

A Dokumentua : MEMORIA

II. LURRALDEA ANTOLATZEKO
ZEHAZTAPENAK ETA
PROPOSAMENAK

B Dokumentua: PLANOAK

PLANOAK

-AURKIBIDEA-

1.- EREMU FUNTZIONALAREN INTEGRAZIOA INGURUNE HURBILEAN	1
2.- LURRALDEA ANTOLATZEKO EREDUA	4
3.- INGURUNE FISIKOAREN ANTOLAMENDU OROKORRA	6
3.1.- EREMU FUNTZIONALEKO INGURUNE FISIKOAREN LURRALDE ANTOLAMENDU OROKORRERAKO OINARRIZKO ZONIFIKAZIOA	6
3.2.- HIRIARTEKO LANDA PARKEAK, HIRI INGURUKO LANDA PARKEAK ETA NEKAZARITZA ETA ABELTZAINZA EREMU ESTRATEGIKOAK.....	11
4.- MUGIKORTASUN EREDUA. GARRAIO ETA KOMUNIKABIDE SAREAK	14
4.1.- MUGIKORTASUN EREDUA	14
4.2.- EREMU FUNTZIONALEKO ETORKIZUNEN MUGIKORTASUN EREDUA KONFIGURATZEKO OINARRIZKO ERREFERENTZIAK	16
4.3.- TXIRRINDULARI ETA OINEZKOENTZAKO HIRIARTEKO OINARRIZKO SARBIDE SAREA ..	19
4.4.- ERREPIDE SAREA	21
4.5.- TRENBIDE SAREA.....	24
4.6.- PORTU AZPIEGITURA	28
4.7.- AIREPORTU AZPIEGITURA.....	30
4.8.- ONDORIOAK.....	31
5.- URAREN ZIKLO INTEGRALA. ZERBITZU AZPIEGITURAK.....	32
5.1.- UHOLDEEN PREBENTZIOA	32
5.2.- UR HORNIDURA	34
5.3.- SANEAMENDUA	34
5.4.- ENERGIA ELEKTRIKOA	36
5.5.- HIRI HONDAKINAK KUDEATZEKO AZPIEGITURAK	37
5.6.- GAS SAREA	38
6.- HIRI INGURUNEAREN ANTOLAMENDU OROKORRA	39
6.1.- HIRI INGURUNEAREN ANTOLAMENDU OROKORRA.....	39
6.2.- HIRI MULTZOAK ETA HIRI INGURUAK	41
6.3.- HIRI MULTZOEN MUGAKETA ETA ANTOLAMENDUA	43
6.4.- HIRI INGURUKO LANDA LURZORUA.....	44
6.5.- IBAI KORRIDORE HIRITARRAK	45

7.- IZAERA ESTRATEGIKOKO EREMUAK	47
7.1.- IZAERA ESTRATEGIKOKO EREMUAK	47
7.2.- IZAERA ESTRATEGIKOKO EREMUEI BURUZKO LURRALDE PLAN PARTZIALAREN PROPOSAMENAK	52
7.3.- LASARTE-ORIAKO, ZUBIETAKO GOIALDEETAKO ETA ARITZETAKO IZAERA ESTRATEGIKOKO EREMUA	53
7.4.- URUMEAKO KORRIDOREKO IZAERA ESTRATEGIKOKO EREMUA	55
7.5.- PASAIAKO BADIAGO IZAERA ESTRATEGIKOKO EREMUA	58
7.6.- LEZO-GAINTXURIZKETA KORRIDOREKO IZAERA ESTRATEGIKOKO EREMUA	61
7.7.- TXINGUDIKO IZAERA ESTRATEGIKOKO EREMUA	63
8.- ETXEBIZITZA PARKEAREN ANTOLAMENDUA	67
8.1.- SARRERA OROKORRA. BABES PUBLIKOKO ETXEBIZITZA. BIZITEGI KUANTIFIKAZIOA ..	67
8.2.- BIZITEGI PARKEA ANTOLATZEKO IRIZPIDE OROKORRAK	68
8.3.- BIZITEGI PARKEAREN KUANTIFIKAZIOA	70
8.4.- UDALAREN HIRI PLANGINTZAN ANTOLATU BEHARREKO BIZITEGI PARKEAREN HAZKUNDE AURREIKUSPENAK DIMENSIONATZEKO ETA UDALERRIKA BANATZEKO LURRALDE PLAN PARTZIALAREN PROPOSAMENA	72
9.- JARDUERA EKONOMIKOETARAKO LURZORUAREN ANTOLAMENDUA	78
9.1.- ANTOLAMENDU IRIZPIDE OROKORRAK	78
9.2.- PLANIFIKATUTAKO LURZORUA OROKORREAN KUANTIFIKATZEKO JARRAIBIDEAK	82
9.3.- HIRI MULTZOKA PARTIKULARIZATUTAKO ANTOLAMENDU ARAUAK	91
10.- EKIPIAMENDU KOMUNITARIO OROKORRA	95
11.- GENERO IKUSPEGIA ETA EGUNEROKO BIZITZA	98
12.- PLANGINTZAK BATERAGARRI EGITEA	106
12.1.- PLANGINTZAK BATERAGARRI EGITEA	106
12.2.- BATERAGARRI EGINDAKO PLANGINTZA DAGOKIEN ZEHAZTAPENAK, ELEMENTUAK ETA ESPARRUAK	107
12.3.- PLANGINTZAK BATERAGARRI EGITEKO SISTEMATIKA	109

1.- EREMU FUNTZIONALAREN INTEGRAZIOA INGURUNE HURBILEAN

Lurralde Plan Partzialean lurraldea antolatzeko garatu den lana Donostiako Eremu Funtzionala bere baitan hartzen duen testuinguru espaziala, geografikoa eta administratiboa kontuan hartuta egin da.

Jarraibide geoestrategiko orokorrek Lurralde Antolamendurako Artezpideen dokumentua hartzen dute Lurralde Plan Partziala une oro egokitzeko erabili den erreferentzia-esparrutzat. Ildo horretan, haren esparru geografikoa bere egin dute, Donostiako (Donostialdea - Bidasoa Beherea) Eremu Funtzionalari dagokiona hain zuzen. Lurralde Antolamendurako Artezpideen arabera, udalerri hauek osatzen dute Eremu Funtzionala: Andoain, Astigarraga, Donostia, Errenteria, Hernani, Hondarribia, Irun, Lasarte-Oria, Lezo, Oiartzun, Pasaia, Urnieta eta Usurbil.

Eremu Funtzionala, beraz, Gipuzkoako eta, hortaz, Euskal Autonomia Erkidegoko ipar-ekialdeko muturrean kokatutako lurraldeari dagokio. Frantziako lurraldea eta Nafarroako iparraldea ditu mugakide (ikus 1. plano). Gipuzkoako Lurralde barruan, Eremu Funtzionalak mendebaldean Zarautz-Azpeitia (Urola-Kosta) du mugakide eta hego-mendebaldean Tolosako (Tolosaldea) Eremu Funtzionala.

Lurraldea antolatzeko diziplinaren ikuspegitik, honakoak dira inguruko perimetroan dituen erreferentziako administrazio-esparru baliokideak (ikus 1. plano):

- Zarautz-Azpeitia (Urola Kosta) Eremu Funtzionalako Lurralde Plan Partziala, 2006ko otsailaren 21eko 32/2006 Dekretuaren bidez behin betiko onartutakoa.

Donostiako Eremu Funtzionalak Orioko eta Aiako udal-barrutiak ditu mugakide.

- Tolosa (Tolosaldea) Eremu Funtzionalako Lurralde Plan Partziala, 2013ko urriaren 15ean Gipuzkoako Foru Aldundiaren Erabakiaren bidez hasiera batean onartutakoa.

Donostiako Eremu Funtzionalak Zizurkil, Aduna, Villabona, Berastegi eta Elduaingo udal-barrutiak ditu mugakide.

- Nafarroa Atlantikoko —Leitza-Urumea goiko 9.1 Azpieremu Funtzionala— Lurralde Antolamendu Plana. Behin betiko onarpeneko proiektua 2011ko maiatzean.

Donostiako Eremu Funtzionalak Aranoko eta Goizuetako udal-barrutiak ditu mugakide. Barruti horietan kokaturik daude Donostialdeko eskualdea urez hornitzeko sistema osatzen duten Añarbeko eta Artikutzako urtegiak.

- Nafarroa Atlantikoko –Bortziriako 8.2. azpiero funtzionala— Lurraldea Antolatze Plana. Behin betiko proiektuaren onarpena 2011ko maiatzan.

Donostiako Eremu Funtzionalak Lesakako udal-barrutia du mugakide. Barruti horretan kokatuta daude Txingudi - Bidasoa Behereko eskualdea urez hornitzeko sistema osatzen duten Endarako eta Domikoko urtegiak.

- Azkenik, Eremu Funtzionalak, Bidasoa ibaiak eratzen duen mugan, eskuinaldeko Frantziako lurraldea du mugakide. Zehazki, Hendaia, Urruña-Behobia eta Biriaturko udal-barrutiak.

Iparaldeko zona horretan, lurraldearen antolamendu-mailan, 2005ean onartutako "Schéma de Cohérence Territoriale SCOT Sud Pays Basque" izeneko dokumentuaren berrikuspena idazten ari dira.

Ingurune fisikoaren ikuspegitik, Oria, Urumea, Oiartzun eta Bidasoa ibaien haranetako ibai-ibilbideak eta dagozkien bitarteko mendiguneei taxutzen dituzte Donostiako Eremu Funtzionalako Lurralde eta inguruko perimetro geografikoaren arteko jarraitutasun eta elkargune moduko lerro nagusiak.

Ikuspegi funtzionaletik, bestalde, haranen hondoetan zehar igarotzen diren eta haiek elkarrekin lotzen dituzten komunikabide-ardatzak dira Eremu Funtzionalaren eta mugakide dituen eremuen arteko (Hendaia Baionarako itsasertzeko zerrenda Frantziara, Urola-Kostako eta Tolosaldeko eskualdeak Gipuzkoan eta Bortziritako eskualdea Nafarroan) konexio-euskarria eta hiri-jarraitutasun nabarmena eratzen duten elementuak. Kapitulu horretan, A-1 eta A-15 autobideak, A-8/A-1 autobideak, N-121 errepidea eta ADIF-SNCF eta ETS trenbide-sareak dira konexio-ardatz nagusiak.

Kanpoaldearekin konektatzeko garrantzizko beste elementu batzuk Eremu Funtzionalaren portu- eta aireportu-azpiegiturak dira. Kanpoaldeko dartsenaren proiektu handinahia, portua modernizatzeko eta Pasaia badi hirigintzaren aldetik lehengoratzeko prozesurako aukera izan daitekeen aldetik, portuak Eremu Funtzionalaren esparrua baino askoz ere handiagoa den "hinterland" baten garraio-azpiegitura gisa eskaintzen duen funtzionaltasunean bermatzen da.

Zerbitzu-lurralde izatearen ikuspegitik, Eremu Funtzionalak badu berezitasun nabarmena: Donostia Gipuzkoako lurralde historikoaren administrazio-hiriburua da eta, aldi berean, hiria eta bere ingurunea lehen mailako erakargarri turistikoa eta hirugarren sektorekoa (Hondartzak, Aquariuma, Haize Orrazia, Zinemaldia, Chillida Leku Museoa, Estropadak, Kursaal Kongresu Jauregia, Gastronomia, Ficoba, etab.), orain jarduera aurreratuen alor berrietarantz irekitzeko ahaleginetan dabilena.

Horrez gain, Irun-Hondarribia gune hiritarrak Nafarroa iparraldearen zati batek (Cinco Villas eskualdea, Elizondo, etab.) eta Iparaldeko zenbait herri (Hendaia, Behobia, Donibane-Lohitzune, etab.) ardatz duen hirugarren sektoreko zentroa eratzen dute.

Azkenik, bada adierazi beharreko garrantzizko beste faktore bat ere: mugaz gaindiko entitate bat finkatzeko programak, Baiona eta Donostia arteko itsasertzeko zerrendak eskaintzen dituen hiri-jarraitutasun linealeko ezaugarriak indartuta. Horretarako formalizatu da, hain zuzen, "Eurocité Basque Bayonne-Saint Sebastien / Euskal Euro-Hiria Baiona-Donostia / Eurociudad Vasca Bayona-San Sebastián" proiektua bultzatuko duen sozietatea.

2.- LURRALDEA ANTOLATZEKO EREDUA

Lurralde Plan Partzialaren lurraldea antolatzeke eredia honako gai hauen inguruan planteatutako antolamendu orokorreko proposamen nagusien sintesiak konfiguratzek du: ingurune fisikoaren arautzea, garraio eta komunikabideen sarearen antolaketa, izaera estrategikoko hainbat hirigintza-eremuren konfigurazioa eta eremu funtzionalaren multzoaren gaineko bizitegi-garapen eta jardura ekonomikoen garapen berrien banaketa haztatua. 2., 3., 5. eta 6. planoetan adierazitako funtsezko zehaztapen horiekin batera, antolamendu orokorreko beste jarraibide batzuk ere ezartzen dira, uraren zikloaren, zerbitzu-azpiegitura orokorren, ekipamendu komunitario handien eta plangintza bateragarri egitearen gai-eremu espezifikoei loturik (4., 7. eta 8. planoak).

Eredua ez da eskema arauemaile determinista eta unibokoa; aitzitik, lurraldea lehenesteko jarraibide global jakin batzuk eta azpiegiturak eta hirigintza garatzeko esparru-agertokia eskaintzen ditu, horiek abiapuntutzat hartu eta Lurralde gain proiektatzen diren hirigintza-eskakizunen eta azpiegitura-ekimenen sorta zabala malgutasunez baina sistematizazio orokor arautu batekin bideratu eta araupeku ahal izateko.

Eredua, beraz, dokumentu honetan adierazitako proposamen-ondorio nagusien gainjartzea bezala konfiguratzek da, ingurune naturalari, landa-lurzoruari, mugikortasun-ereduari eta garraio eta komunikabideen sareari, azpiegitura eta zerbitzuen sareari eta hiri-kokaguneen sistemari buruzko ondorioen gainjartze gisa hain zuzen ere.

Planteatutako lurraldea antolatzeke ereduaren oinarritzko egitura osatzen duten Lurralde Plan Partzialaren zehaztapenak honakoak dira:

- Lurralde antolamenduko Ingurune fisikoaren zonifikazio orokorreko proposamena:
 - Babes naturalistiko eta/edo basogintzako babes berezia duten lurzoruak.
 - Landa-habitata eta/edo hiri inguruko esparru berdeak finkatzeko babes bereziko lurzoruak.
 - Ibai-korridoreak.
 - Hiri inguruko landa lurzoria.
- Lurralde antolamenduko Ingurune fisikoari buruzko antolamendu osagarrien eta gainjarrien proposamenak:
 - Hiriarteko landa parkeak.
 - Hiri inguruko landa parkeak.
 - Nekazaritza eta abeltzaintza eremu estrategikoak.

- Mugikortasun-ereduaren eskema orokorra finkatzea eta hainbat proposamen espezifiko adieraztea honako gai hauen inguruan: txirrindulari eta oinezkoentzako oinarritzko hiriarteko sarearen etorkizuneko konfigurazioa, errepide-sare nagusia, trenbide-sareak (ADIF, ETS eta AHT) eta dagozkien geltokiak eta intermodalitate-elementuak, eta portu- eta aireportu-azpiegiturak.
- Hiri-ingurunearen antolamendu orokorrari buruzko proposamenak, hirigintzarako okupa daitezkeen lurzorua globalki mugatuta eta, horien barruan, hainbat esparru espezifiko definituta:
 - Hiri taldekatzeak eta ingurua.
 - Hiri taldekatzeak.
 - Hiri inguruko landa lurzorua.
 - Hiri ibai-korridoreak.
 - Lurralde Plan Partzialean izaera estrategikoko eremu gisa definitutako esparruak.
- Udal-plangintzan planifikatu beharreko bizitegi-parkea eta jarduera ekonomikoetarako lurzorua antolatzeke eta dimentsionatzeko jarraibide orokorrak adieraztea.
- Antolamendu xehatuagoaren eskemak proposatzea izaera estrategikoko eremu gisa definitutako esparruetarako, zenbait kasutan ordezkotako hainbat aukera adierazita haien ingurumena, azpiegiturak eta hirigintza antolatzeke.

Halaber, Lurralde Plan Partzialaren beste zehaztapen osagarri batzuk ere adieraz daitezke, lurraldea antolatzeke ereduari atxiki dakizkiokeenak:

- Uraren ziklo integralari, zerbitzu-azpiegiturei eta ekipamendu komunitario orokorrari buruzko proposamen orokorrak adieraztea.
- Bateragarri egindako lehentasunezko plangintza izan behar duten esparru eta elementu nagusiak finkatzea.
- Genero eta eguneroko bizitzari buruzko ikuspegiaren proposamenak.

3.- INGURUNE FISIKOAREN ANTOLAMENDU OROKORRA

3.1.- EREMU FUNTZIONALEKO INGURUNE FISIKOAREN LURRALDE ANTOLAMENDU OROKORRERAKO OINARRIZKO ZONIFIKAZIOA

Lurralde Plan Partzialaren oinarrizko zehaztapenetariko bat izango da arautze generiko berezia izan behar duten lurraldeko esparruak finkatzea, horren helburua izango baita ingurune fisikoaren balio naturalak, ingurumenekoak eta paisaiari dagozkionak begiratzea eta indartzea eta, bestalde, hirigintza- eta azpiegitura-garapen periferikoak lehen sektorea finkatzeko oinarrizko euskarri izango den landa-ingurunea indartzearekin bateragarri egitea.

Horretarako, espazio-unitate handien lau kategoria definitzen dira, Lurralde Plan Partzialaren Ingurune Fisikoaren Antolamendu Orokorren buruzko 2. planoan mugatuta daudenak, lehentasunezko ingurune natural eta landa habitat esparru gisa eta bosgarren kategoria espaziala hirigintza garapenaren Eremu Funtzionalaren harrerari zuzenduak dauden esparruetan esleitu daitekeena, eta Lurralde Plan Partzialaren Hiri Ingurune Antolamendu Orokorren buruzko 5. planoan dagoena:

- Babes naturalistiko eta/edo basogintzako babes berezia duten lurzorua

Ingurune fisikoa nagusi duten lurraldeko esparruak, zeinentzat proposatzen baita balio naturalistikoak eta paisaiari dagozkionak indartzea, nekazaritzako eta basozaintzako ustiapeneko jarduera eta eraikuntza bateragarriak mantentzea eta, hala badagokio, hiri inguruko parkeetan integratutako jarduera eta eraikuntza bateragarrien presentzia.

Esparru hauen mugaketan, halaber, eremu funtzionalaren itsasbazterreko tarte garrantzitsua lehentasunez babestu beharrekiko sentikortasuna jasotzen da, babes naturalistiko berezia eman behar zaion lurralde gisa finkatzeko ezaugarriak eta kokapena ditu eta.

Lurralde Plan Partzialean esparru hauetarako aurreikusitako lurralde-arautzea Lurralde Antolamendurako Artezpideetako "Babes berezia", "Ingurumen-hobekuntza" eta/edo "Basogintza" antolamendu-kategoriekin pareka daitekeena izango da, honako zehaztapen hauekin:

- Esparru hauetan gainjarritako baldintzatzaile gisa errespetatuko dira bertan kokatuta dauden espazio natural babestuetarako onartutako arautze- eta kudeaketa-plan guztiak.

- Hirigintza-hazkundeak debekatuta daude eta onura publikoko eta gizarte-intereseko eraikuntzak saihestu egingo dira, ingurumena hobetzeko eta/edo basogintza-jarduerarako behar direnak izan ezik.
- Esparru hauetan onartzeko modukoak izango dira, salbuespen gisa, behar den bezala justifikatutako kasuetan eta betiere dagozkien ingurumen-konpentsazioko neurriak hartuta, garraiobideen erabilerak (portuak barne), aireko lineak, lurpeko lineak eta B motako zerbitzu ez-linealen instalazio teknikoak (d1, d2, d3 eta d5 erabilerak Lurralde Antolamendurako Artezpideen 8.6.7.D. epigrafeko erabileren definizioaren arabera).
- Landa-habitata eta/edo hiri inguruko esparru berdeak finkatzeko babes bereziko lurzorua

Landa-habitata nagusi duten lurraldeko esparruak, zeinentzat aldezen baita lehen sektoreko landa-jarduerak eta -eraikuntzak finkatzea eta hobetzea eta Lurralde Plan Partzialean planteatutako hiriarteko eta hiri inguruko landa-parkeetan integratutako jarduera eta eraikuntza bateragarriak mantentzea edo, hala badagokio, garatzea.

