, la del ámbito de Matxalagain situado en torno a la colina de Matxalagain donde se propone una ordenación residencial en el borde de la ladera oriental, con edificaciones acordes a este entorno, y la del ámbito de Blaia, situado en torno a las laderas de la colina de Buenavista, donde se prevé un desarrollo residencial en la zona baja de menor pendiente y orientada al Sur.
- b) Un objetivo fundamental de estas dos actuaciones es que el resto de los terrenos no empleados para ubicar los aprovechamientos residenciales, es decir, las colinas de Matxalagain y Buenavista y su entorno, se calificarán como Espacios Libres de Sistema General, preservándose así sus valores ambientales.
- c) Otro objetivo fundamental de estas actuaciones es que de las mismas se obtengan los suelos necesarios para la inserción de una parte de la nueva Ronda Sur, e incluso de su completa ejecución en aquellos tramos que además sirvan de acceso y servicio a las nuevas zonas residenciales.
- d) En la zona Este y en relación a las edificaciones industriales situadas junto al río Bidasoa, y en base a las sugerencias recibidas, se propone el traslado de la actividad a una zona de uso industrial, siempre que exista un acuerdo previo con la propiedad, favoreciendo de esta forma la reutilización del suelo actualmente ocupado con un destino acorde con el entorno donde se ubica. Para hacer viable económicamente esta remodelación se propone la construcción de un nuevo frente residencial junto al actual edificio de viviendas. El resto del suelo actualmente ocupado y próximo al río se destinaría a usos de espacios libres y equipamiento deportivo como ampliación del existente.
- e) En el barrio de Behobia se plantea la remodelación del ámbito Lastaola Postetxea, con una ordenación residencial en correspondencia con el nuevo trazado viario facilitando la mejora de su conexión con el núcleo urbano de Behobia y con el entorno de Gazteluberri localizado al Sur de la actuación.

## **OTRAS CONSIDERACIONES SOBRE LAS NECESIDADES DE VIVIENDA**

### **D-06 Cuantificación de viviendas pendientes de construir**

Se ha comprobado que según el Plan General vigente aun quedan más de 3.000 viviendas pendientes de construir en ámbitos en tramitación y al menos 1.000 viviendas adicionales que se podrían construir en ámbitos residenciales no iniciados, excluidos los que se incorporan en los nuevos ámbitos propuestos como López de Becerra o Lazareto. Ello significa en total una cantidad del orden de 4.000 viviendas que es posible construir con el Plan actual, de las que 45 % podrían ser protegidas.

### **D-07 Cuantificación de la demanda total de viviendas para el nuevo Plan**

Para realizar una cuantificación de la demanda de viviendas a construir de nueva planta que sirva de referencia y justificación para el diseño de las cantidades de suelo de uso residencial del nuevo Plan General, se ratifica la propuesta realizada siguiendo la aplicación de los criterios del cálculo de la potencialidad de viviendas establecido por las Directrices de Ordenación Territorial del País Vasco aplicado al caso concreto de Irun y cuyo detalle de cálculo se encuentra en el capítulo 7.5 de la Memoria del Avance.

Este cálculo permite alcanzar para Irun, una cantidad total de reserva de suelo residencial con capacidad para aproximadamente 8.500 viviendas, de las que conviene saber que casi la mitad de ellas corresponden a lo que se define por las Directrices, como la componente de rigidez de la oferta, esto es, la necesidad de tener más suelo disponible del necesario para garantizar que en un determinado plazo de tiempo se puedan realmente construir las viviendas que serán necesarias.

Considerando que en los ámbitos de suelo residencial ya clasificado por el Plan General vigente se podrían albergar 4.000 de estas viviendas y que en el suelo consolidado se podrían construir otras 1.500 por aplicación de las Ordenanzas en solares y/o edificaciones de altura o profundidad inferiores a las permitidas, sería necesario que los ámbitos residenciales propuestos por el Plan General vigente garantizaran suelo con capacidad para construir del orden de 3.000 viviendas. Esta cifra coincide fundamentalmente con lo que se propone en la Revisión.

### **D-08 Consideraciones sobre viviendas vacías**

Según la encuesta bianual del Gobierno Vasco el número de viviendas vacías en Irun en 2005 era de 1.454, un 5,8% del total de viviendas existentes, valor inferior al de

Eustat de 2001, que era de 2.565 viviendas vacías, un 10% del total de ese año. Ello demuestra que por su cuantía proporcional, Irun mantiene el porcentaje de viviendas vacías en valores totalmente normales para ciudades de tipo medio que pueden llegar incluso hasta el 15%.

Ahora bien, respecto a la cantidad de viviendas vacías que pueda haber en un momento dado, el Plan General no puede basar su propuesta residencial en la utilización de ese patrimonio residencial que por muy diversas razones no está sirviendo para vivienda principal de una unidad familiar o no está poniéndose en el mercado de alquiler. En este sentido debe de recordarse que la cuantía de viviendas vacías que se han logrado poner en alquiler después del esfuerzo realizado por el programa Bizigune puesto en marcha en 2003 por el Gobierno Vasco en Irun logró poner en alquiler 67 viviendas, lo que representó un 4,6% de las viviendas estimadas como vacías, apenas una quinta parte de las viviendas anuales que se han venido construyendo de media.

En todo caso hay que garantizar una oferta clara y cierta en nuevos suelos que tengan asignado un uso residencial, o en zonas en los que se proponga una remodelación integral y la sustitución de los actuales inmuebles por otros de mayor altura y aprovechamiento, segunda opción que no es en la que se basa el Avance del Plan General.

Por tanto el Criterio a adoptar es que para cubrir las necesidades de alojamiento no se deberán tener en cuenta las viviendas que pudieran estar vacías en un determinado momento, si bien se considera que el Ayuntamiento, en base a los estudios que pueda realizar para el seguimiento anual de la evolución de esta situación, establezca en colaboración con otras administraciones, programas específicos actualizables cuyo objetivo esté dirigido a favorecer y gestionar el alquiler de la mayor cantidad posible de viviendas vacías existente en el municipio.

## **E – CRITERIOS SOBRE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS**

Se parte de una situación actual en la que por un lado se han cumplido prácticamente todas las expectativas del Plan General vigente en cuanto al desarrollo de suelos destinados a actividades productivas, habiéndose gestionado la totalidad de los suelos calificados y ocupado la mayoría de los mismos, con la sola excepción del polígono de Araso Norte, que está urbanizándose y constituye actualmente la principal reserva de nuevas parcelas ocupables por usos industriales en ámbitos.

Por otro lado Irun, por su evidente posición central en la comarca, ha venido recibiendo en los últimos años una importante demanda de suelo para la instalación de diversas actividades económicas y productivas, alguna de las cuales ha tenido incluso que localizarse en otros términos municipales colindantes. Es importante señalar al respecto que las actividades que requieran instalarse en la zona en el futuro, lo harán en todo caso aunque no encuentren oferta en el municipio inicialmente preferido, buscando otras ubicaciones viables.

Aunque la situación de demanda de suelos para actividades productivas se ha ralentizado en estos momentos concretos por efecto de la actual crisis económica, esta situación se debe de entender como coyuntural. Por ello se ratifica el Objetivo principal de que sigue siendo necesario que la Revisión del Plan oferte nuevas localizaciones para permitir con cierta holgura garantizar la ubicación de asentamientos de actividades económicas, productivas y terciarias.

De esta forma se pretende garantizar que durante el periodo de vigencia del nuevo Plan General se pueda continuar el normal desarrollo de la actividad económica y en consecuencia la oferta de empleo en el término municipal, siempre dentro de la compatibilidad con la preservación de los valores medioambientales.

En este sentido parece imprescindible retomar y continuar la experiencia reciente de la conversión de Irun en una de las ciudades más dinámicas del País Vasco gracias en gran parte a la programación de suelo para actividades económicas desarrollada en el último periodo y al mejor posicionamiento de la ciudad logrado por el desarrollo de un tejido económico diversificado de carácter industrial, comercial y de servicios.

En estos momentos nos enfrentamos a un cambio de modelo económico, lo que exigirá un importante esfuerzo de transformación si Irun quiere seguir siendo una economía pujante en el futuro. Por ello es indispensable que estos aspectos se tengan en cuenta en esta Revisión y que se facilite que la nueva economía se ubique en

nuestra ciudad de forma que los empleos de calidad y futuro tengan cabida no sólo para los actuales habitantes sino también para la nueva población esperada.

## **PRECISIONES EN DETERMINACIONES DE ZONAS DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS**

### **E-01 Principales Objetivos de los suelos de actividades económicas**

Varios son los Objetivos específicos a contemplar que se ratifican:

- a) El desarrollo de un modelo de implantación sostenible puesto que la escasez de suelo obliga a primar las actividades con mayor rentabilidad en empleos / metro<sup>2</sup>.
- b) En consecuencia enfocar los nuevos suelos que se califiquen hacia la atracción de un nuevo tipo de asentamientos del tipo parques tecnológicos y parques empresariales.
- c) Vincular esta orientación tipológica con el objetivo de cualificar la oferta de actividades y mejorar la rentabilidad de los suelos que van a ponerse a disposición.
- d) Establecer una priorización del desarrollo de los distintos Sectores.
- e) Favorecer los usos terciarios y comerciales en las zonas centrales así como en el comercio de proximidad en el resto de zonas residenciales de la ciudad.

### **E-02 Reajustes para un mejor aprovechamiento de los suelos de actividades económicas**

Para contribuir a rentabilizar mejor los suelos calificados para los usos de actividades económicas y terciarias, se deberá reconsiderar la capacidad de algunos de los nuevos ámbitos planteados en el Avance, incrementando el aprovechamiento por medio de un aumento de la ocupación y altura y en consecuencia de la densidad, siempre que ello sea factible desde el punto de vista técnico y medioambiental.

### **E-03 Estudio de reajustes normativos en las zonas industriales y terciarias actuales**

Igualmente se deberán estudiar las posibilidades de mejorar la eficiencia del uso del suelo de algunos de los polígonos y zonas industriales existentes a través de modificaciones de la normativa siempre que se garantice que las transformaciones que esto posibilite se realicen sin producir perjuicios a terceros y sin provocar una



saturación de las redes y accesos disponibles. Además, estas modificaciones normativas deberán ser compatibles con la posible aplicación de criterios de consolidación de la edificación industrial o terciaria existente.

#### **E-04 Mantenimiento de caseríos rurales en nuevo suelo urbanizable**

En las propuestas de nuevos suelos urbanizables para usos de actividades económicas, se estudiará el mantenimiento de algunas edificaciones rurales que estén habitadas permanentemente y tengan las características de caserío tradicional de carácter rural siempre que ello no impida la viabilidad del ámbito. Sólo serán declaradas fuera de ordenación aquellas edificaciones actuales cuya ubicación fuese realmente incompatible con el nuevo desarrollo previsto.

Para evitar conflictos de gestión, siempre se tratará de aplicar con preferencia a estos caseríos rurales y a la parcela asociada la no inclusión en la delimitación de los nuevos ámbitos de los casos particulares de caseríos cuya ubicación no impida el desarrollo, manteniéndolos en la clasificación como suelo no urbanizable y considerando la consolidación de la superficie actualmente construida.

#### **E-05 Modelos tipológicos de actividades económicas**

Como Criterio general se establecen varios modelos de gestión de suelos con tres tipologías diferenciadas:

- Polígono tipo “nido” aprovechando toda la parcela con edificios adosados o naves y pudiendo albergar actividades industriales en uno o dos niveles.
- Parque Tecnológico destinado a albergar actividades económicas de alto valor añadido y con una importante densidad de empleo.
- Parque empresarial creando contenedores en los que conviven diferentes actividades económicas que pueden compartir espacios, oficinas, despachos e, incluso, talleres.

## **PRINCIPALES NUEVAS PROPUESTAS DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS**

Se ratifican las siguientes propuestas de nuevas zonas de actividades económicas planteadas en el Avance de planeamiento:

### **E-06 Propuestas de nuevos Sectores de Actividades económicas**

En la zona Oeste del término municipal se localizan las siguientes:

- a) Prolongación Araso-Norte, nuevo ámbito que se extiende hasta casi el límite Oeste del municipio en el que se propone la implantación de usos industriales, con tipología de grandes manzanas e industria tipo “nido”. Este ámbito se redefinirá en su delimitación del Avance para excluir la gran mayoría de los caseríos afectados e incluir la parte correspondiente de Corredor ecológico Aiako Harria – Jaizkibel como Sistema General a obtener por cesión.
- b) Prolongación de Oiantzabaleta, nuevo ámbito situado a continuación del polígono Oiantzabaleta, entre la N-1 y el ferrocarril, donde se elige la primera alternativa con definición de una parcela directamente accesible desde las vías del ferrocarril para permitir el acceso de mercancías. Este ámbito se redefinirá en relación a la delimitación del Avance para excluir la gran mayoría de los caseríos afectados.
- c) Ambito de Araso – Sasikoburua, ámbito de nueva delimitación situado al Noroeste de la zona comercial de Araso, aprovechando las infraestructuras de acceso al centro comercial existente. Se contempla la propuesta de un uso destinado a actividades económicas de tipo terciario no comercial o industrial.

Igualmente se podría contemplar la posibilidad de estudiar que el uso terciario fuese de carácter comercial si lo permitiera la negociación a realizar con el Gobierno Vasco en relación con la limitación impuesta por el Plan Territorial Sectorial Comercial, en cuyo caso este uso se podría enfocar a un tipo de actividad comercial de gran superficie.

En este supuesto el uso se enfocaría a un tipo de actividad comercial específica en función de la necesidad de su ubicación en posición exterior al casco, limitándose a establecimientos de gran superficie cuyas características de volumetría, alturas, tipología arquitectónica, accesibilidad, etc., no fuese posible ni conveniente integrar en la trama urbana, y no supusieran por lo tanto competencia para el comercio de la zona central de la ciudad.

Esta determinación se considera consecuente con el criterio de facilitar la localización en el término municipal de las solicitudes reales y actuales de ciertos establecimientos destinados a este tipo de usos terciario comerciales con un tipo de implantación de gran superficie.

- d) Ambito de Zabaleta, situado al Norte de la N-1 a su entrada en Irun y junto al enlace con la A-8, definiendo con Hondarribia una zona que se destinará a actividades económicas. Este ámbito también se redefinirá en relación a la delimitación del Avance para excluir la gran mayoría de los caseríos afectados así como la zona de ladera Norte junto a la urbanización del Golf.

En la zona Noroeste del término municipal se localiza:

- a) El ámbito de Urdanibia – Zubieta, situado entre el palacio de Urdanibia y el Hospital Comarcal en una zona compartida con el término municipal de Hondarribia, en el que se propone un Parque Tecnológico o Empresarial, o bien una oferta combinada de ambos usos.
- b) Esta zona se considerará prioritaria para la ubicación del Parque Tecnológico de Irun, reservando en este ámbito suelo para complemento de la Ikastola Txingudi y para posible ubicación alternativa de un centro universitario.