Lurralde Plan Partzialean esparru hauetarako aurreikusitako lurralde-arautzea Lurralde Antolamendurako Artezpideetako "Nekazaritza eta abeltzaintzako eta landazabaleko zona" antolamendu-kategoriarekin pareka daitekeena izango da, honako zehaztapen hauekin:

- Esparru hauetan gainjarritako baldintzatzaile gisa errespetatuko dira bertan kokatuta dauden espazio natural babestuetarako onartutako arautze- eta kudeaketa-plan guztiak.
- Zona hauetan hirigintza-hazkundeak debekatuta daude eta onura publikoko eta gizarte-intereseko eraikuntzak saihestu egingo dira, landa-habitata garatzeko behar direnak eta hiriarteko eta hiri inguruko landa-parkeen berezko erabilera eta jarduerari datxekizienak izan ezik, horiei dagozkien antolamendu-plan berezietan xedatzen denaren arabera.
- Zona hauetan finkatu egiten dira lehendik zeuden hirigintza-erabilerak edo, hala badagokio, indarrean dagoen hiri-plangintzan aurreikusita daudenak.

- Ibai-korridoreak

Izaera funtsean ibaitarra duten lurraldeko esparruak, eremu funtzionaleko ibai nagusien ibilbidean zehar kokatuak. Ibaiaren behe-ibilgua, lehentasunezko fluxuaren eremua, urpean gera daitezkeen ibarrak, ibarbasoak eta ur-bazterreko zuhaitz-zerrendak hartzen dituzten espazio libreen segidak eta haien ertzetako gainerako espazio libreek osatzen dituzte.

Oro har, ibai-korridoreak ur-goraldien erregimenean urpean gera daitezkeen lurzoruei dagozkie. Horiei urpean geratzen ez diren espazio libre berdeak, parkeak eta ur-bazterreko pasealekuak gehitzen zaizkie eta, era berean, ibaiaren ertzetan kokatutako hiri-eremu finkatuak kentzen zaizkie, eta bertan uholdeak prebenitzeko jarduerak egin behar dira.

Lurralde Plan Partzialean esparru hauetarako aurreikusitako lurralde-arautzea Lurralde Antolamendurako Artezpideetako "Lur gaineko urak babestea" antolamendu-kategoriarekin pareka daitekeena izango da, indarrean dagon Euskal Autonomia Erkidegoko Ibaien eta Erreken ertzak Antolatze Lurralde Plan Sektorialean garatutakoa hain zuzen.

Ibai-korridoreetan debekatuta dago:

- Mota guztietako eraikuntzak, ibai-esparruaren zerbitzuari atxiki dakizkiokeen interes orokorreko ekipamenduak izan ezik.
- Komunikabide-sareak, zubiak eta urpean gera daitezkeen ur-bazterreko pasealekuak izan ezik
- Zerbitzu-azpiegiturak, ibilgu-gurutzatzeak eta saneamendu sareak izan ezik.

Ibai-ibilbideen esparruetan gainjarritako baldintzatzaile gisa errespetatuko dira, Euskal Autonomia Erkidegoko Ibaien eta Erreken ertzak Antolatze Lurralde Plan Sektorialaren arautzeaz gain, esparru hauetan kokatuta dauden espazio natural babestuetarako onartutako arautze- eta kudeaketa-plan guztiak, halaber Ekialdeko Kantauriko Plan Hidrologikoan adierazten diren zehaztapenak.

Lurralde Plan Partzialean bost ibai-korridore definitzen dira espezifikoki: Oria ibaiaren korridorea, Urumea ibaiaren korridorea, Oiartzun ibaiaren korridorea, Jaizubia erreken korridorea eta Bidasoa ibaiaren korridorea.

Bost ibai-korridore horietariko bakoitzerako ibaia osoan antolatze plan berezi bat egin beharko da, sektore anitzeko izaera (ingurumenari, hidraulikari, hirigintzari eta azpiegiturei dagozkien osagaiak batera kontuan hartzea) eta udalaz gaindiko irispidea (ibai-ibilbidearen garapenaren multzoa batasun moduan kontuan hartzea) izango dituen.

Ibaiak osoan antolatzeko plan berezien funtsezko eduki gisa, ibaiaren ibilgua, lehentasunezko fluxuaren eremua eta urpean gera daitezkeen ibarrak hartzeko espazio-esparrua behin betiko finkatzeaz gain, beste zenbait eduki ere kontuan hartuko dira: ibai-ibilbidearen ingurumena eta paisaia balioztatzea; hiri eremuan uholdeei aurrea hartzeko neurriak ezartzea, hala badagokio, oztopo hidraulikoak ezabatzeko egin litezkeen esku-hartzeak kontuan harturik; erriberak lehentasunez espazio libre eta berde gisa tratatzea; ibaiertzetan zehar ibilbide bigunak sortzea; bertan biltzen diren azpiegituren multzoa sektorez gaindiko ikuspegitik antolatzea; eta programatutako esku-hartzeen ebaluazio ekonomiko eta finantzarioa egitea, dagokien kudeaketa-planarekin batera.

Gainera, kontutan izango dira, ibaiak osoan antolatzeko plan berezien barruan, Natura 2000 Sarearen garapenaren araudiaren lehentasuna, baita indarrean dauden baliabide naturalen ordenaziorako planak eta egon daitezken afekzioen derrigorrezko analisia ere, ebaluazio egoki bat gauzatuz abenduaren 13ko 42/2007 Legearen, Ondare Naturalaren eta Biodibertsitatearen Legearen, 46.4 artikuluen arabera.

- Hiri inguruko landa lurzorua

Gaur egungo hirigintza garapenaren eremuan lehentasuna duten landa habitat eta ingurune natural erregistratuak dauden lurzoru eremuak, independenteki kontsideratuz haien gehikuntza lurzoru hirigarri gisa hirigintza plangintzako zenbait kasutan onartuta edo tramitazio bidean egon, erabilgarritasun espazialeko eremu kontsideratu dira Lurralde Plan Partzialean.

Esparru horien gainean ez da kontuan hartzen Lurralde Plan Partzialaren horizontean hirigintzarako okupatzeko premia, eta udal-plangintza oinarrituta argituko da landa-habitat finkatu gisa kalifikatzeko edo hirigintza-hedapen berriko zonei atxikitzeko aukera bikoitza.

Lurralde Plan Partzialean esparru hauetarako aurreikusitako lurralde-arautzea, gaur egun urbanizaezin gisa sailkatutako lurzoruetan eta izaera iragankorrarekin esparru horiek etorkizunean lurzoru urbanizagarri gisa birsailkatzen ez diren artean, LAGetako "Nekazaritza eta abeltzaintzako eta landazabaleko zona" antolamendu-kategoriarekin pareka daitekeena izango da, honako zehaztapen hauekin:

- Esparru honen gainean zabalduko dira Lurralde Plan Sektorial ezberdinek (nekazal-basozaintzakoa, ibai eta erreken babeserakoa, itsasbazterrekoa eta eremu hezeetakoa) ezarritako determinazioak. Zehazki, Nekazal-basozain Lurralde Plan Sektorialaren balio estrategiko altua duten nekazal-abeltzain eta landazabal ordenazioen kategoria barruan dauden lurrak aipatu behar dira, izan ere, hauek planean zehaztuta dituzten mugaketak indarrean mantentzen baitira.
- Zalantzarik gabe, lurralde erregulazio iragankor hau ordezkatuta geldituko da, etorkizunean hirigintza birsailkapena gauzatzeko adjudikatua izan daitekeen kasuari dagokion hirigintza erregulazioagatik.
- Hori dela eta, eremu hauetan modu iragankor batean debekatuta geldituko dira hirigintza handipenak eta erabilera publiko eta gizarte interesa duten eraikinak ekidingo dira, landa habitata eta hiriko eta hiri inguruko landa parkeei dagokien ekintzei atxikituta daudenak salbu, eskura egongo diren Antolamendu Espezialen Planei dagokienaren arabera.
- Edozein kasu dela eta, esparru hauetan errespetatuko da, gainjarritako baldintza gisa, bertan kokatuta dauden babestutako espazio ezberdinentzat onartuak izan diren erregulazio eta kudeaketa plan guztiak.
- Jada existitzen diren hirigintzako erabilerak finkatzen dira eta udaleko plangintza orokorrean berhausnarketa baten eragipean jarriko dira, kasu honetan, plangintzan aurreikusitako hirigintza erabilerak, baina oraindik garatuta ez daudenak.

Udal-plangintza orokorreko dokumentuetan ingurune fisikoko espazio-unitate handien kategorizazio hau errespetatu eta zehaztasun handiagoarekin mugatuko da. Ildo horretan, lurzoru urbanizaezinaren kategoria esleituko zaie, justifikatutako salbuespenetan izan ezik, Lurralde Plan Partzialaren "babes naturalistiko eta/edo basogintzako babes berezia duten lurzoruak" eta "landak-habitata eta/edo hiri inguruko esparru berdeak finkatzeko babes bereziko lurzoruak" kategoriei atxikitako lurzoru guztiak, eta espezifikoki halakotzat identifikatuko dira Lurralde Plan Partzialaren "Ibai-korridoreak" kategoriari atxikitako lurzoruak, dagokien ibaia osoan antolatzeko plan berezia eginda. Halaber, ez da hirigintza-hazkundeko lurzoru berririk planifikatuko.

3.2.- HIRIARTEKO LANDA PARKEAK, HIRI INGURUKO LANDA PARKEAK ETA NEKAZARITZA ETA ABELTZAINZA EREMU ESTRATEGIKOAK

Lurralde Plan Partzialean, ingurune fisikoaren lurralde-antolamenduaren barruan, izaera osagarria eta zonifikazio orokorrari gainjarria duten antolamendu xehatuko proposamen batzuk planteatzen dira, hiriarteko eta hiri inguruko hainbat landa parke eta nekazaritza eta abeltzaintza eremu estrategikoak sortzeko.

Natura 2000 Sarearen mugen barruan dauden esparruetan, bereziki kontuan hartuko da eta garrantzi berezia izango du Batasunaren intereseko espezie eta habitaten kontserbazioak.

Lurralde Plan Partzialean "hiriarteko landa parkeak" deritzen esparruak konfiguratzeko dira, paisaia eta korridore ekologikoak begiratzea, eta ingurune fisikoa kontserbatzea bermatuko duten, inguruarekin bateragarriak diren lehen sektoreko jarduerak irautea eta indartzea ahalbidetuko duten eta hiriguneetatik hurbil baina haien kanpoan dagoen landa-ingurunean kokatzeko ezaugarri egokiak dituzten ekipamendu eta zuzkidura bereziak kokatzeko aukera eskainiko duten udalaz gaindiko eskalako berdeguneak finkatzeko etorkizuneko eskualde-konurbazioaren barrualdean.

Ingurune Fisikoaren Oinarrizko Zonifikazioa eta landa parke hauen egituraketa, EAEko korridore ekologikoen sarearen elementu nagusiekin koherente dira.

Lurralde Plan Partzialean hiriarteko landa-parke hauek definitzen dira, Ingurune Fisikoaren Antolamendu Orokorrari buruzko 2. planoan adierazitako mugaketaren arabera:

- Zabalagako hiriarteko landa-parkea
(Arratzain – Aritzeta – Aingeru Zaindaria – Loretoki – Oriamendi – Arizmendiko Gaina – Teresategi – Santa Barbara – Azkorte – Altzain Gaina)
- Lau haizetako hiriarteko landa-parkea
(Ametzagaña – San Markos – Txoritokieta – Perurena)
- Usategietako hiriarteko landa-parkea
(Altamira – Jaizkibelpe – Gaintxurizketa – Usategieta – Gurutze – Urkabe)

Lurralde Plan Partzialean, halaber, "hiri inguruko landa parkeak" deritzen esparru batzuk ere konfiguratzeko dira, eremu horiek hirien kanpoaldeko hurbileko landa-inguruaren gaineko jolas-hedapenaren lehentasunezko zona gisa arautzeko, izaera ludikoa duten jarduera eta instalazioen presentzia bateragarri egiteko ingurune naturalaren eta korridore ekologikoen kontserbazioarekin, horren ingurumen- eta paisaia-balioak begiratzearekin eta inguruarekin bateragarriak diren lehen sektoreko jarduerak finkatzearekin eta indartzearekin.

Lurralde Plan Partzialean hiri inguruko landa-parke hauek definitzen dira, Ingurune Fisikoaren Antolamendu Orokorrari buruzko 2. planoan adierazitako mugaketaren arabera:

- Mendizorrotz-Igeldoko hiri inguruko landa-parkea
- Ulia - Pasaiaiko bokaleko hiri inguruko landa-parkea
- Guadalupe-Higerreko hiri inguruko landa-parkea
- Leitzarango hiri inguruko landa-parkea
- Urumeako hiri inguruko landa-parkea
- Litorreta-Landarbasoko hiri inguruko landa-parkea
- Ergoien-Arditurriko hiri inguruko landa-parkea
- Ibarla-Meakako hiri inguruko landa-parkea

Hiriarteko zein hiri inguruko landa-parkeen mugaketa zehatza udal-plangintza orokorrean ezarriko da. Kasu askotan, udalaz gaindiko hedadura dutenez, plangintzak bateragarri egiteko prozesua gauzatu beharko da. Parke bakoitza garatzeko antolamendu-plan berezi bat egingo da, antolamendu-jarraibideak, erabilerak arautzeko erregimena eta elementu publikoak kudeatzeko formulak ezarriko dituen. Arreta berezia jarriko da parkearen barruan inskribatutako txirrindulari eta oinezkoentzako hiriarteko ibilbideen oinarritzako sarearen konfigurazioan. Gainera, kontutan izango dira, antolatze plan berezien barruan, Natura 2000 Sarearen garapenaren araudiaren lehentasuna, baita indarrean dauden baliabide naturalen ordenaziorako planak eta egon daitezkeen afekzioen derrigorrezko analisia ere, ebaluazio egoki bat gauzatuz abenduaren 13ko 42/2007 Legearen, Ondare Naturalaren eta Biodibertsitatearen Legearen, 46.4 artikuluen arabera.

Halaber, antolamendu zehaztapen proposamen berri gisa Lurralde Plan Partzialean gehitu egiten da izaera osagarria eta zonifikazio orokorrari gainjarrita duen adierazgarri den mugaketa, idealak edota lehentasuna duten lurzoru lokalizazio seriea, "Nekazaritza eta Abeltzaintza Eremu Estrategiko" gisa izendatutako eremuen sorrerarako.

Esparru honen inguruan interes orokorreko nekazaritza eta abeltzaintzako ustiapen garapena sustatzen duten inizatibei lehentasunez jazarri ahalko zaie, bermatutako izaera duten horietan dagokion oinarritzat erabili daitezkeen kalifikazio espezifikoko lurzoruak direla eta, hain zuzen ere. Lurralde Plan Partzialean adierazten diren konfiguratutako esparruen aukeraketa Nekazaritza eta Abeltzaintza eta Landazabal eremuen mugaketaren arabera, eta hauek, onartu berria den Lurralde Partzialeko Nekazaritza eta Basoko Sektorialean balio estrategiko altua dutela kontsideraturik koordinatu da. Zentzu honetan, Lurralde Plan Partzial honetan espezifikoki sartu dira entitate handieneko balore estrategiko altuko eremuak inguratzen dituzten azalerak.

Lurralde Plan Partzialean hurrengo Nekazaritza eta Abeltzaintza Eremu Estrategikoak definitzen dira, Ingurune Fisikoko Antolamendu Orokorren 2. planoan adierazitako mugaketaren arabera:

1. Igeldoko Nekazaritza eta Abeltzaintza Eremu Estrategikoa
2. Igarako Nekazaritza eta Abeltzaintza Eremu Estrategikoa
3. Usurbil-Aingeru Zaindariko Nekazaritza eta Abeltzaintza Eremu Estrategikoa
4. Aginagako Nekazaritza eta Abeltzaintza Eremu Estrategikoa
5. Zubietako Nekazaritza eta Abeltzaintza Eremu Estrategikoa
6. Lasarteko Nekazaritza eta Abeltzaintza Eremu Estrategikoa
7. Urnieta I.ko Nekazaritza eta Abeltzaintza Eremu Estrategikoa
8. Urnieta H. Nekazaritza eta Abeltzaintza Eremu Estrategikoa
9. Andoaingo Nekazaritza eta Abeltzaintza Eremu Estrategikoa
10. Garciategiko Nekazaritza eta Abeltzaintza Eremu Estrategikoa
11. Lau Haizetako Nekazaritza eta Abeltzaintza Eremu Estrategikoa
12. Frantzillako Nekazaritza eta Abeltzaintza Eremu Estrategikoa
13. Zamorako Nekazaritza eta Abeltzaintza Eremu Estrategikoa
14. Iturriotzeko Nekazaritza eta Abeltzaintza Eremu Estrategikoa
15. Oiartzungo Nekazaritza eta Abeltzaintza Eremu Estrategikoa
16. Gurutzeko Nekazaritza eta Abeltzaintza Eremu Estrategikoa
17. Altamirako Nekazaritza eta Abeltzaintza Eremu Estrategikoa
18. Jaizkibeleko Nekazaritza eta Abeltzaintza Eremu Estrategikoa
19. Jaizubiako Nekazaritza eta Abeltzaintza Eremu Estrategikoa
20. Hondarribiako Nekazaritza eta Abeltzaintza Eremu Estrategikoa
21. Olaberriako Nekazaritza eta Abeltzaintza Eremu Estrategikoa
22. Artiako Nekazaritza eta Abeltzaintza Eremu Estrategikoa
23. Lastaolako Nekazaritza eta Abeltzaintza Eremu Estrategikoa

4.- MUGIKORTASUN EREDUA. GARRAIO ETA KOMUNIKABIDE SAREAK

4.1.- MUGIKORTASUN EREDUA

Lurralde Plan Partzialaren funtsezko erabileremuetariko bat Eremu Funtzionalako pertsona eta salgaien mugikortasunari buruzko gaien multzoa aztertzea eta horiek lurralde-antolamenduaren konfigurazioan duten eragin erabakigarria analizatzea da.

Eremu Funtzionalak Europako komunikabide-sarearen testuinguruan duen kokapen estrategikoaren ondorioz, mugikortasunaren problematika aztertzeke ikuspuntuak argi eta garbi bereizita baina elkarrekin oso erlazionatuta dauden bi eskala izango dituzte: Eremu Funtzionalaren barruko mugikortasuna eta kanpoko zirkuituen iragaitzazko zona gisakoa.

Bi ikuspegi horiei beste horrenbesteko garrantzia duen beste bat gehitu behar zaie: garraioaren eta logistikaren sektorea eremu funtzionalan garrantzi ekonomikoa eta lurralde alorrekoa duten jardueretariko bat izatearena.

Jakina, mugikortasunaren problematika globala aztertzeke garraio eta komunikabide modu guztiak kontuan hartu dira: errepideko garraio- eta komunikabide-sarea, trenbideko garraio- eta komunikabide-sarea, itsasoko garraio- eta komunikabide-sarea, sare aeronautikoa eta, azpiegitura-euskarrien eskalan behera eginez, tokiko bide-mugikortasuneko barne-sareak, oinezkoentzako eta bizikletentzako "ibilbide bigunak", aparkaleku-zuzkidurak eta abar.

Lurralde-antolamendua garapen iraunkorreko irizpideen arabera optimizatzeko hipotesi orokorra abiapuntutzat hartuta, trafikoak sortzea eragozteko disuasio neurriak ezartzea eta garraio publikoaren lehentasunezko erabilera sustatzea planteatzen da eremu funtzionalako barne-mugikortasunaren problematika tratatzeko lehen estrategia moduan. Testuinguru horretan neurri jakin batzuei lehentasuna eman beharko zaie, hala nola bizitegia eta lana bezalako hirigintza-erabilerak nahastea, zuzkidura-ekipamenduak eta hirugarren sektorekoak lurralde osoan dibertsifikatzea, ibilbide bigunen ordeztako sare bat sortzea oinezko eta txirrindularientzako, garraio-sare publikoaren prestazioak optimizatzea, eta abar.

Eremu funtzionalaren oinarritzko azpiegitura-euskarria eratzen duten garraio- eta komunikabide-sare orokorrei dagokienez, aurreratu behar dugu antolamendu-irizpide orokorra etorkizunean pixkanaka bereizteko joera izatea komeni dela: alde batetik kanpoko iragaitzazko sareen ardatz nagusiak eta barruko joan-etorrietako trafikoen tokiko sareetako bideak, hauek ibilbidea azkarren eta laburretik pasararaziz eremu funtzionalako iragaitzezko azpiegitura handien bitartez.