En la zona Centro hay que considerar la importante actuación de remodelación del espacio ferroviario con una serie de usos de actividades económicas que incluirán una importante proporción de usos terciarios.

## **F – ORDENACIÓN DEL VALLE DE OLABERRIA**

### **F-01 El valle de Olaberria como conjunto territorial que es necesario ordenar**

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

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

Además, en el mismo valle se encuentran unos suelos clasificados por el planeamiento vigente como Urbanizable no programado, que tienen en la actualidad diversos usos no vinculados con el carácter rural y que además presentan problemas de inadecuación, abandono o deterioro, requiriendo una actuación coordinada y eficaz que integre la futura ordenación y que lo haga en un contexto de respeto y adecuación a las características medioambientales del conjunto general.

### **F-02 Definición de un Plan Especial de Protección Ambiental para el valle de Olaberria.**

El hecho de que el valle de Olaberria sea un territorio con marcado carácter unitario y que se localiza próximo a la ciudad justifica que para su regulación específica se deba recurrir a la figura de un Plan Especial de Protección de iniciativa municipal.

Este Plan Especial abarcará el entorno de todo el valle, aproximadamente del orden de las 600 Ha. incluyendo el subámbito de Mokozorrotz, y permitirá abordar adecuadamente la ordenación integral desde el punto de vista medioambiental de todo el conjunto, pudiendo armonizar de forma adecuada las futuras demandas que allí se planteen.

Los límites concretos serían por tanto por el Norte la línea de la autopista A-8, al Sur la línea de borde de la zona definida como categoría RUFO, que coincide con el límite real de la zona forestal de transición del entorno de Aiako Harria, al Este la zona de

cumbrera que actúa como divisoria de aguas con el valle de Ibarrola, y al Oeste el límite del término municipal de Oiartzun en el entorno de Altzi.

La elección de la figura de planeamiento de Plan Especial se basa en la Ley de Suelo y Urbanismo del País Vasco, según la cual los Planes Especiales de Protección tienen por objeto principal completar los Planes Generales mediante normas de protección, teniendo además la capacidad de articular normas adicionales.

Así, por un lado, este Plan Especial de Protección podrá establecer la ordenación integrada de los usos a implantar, la regeneración de los usos agroganaderos o forestales actuales, la protección específica de los entornos rurales, de los espacios arqueológicos o culturales, etc.

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

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

### **F-03 Definición de un ámbito de Suelo Urbanizable No Sectorizado para las zonas de Urune y Epele**

En la zona interior del valle existen efectivamente una serie de suelos y enclaves denominados Urune y Epele, que están actualmente considerados como suelo Urbanizable No Programado destinado a uso industrial y sin desarrollar. Estos suelos han sido soporte para usos de actividades económicas que hoy están infrautilizados,

deteriorados o abandonados y que en todo caso, carecen de una mínima ordenación conjunta. La suma de sus superficies apenas alcanza un 2% del total del valle.

Esta situación particular plantea claras repercusiones medioambientales debido a la falta de ordenación y encaje territorial, y aunque no sea la única que se da en este valle, por su mayor importancia y su actual clasificación urbanística, difícilmente se podría justificar no intervenir ni abordarla desde el Plan General, pues ello, sólo contribuiría a la progresiva degradación del medio en este valle.

La importancia estratégica de estas zonas conflictivas, cuyo tratamiento no encaja en los cometidos de un Plan Especial de Protección, exige más bien una delimitación específica independiente y una intervención que permita y garantice la resolución de los conflictos de usos actualmente existentes en dichas zonas ya ocupadas por actividades productivas degradadas o abandonadas.

Por ello se entiende que la mejor forma desde el Plan General de sentar las bases para la futura ordenación de estos suelos y de hacerlo en el marco de la ordenación integral para la protección y regeneración del valle, es la clasificación de Urune y Epele como Suelo Urbanizable No Sectorizado, con una superficie total estimada en 11 Ha., en el que se deberán acoger usos y actividades que por sus especiales características cumplan con los requisitos necesarios para ser compatibles con el entorno inmediato del valle. La zona boscosa perteneciente al actual ámbito de Epele será objeto de preservación y cesión pública como sistema de Espacios Libres.

#### **F-04 Articulación desde el Plan General de los instrumentos de planeamiento para el valle de Olaberria.**

El Plan General es el instrumento de ordenación que debe de fijar los criterios básicos para el posterior desarrollo tanto del Plan Especial de Protección del valle como de la zona de suelo urbanizable no sectorizado, así como la vinculación entre ambas zonas y ello de acuerdo a una estrategia municipal de sostenibilidad.

El ámbito de Suelo Urbanizable No Sectorizado constituye así una reserva de suelo a desarrollarse en su momento oportuno a través de un Plan de Sectorización, que es la figura definida por la Ley para desarrollar este tipo de suelos urbanizables y que tiene un trámite y garantías de participación idénticas a las del propio Plan General pero evitando tener que acudir a una revisión o a una modificación del mismo.

De esta forma, el Plan General, de acuerdo con la Ley de suelo y Urbanismo, se limitará a definir los criterios mínimos para la delimitación del Sector, los usos de posible implantación y aquellos que se estimen incompatibles con el entorno del valle. Además el Plan General podrá establecer las condiciones que garanticen la ordenación de las conexiones internas y externas con las infraestructuras y la red de sistemas generales.

En consecuencia, este ámbito de Suelo Urbanizable No Sectorizado queda excluido de la sistemática definida en los criterios y objetivos establecidos para las zonas de actividades económicas. Será el Plan de Sectorización, como instrumento que completa la ordenación estructural del Plan General, el que ajuste definitivamente la delimitación del suelo objeto de sectorización, la calificación de los terrenos, la fijación de la edificabilidad urbanística, la asignación del uso a desarrollar y de los usos compatibles. Y ello, en coherencia con las estrategias globales para el desarrollo sostenible del territorio.

En este caso concreto del valle de Olaberria será necesario que el Plan General fije en su documento para Aprobación Inicial, los mecanismos de coordinación del futuro Plan de Sectorización con el Plan Especial de Protección, cuya aprobación deberá ser previa o simultánea a la del Plan de Sectorización.

En este sentido, el Plan General habilitará la posibilidad de que el Plan Especial de Protección del valle de Olaberria, además de los criterios que le son propios y específicos, pueda proponer desde el análisis medioambiental del conjunto del entorno físico natural y para garantizar la coherencia con el mismo, los criterios complementarios para el desarrollo del suelo que se clasifica como Urbanizable No Sectorizado. Igualmente deberá fijar los tipos de usos y aprovechamientos admisibles.

El Plan General permitirá además que el Plan Especial pueda señalar para este suelo clasificado como Urbanizable No Sectorizado medidas para su inserción medioambiental así como criterios para la realización de las redes de accesos, infraestructuras de servicios, acometidas, etc., que deban servir a los desarrollos admisibles en dicho ámbito, adscribiéndolos a dicha zona sectorizada. Todos estos criterios deberán ser considerados en la elaboración del Plan de Sectorización.

## **CRITERIOS ZONALES**

A continuación se exponen una serie de Criterios particulares por Zonas, que se refieren tanto a aspectos concretos que han sido señalados en los escritos de Sugerencias como a aquellas determinaciones de ordenación que se modifican en relación con la propuesta del Avance de planeamiento. Estos criterios zonales de carácter más particular o de detalle, complementan los Criterios y Objetivos Generales expuestos en el capítulo anterior.

El resto de determinaciones, tanto en suelo consolidado como en los ámbitos de suelo urbano sin consolidar o de suelo urbanizable, se mantendrán tal como han sido definidos en el documento de Avance.



## **1- CRITERIOS ZONALES EN VENTAS - ARASO**

### **ESTRUCTURA VIARIA**

#### **1-01 Conexiones viarias en el nudo de Ventas**

Eventualmente podrá ser oportuno ampliar la reserva de suelo en torno al actual nudo de la Autopista para facilitar la mejora de la solución que permita enlazar de forma más clara la actual N-1 con la A-8 al objeto de desviar por la Autopista el tráfico por la N-1 cuyo destino no sea Irun. La solución definitiva debería facilitar el enlace directo evitando el paso por la glorieta de acceso a Araso.

### **ORDENACIÓN DE NUEVOS AMBITOS AL NORTE DE LA AUTOPISTA**

#### **1-02 Ambito de Prolongación de Araso Norte – 1.1.10 - Redelimitación**

Se mantiene la definición de este ámbito si bien se tendrá que redelimitar excluyendo del recinto que figura en el Avance los terrenos situados en la franja Norte y en paralelo al trazado del ferrocarril, en los que se ubican varias edificaciones rurales actualmente habitadas, dejando dichos terrenos como suelo no urbanizable y ello con el objeto de consolidar estas edificaciones.

Por otro lado se estudiará la posibilidad de incrementar el aprovechamiento industrial mediante un nuevo diseño de la propuesta de distribución de manzanas y el establecimiento de un nuevo perfil de 2 plantas donde ello sea factible.

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

#### **1-03 Ambito de Prolongación de Oiantzabaleta – 1.1.11 – Redelimitación y subdivisión**

Se mantiene la definición de este ámbito aunque se subdividirá en dos unidades independientes, una de ellas localizada al Noroeste en el entorno del ámbito de

Zaldunborda del vigente Plan General y otra al Sureste junto al ámbito de Oiantzabaleta.

De esta redelimitación se excluirán los terrenos situados en la franja Nordeste definida entre la N-1 y el trazado del ferrocarril, en los que se ubican varias edificaciones rurales actualmente habitadas, dejando dichos terrenos preferentemente como suelo no urbanizable, así como el entorno de la regata Loidiko erreka que también será clasificado como no urbanizable.

El desarrollo propuesto en el extremo Noroeste, y referido al entorno de Zaldunborda, al estar localizado en parte en el término municipal de Hondarribia, se estudiará en coherencia con lo planteado por este municipio y por lo tanto el correspondiente instrumento de planeamiento deberá ser objeto de compatibilización con Hondarribia. Asimismo, se estudiará la alternativa de ordenación más adecuada con el entorno y que a la vez permita un mayor aprovechamiento industrial, considerando en todo caso los especiales condicionantes y afecciones urbanísticas de su localización.

Por otro lado, y respecto del desarrollo propuesto en el extremo sureste de este ámbito, se considerará la alternativa de formalizar una plataforma edificable con relación directa a las vías del ferrocarril, garantizando además la conexión viaria con el enlace previsto en Zaldunborda. Se deberá estudiar asimismo la idoneidad de considerar la conexión viaria con el ámbito de Oiantzabaleta, favoreciendo una relación directa entre este ámbito y el enlace de Zaldunborda.

#### **1-04 Ambito de Araso – Sasikoburua – 1.1.12 de usos Terciarios**

Se contempla la propuesta de un uso destinado a actividades económicas de tipo terciario no comercial o industrial. Igualmente se podría contemplar la posibilidad de estudiar que el uso terciario fuese de carácter comercial si lo permitiera la negociación a realizar con el Gobierno Vasco en relación con la limitación impuesta por el Plan Territorial Sectorial Comercial, en cuyo caso este uso se podría enfocar a un tipo de actividad comercial de gran superficie.

En este supuesto el uso se enfocaría a un tipo de actividad comercial específica en función de la necesidad de su ubicación en posición exterior al casco, limitándose a establecimientos de gran superficie cuyas características de volumetría, alturas, tipología arquitectónica, accesibilidad, etc., no fuese posible ni conveniente integrar en la trama urbana, y no supusieran por lo tanto competencia para el comercio de la zona central de la ciudad.

Esta determinación se considera consecuente con el criterio de facilitar la localización en el término municipal de las solicitudes reales y actuales de ciertos establecimientos destinados a este tipo de usos terciario comerciales con un tipo de implantación de gran superficie.

### **1-05 Ambito de Zabaleta – 2.1.08 - Redelimitación**

Se mantiene la definición de este ámbito si bien se considera su redelimitación excluyendo del recinto que figura en el Avance la mayor parte de los terrenos situados en la ladera Norte, contemplando de esta manera la consolidación de las edificaciones rurales actualmente habitadas y dejando dichos terrenos clasificados como suelo no urbanizable.

En todo caso se deberá de garantizar la configuración de una franja verde arbolada de separación entre el nuevo asentamiento de actividades económicas y la zona por donde discurre el trazado de la N-1.

Por otro lado se estudiará la posibilidad de incrementar el aprovechamiento mediante un nuevo diseño de la propuesta de distribución de parcelas y el establecimiento de un nuevo perfil de 2 plantas así como intensificando la ocupación en planta.

## **ORDENACIÓN DE AMBITOS DEL PLAN GENERAL VIGENTE**

### **1-06 Ambito de Araso – ampliaciones para aprovechamiento terciario y hotelero**

La posibilidad de incrementar el aprovechamiento terciario en este ámbito puede ser considerada siempre que la cantidad total de nuevos usos terciarios estuviese ajustada al tipo de actividad comercial específica cuya ubicación en posición exterior al casco se hace necesaria.

Con esta opción, para la localización de nuevos aprovechamientos comerciales, se estarían aprovechando accesos ya existentes en lugar de crear unos nuevos en otra parte del término municipal, lo que constituye una clara ventaja de opción de oportunidad y sostenible.

Según los términos actuales del Plan Territorial Comercial, sólo sería posible ubicar nuevos usos terciarios comerciales en otra zona, pero la consecuencia es que esta normativa generaría mayores costes económicos y medioambientales por la necesidad

de construcción de nuevas infraestructuras de acceso y de las nuevas redes de servicio, convirtiendo la normativa en una opción más alejada de los criterios de sostenibilidad.

En todo caso será necesario que esta ampliación del actual aprovechamiento se incluya como parte de las negociaciones a realizar con el Gobierno Vasco en relación con las contradicciones que plantea la limitación impuesta por el Plan Territorial Sectorial de Actividades Económicas, que impide la ampliación de zonas comerciales que ya superen los 25.000 m<sup>2</sup> de usos comerciales, como es el caso de Araso. Además será necesario tener en cuenta la posible adaptación de esta normativa a los criterios menos restrictivos de las directivas europeas.

Por otro lado la posibilidad de incrementar el aprovechamiento en la parcela destinada al actual establecimiento Hotel Atalaya puede ser considerada mediante la revisión de los estándares aplicados y siempre en la proporción de un incremento moderado.

### **1-07 Ambitos de Oiantzabaleta y Bidaurre Ureder – parcelas de usos terciarios**

En el documento de aprobación inicial se analizará la posibilidad de incorporar los usos residenciales existentes en las parcelas actualmente calificadas como terciarias y definidas por los Planes Parciales aprobados.

## **VARIOS**

### **1-08 Zona no urbanizable en torno a los caseríos Urruzenea y Endaietan**

No se considera adecuada la posibilidad de clasificar como urbanizable el paquete de suelos actualmente no urbanizables situados en la zona de los caseríos Urruzenea y Endaietan para destinarlos a usos residenciales u otros por ser un área alejada del resto de áreas residenciales así como de las zonas de equipamiento y espacios libres de la ciudad.