Interes orokor handiko gai espezifikoko gisa, Lurralde Plan Partzialean, halaber, "ibilbide bigunen sare" bat sortzeari buruzko proposamenak ere sartzen dira, oinezkoek eta bizikletek aukera izan dezaten hiriguneak elkarrekin konektatzea ahalbidetuko duten eta hiriguneetatik kanpoko lurralde periferikora iristeko erraztasunak emango dituzten zirkuitu espezifikoetatik zirkulatzeke. Ildo horretan, Gipuzkoako Foru Aldundiak 2013an egindako eta zati berrien proposamenekin osaturik Gipuzkoako Bizikleta Bideak Antolatzeko Lurralde Plan Sektorialaren aurrerapenean aurreikusitako sarea Lurralde Plan Partzialari gehitu zaio.

Laburbilduz, mugikortasunari buruzko Lurralde Plan Partzialaren proposamenak aurkezteko, mugikortasun-eredua finkatu da (eskema orokorra 3. planoan azaldutakoa da) eta hainbat proposamen espezifikoko adierazi dira honako gai hauen inguruan: txirrindulari eta oinezkoentzako hiriarteko oinarritzako sarearen etorkizuneko konfigurazioa, errepide-sare nagusia, trenbide-sareak (ADIF, ETS eta Euskadiko Trenbide-sare berria) eta dagozkien geltokiak eta intermodalitate-elementuak, eta portu- eta aireportu-azpiegiturak. Errepide eta trenbideei dagozkien proposamenak proiektu fasean edo dagokion Arloko Administrazioen eskutik informazio ikasketan aurkitzen dira, nahiz eta aurkezten diren proposamen batzuk, seguru aski epe luzera begira, alternatiben eraikitze fasean aurkitzen dira.

4.2.- EREMU FUNTZIONALEKO ETORKIZUNeko MUGIKORTASUN EREDUA **KONFIGURATZEKO OINARRIZKO ERREFERENTZIAK**

Donostiako Eremu Funtzionala Europako garraio- eta komunikabide-sareko igarotze-korridore estrategikoa eta, aldi berean, 400.000 biztanle* baino gehiagoko dentsitate handiko hiri-populazioaren bizitokia dela kontuan harturik, hainbat baldintzatzaile aintzat hartu behar da mugikortasun-sarea ahalik eta egokien konfiguratzeko.

Donostiako Eremu Funtzionalako garraio eta komunikabideen oinarritzko sareak funtzio bikoitza betetzen du gaur egun: kanpoko zeharkaldiko trafikoak xurgatzen ditu eta, aldi berean, barneko joan-etorriko trafikoak ebazten ditu. Trafikoen gainjartze hori errepide-sare nagusian eta trenbide-sarean ere gertatzen da, eta, epe laburrean zalantzarik gabeko eskala-ekonomia badakar ere, sarea eraikitze eta mantentzeko kostuak murrizten baititu eta espazio-okupazio txikiagoa eskatzen baitu, interferentzia eta eskari heterogeneo eta antagonikoak sorrarazi ditzake barneko joan-etorriko trafikoen artean, batez ere pisu handiko trafikoarengatik eta kanpokoak, nahiz eta bigarren ingurabideari (A-8/A-1) eta Urumeako autobiarri (A-15) esker gaitasun globalaren hobekuntza nabarmena lortu.

Gainjarritako trafiko hauen disfuntzioa jada gutxi gora-behera ebatzita gelditu da Eremu Funtzionalan, bigarren ingurabidearen (A-8/A-1) Aritzeta eta Arragua artean eta Urumeako autobiarren (A-15) Andoain eta Astigarragaren artean martxan jartzeari esker. Beraz, Eremu Funtzionalako Mendebalde eta Erdialdean jada dagokio aske gelditutako bideen birmoldaketari, Aritzetatik Arraguarainoko Donostiako ingurabide zaharrari agitazio handiko trafikoaren ardatz primario berri banatzaile gisa, eta Bazkardotik Loiolarainoko GI-131 zaharra hiri bide ardatz berri gisa.

Aldiz, Eremu Funtzionalako Arragutatik mugaraino doan A-8/A-1 bidearen Ekialdeko zatian estrategia ezberdin bat erabaki da, bidearen kapazitatea handituz hirugarren erraila gehituz eta Lezo Gaintxurizketako (Lanbarren) korridorean eta Irungo hiri erdialdean bi sarbide zuzen sortuz. Sarbide hauek noski barne banaketa sare berri batekin osatu beharko dira.

Horrenbestez, Lurralde Plan Partzialean mugikortasun-eredua konfiguratzeko epe erdi-luzerako estrategia finalista gisa proposatzen da agitazio handiko barne igarotze-trafikoak bereiztea. Horrela, ahal den heinean, barne ardatzen ahalmena handitu eta ingurune, zarata eta barrera efektuko inpaktuak gutxitu, eta horren ondorioz, ardatz hauen iragazkortasuna handitu egungo oinarritzko sarea lehen mailako hiri-banaketarako kanal gisa erabiltzeko.

Horretarako, epe luzerako denbora-horizonteko mugikortasun-eredu bat hartzea proposatzen da, Donostiako Eremu Funtzionalako garraio eta komunikabideen sare nagusiaren etorkizuneko konfigurazioa kudeatzeko eta pixkanaka eta mailaz maila transformatzeko egokia. Horrekin batera, epe labur eta ertainean azpiegituren alorrean esku hartzeko programak eredu horren ondorio diren funtzionaltasuneko eta lurralde-eskalako estrategietara egokituko dira.

* 1.075 bizt./km²

Beste hainbat alderdiren artean, mugikortasun-ereduan planteatzen da komenigarria dela epe luzean kanpoko sarbideko errepide-sare nagusi osoari tarifa-erregimen homogenea aplikatzea, haren funtzionamendu orekatua ahalbidetzeko.

Lurralde Plan Partzialean, jakina, mugikortasun-ereduari dagoeneko gaur egun guztiz finkatutako elementutzat jo behar diren azpiegitura-euskarriak gehitzea aintzat hartzen da, batzuk jada erabiltzen ari direnak eta beste batzuk egite bidean daudenak (2. ingurabidea, Urumeako autobia, ETS trenbide-sareko bikoizteak eta geltoki berriak, Euskadiko Trenbide-sare Berriaren bidean dauden eraikuntzak eta aurreikuspen sendoak, N-121 A, eta abar).

Eredu orokor horren barruan, berariaz kontuan izan behar da Pasaiaiko portua eta horren konexioa bide- eta trenbide-sareekin, zerbitzu intermodalak ezarrita trenbide-trafikoaren, errepidekoaren eta itsasokoaren artean. Zerbitzu horiek ustiatu egin behar dituzte Eremu Funtzionalaren lurralde-kokalekuaren ahalmen guztiak, enpresa-ezarpenarenak eta azpiegitura-zuzkidurenak.

Lurralde Plan Partzialaren mugikortasun-ereduan, halaber, eremu funtzionaleko hirigintza birmoldatzeko eta azpiegiturak berrantolatzeke prozesu estrategikoak bateratuta tratatzeko balizko antolamendu-aukerak aintzat hartzen dira; adibidez: Pasaiaiko badia hirigintzaren aldetik lehengoratzeko (porturako plan estrategikoarekin bat etorritik), Lezo-Gaintxurizketako korridorea antolatzea eta Irungo trenbide-zona eta erdialdea hirigintzaren aldetik berrantolatzea.

Lurralde Plan Partzialaren mugikortasun-ereduan Eremu Funtzionalaren barruan logistikarako eta intermodalitateko espazio-baliabide berriak aurreikusteko premia ere aintzat hartzen da, komunikabideen sektorearen funtzionamendua optimizatzea bermatzeari begira, eremu funtzionalak Europako sarbideen eta garraioen sareen testuinguruan duen kokapen pribilegiatuaren ondorio diren aukera estrategikoak ikusirik. Horregatik, mugikortasun-eredu horrek kontuan hartzen du, berori behar bezala garatzeko, Lezo-Gaintxurizketan plataforma logistiko bat sortzeko premia. Plataforma horrek Europar Batasuneko garraio-ardatz nagusietako batean txertatu behar du; hain zuzen, Korridore Atlantikotzat (edo 4. korridoretzat) ezaguna den ardatzean.

Korridoreak (EBko guztiek bezala) garraibide guztiak biltzen ditu: bideak, trenbideak, itsas bideak eta aire-bideak. Europar Batasunaren helburua da, intermodalitatea hobetzeko (eta, horrekin batera, garraioaren kostua optimizatzeke) korridore horietan guneko logistiko handiak ipintzea. Horretarako, hain zuzen, Garraio Azpiegituren Plan Estrategikoa (GAPE) garatu zuen hasiera batean. Plan horretan, Lezoko plataforma intermodala eta logistikoa proposatu zen. Ondoren, 2012an plan hori berrikusi eta Garraio eta Etxebizitza Azpiegituren Plana (GEAP) izen berria jarri ondoren ere, Lezo-Gaintxurizketako kokaleku intermodal horri eutsi zitzaion.

Mugikortasun-ereduan, azkenik, eremu funtzional osorako bidaiarien garraio publikoko sistema bateratua eratzeke premia aintzat hartzen da; batik bat, udalerrien arteko alderdi harremana sustatuta, harreman hori hiriburuan zentralizatu gabe (hiriarteko autobusen sarea eta ETSren eta ADIF-en sareen aldirietako zerbitzuak barne hartuta). Horretarako, egungo operadore guztiak sare koordinatu batean integratzea eta sareko puntu estrategikoetan hainbat aldagune, geltoki intermodal eta disuasio-aparkaleku konfiguratzea planteatzen da.

Lurralde Plan Partzialean adierazitako mugikortasun-ereduaren garrantzizko beste alderdi osagarri bat funtsezko gai hau planteatzeko erabakian datza, hots, Eremu Funtzional osora hedatuko den txirrindulari eta oinezkoentzako hiriarteko oinarritzko sarbide-sarea edo "ibilbide bigunen oinarritzko sarea" berreskuratzea, gaur egun errepide-sareak eragozten eta/edo baztertzen dituen puntuak gaindituta. Besteak beste Gipuzkoako Bizikleta Bideak Antolatzeke Lurralde Arloko Planaren aurrerapenean (GFA. 2013) aintzat hartutako bideak gehituta eratuko da sare hori.

4.3.- TXIRRINDULARI ETA OINEZKOENTZAKO HIRIARTEKO OINARRIZKO SARBIDE SAREA

Lurralde Plan Partzialaren garrantzizko proposamen gisa, txirrindulari eta oinezkoentzako lehen mailako sarbide-zirkuituen hiriarteko sarea konfiguratzeke interesa planteatzen da.

Sare hori ibilbide ahalik eta labur, eroso, seguru eta atseginenetan barna antolatu beharko da eta lehentasuna eman beharko zaio, edo parekotasuna behintzat, errepide- eta trenbide-komunikazioen sareen gehiegizko nagusitasunaren inertziaren gainean.

Irizpide orokor gisa, ahal izanez gero ibai eta badien haranetan zehar eta haranen arteko konexio-korridoreetan mendi-lepoen behealdeko puntuetan zehar antolatzea proposatzen da.

Lurralde Plan Partzialaren 3. planoan, mugikortasun-ereduaren eskema orokorrari buruzkoan, izaera orokorreko oinezko eta txirrindularientzako ibilbide-sarea planteatzen da, batez ere hiriarteko konexioak konfiguratzeraz zuzendua, hiriguneen barne-irigarritasunari udal-eskalan irtenbidea ematen ari zaiola egiaztatu baita. Oinezko eta txirrindularientzako ibilbide-sare hau espezifikoki Lurralde Plan Partzialeko 3.1. planoan ikusten da.

Oinarrizko sare horretan, jakina, Gipuzkoako Foru Aldundiak 2013an onartutako Gipuzkoako Bizikleta Bideak Antolatzeke Lurralde Plan Sektorialaren eremu funtzionalerako planteatutako proposamen guztiak sartu dira, besteak beste, oinezko eta txirrindularientzako ibilbide-sare berrien proposamena Lasarte-Andoain artean, A-1eko zenbait adar eta Irungo Plaiaundiko eremuan bazter biguneko pasealeku bat.

Oinarrizko sarbide-sareak berari atxikitako elementu gisa hartzen ditu bere baitan egun dauden edo berrezartzeko posibilitatea duten txalupa-zerbitzuak (Pasai San Pedro-Pasai Donibane; Pasai Donibane-Pasai Antxo; Hondarribia-Hendaia), askatutako trenbide-plataforma eta -tunelen berrerabilera eta komunikazio bertikaleko zerbitzu berri esanguratsuenak (igogailuak, funikularrak, etab.). Izan ere, elementu horiek guztiak lehentasunezko zerbitzu publiko baten osagaitzat jotzen ditu.

Elementu horien guztien funtzionaltasunean, oinezkoen joan-etorriari emango zaio lehentasuna, txirrindularien trafikoa behar den bezala geratuko da haren mende eta, koexistentziako kasu berezietan, intentsitate txikiko trafiko motorizatuak bi horien mende.

Hiriarteko oinezko eta txirrindularien ibilbide bigunen plangintza orokorra eta haien sustapena eta eraikuntza bateragarri egindako plangintzaren xede izango da espezifikoki. Ondorio horretarako, Gipuzkoako Foru Aldundiak eta Eusko Jaurlaritzak tutoretza-lanak egingo dituzte udal-plangintzek eta administrazio sektorialen plangintzek alderdi hori kontuan hartu eta behar bezala ebatz dezaten haiek izapidetzeko eta onartzeko prozesuetan.

Halaber, bidezkoa izango da goi-mailako administrazioek (Gipuzkoako Foru Aldundia eta Eusko Jurlaritzak) zuzenean ekitea ibilbide horiek sustatzeari, udal-ekimenarekiko subsidiarioki.

4.4.- ERREPIDE SAREA

Errepide-sarearen konfigurazioa Lurralde Plan Partziala formulatzeko funtsezko gaitariko bat da, berebiziko garrantzia baitu eremu funtzionalaren lurralde-antolamenduan.

Eremu Funtzionalerako mugikortasun-estrategia orokor gisa, zeharkaldiko trafikoak eta barneko joan-etorriko trafikoak pixkanaka bereiztea proposatzen da Lurralde Plan Partzialean. Estrategia hori neurri handi batean gauzatu da 2. ingurabidearen eta Urumeako autobiarene erakuntzarekin. Arestian adierazi den moduan, Eremu Funtzionalaren ekialdean kanpoko trafikoen eta barne-banaketako trafiko nagusien baterako xurgapena AP-8/AP-1 autobidearen Arragua-Muga tartean kontzentratzeko soluzioa hautatu da. Horretarako, autobidean hirugarren erreiak eraiki dira Irungo Bentatik Mugaraino.

Estrategia hori osatu egin beharko da hiri-eremuen barnealdetik igarotzen diren ibilgailu astunen trafikoa pixkanaka murriztea ahalbidetuko duten beste esku-hartze batzuekin. Ildo horretan, ahaleginak egin beharko dira hiri-aglomerazioen barne-sarean trafiko astun hori sortzen duten elementu nagusiak ahalmen handiko bideetara zuzenean irits daitezzen (igarotze-trafikoarekiko komunikabideak), horretarako lotuneak hobetuta edo horien kopurua handituta, horrela lortuko baita zeharkaldiko trafikoak eta ibilgailu astunen trafikoak barneko joan-etorriko trafikoetatik bereiztea.

Errepideen eredu orokorra, beraz, Irisgarritasun Sare Orokorr batean oinarrituta konfiguratu da, honako elementu hauek izanik osagai: AP-8/AP-1 autobidea, Urumeako autobia (A-15) Andoain eta Astigarraga artean, A-1 autobia Andoain eta Aritzeta artean, eta N-121-A errepidea Irun eta Nafarroa artean. Azpiegitura horiek guztiak zerbitzuan daude dagoeneko, eta esku-hartze puntual osagarri batzuk besterik ez dira programatzen.

Elementu horiekin batera, ereduari planteatzen da egungo GI-20 errepidea (Donostiako saihesbidea) pixkanaka transformatzea eta trafikoak barnean banatzeko lehen mailako ardatz bihurtzea, eta, ardatz hori abiapuntutzat hartuta, orraiz moduko lehen mailako irisgarritasun-eskema bat antolatzea Donostialdeko erdialdean itsasertzeko hiriguneetarako trafiko handientzat.

Horretarako, Lurralde Plan Partzialean planteatzen da epe luzerako eredu orokor bat sortzea eta etorkizuneko esku-hartzeak eredu horretarantz mailaz maila moldatzeko estrategia hartzea, egun dagoen sarearen pixkanakako transformazioa abiapuntutzat hartuta.

Proposatutako estrategia ahalik eta hobekien ulertzeko, 3. planoan mugikortasun-ereduaren eskema orokorra aurkezten da. Bertan, errepideekin batera, gainerako komunikabide-sareak ere jasotzen dira. Errepide-sarearen plano espezifikoaren gisara, 3.2.1. planoan gaur egun dagoen sarearen eskema aurkezten da eta 3.2.2. planoan, bestalde, planteatutako jarduketan etorkizuneko aurreikuspenen multzoaren arabera proposatutako ereduaren eskema.

Ondoren, proposatutako esku-hartzeak zerrendatu dira, lehentasun-ordena jakinik edo gauzatzeko denbora-sekuentziarik zehatz-mehatz adierazi gabe, zeren uste baita, hala badagokio, trafikoen bilakaeraren ondorio diren beharrak eta aurrekontuan sartutako baliabideetatik eratorritako eskakizunak kontuan hartu beharko direla.

Esku-hartze batzuk kanpoko irisgarritasun-sare orokorraren funtzionaltasuna optimizatzeko eragiketa osagarri gisa txertatu dira:

- A-1 autobienaren trazadura berria eta zabaltzea Andoainen, Bazkardo (A-15 / Urumeako autobienaren arteko lotura) eta Sorabilla (A-15 / Nafarroako autobienaren arteko lotura) artean.
- Behar izanez gero, gaur egun ez dauden mugimenduak ebatzea 2. ingurabidearen eta N-634 errepidearen artean.
- AP-8/AP-1 autobidearen Irungo Benta eta Behobia arteko tartea hiru erreitara zabaltzea noranzko bakoitzean, Irun erdialdeko etorkizuneko lotuneak edo erdilotuneak sortuko duen trafiko berriaren inpaktua murrizteko.
- AP-8 autobidearen lotune berria Lanbarrenen, Lezo-Gaintxurizketako intermodalaren eremu logistikorako zuzeneko sarbide gisa. Jardun horrek aukera emango du honakoak modu integratuan egiteko:
 - Pasaiaiko portua berrantolatzea eta birmoldatzea.
 - Arragua-Lintzirin ingurua trafikotik libre uztea.
 - Lezo-Gaintxurizketa korridorerako irisgarritasun-kanal egokia sortzea, lurralde estrategikoa baita eremu funtzionalean jarduera logistikoak garatzeko.
- AP-8 autobidearen lotune berria Iruneekin eta Irun erdialdearekin, Arretxe-Ugalde parean, Irungo hiri-sarearekin konektatuta (Irungo Hegoaldeko Ingurabidea), Irungo bide-irisgarritasuna orokorrean hobetzeko, Irungo Plan Orokor berriaren arabera, trenbide-zabaltza birmoldatzeko zonarako zuzeneko sarbidearekin.
- Garraio Zentro bat eraikitzea AP-8-AP-1 autobidean, Astigarragan, autobidearen zerbitzuko elementu osagarri gisa.

Funtsean, baliabideak optimizatzeko esku-hartzeak proposatzen dira, zuzeneko bide-konexio berriak sortzeko kanpoaldeko sare nagusiaren eta etorkizun hurbilean ziur aski hirigintza birmoldatzeko eta azpiegiturak berrantolatzeke eragiketa integral garrantzitsuak, eta horiek ekarriko dituzten ingurumena hobetzeko, azpiegitura berriak sortzeko eta hiri-garapen berriak planteatzeko prozesuak gauzatu beharko dituzten Eremu Funtzionaleko esparruen artean: Pasaiaiko badia, Lezo-Gaintxurizketako eremu logistikoa eta Irun erdialdea.

Esparru horietariko bakoitzean esku hartzeko erabakitzen duten estrategia dena dela ere, argi dago lurralde horien gainean etorkizunean osorik transformatzeko jarduketa garrantzitsuak garatuko direla. Horren aurrean, beharrezkotzat jotzen da enklabe estrategiko horien eta kanpoaldeko sare nagusiaren artean konexio arin eta zuzeneko bide-azpiegitura berriak aurreikustea Lurralde Plan Partzialean.