## **2 – CRITERIOS ZONALES EN EL BARRIO DE VENTAS**

### **ORDENACIÓN DE NUEVOS AMBITOS**

#### **2-01 Ambito de la Calle Araba – 1.2.02**

Se mantiene el objetivo del Avance de crear un viario en forma de anillo que sirva para evitar el tráfico de paso por el centro del barrio de Ventas y reservarlo solamente a los tráficos internos. Con ello se pretende facilitar la circulación perimetral en torno al barrio de Ventas pero impidiendo la posibilidad de su uso por tráficos que pudieran utilizar este nuevo viario como alternativa de acceso a las zonas industriales así como el riesgo de peligrosidad.

Para la articulación de este anillo se dará continuidad a la calle Araba considerando la ejecución de un solo carril con sentido único y estudiando la mejor solución de entronque con la denominada rotonda de Porcelanas en función por una parte, de los resultados del estudio de movilidad y por otra, de los condicionantes físicos de la posibilidad de una incorporación viaria.

En el ámbito 1.2.02 de la calle Araba se considera que no quede fuera de ordenación ninguno de los edificios unifamiliares actualmente existentes, incluso si para ello fuera necesario eliminar las bandas de aparcamiento en el tramo más problemático. En todo caso, para organizar los accesos a las actuales edificaciones y establecer los muros de contención que sean precisos, podrá ser necesario contar con parte no construida de alguna de las parcelas afectadas.

#### **2-02 Ambito Ventas Centro – 1.2.13**

En este ámbito se deberá contemplar la posibilidad de consolidar el conjunto de edificios formado por la antigua Venta y la Ferrería, origen del nombre del barrio, favoreciendo su integración con la ordenación residencial que se proponga, así como revisar la traza del viario eliminando la propuesta del Avance que lo localizaba al Norte, junto a las vías del ferrocarril, para hacerlo discurrir de forma que se garantice la continuidad del anillo viario previsto sin introducir tráficos ajenos al barrio.

#### **2-03 Ambito de Porcelanas – 1-3-01**

El presente documento de Revisión de Plan General se realizará en correspondencia con las determinaciones urbanísticas contenidas en el Plan Especial de Ordenación

Urbana a redactar, y teniendo en cuenta los compromisos suscritos entre ayuntamiento y propiedad y contenidos en el Convenio Urbanístico recientemente aprobado, con la minoración de la edificabilidad convenida.

## **VARIOS**

### **2-04 Aparcamientos en la zona de Errotazar**

Se propone estudiar la posibilidad de disponer plazas adicionales para aparcamiento de vehículos en las plantas de sótano de garajes de la futura actuación residencial prevista en el ámbito de la calle Araba. En cualquier caso se señala que la ordenación del viario en cuanto a la delimitación o señalamiento de plazas de aparcamiento sobre el mismo, no es una determinación de rango del planeamiento general.

## **3 – CRITERIOS ZONALES EN ENTORNO DEL GOLF Y URDANIBIA**

### **ESTRUCTURA VIARIA**

#### **3-01 Conexiones viarias del ámbito de Zubieta. Ambito 2.1.05**

En lo que respecta a los viarios de conexión con la Av. de Letxumborro y Av. de Puiana hacia la zona de Zubieta se mantiene la ordenación ya prevista por el Plan General vigente. Los problemas que han sido suscitados en una Sugerencia en relación a determinados edificios que por coincidir estrictamente con el nuevo trazado viario deberán quedar fuera de ordenación, se resolverán en el desarrollo del ámbito y mediante la garantía de su realojo en condiciones adecuadas.

### **ORDENACIÓN DE AMBITOS**

#### **3-02 Ambito de Dotación en Jaizkibel – 2.1.07**

En el documento de aprobación inicial se analizará la posibilidad de definir para esta parcela un nuevo uso, pudiendo optarse por el mantenimiento de su actual calificación terciaria, o en su caso por su recalificación tanto residencial como de equipamiento privado, todo ello con el objetivo de permitir el desarrollo razonable de esta parcela y cumpliendo además con el criterio de que el volumen resultante sea compatible con la ordenación del entorno.

### **ORDENACIÓN FUERA DE AMBITOS**

#### **3-03 Terrenos de la urbanización del Club de Golf**

En lo concerniente a la parcela destinada a Guardería y repartida en terrenos de Hondarribia e Irun, se estudiará la posibilidad de incrementar su aprovechamiento desde el 0,01 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> actual hasta una cantidad que pueda permitir su ampliación, siempre que este parámetro sea compatible con lo establecido para esta parcela por el Ayuntamiento de Hondarribia. Asimismo se estudiará la posibilidad de ubicar el aprovechamiento en la parte más adecuada de la parcela, independientemente del término municipal donde su localice.

En relación con la parcela destinada a equipamiento deportivo, se estudiará la posibilidad de incrementar el aprovechamiento de la parcela desde el 0,002 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

actual hasta una cantidad que permita la ubicación de las instalaciones para el almacenaje de maquinaria tal como ha sido mencionado en sugerencia.

### **3-04 Parcelas en la calle Garaiar, en la zona de Iparragirre-Txiki al Noroeste de Puiana**

Para estas parcelas se estudiará la posibilidad de asignarles una tipología edificatoria distinta a la actual de RU-2 teniendo en cuenta la necesaria adaptación al entorno y considerando la incidencia sobre las mismas de las afecciones aeronáuticas y que podrían limitar de manera importante la altura de las edificaciones a localizar.

Asimismo, en correspondencia con este cambio de calificación y teniendo en cuenta las existencia de terrenos pertenecientes a la misma propiedad y ubicados en el ámbito de Urdanibia, se podría estudiar la posibilidad de establecer compromisos previos que permitan favorecer la gestión de este ámbito colindante.



## **4 – CRITERIOS ZONALES EN EL CENTRO OESTE**

### **ESTRUCTURA VIARIA**

#### **4-01 Conexiones viarias y mallado de la red sobre la actual zona ferroviaria**

En las condiciones que se establezcan para la remodelación de la zona ferroviaria, se mantendrá el Criterio básico del planteamiento de una estructura viaria que permita la conexión entre el viario de la zona al Este: Pio XII, Belascoenea y el de la zona Oeste: Anaka y San Miguel, mejorando los accesos a las estaciones y contribuyendo al mallado de la estructura central de la red urbana de la ciudad.

### **ORDENACIÓN DE AMBITOS**

#### **4-02 Entorno de la Estación – 01.01.01 - Elección de alternativa de desarrollo**

Para este ámbito, que permitirá la remodelación integral del espacio actualmente ocupado por los usos ferroviarios y eliminar definitivamente la barrera que supone el actual trazado del ferrocarril, se considerará el desarrollo de una alternativa que si bien a efectos del ámbito global contemplará el conjunto de la actuación, permitirá en cambio una ejecución diferida, que permita independizar la fase de intervención sobre los talleres existentes refiriéndola a un momento posterior cuya fijación no se tiene porqué establecer ahora.

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

#### **4-03 Entorno de la Estación – 01.01.01 – Condiciones de ordenación y diseño**

Las determinaciones que establezca el Plan General para el Entorno de la Estación deberán recoger las directrices de ordenación que surjan de los estudios que se están realizando en paralelo al Plan General, con el objeto de establecer un protocolo de

actuación con los organismos responsables de las diversas propiedades e instalaciones de la zona, de forma que en el Plan General se reflejen los condicionantes de este Acuerdo.

La estructura urbana y del viario deberá permitir dar una respuesta funcional adecuada en cuanto a accesos y circulaciones, a la creación de los nuevos usos previstos en este ámbito de remodelación: nueva Estación ferroviaria conjunta, usos residenciales y usos terciarios de los diversos tipos, establecimientos dotacionales y educativos, espacios libres. En cuanto a la ubicación de la nueva Estación de Autobuses en este entorno, se considera adecuada su localización en este ámbito de la ciudad.

Las sugerencias que se han podido realizar o se realicen sobre el planteamiento de remodelación de la zona ferroviaria, y en particular aquellas que pudieran referirse a las consecuencias para los usos y edificaciones actualmente existentes que tuvieran que quedar fuera de ordenación en este recinto, deberán de contemplarse en el marco del mayor interés público de la nueva zonificación y resolverse o compensarse en el correspondiente instrumento de planeamiento de desarrollo.

En el diseño de la remodelación de la zona ferroviaria será necesario tener inicialmente en cuenta las determinaciones de afección de las servidumbres aeronáuticas en las hipótesis más restrictivas.

Además será necesario tener en cuenta las consideraciones de afección de las servidumbres ferroviarias y resolver los problemas planteados para los desarrollos que se planteen, tal como señala el Informe del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF.

#### **4-04 Entorno de la Estación – 01.01.01 – Determinaciones sobre el espacio ferroviario**

En relación con lo expuesto en el Informe del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF, en las zonas que se califiquen como de uso de Sistema Ferroviario, se deberá contemplar la posibilidad de incrementar la proporción de Usos Terciarios compatibles inicialmente establecida en el Avance. Por otra parte y para la parte de las zonas del Sistema Ferroviario en las que se produzca la coincidencia de otros usos de Sistema General, se deberá contemplar la calificación de Sistema General superpuesto.

#### **4-05 Ambito López de Becerra – desvinculación del ámbito del Entorno de la Estación**

Se planteará este ámbito con una gestión independiente de la del Entorno de la Estación. Además se excluirán del mismo la mayoría de las edificaciones situadas en el lado Este de la calle López de Becerra pero manteniendo la afección sobre los edificios y parcelas situadas en el lado Oeste, para así cumplir el objetivo de formalizar adecuadamente este frente viario y organizar una relación peatonal adecuada entre el Paseo de Colón y la propia calle de López de Becerra, hasta la plaza de Pio XII.

Otro de los Criterios que justifican el mantenimiento de este ámbito es la ejecución de un viario sobre la actual plataforma de las vías que cruce bajo el Paseo de Colón y conecte con la N-1 a través de la calle Lope de Irigoyen. Este criterio de conexión viaria supone el mantenimiento de las actuales rasantes de la calle López de Becerra.

#### **4-06 Ámbito Arretzeko Malda - 1.3.11 (Antigua parcela de Peugeot)**

Se considera la posibilidad de revisar las condiciones de ordenación planteadas en este ámbito, siempre que se respeten los criterios de alineación y alturas propuestos en el Avance, que pretenden mantener una relación adecuada con el entorno donde se ubica la actuación.

#### **4-07 Ámbitos Rataplan y Alei – 6.2.02 y 6.2.07**

Se contempla la modificación de la delimitación del ámbito de Rataplán considerando la no ejecución de la edificación prevista con frente a la Avenida de Elizatxo y por lo tanto la consolidación de las edificaciones en parcela existentes y no incluidas en el ámbito 6.2.02 “Oina” definido por el Plan General vigente. Asimismo, se considera el mantenimiento dentro de este nuevo ámbito conjunto, del edificio que impide la apertura completa de la calle Rataplan y localizado en la esquina con la calle Lapitze.

Asimismo se estudiará la posibilidad de fundir en uno sólo los ámbitos de Rataplan y Alei definidos en el Avance, con el objetivo de favorecer la gestión, indemnizaciones, etc., necesarios para la regularización de la Av. de Elizatxo mediante el ensanchamiento de su acera Sur, hasta ahora ocupada de forma irregular por una serie de edificaciones y parcelas.

#### **4-08 Equipamiento de San Miguel (mercado de Uranzu) - 3.2.09**

Se mantiene la propuesta de reordenación del mercado de Uranzu definida en el documento de Avance, incorporando los nuevos criterios definidos en el marco de las negociaciones que se están llevando a cabo con el Ayuntamiento al respecto.

#### **4-9 Ambito del Edificio Belasko – 1.3.10**

Se ratifica la propuesta del Avance del Plan General y los objetivos para la remodelación propuesta en este ámbito si bien se estudiará la posibilidad de adecuar el aprovechamiento, alturas u otras condiciones, si ello se demostrase indispensable para hacer viable la actuación.

### **ORDENACIÓN FUERA DE AMBITOS**

#### **4-10 Parcela en Elizatxo Hiribidea nº 30 (zona colindante con Arretxeko Malda)**

Se estudiará la posible consideración de las alineaciones existentes en la Avenida de Elizatxo en correspondencia con las previstas en el ámbito Arretxeko Malda, permitiendo la edificación en condiciones similares a las de dicho ámbito.

## **5 – CRITERIOS ZONALES EN EL CENTRO ESTE**

### **ESTRUCTURA VIARIA**

#### **5-01 Ordenación específica del viario en la zona Centro**

La ordenación del funcionamiento y vialidad de las calles centrales de la ciudad será objeto del Plan de Movilidad, en la actualidad en proceso de redacción, y que es el instrumento que tendrá la posibilidad de profundizar y definir a nivel detallado la estructuración viaria más conveniente desde el punto de vista de su funcionalidad, no sólo para la zona central, sino para la totalidad del municipio. El Criterio deberá en todo caso coincidir con el objetivo de separar los tráficos de paso de los tráficos de distribución interurbanos traspasándolo a las soluciones concretas que se articulen.

Las reservas de suelo destinadas por el Plan General al sistema de redes de comunicación deberán de ser compatibles con la ordenación del espacio viario resultante del Plan de Movilidad respecto a las eventuales propuestas de peatonalización, coexistencia de tráficos, carriles especiales, zonas de aparcamiento, etc.

#### **5-02 Viario de acceso al aparcamiento del Recinto Ferial**

Se considera conveniente estudiar la posibilidad de ubicar un acceso alternativo al Recinto Ferial por la zona de la actual entrada al edificio de Kostorbe conectando con el aparcamiento por este punto.

Asimismo, no se considera la posibilidad de abrir un nuevo acceso al aparcamiento del Recinto Ferial desde la Glorieta intermedia de la Avenida de Iparralde, ya que físicamente no existe esa posibilidad y tampoco se puede establecer una nueva entrada desde el ramal de acceso a la N-1, pues su gestión depende de Diputación de Gipuzkoa y este organismo no permite la alteración del funcionamiento de dicho viario.

## **ORDENACIÓN DE AMBITOS**

### **5-03 Ambito Kostorbe – 0.3.01**

Se mantiene la creación desde el Avance de un equipamiento de nivel ciudad de carácter deportivo en la zona actualmente ocupada por los edificios de Kostorbe, en posición de fácil accesibilidad y en proximidad al aparcamiento del Recinto Ferial.

No obstante, al ubicarse esta actuación en terrenos ferroviarios deberá formar parte del protocolo que se suscriba con el ADIF para la remodelación de la zona central de la Estación y por tanto de la correspondiente negociación en este marco y en todo caso sólo se podrá realizar una vez se haya ejecutado el traslado de las actuales dependencias municipales a las nuevas instalaciones previstas en Plaza de San Juan.

### **5-04 Ambito Iparralde – Gal – 4.2.03**

El documento de aprobación inicial incorporará las determinaciones que se establezcan para este ámbito en la Modificación Puntual de Plan General actualmente en tramitación.