Lurralde Plan Partzialean planteatutako beste proposamen batzuk Eremu Funtzionaleko barne-banaketako errepide-sarea antolatzaera eta/edo hobetzaera zuzentzen dira.

- Toki-intereseko bide berria Oria eta N-634 errepidearen artean, Oria ibaiaren ezkerrealdetik, Zubietan aurreikusitako garapen berrietara iristeko, Donostiako Plan Orokorren arabera.
- Garai bateko A-8 autobidea, egungo GI-20 errepidea, pixkanaka transformatzeko prozesua, Aritzetatik Arraguaraino, lehen mailako banatzaile gisa. Egun dauden loturak eraberritzea eta lotura posible berriak irekitzea ahalbidetuko du Aritzetan, Loiolako Erriberan, Intxaurrondon, Auditx-Akularren eta Pontika-Loidin edo beste batzuetan.
- Lanbarrengo lotura berriaren GI-636 eta GI-2638 errepideekiko konexio-sistema, AP-8/AP-1 autobidetik Pasaia porturako eta Lezo-Gaintxurizketa korridorarako sarbide-sistema eskaintzeko, Arraguako loturaren ordezkia.
- Irungo Hiri Antolamenduko Plan Orokorrean aurreikusitako Hegoaldeko Ingurabidea.
- GI-3440 errepidearen Lezoko saihezbidea, hirigunearen mendebaldean, portutik Pasaia Donibanerantz, Portuko Agintaritzak hitzartu beharreko trazaduraren arabera.
- Oizungo haranerako sarbide berria mendebaldetik (GI-2132).
- GI-2132 errepidearen Hernani Mendebaldeko saihezbidea.
- Garai bateko GI-131 errepidearen Andoainen, Urnietan, Hernanin, Astigarragan, Martutenen eta Loiolan barnako zeharbideen hiri-transformazioa.
- GI-636 eta N-638 errepideak Irungo Benta eta Hondarribia artean transformatu eta hiri barruko bide bihurtzeko prozesua behin betiko finkatzea, bere sekzioa espaloiak eta bidegorriak bezalako hiri-baldintzatzaileetara egokituta.

4.5.- TRENBIDE SAREA

Trenbide-sarearen konfigurazioa Lurralde Plan Partziala formulatzeko funtsezko beste gaietariko bat da. Bere garrantziak hiru alderdi ditu eremu funtzionalaren lurralde-antolamenduan, hala kanpoko iragaitzazko azpiegituraren izaerari nola barneko sare egituratzaileari dagokionez: aldiriko sare metropolitarrako elementu gisa duen garrantzia, ibilbide luzeko bidaiarien zerbitzu-sarearen osagai gisa betetzen duen funtzioa, eta salgaien garraio-sarea indartzeko bere presentzia hain beharrezkoa izatea.

Trenbide-sareari buruzko proposamenak formulatzeko nahitaezkoa da lehenengo eta behin abiapuntua ezartzea.

Donostiako (Donostialdea - Bidasoa Beherea) Eremu Funtzionaleko trenbide-sarearen antolamendua indarrean dagoen EAEko Trenbideen Azpiegitura Antolatzeko Lurralde Arloko Planak arautzen du (41/2001 Dekretua), teoriarik bederen. Alabaina, plan horren geroztiko aldaketak (05-01-25ean eman zioten hasierako onarpena) mantsotu egin ditu izapideak eta bere zehaztapen berriak oraindik ere ez dira ezin eztabaidatuzko gaiak. Gaur egun, egin diren informazio-azterketa berriekin, dirudienek aski zehaztuta dago eremu funtzionaleko trenbide-sarearen azken konfigurazioari dagokion guztia.

Dena den, komeni da Lurralde Plan Partzialetik irizpide batzuk ezartzea, Lurralde antolamendu integralaren diziplina orokorretik eragina izan behar baitute eremu funtzionaleko trenbide-sareen etorkizunari buruzko erabakiak hartzeko. Honako gidalerro orokor hauek adierazten dira:

- Egungo ADIF sarea (iberiar zabalera) aldiriko zerbitzu gisa finkatzea eta indartzea, geltoki berriak irekita eta salgaietarako by-pass trenbide bat irekita Donostialdeko erdialdera, etorkizunean korridorea zabalera mistora (iberiarra eta UIC) partzialki egokitu arte.
- Egungo ADIF sarea (iberiar zabalera), halaber, salgaiak garraiatzeko zerbitzu gisa indartzea, salgaietarako by-pass trenbide bat eraikita Donostialdeko erdialdera, etorkizunean korridorea zabalera mistora (iberiarra eta UIC) partzialki egokitu arte.
- Egungo ETS sarea osoan transformatzea eta modernizatzea, aldiriko zerbitzu gisa duen funtzionaltasunari lehentasuna emanez. Ahal den puntu guztietan trenbidea bikoiztea eta geltoki berriak irekitzea. Hor kokatzen da Donostia erdialdetik igaroko den metro tipologiako saihebidetaren proiektu berria, Amarako egungo zaku-hondoa ezabatzea ekarriko duena.

- ADIF eta ETS aldiriko sareak, Eremu Funtzionalaren ekialdean elkarrengandik hurbil badaude ere, ez dira inondik ere erredundanteak, osagarriak baizik. Bidezkoa da, beraz, horiek mantentzea eta finkatzea, batez ere Oarsoaldeko goialdeetan ETS sareko geltoki berriak irekitzea bultzatzen bada.
- ETS sarearen tarte batzuk bikoizteko eta modernizatzeko eragiketek tarte horietan salgaien zerbitzua ezabatu beharra dakarte. Behar adinako eskari-bermerik badagoela zehaztuz gero, obra osagarriak egin ahal izango dira etorkizunean salgaien zerbitzua berreskuratzeko, EAEko Trenbideen Azpiegitura Antolatzeako Lurralde Arloko Planaren izapideetan eta onarpenean xedatzen denari jarraiki.
- UIC zabalerako Euskal Autonomia Erkidegoko Trenbide Sare Berriari dagokionez, dagoeneko finkatutako erabakitzat hartu dira Urumearen haranean zeharreko enbor nagusiaren trazadura (eraikitzen ari da, dagoeneko, Andoain eta Astigarraga artean), Astigarraga parean Trenak Aurreratzeko eta Aparkatzeko Postua (PAET-TAAP) eraikitzea, Astigarraga eta Oarsoaldea artean tren-saihesbide (by-pass) bat eraikitzea, eta enbor nagusia Irun hegoaldetik mugaraino luzatzea. Halaber, ADIF sarearen egungo trazaduran sarrera integratu bat (iberiar zabalera eta UIC zabalera) antolatzea onartzen da Donostia erdialderaino, Pasaiaiko Porturaino, Lezoko etorkizuneko intermodaleraino eta handik Irun-Hendaiaiko geltokiraino, hori guztia etorkizunean ADIF sarea UIC zabalerara osorik aldatzeko epe luzerako agertokian.
- Trenbide-ereduan ez da aintzat hartzen Donostia erdialdean tranbia-zerbitzua ezartzeko hipotesia, ADIF eta ETS sareen egungo azpiegiturek eskaintzen dituzten ahalmenak kontuan hartuta, batez ere, Donostia erdialdetik pasata metro tipologiadun Lugaritz eta Amara arteko konexioarekin hobetuz, Benta Berri-Unibertsitateak, Erdialdea-Kontxa eta Amaran geltoki berriak ezartzeko ahalmena edukita.

Halaber, etorkizunean Irun eta Hondarribia artean metro- edo tranbia-zerbitzu bat ezartzeko proiektuak ekonomikoki zalantzan jar daitezke, Bidasoko eskualdearen biztanleria-atalase urria ikusita. Horregatik, Lurralde Plan Partzial honetan, Irungo geltoki berria eta aireportua zuzenean konektatzeko anezka-zerbitzu publikoa proposatzen da, beharrezkoa izanez gero Hondarribiako Zentroraino luza daitekeena. Dena den, EAEko Trenbideen Azpiegitura Antolatzeako Lurralde Plan Sektorialaren izapideetan eta onarpenean erabaki beharko da kontu hori.

- Bidezkotzat jotzen da etorkizuneko trenbide-ereduak kontuan har dezala hiri multzoen gaineko inpaktu akustikoa, zaratari buruz indarrean dagoen araudiaren arabera.

Trenbide-sarearen antolaketak lurralde-antolamenduaren gainean duen eragin erabakigarriari buruzko gogoeta orokor horiek abiapuntutzat hartuta, Lurralde Plan Partzialean trenbide-sarearen etorkizuneko konfigurazioari buruzko proposamen-eskema bat planteatzen da (ikus "3. Mugikortasun-ereduaren eskema orokorra", "3.3.1. Trenbide-sarea. Egungo egoera" eta "3.3.2. Trenbide-sarea. Etorkizuneko aurreikuspenen arabeko eredua" planoak).

Lurralde Plan Partzialean etorkizuneko trenbide-ereduan konfiguratuta dauden esku-hartze hauek aintzat hartzen dira; denboran mailakatu egin beharko dira, arian-arian egiteko eta zerbitzuan jartzeko:

ADIF sarea - iberiar zabalera

- Egungo trazadura aldiriko zerbitzu gisa finkatzea eta indartzea, geltoki berriak irekita Andoain-Karrikan, Astigarragan, Loiolako Erriberan (ETS sarearekiko aldageltokia), Arraguan eta Arason eta lehendik dauden hobekuntza..
- Salgaien trafikoa finkatzea eta indartzea, iberiar zabalaren gainean eta egungo trazaduraren arabera, hirugarren haria erabiliz Astigarraga-Gaintxurizketa saihebidetaren (by-pass) lehentasuneko eraikuntza gauzatu bezain laster.

ADIF sare berria - UIC zabalera

- UIC zabalera sare berria eraikitzea Astigarragako Trenak Aurreratzeko eta Aparkatzeko Postuaren eta Andoainen artean.
- Zabalera mistoko edo hirugarren hariko (iberiar zabalera eta UIC zabalera) saihebidet berria (by-pass) eraikitzea Astigarraga eta Gaintxurizketa artean.
- ADIF sarearen egungo trenbide-trazadura zehar sarrera integratu bat (iberiar zabalera eta UIC zabalera) antolatzea Astigarragatik Irungo geltokiraino, Donostia erdialdetik, Pasaia portutik eta Lezo-Gaintxurizketa intermodaletik igaroko dena, abiadura handiko trenaren zirkulazioa ahalbidetzeko (UIC zabalera zirkulatzen du), aldiriko eta salgaien zerbitzuekin bateragarri izanda (iberiar zabalera zirkulatzen dute).
- Etorkizunean UIC zabalera sare berria eraikitzea Oarsoaldea eta muga artean, abiadura handiko trenaren sarea Frantziako etorkizuneko sarearekin zuzenean konektatzeko eta, osagarri gisa, Irungo geltokiarekin UIC zabalera konektatzeko.
- Atotxako eta Irungo geltokiak transformatzeko eragiketak, abiadura handiko tren gehitzeko aukera geltokien barrutiak eta horien hiri-inguruneak hirigintza alorrean osoan birmoldatzeko jarduketekin osatuz.

- Lezoko plataforma intermodala eraikitzea, Pasaiako portura trenbidez iristeko eta AP-8/AP-1 autobidearekin eta Lezo-Gaintxurizketa korridoreko eremu logistikoekin zuzenean konektatzeko aukera izango duena. Plataforma intermodalak zabalera mistoko (UIC eta iberiar zabalera (ADIF)) eta zabalera metrikoko (ETS) tren-sarbideak izan ditzake.
- Irungo geltoki berrian komunikabide-zentro intermodala antolatzea, honako elementu hauek izango dituen: aldiriko eta ibilbide luzeko tren-aldageltokia (ADIF-ETS); aldiriko eta ibilbide luzeko autobus-geltokiarekiko aldageltokia; eta Donostiako aireporturako (Hondarribia) zuzeneko sarbide-zerbitzua.

ETS sarea

- Egungo trazadura aldiriko zerbitzu gisa finkatzea eta indartzea. Horretarako, egin daitekeen tarte guztietan trenbidea bikoiztea eta geltoki berriak arian-arian irekitzea Urbilen, Loiolako Erriberan (ADIF sarearekiko aldageltokia), Altza-Auditx-Akularren, Pasai Antxon, Lanbarrenen eta Arason. Herrerako geltoki berria eraikita eta zerbitzuan egongo dela uste da.
- Donostia erdialdetik igaroko den metro tipologiako trenbide-sare berri bat eraikitzea Lugaritz eta Amara artean, Easoko geltokiko egungo zaku-hondoa ezabatzea ekarriko duena. Geltoki berriak antolatuko dira Benta Berri-Unibertsitatean, Kontxa-Erdialdean eta Amaran.
- Irun erdialdeko sarea etorkizunean osoan berrantolatzea, ADIFen Irungo geltokiaren transformazioarekin koordinatuta, Irungo Bentatik Hendaiaraino, Belaskoeneko eta Colon ibilbideko geltokiak birkokatuta.
- Lasarteko eta Errenteriako zerbitzu-instalazioak Arasora lekualdatzea.
- ETS sarearen tarte batzuk bikoizteko eta modernizatzeko eragiketek salgaien zerbitzua bertan behera utzi beharra dakarte. Behar adinako eskari-bermerik badagoela hautemanez gero, obra osagarriak egin ahal izango dira etorkizunean salgaien zerbitzua berreskuratzeko, EAEko Trenbideen Azpiegitura Antolatzeako Lurralde Arloko Planaren izapideetan eta onarpenean xedatzen denari jarraiki.

4.6.- PORTU AZPIEGITURA

Donostiako (Donostialdea - Bidaso Beherea) Eremu Funtzionaleko mugikortasun-ereduaren ikuspegitik, Pasaiaiko portua oso elementu garrantzitsua da salgaien garraioaren sektorearentzat. Bidaiarien garraioan, ordea, inpaktua hutsaren parekoa da ia. Eremu funtzionaleko gainerako portu-azpiegiturek, hots, Donostiako eta Hondarribiako portuek, ez dute mugikortasun-eredua konfiguratzen, tokiko eskalako arrantza-jardueretarako eta turismo- eta kirol-jardueretarako besterik ez baitira erabiltzen.

Eremu funtzionalean portu-azpiegitura antolatzeari buruzko problematikaren analisia, hortaz, Pasaiaiko badiaren esparru globala (Lezo-Gaintxurizketa korridorea ere barne dela, espazio-hedapeneko eremu naturala baita) etorkizunean ingurumena birkualifikatzeko, hirigintza birmoldatzeko eta azpiegiturak eta portua berrantolatzeko eragiketa integratu konplexua hartuko duen lurralde-agertokitizat hartzearekin lotuta dago.

Pasaiaiko porturako irisgarritasuneko bide- eta trenbide-sareak transformatzeko eta modernizatzeko aukera sorta aztertzean, portu-jarduera finkatzeko planteatutako agertokiaren aurrean, Lezo-Gaintxurizketa korridorea portu-barrutiaren etorkizunetik bereizi ezin den elementu espazialtzat hartzean datza Lurralde Plan Partzialaren abiapuntua.

Hala Pasaiaiko badiaren (bere hiri-multzoaren barruan), nola Pasaiaiko portuaren (modernizatu beharreko portu-barrutia den aldetik) bide- eta trenbide-irisgarritasuna optimizatzeari dagokionez Lurralde Plan Partzialean planteatzen diren proposamen-irizpide nagusiak, Pasaiaiko Portuko Zerbitzugunearen Ordenaziorako Plan Bereziarekin bat, eta gomendio gisa, honako hauek dira:

- Badiaren perimetroko bazterretako hiriarteko ibilbide publikoak berreskuratzea.
- Egungo portu-barrutiko ingurumena pixkanaka hobetzeko, hiria birmoldatzeko eta azpiegiturak berrantolatzeko estrategia, jarduera logistiko batzuk Lezo-Gaintxurizketa korridorerara arian-arian lekualdatzean oinarrituta.
- Portu-inguruneko bide- eta trenbide-komunikazioen sareak osorik berrantolatzeko ekintzak hartzea kasu guztietan, badiaren barrualdean ibilgailu astunen trafikoa minimizatzeko, haien irteera ekialderantz, Lezo-Gaintxurizketa korridorerantz lekualdatzeko eta korridore horretatik kanpoaldeko sare nagusiarekiko (AP-8/AP-1) etorkizuneko zuzeneko konexioa ebazteko helburu bikoitzarekin.
- Portu-barrutirako tren-sarbidea hobetzea, hirugarren haria edo zabalera mistoa ezarrita egungo ADIF sarean.

- ETSrako zabalera metrikoko trenbide bat (salgaiak) luzatzea portu-barrutian zehar, zerbitzu hori mantenduz gero, nahiz eta portuaren irisgarritasunerako aldiriko zerbitzua transformatu.

Proposamen-alderdi horiek guztiak grafikoki islatzen dira xehetasun handiagoarekin “3. Mugikortasun-ereduaren eskema orokorra” planoan, “5.3. Pasaiaiko badiako eremu estrategikoa” planoan eta “5.4. Lezo-Gaintxurizketa korridoreko eremu estrategikoa” planoan.

Bestalde, Lurralde Plan Partzialean Donostia erdialdeko portua ere aintzat hartzen da. Portuak arrantza-jarduera txiki samarra du, eta modu iraunkorrean mantendu beharrekotzat jotzen da, ingurune horren ondare-izaera betikotzeko, jarduera hori kirol-jarduerarekin bateragarri eginez, eta, bereziki, bertan egiten diren joan-etorriekin, portu horretan eskari handia baitute eta beste portu batzuetaranzko zeharkaldien eragile turistikoaren eginkizuna bete baitezakete. Donostiako portuaren zentraltasuna eta tamaina txikia kontuan harturik, nabarmentzekoa da gaur egun kaiak neurritz kanpo erabiltzen direla aparkaleku gisa, eta horrek eragotzi egiten duela jarduera nautikoekin zerikusia duten beste hainbat gauzatarako baliatzea.

Hori dela-eta, garraio publikoa, oinezkoen eta bizikleten mugikortasuna sustatzeko neurriak bereziki portuetan gauzatu behar direla irizten zaio, portuek ez dutela izan behar, inondik ere, udalerrietako aparkaleku-arazoen soluzioa, jarduera nautikoak eta herritarren aisialdia sustatzera bideratutako lekuak baizik.

4.7.- AIREPORTU AZPIEGITURA

Hondarribiko aireportuak Donostiako Eremu Funtzionaleko garraio-sareko sistema osatzen duen elementu gisa duen zalantzarik gabeko garrantzi funtzional eta ekonomikoari dagokionez, Lurralde Plan Partzialean honako gogoeta hauek planteatzen dira:

- Aireportuaren ikuspegi funtzionaletik eta lurralde alorrekoetik begiratuta, eskualdeko garraio-sare nagusiko elementu garrantzitsua denez, uste da bere eraginkortasunaren muga hipotetikoa ez litzatekeela guztiz konpentsatuko etorkizunean beste garraio modu batzuk (AHT) abian jarrita.
- Halaber, lurralde alorrean, funtzionalki eta ekonomikoki bidegabetzat jotzen da Lurralde Plan Partzialaren argudioen ikuspuntutik, aireportua eremu funtzionaleko beste kokaleku batera lekualdatzeko edo kentzeko aukera kontuan hartzea.
- Aireportua bere mantentze operatiboa sustatzen duen azkeneko ebazpenak, bere instalazioetan inongo handitze espazialik eskatzen duelarik, Aenako Plangintza eta Azpiegituren Zuzendaritzak landu duenez, Lurralde Plan Partzialean honen sendotasuna eta egungo instalazioen hobekuntza gehitzea uzten du.

Eremu Funtzional osotik aireportura iristeko sistemak hobetzea komeni da, batez ere etorkizunean garraio publikoko sistema eraginkorra erabilgarri izango dela bermatzen bada. Ildo horretan, Lurralde Plan Partzialean proposatzen da, garapen iraunkorraren ikuspuntu integraletik begiratuta zentzuzkoena den konponbide gisa, "Irungo aldiriko geltokia, aireportua eta Hondarribiko erdigunea zuzenean konektatzeko anezka-zerbitzu publikoa (definitzeko dagoen moduaren arabera)" sortzea. Horrela, konponbide hau ekonomikoki justifikatzea zaila den aldiriko trenbide-sare baten eraikitzearen alternatiba gisa ulertzen da.