### **5-05 Ambito Ikust Alaia – 5.2.09 – posible cambio de gestión y ordenación**

Al no ser ya necesaria la ampliación de la zona dotacional de la biblioteca de Ikust Alaia por su nueva ubicación en la Plaza de San Juan, se estudiará una solución del ámbito Ikust Alaia que, manteniendo la cantidad de cesión de espacios libres anteriormente calificada, habilite también la posibilidad de un aprovechamiento residencial en cuantía moderada.

Un objetivo importante sería lograr la continuidad espacial de la plaza situada en la zona comercial de Luis Mariano, mediante la definición de un espacio libre interior que facilite el paso peatonal hasta la calle Pikoketa, lo que permitiría la conexión con el entorno de la zona de la Plaza de San Juan.

No obstante, para incorporar esta propuesta se considera conveniente la previa suscripción de un Convenio entre el Ayuntamiento y la propiedad, con el objeto de establecer los correspondientes compromisos antes de reflejar los cambios en el documento de aprobación inicial.

### **5-06 Ambito San Juan Etxeandia – 5.3.11 – mantenimiento de los criterios**

Se ratifica el mantenimiento de forma integral los criterios definidos para este ámbito por la correspondiente Modificación del Plan General vigente.

### **5-07 Ambito Paseo de Artia - 7.1.03 – eliminación del ámbito**

Se considera la eliminación de este ámbito contemplando la consolidación de las edificaciones y usos existentes y evitando una gestión que conllevaba la afección sobre gran cantidad de edificios residenciales, así como la necesidad de relocalizar las instalaciones de la Policía Local. Asimismo, se considera que este criterio de consolidación no impide la consecución del objetivo de facilitar una conexión adecuada con el entorno del parque de Osinbiribil, permitiendo instalar un paso hacia éste salvando la N-1.

### **5-08 Ambito de Matxalagain – 7.2.08 – Criterios para su definición**

Se ratifica el mantenimiento como un ámbito único, de la zona delimitada, con los objetivos indispensables de garantizar la ejecución del tramo correspondiente de viario de Ronda y la obtención del espacio libre delimitado en el cerro de Matxalagain en base a lo previsto para las Unidades de Actuación Integrada en el art. 138 de la Ley del Suelo y Urbanismo del País Vasco.

Para viabilizar este ámbito se podrá estudiar un reajuste del aprovechamiento total en función de las posibilidades de ubicación de la edificación, de limitación de alturas, tipologías admisibles, etc.

Respecto de las edificaciones situadas al este del ámbito, en los números 9, 11 y 13 de la calle Ermita y nº8 de la calle Arbesko Errota, se considera que estarán afectadas por el trazado del nuevo viario de distribución del ámbito, y que será necesaria su declaración como fuera de ordenación urbanística y por lo tanto la vinculación al ámbito de las obligaciones derivadas de la nueva transformación.

En cuanto a las edificaciones sitas al norte del ámbito y apoyadas en la calle Ermita, se tratará de ajustar la delimitación del ámbito de actuación con el objeto de consolidar el mayor número posible de estas edificaciones ajustando los límites del nuevo viario propuesto y reduciendo igualmente las afecciones sobre los accesos y edificaciones existentes. A este respecto se estudiará la posibilidad de excluir del

ámbito las edificaciones sitas en los números 46 y 48 de la calle Ermita, considerando la compatibilidad entre su consolidación y la solución viaria propuesta.

### **5-09 Edificaciones rurales situadas en la colina de Matxalagain, calle Ibaieta**

En relación a las edificaciones rurales situadas en la calle Ibaieta, de subida a la colina de Matxalagain, no se incorporarán a ningún ámbito de suelo urbanizable y se estudiará la forma de consolidar las parcelas actualmente ubicadas en esta ladera y a ambos márgenes de la calle. Se identificarán las edificaciones que estén destinadas a usos residenciales compatibles, modificando si fuera preciso la línea definida en el Avance para la delimitación del ámbito de Matxalagain. No se consolidarán las edificaciones que alberguen otro tipo de usos agroganaderas o industriales incompatibles con la calificación residencial.

## **ORDENACIÓN FUERA DE AMBITOS**

### **5-10 Remodelación del entorno de Artaleku**

Se mantiene la configuración de este ámbito de acuerdo con lo establecido por el planeamiento vigente, no considerándose adecuado proceder a la modificación de las condiciones de este entorno, al no estar suficientemente clarificados en este momento los condicionantes y determinaciones que deben orientar la definición de los criterios urbanísticos alternativos de esta zona central de la ciudad, y en concreto los aspectos referidos a la idoneidad de ubicar un tipo de comercio alternativo o al techo edificable máximo que debería contemplarse.

La delimitación de un ámbito en esta situación de indefinición y con un tipo de determinaciones que no se consideran adecuadas conllevaría la hipoteca de un entorno que podría desarrollarse en otro momento más oportuno y que además debería dar respuesta a otras posibles problemáticas urbanísticas. Entre éstas, habría que considerar la solución a las deficiencias del actual equipamiento deportivo, la eliminación de la zona industrial localizada junto a la calle Aldapeta, la obtención de un posible parque apoyado en la calle Artaleku que sirviera como elemento de articulación del ya previsto en la zona de Gain-Gainean y que además pudiera absorber la prolongación de la malla urbana hasta la parte alta, y aquello que en su momento se pudiera considerar necesario y adecuado a un posible nuevo desarrollo.

Asimismo se señala que para cualquier modificación de las determinaciones urbanísticas actuales, y previa aceptación municipal de su oportunidad, se considera



indispensable la suscripción de un Convenio entre el Ayuntamiento y la propiedad, con el objeto de establecer los correspondientes compromisos antes de reflejar los cambios en el documento de planeamiento general correspondiente.

#### **5-11 Avenida de Iparralde – Zonas calificadas como RP-5**

Se confirma el mantenimiento de la calificación pormenorizada de RP-5, Residencial en Parcela, para las zonas así calificadas en la actualidad en el lado Este de la Avenida de Iparralde por corresponder perfectamente con la estructura parcelaria y edificatoria actual.

#### **5-12 Edificación sita en la calle Gainza nº 4**

Se contempla la posibilidad de revisar la ordenanza RP-10 a este edificio, sito en la parcela principal, siempre que se compruebe que efectivamente no concurren en el mismo las condiciones para su consideración como edificio catalogado.

#### **5-13 Alineaciones en la trasera de la Calle Mayor**

El criterio del Plan General vigente fue la consolidación en las parcelas del casco antiguo de las edificaciones existentes y en principio se seguirá manteniendo este criterio. No obstante en el documento de aprobación inicial se podrá analizar más en detalle y siempre con un criterio general la situación de las alineaciones en la trasera de la calle Mayor.

### **VARIOS**

#### **5-14 Parcela de uso terciario hotelero (Hotel Alcazar)**

Se mantendrá la asignación del uso y calificación correspondientes en las parcelas que actualmente disponen de establecimientos hoteleros.

#### **5-15 Usos residenciales en plantas bajas destinadas actualmente a uso terciario**

La posibilidad de destinar plantas bajas de zonas con calificación residencial actualmente ocupadas por usos terciarios de tipo comercial está ya regulada mediante

la ordenanza correspondiente. A este respecto adelantar que se prevé la incorporación a la presente Revisión del Plan General de la Modificación Puntual de Plan General que contempla esta ordenanza y por lo tanto las condiciones que deben cumplir estos locales para posibilitar la ubicación del uso residencial.