Aireportu Sistema Orokorrak –horrek eragina du aireportuaren beraren gainean eta Higerren (Hondarribia) dagoen NDB (NDB/DME-HIG) irrati-faro ez-direkzionalari lotutako DME distantzia-neurgailuaren gainean– eta dauden gainerako instalazio irrati elektrikoek, lurralde-mailan, zortasun aeronautiko batzuk dituzte, bai “eragiketakoak”, bai “aerodromoarekin eta instalazio irrati-elektrikoekin” lotutakoak (horiek araudian barne hartutako planoetan adierazten dira).

4.8.- **ONDORIOAK**

Eremu Funtzionaleko etorkizuneko garraio- eta komunikabide-sarearen oinarritzko euskarrien balizko konfigurazioari eta horiek arian-arian gauzatzeko balizko kadentziari buruzko Lurralde Plan Partzialaren proposamen prospektiboak sare horren etorkizuneko funtzionamendu-sistemari buruzko hainbat gogoeta orokorrekin osatzen dira:

- Bide-sare osoaren eboluzio-aurreikuspenak errepideko garraio pribatuaren erabilera sistematikoa murriztera bideratutako ekintzekin osatu behar dira, honakoen gisako neurriak hartuta:
 - Garraio publikoa sustatzea.
 - Trenbideko garraioa sustatzea: bidaiariena, aldirikoa eta ibilbide luzekoa, eta salgaiena.
 - Txirrindulari eta oinezkoen tokiko mugikortasuna sustatzea, ibilbide bigunen sarea hobetuta.
 - Lurralde gaineko hirigintza-erabilerak nahastea.
 - Garraio publikoen geroak eta geltoki guztietan disuasio-aparkalekuak antolatzea.
- Kanpoko sarbide-sare orokorrak etorkizunean modu orekatuan funtziona dezan, sare guztietarako tarifa-erregimen homogeneoa ezartzea proposatzen da. Zehazki, errepide-sarerako, AP-8/AP-1 autobidearen ardatzean bakarrik zentratzen den egungo bidesari-sistema kentzea eta, horren ordez, kanpoko sarbide-sare orokor osora hedatuko den tarifa-sistema bat ezartzea proposatzen da.
- Mugikortasun-ereduan, azkenik, Eremu Funtzional osorako bidaiarien garraio publikoko sistema multimodala eta bateratua eratzeko premia aintzat hartzen da. Horretarako, egungo operadore guztiak sare koordinatu batean integratzea eta sareko puntu estrategikoetan hainbat aldagune, geltoki intermodal eta disuasio-aparkaleku konfiguratzea planteatzen da.

5.- URAREN ZIKLO INTEGRALA. ZERBITZU AZPIEGITURAK

5.1.- U HOLDEEN PREBENTZIOA

Uholdeei aurrea hartzeari dagokionez, Lurralde Plan Partzialean, oro har, planteatu egiten da bere osotasunean betetzea Kantauri Ekialdeko Plan Hidrografikokoan eta EAEko Ibaiei eta Erreken ertzak Antolatze indarrean dagoen Lurralde Plan Sektorialaren aldaketan jasotako zehaztapenak, Eremu Funtzionaleko ibilguen multzorako.

Planifikatu beharreko zona Eremu Funtzionalean zehaztuta dauden Uholde Arrisku Garrantzitsuko Eremuetako (UAGE) baten barruan baldin badago (Ekialdeko Kantauriko Konfederazio Hidrografikoaren eta Uraren Euskal Agentziaren aldetik) –ikus I. dokumentuaren “Abiapuntuko oinarriak. Azterlanak eta informazio planoak” 2.10 atala–, gainera, onartuta edo prestatzen ari diren uholde arriskua kudeatzeko planetan ezartzen diren prebentzio irizpide eta baldintzatzaile guztiak jarraitu beharko dira, baita beren derrigorrezko ingurumen ebaluazioetan sartutako neurriak ere.

Lurralde Plan Partzialaren irizpide orokor gisa, urpetu daitezkeen lehentasunezko hiri zonetarako planteatu da mota orotako oztopo hidraulikoak kentzea. Gainera, hiri zona horietan, lehentasunezko fluxu lerrotik kanpo, ertzeko ibilbide sare bat ezartzen saiatuko gara (oinezkoentzat eta bizikletarientzat), baita ibaien bazterretan zehar tratamendu naturala optimizatzen ere.

Hortaz, Lurralde Plan Partzialean jasota dago uholde arriskuko planetarako adierazi diren babestu eta hobetzeko esku-hartzei ekiteko beharra; LUAHE zonen barruan horiek onartu ondoren. Era berean, LUAHE zonetatik kanpo, halaber, beharrezkoa izango da urpean gera daitezkeen hiri zonen uholde arriskua saihesteko beharrezko esku-hartzei ekitea, Ekialdeko Kantauriko Konfederazio Hidrografikoaren eta Uraren Euskal Agentziaren irizpideei jarraitzeko. Bi kasuetan, urpean gera daitezkeen zonei buruzko informazioa URA – Uraren Euskal Agentziaren web orrian dago. Bertan, urpean gera daitezkeen ibai tarteetan lehentasunezko uholde eremuak eta fluxu lerroak adierazten dira. Horiek sistematikoki eguneratu beharko dira..

Hauek dira Lurralde Plan Partzial honetan uholde-arriskuaren arabera zailtasun handienekotzat jotzen diren ibai-tarteak (ikus 4. planoak):

- Oria ibaia. Usurbil, Zubietatik Usurbileraino (ibaian beheara). ES017-GIP 16-1 Uholde Arrisku Garrantzitsuko Eremuari dagokio.
- Oria ibaia. Lasarte-Oria eta Zubieta, Oria eta Txikiardi artean. ES017-GIP 16-2 Uholde Arrisku Garrantzitsuko Eremuari dagokio.

- Oria ibaia. Andoaingo hiri-zeharkaldia eta Leitzaran ibaiarekiko elkargunea. ES017-GIP 15-3 Uholde Arrisku Garrantzitsuko Eremuari dagokio.
- Urumea ibaia. Hernani, Astigarraga eta Donostia, Epeletik Loiolaraino. ES017-GIP 17-1 eta ES017-GIP-URU-01 Uholde Arrisku Garrantzitsuko Eremuei dagokie.
- Oiartzun ibaia eta Lintzirin erreka. Oiartzun eta Errenteria, Lanbarrendik Iztietaraino. ES017-GIP-OIA-01 Uholde Arrisku Garrantzitsuko Eremuari dagokio.
- Oiartzun ibaia. Oiartzun, Altzibar auzoa eta Karrika errekarrekiko elkargunea. ES017-GIP-OIA-02 Uholde Arrisku Garrantzitsuko Eremuari dagokio.
- Jaitzubiko erreka. Irun eta Hondarribia, Urdanibia hoteletik bokaleraino. ES017-GIP-BID-01 Uholde Arrisku Garrantzitsuko Eremuaren zati bati dagokio.
- Bidasoa ibaia. Irun, Zaisatik Santiago zubiraino. ES017-GIP-BID-01 Uholde Arrisku Garrantzitsuko Eremuaren zati bati dagokio.
- Olaberria eta Artia errekek. Irun. ES017-GIP-BID-01 Uholde Arrisku Garrantzitsuko Eremuaren zati bati dagokio.

Lurralde Plan Partzialean, halaber, haran nagusietako alboko azpi-arroei eta goi-arro txikiei dagozkien esparruak definitzen dira, dagoeneko urbanizatuta daudenak edo urbaniza daitezkeenak, drainatze-problematikak dituztenak. Lurralde Plan Partzialaren zehaztapen osagarri gisa planteatzen da esparru horien drainatzeari irtenbidea aurkitzeko beharrezkoak diren obrak egiteko premia. Horretarako, hirigintza-garapen osoaren agertokia aintzat hartuko duen arro osoaren azterketa hidrologiko eta hidrauliko integrala egin eta onartu beharko da aldez aurretik. Arro horien mugaketa 4. planoan adierazitakoa da. Hauek dira:

- Puntapax Errekako ibarbidea, Usurbilen.
- Anoeta erreka, Donostian.
- Sallanea ibarbidea, Lasarten eta Hernanin.
- Ziako-Errekabeltz erreka, Andoainen.
- Urnietako hirigunetik ibaian gorako goi-arroak.
- Latxunbe erreka, Hernaniko hirigunetik ibaian gora.
- 27. poligonoa, Donostian eta Astigarragan.
- Molinaoko ibarbidea, Donostian eta Pasaian.
- Pontika errekaen arroa, A-8 autobidetik errekan gora, Errenterian.
- Lintzirin errekaen arroa, Lezon eta Oiartzunen.
- Jaitzubiko errekaen arroaren burua, Irunen eta Hondarribian.
- Olakiñeta errekaen arroa, Urune aldea, Irunen.

5.2.- UR HORNIDURA

Eremu funtzionaleko hiriguneetako ur-hornidura hiru sistema bereiziren bitartez gauzatzen da (ikusi 4. Planoa).

Astigarraga, Donostia, Errenteria, Hernani, Lasarte-Oria, Lezo, Oiartzun, Pasaia, Urnieta eta Usurbilgo udalerriak biltzen dituen Añarbeko Uren Mankomunitatea Añarbeko urtegitik hornitzen da urez, urak Petrítegiko edateko uren araztegi (EUA) eramaten dituen urtegiaren izen bereko kanalaren bitartez. Edateko uren araztegitik urak sareko ur-biltegi nagusietaraino banatzen dira.

Sistema hori hobetzeko eta hutsegite eta matxurekiko duen ahuldura handia txikitzeko, 300.000 biztanleko udalerria urik gabe utzi dezakeena, "Añarbe behearen kanalaren kondukziozko alternatibaren proiektua"ren eraikuntza programatu da, Lastolan Urumea ibaitik ponpaketa batekin. Horrela, tratatutako edateko uren hornidura orokorreko elementu bat lortzen da, Añarbeko kanalaren osagarria (matxurak, konponketak, larrialdiak, etab.). Esku-hartze hori, jakina, interes orokorreko azpiegitura arloko jardun gisa aintzat hartzen da Lurralde Plan Partzialean.

Hondarribiko eta Irungo udalerriak biltzen dituen Txingudiko Uren Mankomunitatea Enderako urtegitik eta Jaizkibelgo hainbat iturri eta putzuetatik hornitzen da urez. Adierazitako hiru puntuen ur hornidura Elordiko edateko uren araztegi biltzen dira, eta bertatik urak sareko ur-biltegiataraino banatzen dira.

Azkenik, Andoaingo udalerria, Gipuzkoako Ur Kontsortzioari atxikia, Ibiurgo urtegitik hornitzen da urez.

Lurralde Plan Partzialaren proposamen espezifiko gisa, amaierako hiru ur-biltegi berri eta Eremu Funtzionaleko hiru hornidura-sistemak elkarrekin konektatzekoak eraikitzea planteatzen da:

- Añarbe sistemako amaierako ur-biltegi berria Zubietan, Donostian.
- Amaierako eta Añarbe eta Txingudi sistemak elkarrekin konektatzeko ur-biltegi berria Usategietan, Oiartzunen.
- Amaierako eta Añarbe eta Ibiur sistemak elkarrekin konektatzeko ur-biltegi berria Xoxokarako bidean, Urnietan.

Azkeneko bi ur biltegien eraikuntza ur horniduren ahultasuna txikitu edo txikitzen laguntzen du, matxura eta beste arazoen aurrean erantzun azkarra baimenduz. Zentzu honetan, Añarbe eta Txingudiko urek esfortzu handia egin dute haien ur horniduren ahultasuna txikitzeko, baina bi hauen arteko konexioa gehiago hobetuko litzateke.

5.3.- SANEAMENDUA

Eremu Funtzionaleko saneamendu-azpiegiturak, era berean, hiru sistema bereizitan antolatuta daude (4. Planoa ikusi).

Añarbeko Uren Mankomunitateak Astigarraga, Donostia, Errenteria, Hernani, Lasarte-Oria, Lezo, Oiartzun, Pasaia, Urnieta eta Usurbilgo udalerrien saneamendu-sistema hartzen du bere baitan. Isurketak Loiolako hondakin-uren araztegian (HUA) kontzentratzen ditu. Hortik eroanbidea abiatzen da itsaspeko hustubideraino.

Hondarribiako eta Irungo udalerriak biltzen dituen Txingudiko Zerbitzuen hodi biltzaileen sistema propioa dauka Jaizkibelgo Atalarreka hondakin-uren araztegraino.

Azkenik, Andoaingo udalerria Gipuzkoako Ur Kontsortzioaren Oria Erdialdeko sisteman sartuta dago, Adunako ibarrean Uralde hondakin-uren araztegraino ponpatzen dira isurketak.

Azpiegitura-eskema hori dagoeneko guztiz finkatuta egonik, Lurralde Plan Partzialean ez da planteatzen berariazko beste proposamen berririk, eta beharrezkoa da jadanik programatuta edo abian dauden hodi biltzaileen obrak egin edo amaitzea; esaterako, honako hauek: Andoaingo Ziako errekaostoen saneamendua; Usurbilgo Aginaga eta Txokoalde auzoen saneamendua; eta Pasai Donibane saneatzea. Gainera, aurreikusteko moduko jardunak sartzen dira; hala badagokio, Atalarrekako HUA eta Loiolako HUA egokitzeko ingurune hartzailerako baldintza egokienetan.

Beste aldetik, eta egungo arautegi sektorialekin jarraituz, saneamendu sistema unitarioetan beharrezkoa izango da lasaitzeen kontrol hobeagoa ezartzea, horrela, egun euritsuetan isuritako kontaminazioa murriztuz. Lasaitzeen kontrol hobekuntza honen irismena aldeztetik saneamendu plan edo arroko plan hidrologiko mailan garatu behar dira. Hala ere, eta Lurralde Plan Partzial honen mailan, hobekuntza hauen lurralde irismena minimoa izango da.

5.4.- ENERGIA ELEKTRIKOA

Gaur egun, Pasaiaiko zentral termikoaren etenunearekin, Eremu Funtzionalan ez da energia elektrikoaren produkzioaz arduratzen den planta esanguratsurik.

Lurralde Plan Partzialean, printzipioz, ez da produkzio elektriko plantaren sorkuntzarik planteatzen.

Energia elektrikoa garraiatzeko eta banatzeko sareari dagokionez, Eremu Funtzionala Frantziaranzko igarobide moduko lurraldea denez, bere hornidura-sarea izateaz gain, Frantziarekin konektatzeko aireko bi linea garrantzitsu ere baditu, 380 kV-ekoa eta 220 kV-ekoa.

Linea horiek hirigintza-garapena duten eremu funtzionaleko esparruen gainean duten eraginaren punturik esanguratsua 220 kV-eko lineak zeharkatzen duena da, oso antropizatuta dagoen Oiartzungo haranaren erditik igarotzen baita.

Lurralde Plan Partzialean, halaber, azpiegitura arloko esku-hartze berri gisa aintzat hartzen da 132 kV-eko linea berri bat ezartzea Urnietatik Zubietako goialdeetaraino, non azpiestazio elektriko berri bat eraikitzea aurreikusten baita, Oria Beherean programatutako hirigintza-garapen berriak elektrizitatez hornitzeko (ikus 4. plano).

5.5.- HIRI HONDAKINAK KUDEATZEKO AZPIEGITURAK

Gai honi buruz, erronka handia sortu egin duena lurralde berako administrazio ezberdinen artea, Lurralde Plan Partzialean bakarrik batze puntua den Arzabaletako eremua, Zubietan Goialdean, ordezkatzeko ideal eta eskuragarri gisa planteatzen da etorkizuneko Gipuzkoako Hondakin Kudeaketa Zentroa izateko moldatu daitekeen konfigurazio funtzionalaren arabera (ikusi 4. Planoa); Gipuzkoako Hiri Hondakinak Kudeatzeko Azpiegituren Lurralde Plan Partzialean ezarritakoaren arabera (uztailaren 21eko 024/2009 Foru Dekretuaren bidez behin betiko onartu zen).

Jarraian elementu sendo bezala adierazten dira:

- Arizmendiko esparruko Eraikuntza eta Eraipen Hondakinen Planta. Donostia.
- Urnietako Ontzi Banaketa Planta.

5.6.- GAS SAREA

Lurralde Plan Partzialaren 4. planoan egun dagoen gasa banatzeko eta garraiatzeko sare nagusia jasotzen da. Eremu funtzionala mendebaldetik ekialdera zeharkatzen duen eta Frantziarekin konektatzen den goi-presioko (72 bar) gasbideen lineak eta erregulazio- eta neurketa-estazioetarainoko goi-presioko (16 bar) banaketa-gasbideen adarrek osatzen dute. Orain Urnieta-Hernani adarretik Lasarte-Oria hegualderaino eta Zubietako goialdeetaraino goi-presioko linea berri bat jartzeko aukera aztertzen ari da.

6.- HIRI INGURUNEAREN ANTOLAMENDU OROKORRA

6.1.- HIRI INGURUNEAREN ANTOLAMENDU OROKORRA

Lurralde Plan Partzialean hiri-ingurunea eta hiri ingurukoa arautzeko planteatzen diren proposamenak xedapen multzo hauetan egituratzen dira:

- Hiri-ingurunearen eta hiri ingurukoaren lurralde-antolamendu orokorrerako oinarritzko zonifikazioa

Eremu Funtzionaleko Lurralde barruan, Lurralde Plan Partzialaren oinarritzko zehaztapen gisa ezartzen da haren horizontean hiri-garapena eta hiri inguruarena hartuko duten esparru espazialen mugaketa globala. Babes berezikotzat jotzen diren eta 2.3. kapituluaren hirigintza-garapenerako galarazten diren edo Lurralde Plan Partzialetik programatu ez diren ingurune fisikoko espazioen multzoaren alderantzizkoari dagokion zehaztapen osagarri gisa konfiguratzeko da.

Hiriko eta hiri inguruko esparru espazial horiek nortasun hiritar propioa duten bost multzotan edo azpieskualdetan egituratzen dira Eremu Funtzionalaren hiriko eta hiri inguruko multzoaren konurbazioaren barruan.

Azpieskualde multzo horien barruan mugaketa xehatuagoak ezartzen dira: Lurralde Plan Partzialaren horizontean hirigintza-garapena izan dezaketen esparruak, "hiri-inguruko landa-lurzoruen" kategoriari esleitutako lurzorua (horretan, landa-habitata nagusitzen da eta udal-plangintzan argituko da berori finkatzea edo, agian, hirigintza-garapenera atxikitzea) eta ibai-korridoreen tarte hiritarrak, arautze-espezifikotasun garbia dutenak.

Horrenbestez, hiriko eta hiri inguruko eremuen multzoaren zonifikazio hau ezartzen da:

- "Hiri multzoak eta hiri ingurunea"
- "Hiri multzoak"
- "Hiri inguruko landa-lurzorua"
- "Ibai-korridore hiritarrak"

Hiriko eta hiri inguruko eremuen zonifikazio hori 5. "Hiri-ingurunearen antolamendu orokorra" planoan definituta dago.

- "Izaera estrategikoko eremutzat" jotzen diren esparruak identifikatzea eta antolamendu-aukerak proposatzea

Hiri-ingurunearen barruan, aurreko oinarritzko zonifikazioari gainjarritako zehaztapen gisa, lurralde-antolamendurako garrantzi handia duten hainbat enklabe identifikatzen dira Lurralde Plan Partzialean, "izaera estrategikoko eremu" gisa definitzen direnak.

Esparru horietan, azpiegitura berriak garatzeko prozesuen, zona zaharkituak birmoldatzeko edo hiri-hazkunde berriko prozesuen ondorioz, Eremu Funtzionalaren egitura orokorraren gainean eragin erabakigarria izango duten azpiegiturak eta hirigintza transformatzeko eragiketak aurreikusten dira. Hori dela-eta, Lurralde Plan Partzialaren lurraldea antolatzeke ereduaren ikuspuntutik garrantzi estrategikokotzat jotzen dira.

Lurralde Plan Partzialak Eremu Funtzionalaren multzoaren antolamendu orokorrerako garrantzi handienekotzat jotzen dituen esparru hauetarako antolamendu-proposamen xehatuagoak zehazten dira, eta lurraldea garatzeko ordezkio aukerak ere planteatzen dira zenbait kasutan.