## **6 – CRITERIOS ZONALES EN EL BARRIO DE MEAKA**

### **ORDENACIÓN FUERA DE AMBITOS**

#### **6-01 Parcela situada en carretera de Ibarla en Arbesko Errota 15, junto al puente de Arbes**

Se estudiará la posible modificación de la calificación VL situada detrás de la parcela mencionada en sugerencia, incorporándola a la RU-2 en el caso de que se muestre innecesario el uso público de este tramo viario.

#### **6-02 Parcelas en zonas actualmente calificadas como RU-2 en el barrio de Meaka**

Se estudiará para este entorno la definición de una ordenanza específica adaptada a los tipos de parcelas existentes, y en correspondencia con el carácter de la zona del barrio en la que se aplica actualmente, de forma que se admita un ligero incremento de edificabilidad y una dimensión de parcela mínima más ajustadas, pero sin alcanzar los parámetros de la ordenanza RU-4.

### **VARIOS**

#### **6-03 Zona de vuelos de parapente en Siusko Bizkarra**

Se contempla la modificación de la calificación de la zona deportiva de vuelo prevista en el Avance sobre una finca cuya propiedad se ha manifestado en contra de este uso.

#### **6-04 Terrenos al Norte de Ibarrolako Harrobia y al Oeste de la regata de Ibarrola**

Conforme a los planteamientos propuestos en el presente documento de criterios y objetivos de planeamiento se considera el particular carácter que ofrece todo el valle de la regata de Ibarrola y que por un lado sirve de tránsito hacia la zona más interior del valle a modo de transición entre los Lugares de Interés Comunitario de Aiako Harria y Txingudi, y por otro ofrece una variada multiplicidad de usos con posibilidades para una adecuada utilización de ocio y esparcimiento.

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

criterios fundamentales en base a los cuales se prevea la posterior realización de un Plan Especial del valle de la regata de Ibarrola. Entre ellos se establecerán los criterios que habrán de regir para la concreta delimitación del ámbito global del Plan Especial, de aproximadamente 200 Ha., que deberán comprender las vaguadas que configuran el conjunto del valle así como de las zonas de intervención.

Por lo tanto no se considera la conveniencia ni oportunidad de contemplar nuevos desarrollos urbanizables en estas zonas de Meaka al Norte de Ibarrolako Harrobia y al Oeste de la regata de Ibarrola entre caseríos de Bordatxuri y Legia, considerando además que las necesidades de ubicación de nuevas zonas residenciales están en principio satisfechas en otras áreas situadas al Norte de la autopista y en mejores condiciones de accesibilidad y de proximidad al conjunto de zonas libres y equipamientos dotacionales de la ciudad.

## **7 – CRITERIOS ZONALES ENTORNO BUENAVISTA – BEHOBIA**

### **ORDENACIÓN DE AMBITOS**

#### **7-01 Ambito de Blaia – 8.2.05**

Se ratifica el mantenimiento como un ámbito único de la zona delimitada, con los objetivos indispensables de contribuir a garantizar el tramo correspondiente de viario de Ronda y la obtención del espacio libre delimitado en el cerro de Buenavista, todo ello en base a lo previsto para las Unidades de Actuación Integrada en el art. 138 de la Ley del Suelo y Urbanismo del País Vasco.

Respecto del trazado viario propuesto se procederá al estudio de su trazado con el objeto de favorecer la consolidación del mayor número posible de edificaciones existentes. En relación con las edificaciones que estuvieran afectadas por la reserva para el trazado de los nuevos viarios y que pudieran quedar fuera de ordenación, se resolverán en el proceso de desarrollo de la actuación asegurando la garantía de su realojo o compensación en las condiciones adecuadas.

En relación a la cesión del suelo y financiación de la ejecución del tramo de viario de Ronda, se actuará con arreglo a lo previsto en el mencionado art. 138, en la medida y proporción de las cargas en función de la contribución de este viario como vial de acceso, necesario para la nueva actuación.

Para viabilizar este ámbito se podrá estudiar un reajuste del aprovechamiento total en función de las posibilidades de ubicación de la edificación, de limitación de alturas, tipologías admisibles, etc.

#### **7-02 Ambito Mendipe - Gasolinera – 8.3.05**

Se modifica el criterio definido desde el documento de Avance y se mantiene la delimitación del Plan Especial aprobado definitivamente, y por lo tanto la delimitación de la calificación de terciario – gasolinera ya definida.

#### **7-03 Ambito Gazteluberri – 8.2.06**

Se ratifica el mantenimiento de la zona en un único ámbito, cuyo objetivo fundamental es la obtención del suelo dotacional definido en la zona Sur del mismo, incluidos los terrenos y edificación del caserío Gazteluzar Berri.

Para la consecución de este objetivo se mantiene la ordenación residencial prevista en la parte baja al Norte del ámbito, pudiéndose estudiar más en detalle los aprovechamientos a localizar con el objeto de favorecer la viabilidad de la actuación así como la posible consolidación del caserío Gazteluberri situado en esta zona baja.

#### **7-04 Ambito de Lastaola - Postetxea**

En relación con este ámbito, no se deberá considerar el soterramiento del viario al que da frente y se deberán estudiar las alineaciones de la nueva ordenación con el objeto de favorecer la formalización de este nuevo espacio urbano. Se ratifican el resto de los criterios de actuación propuestos para este ámbito en el documento del Avance del Plan.

#### **7-05 Ambito de Pausu**

En relación con este ámbito, no se deberá considerar el soterramiento del viario al que da frente y se deberán estudiar las alineaciones de la nueva ordenación considerando la formalización de este nuevo espacio, así como la consolidación del ambito de Mendipe que mantiene ahora la ocupación de la parcela destinada a gasolinera según lo definido en el planeamiento de desarrollo ya aprobado.

### **ORDENACIÓN FUERA DE AMBITOS**

#### **7-06 Recalificación de la zona del Trinkete**

En el documento de aprobación inicial se podrá estudiar la modificación de las alineaciones considerando la posibilidad de favorecer un frente al río más adecuado incorporando los suelos ocupados actualmente por el Trinkete todo ello dentro de un mismo ámbito de ordenación.

#### **7-07 Recalificación sobre aparcamientos de la calle Teodoro Murua**

Se mantiene la calificación de Uso Terciario – Aparcamiento si bien admitiendo la posibilidad de estudiar esta Ordenanza de forma que se pueda admitir como compatible algún otro tipo de uso terciario o dotacional privado excluyendo en cualquier caso la posibilidad de usos residenciales.

## **VARIOS**

### **7-08 Cementerio de Blaia**

En función del actual uso de este establecimiento y teniendo en cuenta el desarrollo de Zaisa III, en el documento de aprobación inicial se clasificará como suelo urbano este equipamiento, definiéndose las determinaciones y parámetros necesarios, los cuales se deberán definir con el objeto de favorecer la actualización y mejora de las instalaciones actuales.

### **7-09 Gasolinera de Punta**

En el documento de aprobación inicial se incorporará la ordenación viaria ejecutada por Diputación, así como los criterios de actuación y compromisos ya previstos con el objetivo de regularizar la parcela de la gasolinera y favorecer su adecuación al trazado viario ejecutado.

Respecto del borde Oeste de la glorieta de Punta, se considera su calificación en correspondencia con la zona industrial actualmente existente y del viario de servicio que sea oportuno establecer para la misma.

### **7-10 Solicitud de instalación de gasolinera en Endarlatsa en la N-121**

La posibilidad de colocar una gasolinera en la carretera de Navarra a la altura de Endarlatsa, entra en contradicción con las determinaciones establecidas por los planeamientos y legislaciones de aplicación en este suelo, por lo que teniendo en cuenta el criterio de preservación de los valores medioambientales así como la remisión a planeamientos y figuras de protección vigentes, no se considera adecuada la ubicación de gasolinera en esta zona.