- Hiri-ingurunearen antolamendu orokorrean bereziki kontuan hartzea Lurralde Plan Partzialean "hiriarteko landa-parke" eta "hiri inguruko landa-parke" gisa definitzen diren ingurune fisikoko espazioak

Parke hauek eremu funtzionalaren hiri-egitura orokorraren barruan kontuan hartzea, hiri-esparruen barruan eta kanpoaldeko hurbileko perimetroan integratutako espazio berde handi gisa. Lurralde fisikoa finkatzeko eta landa-inguruneke jarduerak lehentasunez iraunarazteke pieza gisa kontserbatzea proposatzen da. Espazio horietan lurralde-arautze espezifikoa planteatzen da, landa-ingurunetik eta hiri-ingurunetik sortzen diren eskakizun desberdinak elkartzeko eta bateragarri egiteke.

- Eremu funtzionaleke etxebizitza-parkearen antolamendua

Udal-plangintzan aintzat hartu beharreke bizitegi-lurzoruaren antolamendu orokorra eta etxebizitza-parkearen dimentsionamendu globala.

- Eremu funtzionaleke jarduera ekonomikoetarake lurzoruaren antolamendua

Jarduera ekonomikoetarake lurzoruaren antolamendu orokorra, lehentasunezke jardun publikoen proposamenak eta hazkunderen dimentsionamendu globala.

6.2.- HIRI MULTZOAK ETA HIRI INGURUAK

Lurralde Plan Partzialeko Eremu Funtzionalaren barnean udalgaindiko zenbait esparru identifikatzen dira, hauek hiri eta hiri inguruko landa lurzoru izaera dutelarik, eta Lurralde Plan Partzialean hiri jarraipena eta hiri integratu funtzionalitatea duten multzoketekin muga egiten dutelarik. “Hiri multzo eta hiri inguru” gisa definitzen dira, eta pixkanaka berezko hiri-zati oso gisa konfiguratzea planteatzen da, horretarako haien barneko hiri-kohesioa finkatuta eta bizitegi-erabileren, jarduera ekonomikoen eta zuzkidura-sistemaren eta hirugarren sektorekoaren, baita hiri inguruko eremuen arteko oreka optimizatuta.

Hiri multzo eta hiri inguru horietarako Lurralde Plan Partzialean etengabeko jarraitutasuneko eta erabateko osotasun funtzionaleko hiri eta hiri inguru-bilbe gisa konfiguratzea jotzeko estrategia proposatzen da, ekipamendu osagarriak gehitzea eta hutsik edo zaharkituta dauden espazio-zirrituak berrantolatzea izanik horretarako bidea.

Osotasunean ia konurbazio bateratua eratzen duen Eremu Funtzional baten barruan bananduta dauden lurralde hiri-barruti berriak identifikatzeko ariketa hori Oria, Urumea, Oiartzun eta Bidasoako haranen eta dagozkien ibai eta badien presentziak dakarren nortasun eta hiri-funtzionaltasuneko aktiboa hiriaren barneko oinarritzko lurralde-geruza gisa begiratzea zuzendutako Lurralde Plan Partzialaren proposamen gisa planteatzen da. Izan ere, presentzia hori Zabalgako, Lau Haizetako eta Usategietako hiriarteko landa-parkeak aurreikusita finkatu eta azpimarratu nahi da Lurralde Plan Partzialean, konurbazioaren egituraketan barne-elementu berde osagarri handi gisa programatuta.

Planteamendu horiekin definitzen dira Lurralde Plan Partzialean bost hiri multzo eta ingurua: Txingudi edo Bidasoa Beherea, Oarsoaldea, Donostia erdialdea/Urumea, Oria Beherea eta Andoain-Urnieta. (ikus hiri-ingurunearen antolamendu orokorrari buruzko 5. planoa)

- Txingudiko edo Bidasoa Behereko hiri multzo eta hiri ingurua Hondarribiako eta Irungo udalerrietako hiri eta hiri inguruko-esparruak hartzen ditu barnean.
- Oarsoaldeko hiri multzo eta hiri ingurua Lezoko, Oiartzungo, Errenteriako eta Pasaiaiko udalerrietako hiri eta hiri inguruko-esparruei eta Pasaiaiko badiara isurtzen duen Donostiako parteari dagokie.
- Donostia erdialdeko eta Urumeako hiri multzoa eta hiri ingurua Donostiako udal-barrutiko hirigunearen multzoa, ekialdeko zatia eta Zubietari dagozkiena izan ezik, eta Astigarragako eta Hernaniko udalerrietako hiri eta hiri inguruko-garapenak hartzen ditu barnean.
- Oria Behereko hiri multzo eta hiri ingurua Lasarte-Oriako eta Usurbilgo hiri eta hiri inguruko-garapenak eta Donostiako udal-barrutiko Zubietako auzoa hartzen ditu barnean. Esparru horretan hirigintza-garapen garrantzitsuak aurreikusten dira etorkizun hurbilean.

- Andoain-Urrietako hiri multzo eta hiri ingurua Andoaingo eta Urrietako udalerrietako hirigintza-garapenak hartzen ditu barnean. Korridore horretan uren banalerroa Andoain eta Urnieta artean badago ere, Irurain gainean, hirigintza-garapen jarraituak lausotu egin du inguru horretan hiri-jarraitutasunik eza. Alabaina, oraindik ere hiri-hutsune bat dago Urnieta eta Hernani artean. Hori dela-eta, Zabalagako hiriarteko parke handiaren besoetariko bat espazio horretaraino hedatzea proposatzen da Lurralde Plan Partzialean.

Hiri multzo eta hiri-inguru hauen gainean zabalduko dira Lurralde Plan Sektorial ezberdinek (nekazal-basozaintzakoa, ibai eta erreken babeserakoa, itsasbazterrekoa eta eremu hezeetakoa) ezarritako determinazioak. Zehazki, Nekazal-basozain Lurralde Plan Sektorialaren balio estrategiko altua duten nekazal-abeltzain eta landazabal ordenazioen kategoria barruan dauden lurak aipatu behar dira, izan ere, hauek planean zehaztuta dituzten mugaketak indarrean mantentzen baitira.

6.3.- HIRI MULTZOEN MUGAKETA ETA ANTOLAMENDUA

Lurralde Plan Partzialaren zehaztapen garrantzitsutzat, lurralde-eskalan babes-elementurik ez duten esparruen gainean gehieneko muga batzuk finka daitezen ezartzen da, 3. artikulua arabera, Planaren horizontean zehar udal-plangintzan aurreikusi beharreko hirigintza-garapenaren azalera hedatzeko aukeretarako.

Mugaketa hori, hiri-ingurunearen antolamendu orokorrari buruzko 5. planoan adierazia, loteslea izango da eta eremu funtzionaleko udalerri guztietako plangintza orokorreko dokumentuetan jaso eta errespetatu beharko da. Beraz, Lurralde Plan Partziala onartzen denetik aurrera, ezin izango da udal-plangintzan aurreikusi hiri-lurzoru eta lurzoru urbanizagarri berriak sailkatzea hiri multzo gisa adierazitakoaren perimetroaren kanpoko mugetan, kasu bakoitza justifikatuz gero, Lurralde Plan Partzialean hiri inguruko landa lurzoru bezala kalifikatutako eremu zonifikatuen mantentzea, osoa edo partziala, salbu.

Perimetro horren barruan, alabaina, dagozkien udal-plangintzak izango dira hiri-lurzoruen eta lurzoru urbanizagarrien muga errealak eta dagozkien kalifikazioak ezarriko dituztenak. Lurzoru urbanizaezineko barrutiak ere antolatu ahal izango dituzte, jakina, Lurralde Plan Partzialean hirigintza-hazkunde hipotetikoa izan dezaketen esparru global gisa mugatzen direnen perimetro orokorraren barruan.

3.1. epigrafean adierazi dugun moduan, Lurralde Plan Partzialean hiri multzotzat jotzen direnen perimetroaren kanpoko lurzoruetan lehendik zeuden hirigintza-erabilerak edo, hala badagokio, indarrean dagoen hiri-plangintzan aurreikusita daudenak errespetatuko dira.

Lehen batean, eta behar den bezala justifikatutako udal-plangintzaren ordezkio xedapenik ezean, Lurralde Plan Partzialean hirigintza-garapena izan dezaketen esparrutzat jotzen direnen barnealdean, gainjarritako baldintzatzaile gisa aplikatzekoak izango dira esparru horietan kokatuta dauden espazio natural babestuetarako onartutako arautze- eta kudeaketa-plan guztiak.

6.4.- HIRI INGURUKO LANDA LURZORUA

Aldez aurretik 3.1. kapituluan definitzen den bezalaxe, egungo hiri-garapenaren eremuen inguru hurbilean inskribatutako Lurralde esparruak dira, landa-habitata eta natura-ingurunea nagusi dituztenak, eta kasu batzuetan onartuta dagoen edo izapidetzen ari den hiri-plangintzan lurzoru urbanizagarri gisa sar balitezke ere, Lurralde Plan Partzialean espazio-erabilgarritzat jotzen dira.

Esparru horien gainean ez da kontuan hartzen Lurralde Plan Partzialaren horizontean hirigintzarako okupatzeko premia, eta etorkizunean argitu ahal izango da, udal-plangintzatik, landa-habitat finkatu gisa kalifikatzeko edo hirigintza-hedapen berriko zonei atxikitzeko aukera bikoitza.

Lurralde Plan Partzialean esparru hauetarako aurreikusitako lurralde-arautzea, gaur egun urbanizaezin gisa kalifikatutako lurzoruetan eta izaera iragankorrekarekin esparru horiek etorkizunean eremu urbanizagarri gisa birkalifikatzen ez diren artean, Lurralde Antolamenduko Gidalerroetako "Nekazaritza eta abeltzaintzako eta landazabaleko zona" antolamendu-kategoriarekin pareka daitekeena izango da, honako zehaztapen hauekin:

- Etorkizunean esparruaren hirigintza-birkalifikazioa gertatuz gero, esleitzen zaion hirigintza-arautzeak ordeztu egingo du, jakina, lurralde-arautze iragankor hori.
- Beraz, zona hauetan hirigintza-hazkundera debekatuta daude, lehen batean modu iragankorrean, eta onura publikoko eta gizarte-intereseko eraikuntzak saihestu egingo dira, landa-habitata garatzeko behar direnak eta hiriarteko eta hiri-inguruko landa-parkeen berezko erabilera eta jarduerari datxekizienak izan ezik, horiei dagozkien antolamendu-plan berezietan xedatzen denaren arabera.
- Dena den, esparru hauetan gainjarritako baldintzatzaile gisa errespetatuko dira bertan kokatuta dauden espazio natural babestuetarako onartutako arautze eta kudeaketa-plan guztiak.
- Zona hauetan finkatu egiten dira lehendik zeuden hirigintza-erabilerak eta, hala badagokio, udal-plangintza orokorrean lurralde-mailan berraztertuko dira plangintzan aurreikusita dauden baina oraindik garatu ez diren balizko hirigintza-erabilerak.

6.5.- IBAI KORRIDORE HIRITARRAK

Ingurune fisikoaren antolamenduari buruzko kapituluaren definituta geratu da ibai-korridoreen figura, baita elementu horiek dagozkien ibaiak osoan antolatzeko plan berezien bidez arautzeko prozedura ere. Orain hiri-ingurunean duten eragin espezifikoak aintzat hartzen da. Izan ere, eremu funtzionalaren konfigurazioa kontuan harturik, aintzat hartutako ibai-ibilbideen ia garapen osoa hartzen baitu barnean.

Lurralde Plan Partzialaren 5. planoan Lurralde Plan Partzialean definitutako ibai-korridore hiritarrak mugatzen dira:

- Oria ibaia, Andoaindik Orioraino.
- Urumea ibaia, Ereñotzutik bokaleraino.
- Oiartzun ibaia, Ergoiendik bokaleraino.
- Jaitzubiako erreka, Urdanibiatik aireporturaino.
- Bidasoa ibaia, Lastaolatik Santiago zubiraino.

Lurralde Plan Partzialean 2. eta 5. planoetan modu iragankorrean* definitzen diren mugaketa horiek izaera loteslearekin gehituko dira udal-plangintza orokorrean, ibai-korridorearen kategoria espezifikoari atxikita geratzen diren gainazalak ezarrita.

3.1. epigrafean azaldu den moduan, bost ibai-korridore horietariko bakoitzerako ibaia osoan antolatzeko plan berezi bat egin beharko da, sektore anitzeko izaera (ingurumenari, hidraulikari, hirigintzari eta azpiegiturei dagozkien osagaiak batera kontuan hartzea) eta udalaz gaindiko irispidea (ibai-ibilbidearen garapenaren multzoa batasun moduan kontuan hartzea) izango dituen.

Ibaiak osoan antolatzeko plan berezien funtsezko eduki gisa, ibaiaren ibilgua, lehentasunezko fluxuaren eremua eta urpean gera daitezkeen ibarrak hartzeko espazio-esparrua behin betiko finkatzeaz gain, beste zenbait eduki ere kontuan hartuko dira: ibai-ibilbidearen ingurumena eta paisaia balioztatzea; hiri-zonetan uholdeei aurrea hartzeko neurriak ezartzea, hala badagokio, oztopo hidraulikoak ezabatzeko egin litezkeen esku-hartzeak kontuan harturik; erriberak lehentasunez espazio libre eta berde gisa tratatzea; ibai-ertzetan zehar ibilbide bigunak sortzea; bertan biltzen diren azpiegituren multzoa sektorez gaindiko ikuspegitik antolatzea; eta programatutako esku-hartzeen ebaluazio ekonomiko eta finantzarioa egitea, dagokien kudeaketa-planarekin batera.

* Ibaiak osoan antolatzeko plan bereziak landu, izapidetu eta onartzen direnean ezarriko dira behin betiko mugaketak.

Ibaien izaera funtzional eta espazialki udalaz gaindikoa kontuan harturik, udalerri batean ibai baten ibai-korridorea zehazteak ibai-arroan mugakide diren udalerrietako plangintzak bateragarri egiteko prozesua eskatuko du. Bateragarri egiteko prozesu hori ibaia osoan antolatzeko plan berezia izapidetzearen bitartez instrumentalizatuko da, goi-administrazio eskudunak babestuta edo sustatuta.

Ibaiak osoan antolatzeko plan bereziek, Kantauri Ekialdeko Konfederazio Hidrografikoak eta Uraren Euskal Agentziak definitutako Uholde Arrisku Garrantzitsuko Eremuen barruan, alderdi guztietan bete beharko dituzte Uholde Arriskua Kudeatzeko Planetan ezarritako baldintzatzaileak.

Halaber, ibai-korridore hiritarren mugaketan eta haien antolamenduaren konfigurazioan, oso-osorik errespetatuko dira indarrean dauden Kantauri Ekialdeko Mugape Hidrografikoko Plan Hidrologikoaren eta EAEko Kantauriko eta Mediterraneoko isurialdeko Ibaiak eta Errekak Antolatzeko Lurralde Plan Sektorialaren zehaztapen arauemaileak edo, hala badagokio, horien aldaketetan eta/edo berrazterketetan ezartzen direnak.

Gainera, kontutan izango dira, ibaiak osoan antolatzeko plan berezien barruan, Natura 2000 Sarearen garapenaren araudiaren lehentasuna, baita indarrean dauden baliabide naturalen ordenaziorako planak eta egon daitezken afekzioen derrigorrezko analisia ere, ebaluazio egoki bat gauzatuz abenduaren 13ko 42/2007 Legearen, Ondare Naturalaren eta Biodibertsitatearen Legearen, 46.4 artikulua araberak.

7.- IZAERA ESTRATEGIKOKO EREMUAK

7.1.- IZAERA ESTRATEGIKOKO EREMUAK

Lurralde Plan Partzialean hainbat esparru identifikatzen dira, ezaugarri zeharo desberdinak izan arren (baldintza orografikoak, eremu funtzionalaren barneko kokaleku erlatiboa, azpiegitura-problematika eta hirigintza-egoera), izendatzaile komuna dutenak: etorkizun hurbilean Eremu Funtzionalaren gainean proiektatzen diren azpiegiturak transformatzeko eta hiri-ingurunea berrantolatzeke prozesu garrantzitsuen lurralde-euskarriak eta hirigintza-agertokiak dira guztiak. Donostiako Eremu Funtzionalaren eta Gipuzkoa osoaren lurralde-antolamenduaren bilakaeran duten zalantzarik gabeko garrantziaren ondorioz, bereziki aztertu eta kontuan hartu behar diren eremu gisa konfiguratzeko dira Lurralde Plan Partzialaren barruan. Lurralde Plan Partzialean Izaera Estrategikoko Eremu izendatu dira generikoki, eta antolamendu orokorreko irizpide eta pauso ezberdinak eta zenbait lurralde-antolamenduko proposamen espezifikoak planteatzen dira guztientzat.

Lurralde Plan Partzialean lurralde-enklabe hauek proposatzen dira arreta berezia eskaini behar zaien "Izaera Estrategikoko Eremu" gisa:

- Lasarte-Oriako, Zubietako goialdeetako eta Aritzetako Izaera Estrategikoko Eremua

Zubietako goialdeak, espazio-erabilgarritasun handikoa izaki eta hirigintza-okupaziorik eta landa-jarduerarik gabe egonik, jarduera ekonomikoentzako lurzoru berriez gain, ezarpen berriko ekipamendu periferiko handiak hartzeko aukera eskaintzen du, hala nola Gipuzkoako hondakin solidoak tratatzeko instalazioa eta Gipuzkoako espetze berria bertan ezartzeko.

Zona hori, beraz, jarduera ekonomikoentzako instalazioentzako prestaturik dauden hiri garapen berrien eta azalera handiko ekipamenduak kokatzeko goraka ari den polo gisa konfiguratzeko da. Ekipamendu horiei, gainera, lehendik daudenak gehitu behar zaizkie: hipodromoa, Real Sociedad klubaren kirol-instalazioak eta Zubietako garraio-zentroa.

Proiektu horiek sortzen dituzten faktore sinergikoak baliatuta, hortaz, ekipamendu berri handi horiek ezartzeko eragiketa (hondakinak tratatzeko instalazioa eta espetxea) osatu egingo da jarduera ekonomiko eta logistikoetarako poligono handi bat garatzeko aurreikuspenarekin. Eskualdeko izaerako eta sustapen publikoko poligono hori, 70 ha-koa, zuzenean konektatuko da bide-sare nagusiarekin (N-1).

Eragiketa horrek Oria Behereko eskualdearen barruan duen inpaktua orekatzeko, Lasarteko kotxetegietako industria-zona zaharraren bizitegi-transformazioko prozesua (1.000 etxebizitza) publikoki sustatzea proposatzen da, eta, aldi berean, hirugarren sektoreko jarduera berrien industrialde bat sustatzea (hori ere interes publikoko ekimen gisa), Lasarte-Oria erdialdean kokatutako Michelin industria-instalazioko lurzoru zaharkituak transformatuta.

Azpiegitura alorreko osagarri moduan, Oria ibaiaren ezker aldean, Lasarte eta Oria artean, bide-mugikortasuneko elementu berriak eta ibilbide bigunak garatzea aintzat hartzen da, horrela irisgarritasun-kanal berriak sortuko baitira Usurbil, Lasarte, Zubieta eta Oriatik Zubietako goialdeetako jardueren eta zuzkidura-ekipamenduen zona berrietarantz.

Oria Beherearen barruan interes estrategikokotzat jotzen den zona gisa sartzen da, halaber, Aritzetako triangeluaren esparrua, enklabe ezin hobia baita etorkizun hurbilean kokaleku periferikoa eta eskualde-irisgarritasun onekoa beharko duten interes orokorreko ekipamendu bereziak ezartzeko.

- Urumeako korridoreko izaera estrategikoko eremua

Urumeako korridorearen gainean komunikabide-sare nagusia transformatzeko prozesu garrantzitsuak biltzen dira gaur egun.

Duela gutxi ireki den Urumeako autobiarri (A-15 berria) eta aurki funtzionatzen hasiko den 2. ingurabideari (AP-8 / AP-1 autobidearen zeharbide berria) gero eta finkatuago dauden Euskadiko trenbide-sare berria eraikitzeke proiektuak gehitu behar zaizkie.

Oso okupatuta ez dagoen haran zabalaren 2 kilometrotan azpiegitura handiak bat-batean sartzen diren agertoki horren azpian, zeinetan arloko plangintzak orain arte irimotasun eta aldeakartasun handiegiarekin nagusitu baitzaizkio lurralde-antolamenduko estrategia integratu eta konplexuagoan oinarrituta planifikatzeko egokierari, oraindik ere irtenbiderik eman ez zaien hainbat zeregin daude: Urumea ibaiaren eta urpean gera daitezkeen ibarren behin betiko tratamendu hidraulikoa eta paisajistikoa finkatzea, etorkizuneko ur-bazter hiritarrak formalki antolatzea eta GI-131 errepide zaharra deslokalizatzearen emaitzako ardatz nagusi berriari eman beharreko hiri-tratamendu berria zehaztea.

Lurralde Plan Partzialaren ikuspuntutik, Eremu Funtzionalean datozen urteetan izango diren funtsezko hirigintza-transformazioetariko bat Donostiako hirigunea Amaratik Urumeako haranean zehar Hernaniraino hedatzea izango da. Komenigarria izango da prozesu hori zuzenduko duen irizpide nagusia arloko azpiegituren inguruan hartzen diren erabakien gehigarri eta hondar moduko emaitza hutsa ez izatea.

Urumeako autobia eta 2. ingurabidea eraiki ondoren, eta hurbil-hurbil dauden Euskadiko Trenbide-sarearen proiektuak gauzatzen hasten direnerako, honako aurreikusita eta garapenean eragiketa berri hauek daude: hiri-birmoldaketa Loiolan, bizitegi-hedapeneko eragiketak Txominen eta Antzitan, hiri-berrantolamendua eta ibai-ibilguaren berrantolamendua Sarruetan eta Martutenen, bizitegi-zabalgune berria Astigarraga eta Ergobia artean, Martindegiko eta Akarregiko ibarren garapena jarduera ekonomikoen ezarpen berriko zona gisa, eta bizitegi-garapen berriko eragiketak Hernanin, Florida eta Zinkuenea artean kokatutako industria-zonen deslokalizazio batzuen bitartez.

Eragiketa horiek guztiak Donostiako, Astigarragako eta Hernaniko udal-plangintzako hurrenez hurrengo dokumentuetan aintzat hartuta daude, baina Urumean konfiguratu beharreko etorkizuneko hiri-korridorea osotasunean eta integratuta antolatzeke lan bateratuaren falta nabari da.

Hiri-transformazioko eragiketa puntualen sekuentzia garrantzitsu horrekin batera hainbat esku-hartze estruktural orokor gauzatu beharko lirateke: Urumea ibaiaren ibilguaren berrantolamendu orokorra eta ibaiertzen hiri-fatxada moduko tratamendu integratua, GI-131 errepide zaharraren transformazio globala, barneko ardatz hiritar berri gisa, eta etorkizuneko hiri-sekuentzia indartzea ADIF trenbide-sareko aldiriko geltokien kokalekuan.

Kontuan izan behar da oraindik ere ez zaiela irtenbiderik aurkitu garrantzizko ezezagun batzuei. Besteak beste, konpontzeko daude, artean, Urumeako bailararen bitarteko zeharbidea trenbide-sare berriarentzako eta sarbide-sistema, AHTren Donostia erdialderainoko sarreraren tratamendua eta trazadura edo Loiolako kuartelak osoan transformatzeko eragiketaren konfigurazioa. Hori dela-eta, Lurralde Plan Partzialetik aldarrikatzen da Urumeako korridorea garatzeko prozesuak behar-beharrezkoa duela, Donostialdeko hiri-antolamendua egituratzeko lehen mailako pieza izango denez, lurzoru eta hirigintzarako 2/2006 Legean aurreikusiriko hirigintza-plangintza tresnen elaborazioa.

- Pasaiako badiako izaera estrategikoko eremua

Pasaiako badiaren hirigintza-birkualifikazio integralarekin eta Pasaiako portuaren azpiegitura-berrantolamenduarekin lotutako arazoak, Lezo-Gaintxurizketa korridorearen lurralde-antolamenduaren ondoriozko arazoekin batera, elkarri bereiztezinezko gaiak dira, eta, Lurralde Plan Partzialaren ikuspegitik, berebiziko garrantzia dute Eremu Funtzionalaren lurralde-antolamendu globalean.

Lurralde Plan Partzialean proposaturiko lurraldea antolatzeke jardunean, horrenbestez, Badiaren inguruko hiri eta azpiegitura berrantolaketa progresiboaren eszenatoki bakar gisa onartu da Portu Barrutiaren espezifikoki portukoak diren jardueren finkapenaren marko orokorraren barruan eta Portuko Zerbitzugunearen Ordenaziorako Plan Bereziarekin bat etorririk.

Aukera edo hautabide horiek, badiaren antolamendua, Lurralde Plan Partzialean trenbide-sarearen etorkizuneko konfigurazioari buruz planteatzen den agertokiarekin konbinatzen dira. Agertoki horretan, ADIF sarea UIC zabalerara osorik aldatzeko aukeraren horizonteaz bestalde, Astigarraga eta Gaintxurizketa, Portuarekin daude trenbide-lotuneei irtenbidea ematea eta, horren ondorioz, Pasai Antxoko salgaien trenbide-zabaltzaren etorkizuneko deslokalizazio edo txikitze posiblea aintzat hartzen da, zeren Lezon etorkizunean laguntza plataforma logistikoa edukiko dituen eraikuntza intermodala planteatzen da.

Aukera edo hautabide guztiei aplikatzekoa den Lurralde Plan Partzialaren irizpide orokor gisa mantentzen da, halaber, barnealdeko portu-barrutia transformatzeko hipotesi guztietarako, portu-jarduerak deslokalizatzeko posiblearen ondorioz (txatarrak, solteko salgaiak, ikatzak, etab.) askatutako lurzoruen zati bat jarduera ekonomiko berriak eta/edo ekipamendu orokorrak eta hirugarren sektoreko zuzkidurak hartzeko erabiltzea, sistematikoki bizitegi-lurzoru gisa birmoldatzeko aukera hipotetikora jo beharrean.

- Lezo-Gaintxurizketa korridoreko izaera estrategikoko eremua

Lezoko plataforma logistikoa Batasuneko garraio-ardatz nagusietako baten barruan sartzen da; hain zuzen, Korridore Atlantikotzat (edo 4. korridoretzat) ezaguna den ardatzean. Korridoreak (EBko guztiek bezala) garraiobide guztiak biltzen ditu: bideak, trenbideak, itsas bideak eta aire-bideak. Europar Batasunaren helburua da (intermodalitatea hobetzeko eta, horri esker, garraioaren kostua optimizatzeko) korridore horietan gune logistiko estrategiko handiak txertatzea, Lezoko plataforma intermodal eta logistikoarekin gertatzen den bezalaxe –berori Estatu-mailan dago jasota; hasiera batean, Garraio Azpiegituren Plan Estrategikoan (GAPE) eta, ondoren, 2012an, Garraio eta Etxebizitza Azpiegituren Planaren (GEAP), berori berraztertu eta izenaz aldatu ondoren–.

Hala, Lezo-Gaintxurizketa korridorea aukerako espaziotzat hartzen da, portuari laguntzeko plataforma logistiko berri bat ezartzera zuzendutako hirigintza-garapen integrala lortzeko, Irun transformatzeko eta, oro har, Eremu Funtzionaleko komunikazio-sarearen tren-errepidea sistema intermodala bultzatzeko, egungo Garraio eta Etxebizitza Azpiegituren Planaren (GEAP) arabera.

Lurraldea garatzeko proposamen hori aukerako eragiketatzat konfiguratzen da Pasaiako portua garatzeko. Izan ere, portu-sistemari laguntzeko espazio logistiko bat sortzea aurreikusten du eta porturako irisgarritasun-sistema ekialdetik berrantolatzeko aukera eskaintzen du (kanpoko sareetatik). Horrela, badiaren perimetroaren gainerakoan trafiko astuna arian-arian libratzea ahalbidetuko du.

- Txingudiko izaera estrategikoko eremua

Irungo hirigintza-etorkizuna Irungo Geltokiaren inguruan planifikatzeko arreta bereziarekin kontuan hartu behar dira hiri zeharkatzen duten komunikabide-ardatzak transformatzeko eragiketei buruzko aurreikuspenak. Hartzen den estrategiak, halaber, eragin erabakigarria du Irungo udalerriak mugakide duen Hondarribiako udal-barrutiaren hegoaldearen antolamenduan.

Lurralde Plan Partzialaren ikuspuntutik, Zubietako eta Irungo Geltokiaren inguruko transformazioa epe luzerako ikusmoldearekin planteatu behar da, gero esku hartzeko ekintza progresiboak denboran mailakatuta baina helburu partekatuetarantz biltzera bideratuta abian jarri ahal izateko. Egiten diren urratsak laburrak eta ez oso bizkorak izan arren, norabide zuzenean bideratzen badira, zalantzarik gabe iritsi ahal izango da erdietsi nahi den helburura.

Helburua askotarikoa da: Irungo erdialdeko trenbide-espazio zaharkituen transformazio-ahalmena baliatzea, hiri-bilbeari jarraitutasuna emateko (egun etenda baitago); bizitegi-zentro intentsibo bat eta unibertsitate-jardueren eta hirugarren sektoreko jardueren erakargune bat sortzea, hiriko komunikazio-zentro berrian kokatuta eta autobidearekiko zuzeneko bide-konexio batekin.

Modu osagarrian, Lurralde Plan Partzialean planteatzen da Zubietako etorkizunean enpresentzako eta jarduera aurreratuentzako zerbitzu-parke gisa transformatzea, hirigintza-okupazio neurrikoko eta intentsitate mailakatuko espazioekin, Irungo barnealdeko egungo hiri-bilbearen ertzaren eta Jaitzubiako erreka toren ingurune berdegune babestuen artean.

7.2.- IZAERA ESTRATEGIKOKO EREMUEI BURUZKO LURRALDE PLAN PARTZIALAREN PROPOSAMENAK

Lurralde Plan Partzialean, Izaera Estrategikoko Eremuetarako planteatzen diren lurraldea antolatzeke proposamenek era askotako gaiak, azalera edo denbora-irispidea ukitzen dituzte. Ia kasu guztietan hainbat administrazio-instantzia hartzen dituzte eraginpean, udalekoak edo arlokoak, eta ezinbestean eskatzen dute azterketa eta proiektu korapilatsuak egitea eta erabaki ugari hartzea, eta, hala badagokio, horiek gauzatzeko ahalmen ekonomikoa izatea.

Nabarmenki heterogeneoak izan arren, badute izendatzaile komuna: beren garrantzi espezifikoak alde batera utzirik, oso gai esanguratsuak dira, eragin erabakigarria dutelako eremu funtzionalaren lurraldea antolatzeke ereduaren konfigurazioan.

Horrez gain, kontuan hartu diren Izaera Estrategikoko Eremu guztietan teilakatze eta erlazio sakona gertatzen da kasu bakoitzean biltzen diren administrazio-instantzien artean (komunikabide-sare nagusiak konfiguratzeaz arduratzen diren administrazioak, ingurumenaz arduratzen diren administrazioak eta hirigintza arautzeaz eta programatutako eragiketa bakoitza garatzeaz arduratzen diren udal-, foru- eta/edo gobernu-administrazioak).

Laburbilduz, egiaztatu da identifikatutako eremu estrategikoetako bakoitzaren lurralde-diseinua eta -garapena Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko 2/2006 Legean ezarritako hiri-plangintzako tresnen bidez gauzatu ahal izango direla (plan orokorra, bateragarritze-plana, plan berezia edo plan partziala), aplikatzekoa den legeria sektorialaren arabera eta bidezko lankidetzak-hitzarmenen bitartez formulatutako azpiegiturak garatzeko plan berezien kasuan.

Gainera, baldintzatzaile gainjarritzat kontuan hartuko dira Natura 2000 Sareari dagozkion esparruetarako onartutako kudeaketa-planak eta litezkeen eraginak analizatzeko betebeharra. Horretarako, ondare naturalaren eta biodibertsitatearen, abenduaren 13ko, 42/2007 Legearen 46.4. artikuluen arabera ebaluazio egokia egingo da.

Lurralde Plan Partzialean planteatzen diren proposamenak (batzuek finkatuta dauden plangintzak jasotzen dituzte eta beste batzuek konponbide prospektiboak iradoki) izaera funtsean adierazgarriarekin planteatzen dira, zeren horiek zehazteko ezinbestekoa izango baita azterketak eta proiektuak lantzea eta, gerora, kasu bakoitzean eskumena duten administrazioek erabakiak hartzea.

Hurrengo epigrafeetan azalduko dira Lurralde Plan Partzialaren lurraldea antolatzeke irizpide orokorrak lortzeko izaera estrategikoko eremuetariko bakoitzerako espezifikoki planteatu diren antolamendu-proposamenak.

7.3.- LASARTE-ORIAKO, ZUBIETAKO GOIALDEETAKO ETA ARITZETAKO IZAERA ESTRATEGIKOKO EREMUA

Lurralde Plan Partzialean izaera orokorreko hainbat antolamendu-jarraibide nagusi planteatzen dira, udalerrietako plan orokorretan garatu beharko direnak. Hauek dira (ikus 5.1. plano):

- Etorkizuneko lehen mailako banaketako bide-sarea
 - Bide berria Oria eta N-634 errepidearen artean, Oria ibaiaren ezkerretatik.
 - Sarbide berria Eskuzaitzetara eta Artzabaletara.
- Txirrindulari eta oinezkoentzako ibilbideen etorkizuneko oinarritzako sarea
 - Ibilbide berria Oria ibaiaren ezkerretatik Oria-Lasarte-Zubieta eta Usurbil artean.
 - Ibilbide berria: Oria, Eskuzaitzeta, Letabide mendi lepoko tunela, Artzabaleta, Santuenea, Usurbil.
- Bizitegi-garapen eta hirugarren sektoreko garapen intentsibo berria, industria-zonaren birmoldaketa, eta ibai-fatxadaren tratamendu berdea finkatzea.
 - Kotxetegi-takako eragiketa (± 1.000 etxebizitza).
- Interes orokorreko eta kokapen estrategikoko ekipamendu handiak, Gipuzkoako lurralde historiko osoari egiten baitiote zerbitzu
 - Lasarteko hipodromoa.
 - Real Sociedad klubaren kirol-instalazioak.
 - Artzabaletan Gipuzkoako Hondakin Kudeaketa Zentroa.
 - Gipuzkoako espetxe berria.
 - Etorkizuneko ezarpen estrategikoak Aritzetako triangeluan. 15 ha.
- Interes orokorreko jarduera ekonomikoetarako lurzoru-plataformak, kokaleku estrategikoa baitute, bertara errepide-sare nagusitik zuzenean iristeko moduan.
 - Jarduera ekonomiko eta logistikoetarako poligono handi berria, udalaz gaindikoa eta sustapen publikokoa (70 ha). Proposatzen da poligonoko lurzoruaren titulartasuna duen sozietatean eta hirigintza-kudeaketako organoan, Eusko Jaurlaritzaz, Gipuzkoako Foru Aldundiaz eta Donostiako Udalaz gainera, Lasarte-Oriako eta Usurbilgo udalak sartzea, poligono berriarekiko hurbilen dauden lurraldetzat.

- Jarduera ekonomiko berrien industrialdea, Michelin birmoldatzearen ondorioz. 2 ha.
- Zubietako garraio-zentroa. 17 ha.
- Bugati poligonoa. 3 ha.
- Añarbeko ur-hornidurako sare nagusia Oria Beherera hedatzea
 - Zubietako goialdeetan ur-gordailu nagusi berria eta Usurbilekin Santuenean zehar konektatzeko hodi berria eraikitzea.
- Zabalaga-Aritzetako hiriarteko landa-parkea
 - Aritzetako triangeluan aurreikusitako garapenak etorkizuneko Zabalagako hiriarteko parkean integratzea.

7.4.- URUMEAKO KORRIDOREKO IZAERA ESTRATEGIKOKO EREMUA

Urumeako korridorean, lehentasunik handiena zona urbanizatueta uholde-arriskuaren prebentzioan datza, eta helburu horretarantz bideratu behar dira esparru estrategiko honen gainean biltzen diren azpiegituren alorreko esku-hartze guztiak. Bertan, kanpoaldeko iragaitzazko bide-sarea ezartzea (2. ingurabidea eta Urumeako autobia) eta Urumeako autobia Donostia erdialderaino sartzeari finkatutako zehaztapen gisa konfiguratzeko dira dagoeneko.

Urumeako haranean AHTren trenbide-azpiegitura berria ezartzeko zehaztapena ere gero eta konfiguratuago dago. Eskumena duen administrazio sektorialak landutako azken proiektuen arabera, AHTren Donostia erdialderainoko sarrera Atotxako geltokiraino iritsiko da, iragaitza moduan, hirugarren hariaren bidez. Hor, berriki eraiki da autobus-geltoki berria. Konfiguratu gabeko elementu bakarra Urumea ibaiaren ezker aldean, Astigarraga parean, aurreikusten den trenbide-sare berriaren Trenak Aurreratzeko eta Aparkatzeko Postuaren (PAET-TAAP) plataforma da.

7.1. epigrafean azaldu den moduan, azpiegituren alorreko esku-hartze handi horiekin batera, Donostiako, Astigarragako eta Hernaniko udal-plangintzan hirigintza transformatzeko era desberdinetako hainbat esku-hartze aurreikusi dira. Eusko Jaurlaritzak egindako Urumea ibaiaren azterketa hidraulikoa eta ibilgua antolatzea erabiltzen dute erreferentziako dokumentu komun gisa. Uholde Arriskua Kudeatzeko Plana izendatu duten dokumentu hori onartzeko izapideak egiten ari dira gaur egun.

Testuinguru orokor horretan, Lurralde Plan Partzialaren oinarritzko zehaztapentzat planteatu da Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko 2/2006 Legean ezarritako hirigintzako plangintza-tresnak lantzea –bereziki, azpiegiturak garatzeko plan bereziak (aplikatzeko den legeria sektorialaren arabera)– edota bidezko lankidetzak-hitzarmenak lantzea; eremurako aurreikusitako azpiegitura- eta hirigintza-aurreikuspenak garatu eta horiek sustatu eta finantzatzeko programa zehaztu ahal izateko.

Lurralde Plan Partzialean izaera orokorreko hainbat antolamendu-jarraibide nagusi planteatzen dira, zehatzago garatu beharko direnak. Hauek dira (ikus 5.2. planoak):

- Urumeako ibai-korridorea mugatzea eta ibilguaren eredu sekzio minimoak eta hari lotutako zona erantsiak finkatzea.

Zehazki, Lurralde Plan Partzialean hiru eredu-sekzio minimo zehazten dira hiru puntu kritikotarako. Sekzio horiek proposamentzat joko dira, harik eta, hala badagokio, bertan sartutako azterketa hidraulikoa onartzen denean, berriz formulatzen diren arte.

- Txirrindulari eta oinezkoentzako hiriarteko jarraitutasuneko ibilbideen sarea, Urumeako korridorean antolatzekoa.

Ibilbide horien trazadurak eta ezaugarri nagusiak udalaz gaindiko eskalako elementu egituratzaile gisa definitu beharko dira.

- Hiri-ardatz nagusi handi bat konfiguratzeko Urumeako korridorean zehar, jarraitua Amaratik Hernaniraino, GI-131 errepidea pixkanaka hiri-ardatz bihurtzearen bidez.

Hiri-bulebar moduko ardatz hori udalaz gaindiko eskalako elementu egituratzaile gisa formalizatu beharko da.

- Ibai-fatxadaren tratamendu kualifikatua konfiguratzeko haranean zehar aurreikusitako hurrenez hurrengo hirigintza-garapenetarako, erriberako zerrenda berdeak eta oinezkoentzako ur-bazterreko ibilbide zuhaiztunak sortuta korridorean zehar programatutako bizitegi-garapen berrietan eta hirugarren sektoreko garapen intentsibo berrietan.
- Egungo ADIF sarea aldiriko zerbitzu gisa indartzea, geraleku berriak irekita Astigarragan eta Loiolako Erriberetan (ETS sarearekiko aldagunea) eta egun daudenak hobetuta Hernani-Florian, Hernani-Erdigunean, Martutenen eta Txominen.
- Egungo ETS sarea aldiriko zerbitzu gisa indartzea, geraleku berriak irekita Loiolako Erriberetan (ADIF sarearekiko aldagunea) eta Intxaurren eta egun daudenak hobetuta Anoetan eta Loiolan.
- Honako geltoki/aldageltoki berri hauen inguruan garraio publikoko terminalak eta izaera enblematikoko zuzkidura-ekipamenduak eta hirugarren sektorekoak integratuta eraikitze eragiketarako:
 - Atotxa (ADIF aldiriak / Ibilbide luzea / AHT / Autobusak)
 - Loiolako Erribera (ADIF aldiriak / ETS aldiriak / Autobusak)
- Trenbide-sare berria ezartzea, hegoaldeko sartuta, UIC zabalera sare berriarekin, iberiar zabalera ADIF sarearekiko zabalera-aldageltoki gisa funtzionatu duen Astigarragako Trenak Aurreratzeko eta Aparkatzeko Postuaren (PAET-TAAP) plataformaraino. Adierazitako TAAptik sare berri bat antolatuko da, zabalera mistoko Oarsoalderanzko kanpoko saihe bide moduan (salgaietarako by-pass trenbidea eta AHTren zuzeneko pasabidearen aukera). Halaber, zabalera mistoa edo hirugarren haria gehituko da Donostia erdialdeko igarotzen den egungo sarean, eta bidaiarien trafikorako erreserbatuko da (aldiriak, ibilbide luzea eta AHT).

- Astigarragan, PAET-TAAP plataforma berriaren ondoan, Astigarragarako aldiriko geltoki berri bat sortzea. Ibai-korridorera 95 m zabaleko sekzio minimoa (planoetan definitutako C-C sekzioaren arabera) errespetatuko da, eta ibilgailubide bat eta oinezkoentzako pasagune bat antolatuko dira Astigarragatik sartzeko.
- Abiadura handiko trena Donostiako erdialdetik sartzeko irtenbidea, trenbide-azpiegituren multzoari tratamendu integratua emanez (iberiar zabalera eta UIC zabalera), aldiriko zerbitzuaren ahalik eta funtzionaltasun handienarekin bateragarria. Martutene parean trazadura artezteko aukera. Geralekuak Martutenen, Txominen eta Loiolako Erriberan (ETS sarearekiko aldageltokia) eta ADIF geltoki berria (AHT / Aldiriak / Ibilbide luzea) Donostia erdialdean (Atotxa) (berriki eraikitako autobus-geltoki berriarekiko aldageltokia).

7.5.- PASAIAKO BADIAKO IZAERA ESTRATEGIKOKO EREMUA

Pasaiako Badiako hirigintza-ingurunea osoan birkualifikatzea funtsezko helburu sozial eta politikoetariko bat da.

Pasaiako portuak hiri-portu izaera garbia duenez, beharrezkoa da portuko azpiegiturak eraldatzeko eta modernizatzeko prozesuaren esku-hartzeen barnean irisgarritasun-sistemaren berrantolaketa aintzat hartzea eta Pasaiako badia hirigintzaren aldetik birkualifikatzeko prozesuarekin koherentzia bermatzea.

Halaber, portuaren barnealdeko plangintzak lurralde-antolamenduaren eskakizunak kontuan hartu beharko ditu, baita kanpoaldeko ingurune hurbilaren ondorio diren azpiegituren eta hirigintzaren alorreko eskakizunak ere.

Lurralde Plan Partzialetik proposatzen da, Pasaiako portuaren barrutia finkatzeko, transformatzeko eta modernizatzeko estrategia orokorraren barruan eta portu-jarduera optimizatzeari eta lehenesteari begira, aldi berean inguruko hiria hirigintzaren aldetik hobetzen laguntzeko esku-hartze jakin batzuk bere egitea. Eta esku-hartze horiek ezin izango dira gauzatu, portu eta hiri artean ados jartzen ez baldin badira eta koexistentzia funtzionaleko aldaketa batzuk egiten ez badira.

Lurralde Plan Partzialaren proposamen nagusitzat, 2/2006 Legean eta/edo Pasaiako Portuko Zerbitzu Eremua Antolatzeko Plan Berezian ezarritako hirigintzako plangintza-tresnak lantzea planteatzen da; era berean, Lezo-Gaintxurizketa korridoreari dagokion plangintza-tresnekin koordinatuta eta osatuta.

Pasaiako Badiako Eremu Estrategikorako, jarraian agertzen diren antolamendu espazialeko jarraibide eta irizpide orokorrak planteatzen dira. Gainera, modu koordinatuan eta osagarrian, alboan dagoen Lezo-Gaintxurizketa Korridoreko Eremu Estrategikorako ere planteatutako jarraibideak eta irizpideak jaso dira (ikus 5.3. planoak):

- Portu Sistema Orokorraren barruan, Pasaiako Portuko Zerbitzu Eremua Antolatzeko Plan Berezia da haren antolamendu xehatuko dokumentua eta bertan ezartzen dena jarraitu behar dela. Hori dela eta, ondorengo puntuan adierazten diren ordenazio eredu eta irizpide orokorrak gomendio izaera dute.
- Hiriarteko konektagarritasunaren hobekuntza; badia inguruko biztanleriaren komunikazio beharrak eta portuko jardueren konektagarritasun beharrak bat datozenean. Ondorengo hiriarteko bide publikoen finkatzea edo/eta irekitzea gomendatzen da, betiere, portu barrutian Pasaiako Portuko Zerbitzugunearen Ordenaziorako Plan Berezia betetzen delarik:
 - Ur-bazterreko ibilbidea badiaren iparraldetik, Donibane - San Pedro txalupa barne eta Bokaleko pasaleku publikoekin lotura.

- Ur-bazterreko ibilbidea badiaren hegoaldetik, Errenteriatik Herreraraino.
 - Ur-bazterreko ibilbidea GI-3440 errepidearen Lezo mendebaldeko saihasbidean.
 - Trintxerpe-Herrera konexioak.
 - Oinezkoen konexioa, txalupa bidez, Pasai Donibane eta Pasai Antxo artean; baldin eta konexio hori bateragarria bada portu-jardueraren garapenarekin.
- Portuaren barnealdea kanpoko komunikabide-sare nagusiekin eta Lezo-Gaintxurizketa korridoreko zona logistikoarekin errepidez zuzenean konektatzeko elementu berriak irekitzea. Epe ertain-luzera lehentasuna emango zaio portuaren ekialdetik autobidearekiko konexioak ebazteari.
 - Portu-barrutirako tren-sarbidea hobetzea, hirugarren haria edo zabalera mistoa ezarrita egungo ADIF sarean.
 - ETS sareko geltoki berria Altza-Auditx-Akularren, eta Herrerako eta Antxoko geltokiak eraberritzea. Herrerakoa eraberritu da dagoeneko.
 - Portu-jarduera ekonomikoa finkatzea, hobetzea eta/edo transformatzea, Pasaiaiko Portuko Zerbitzugunearen Ordenaziorako Plan Bereziarekin batera.
 - Donibanen, San Pedron eta Herrera-Trintxerpen gaitu diren kirol-dartsenak finkatzea.
 - Pasaiaiko badia hirigintzaren aldetik lehengoratzeko eta portua modernizatzeko prozesua, portu-barrutiaren barnean erabilerak transformatzeko esku-hartze hauek gauzatuz, betiere, Pasaiaiko Portuko Zerbitzugunearen Ordenaziorako Plan Berezian jasoko badira:
 - Bokaleko ur-bazterreko pasealeku publikoak.
 - Ekipamendu publikoa (Albaola Proiektua) Ondartxo kalan.
 - San Pedroko eta Trintxerpeko kaietako berrantolaketa eta erabilera publikoa.
 - Hirigintza-garapen berriak, jarduera ekonomiko aurreratueterako poligono-formatu berriak, eta hiri-frontearen eta portu-jardueraren arteko integrazioaren hobekuntza Herrerako esparruan.

- Pasai Antxon ADIF sareko geltokia berrantolatzea, espazio librea itzuliz Antxon N-1 errepide zaharraren bulebarra zabaltzeko eta Antxo eta portu-barrutiaren arteko trenbide-oztopoa tratatzeko.
- Lezoko hirigunearekiko elkargune-frontea berrantolatzea, eta GI-3440 errepidearen saihasbide bat antolatzea Donibanera iristeko eta erlaitz moduko pasealeku berri bat porturantz hirigunea errematzeko, Pasaiaiko Portuko Zerbitzugunearen Ordenaziorako Plan Bereziarekin bat etorririk.
- Bortalabordaren mendebaldeko muturra berrantolatzea eta erabilera publikoa, Pasaiaiko Portuko Zerbitzugunearen Ordenaziorako Plan Bereziarekin bat etorririk.

7.6.- LEZO-GAINTXURIZKETA KORRIDOREKO IZAERA ESTRATEGIKOKO EREMUA

Lezo-Gaintxurizketa korridorea aukerako espazio apropos gisa konfiguratzeko da Pasaiaiko porturako etorkizuneko irisgarritasun-sistamarako eta, modu osagarrian, lurralde-eskala orokorreko jardura ekonomikorako poligono baten eta plataforma logistiko bat sortzeko. Poligono horrek zuzeneko konexioa izango luke sare orokorrekin, bide-sareekin eta trenbide-sareekin, egungo Garraio eta Etxebizitza Azpiegituren Planerako (GEAP) Europar Batasunak adierazitako irizpideei jarraituz.

Hortaz, Lurralde Plan Partzialaren oinarritzko zehaztapentzat planteatu da Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko 2/2006 Legean ezarritako hirigintzako plangintza-tresnen bidez egindako dokumentuak lantzeko premia, azpiegiturak garatzeko plan bereziak garatzeko premia (aplikatzekoa den legeria sektorialaren arabera) edota bidezko lankidetzak hitzarmenak lantzeko premia; eremuan garatu beharreko azpiegitura- eta hirigintza-aurreikuspenak modu loteslean ezarriko dituztenak, baita horiek sustatu eta finantzatzeko programak ere.

Lurralde Plan Partzialean Lezo-Gaintxurizketa korridoreko azpiegiturak eta hirigintza garatzeko hautabidea aintzat hartzen da, Pasaiaiko portuaren barnealdeko barrutian portu-jarduerak iraunaraztea modu iraunkorrean bideragarri egiteko beharrezkoa den etorkizuneko agertoki gisa eta, halaber, Irun erdialdea transformatzeko laguntzeko elementu gisa, horrek aukera emango baitu hainbat jardura udalerritik Lezo-Gaintxurizketara lekualdatzeko.

Lurralde Plan Partzialean Lezo-Gaintxurizketa korridorerako planteatu diren esku-hartze nagusiak hauek dira (ikus 5.4. planoak). Horietariko askok eragin osagarriak eta sinergikoak dituzte Pasaiaiko portuan aurreikusitako esku-hartzeekin:

- Lurralde Plan Partzialaren mugikortasun-ereduan aurreikusitako bizikleta eta oinezkoen hiriarteko ibilbide guztiak finkatzea.
- Lanbarrenen lotura berri bat eraikitzea egungo AP-8/AP-1 autobidearen gainean, Lezo-Gaintxurizketa korridorea zuzenean konektatzeko errepide-sare nagusiarekin.
- AP-8/AP-1 autobidearen Lanbarrenen lotura berria GI-636 eta GI-2638 errepideekin eta, horien bitartez, Pasaiaiko portuarekin eta korridoreko egungo eta/edo etorkizuneko jardura ekonomikoaren poligonoekin konektatzeko bide-sistema konfiguratzeko. Bide-sistema berri horrek ordeztu egingo du GI-2132 errepidearen egungo hiri-ardatza, eta Arraguan eta Larzabalen zeharreko egungo trafiko astuna ezabatzea ahalbidetuko du AP-8/AP-1 eta GI-636 errepideen arteko konexio-zonan.

- Portuaren eta paper-fabrikako lotura berriaren arteko bide-konexioa bikoiztea, portuaren eta Lezo-Gaintxurizketa korridorearen arteko salgaien trafiko astunaren kanalizazioa xurgatzeko.
- Lurralde Plan Partzialaren mugikortasun-ereduaren eskema orokorrean aintzat hartutako trenbide-elementu berri guztiak korridorearen plangintzan integratzea, abiadura handiko sare berria (UIC zabalera) eta ADIF sareko salgaientzako saihezbidea (iberiar zabalera eta UIC zabalera) garatzeko Astigarraga eta Oarsoaldea artean. Eredu horrek aukera ematen du UIC zabalerako trenbide berri bat antolatzeke Lezoko plataformatik porturaino, egungo ADIF sarearen trazadurari jarraiki, eta Pasai Antxoko egungo trenbide-zabaltzaren zati bat portuko salgaien aldageltoki gisa finkatzeko.
- Lezon trenbide-plataforma intermodal berria konfiguratzeko.

Korridorean izaera estrategiko eta logistikoko jardura ekonomikoetarako hainbat plataforma berri sortzeko proposamena. Korridorearen esparruan gara daitezkeen izaera estrategiko eta logistikoko jardura ekonomikoetarako plataforma berrien azalera gordina 61 ha-tan dimentsionatzea.
- Altamirako bizkarra Usategietako hiriarteko landa-parkearen zati gisa integratzeko proposamena, Lezoko eta Errenteriako hiriguneak eta korridoreko polo logistiko berria egituratzeko eta elkartzeko berdegune libre bat konfiguratzeko.
- Lintzirin sistemako azpi-arro guztiak drainatzeko sistema globalaren azterketa eta irtenbide integratua, korridorean aurreikusitako plataforma berriak garatzeko baldintzatzaile gisa.

7.7.- TXINGUDIKO IZAERA ESTRATEGIKOKO EREMUA

Lurralde Plan Partzialean identifikatzen da zein garrantzitsua den, etorkizuneko Irun-Hondarribia konurbazioa antolatzeke, Txingudiko badiako balio naturalistiko handieneko esparruei eta egungo trenbide-sarea eta GI-636 errepidea Irun erdialdeko zeharkaldian transformatzeko prozesuei lotutako espazioen izaera estrategikoko eremuan aukeratu beharreko ingurumena babesteko eta birkualifikatzeko eta hirigintza-garapen berriak egiteko irizpideei buruzko erabakiak hartzea.

Sortu diren problematikek, ingurumenari dagokionak, azpiegiturenak eta hirigintzakoak, elkarri eragiten diotenez, Lurralde Plan Partzialean ingurumena ahalik eta gehien errespetatuko duen epe luzerako mugikortasun-eredu bat ezartzeko premia planteatzen da. Eredu horretan argituko da kanpoaldeko sareen zeharbideen eta Txingudiko eskualdeko etorkizuneko hiri-hazkundearen erdialdeko zonako irisgarritasun-sistemaren etorkizuneko konfigurazioa, aurreikusitako hirigintza-garapen berriak transformatzeko estrategiak aldi berean ebazteko helburuarekin.

Lurralde Plan Partzialean Oiartzuren eta mugaren artean aintzat hartzen diren esku-hartze bakarrak, AP-8/AP-1 autobidea hiru erreitara zabaltzea eta bi lotune berri irekitzea, Irun erdialderako sarbidea bata, eta Lanbarrenen bestea, Lezo-Gaintxurizketa korridorerako eta Pasaiaiko porturako sarbidea dira.

Trenbide-azpiegiturari dagokionez, dirudienez finkatu egin dira Eremu Funtzionala alderik alde zeharkatuko duen UIC zabalerako trenbide-sare nagusiaren etorkizuneko enbor nagusiaren trazadurari buruzko aurreikuspenak eta egungo ADIF sare osoan Astigarragatik Iruneraino hirugarren hariaren ezartzea. Horrela, Donostia erdialdeko geltokira, Pasaiaiko portura, Lezon programatutako etorkizuneko intermodalera eta Irungo geltokira sartzeko, zabalera mistoko edo hirugarren hariko igarobide sarea konfiguratu da.

Donostiako aireportuaren tratamendua ere badirudi behin betiko argituta geratu dela, egungo dimentsioari eusteko aukera finkatu egin baita ere.

Azpiegiturak etorkizunean orokorrean berrantolatzeke agertoki honen aurrean, berebiziko garrantzi estrategikoa hartzen du Irungo egungo trenbide-instalazioen esparru espazialak. Izan ere, Irun-Hondarribia konurbazioaren barruan hirigintza-zentraltasunik handieneko enklabe hori etorkizunean konfiguratzeko ezinbesteko agertoki gisa konfiguratzen da, eta aukera eskaintzen du, gainera, Txingudiko badiari ingurumena babesteko espazioak behin betiko antolatzeke politika finkatzeko eta indartzeko.

Azpiegituren alorreko aurreikuspenen agertoki horretatik, Lurralde Plan Partzialean proposamen hauek planteatzen dira Lurralde Plan Partzialaren planoetan mugatutako Txingudiko Eremu Estrategikoaren esparruaren antolamendu orokor integraturako:

- Txingudiko Izaera Estrategikoko Eremua

1. Irungo Geltokia. Proposatzen da Irungo geltokiko trenbide-espazioak transformatzeko eragiketa AP-8/AP-1 autobidearekin lotune berri baten bitartez zuzenean konektatzeko bide bat irekitzeari lotzea eta lehentasunez erabiltzea, beste hirigintza-erabilera konbentzional batzuekin batera, hiri-zentraltasun handieneko komunikabide-aldageltoki bat sortzeko eta bizileku-erabilera trinko batera, unibertsitate ekipamenduetara, hirugarren zerbitzuetara, merkataritzara eta hiri-aisi hornidurara bideratuta.

Txingudiko eremu estrategikoko antolamendu integratuko plan berezi bat lantzea proposatzen da, udalaz gaidiko eta sektorearteko izaerakoa, Irungo geltokia transformatzeko prozesuari lotua, antolamendu-aukeren ebaluazioa garatu eta, amaieran, soluziorik komenigarriena hautatuko duena

2. Txingudiko Babestutako Eremua. Txingudiko babestutako eremua. Txingudiko Baliabide Naturaletako Plan Berezia errebisatzea proposatzen da; ordenazioa burutu eta, ADIF-en egungo trenbide-zabaltza transformatzearen ondoriozko hondar-lurzoruak eta Zubietako inguruneke lurzoruak gehituz, babestutako eremuak handitu dezan.

Oinezkoen eta bizikleten ibilbide berri bat ezartzea proposatzen da, Oxinbiribil eta Hondarribia artean Txingudiko badiaren ertzetik.

3. Zubietako. Zubietako zona erabilera hauetara zuzentzeko aukera planteatzen da: enpresentzako zerbitzuen eta jarduera aurreratuen parkea; eta bizitegi, zuzkidura eta hirugarren sektorerako garapen berriak, Txingudi eremuko babestutako espazioak areagotzeko aukerak aztertzea barne dela.

4. Hondarribiko aireportua. Aireportua finkatzea aurreikusi da, pista zabaldu gabe. Gainera, anezka-zerbitzu publiko bat aurreikusita, Irungo geltokia, aireportua eta Hondarribiko hirigunea zuzenean konektatzeko, zehaztu beharreko moduen arabera.

- Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko 2/2006 Legean jasotako artean dagoen hirigintza-tresna bat lantzea proposatzen da. Sektore artekoa izango litzateke, Irungo geltokia transformatzeko prozesuarekin lotutakoa. Hirigintza-tresna horretan, antolamendu-hautabideei buruzko ebaluazioa garatuko litzateke eta soluzio komenigarriena hautatuta amaituko litzateke.

- Izaera estrategiko eremu osoaren zonifikazio globalerako proposamen adierazgarri gisa, haren esparruetan lurzorua erabilerak berriz esleitzeko irizpide orokor batzuk planteatzen dira Lurralde Plan Partzialean, haiek lurralde baldintza naturalistikoaren arabera hierarkizatzeko eta azpiegitura-transformazioen ondorio diren sinergiak aprobeztatzeko publikoak optimizatzeko.

Lurzorua lau tratamendu mota proposatzen dira, 5.5. planoan ezarritako zonifikazioaren arabera:

- Balorazio naturalistiko eta ingurumen-balorazio handieneko erabilerak berresleitzea (Txingudiko Babestutako Eremua).
- Enpresentzako zerbitzuko eta jarduera aurreratuetako parkearen intentsitate txikiko edo hiri-trantsizioko hirigintza-erabilerak, zuzkidura edo ekipamendu aurreratuen gisakoak, ingurunearen paisaia-baldintzak, baldintza naturalistikoak eta ingurumenekoak begiratzearekin bateragarriak direnak berresleitzea (Zubieta).
- Hiri-zentraltasun berria sortzen duten hirigintza-erabilerak ahalik eta intentsitate eta dibertsifikazio handienarekin ezartzeko estrategia, komunikabide-aldageltoki berriaren ondorio den irisgarritasunean bermatuta (geltoki berriak, bizitegi-erabilera intentsibo berriak, unibertsitate-ekipamendua, hirugarren sektoreko zerbitzuak, merkataritzakoak, zuzkidurakoak eta hiri-aisiakoak) (Irungo geltokia).
- Hona hemen Lurralde Plan Partzialean Txingudiko eremu estrategikorako planteatutako proposamen espezifiko nagusiak, zehatz-mehatz adieraziak (ikus 5.5. planoak):
 - Irun erdialdeko lotune berria AP-8/AP-1 autobidean.
 - Irisgarritasun zuzeneko bideak lotune berriaren eta komunikabide-aldageltoki zentral berriaren artean.
 - Irungo trenbide-instalazioak osoan transformatzeko eta hiri-zentraltasuneko nodo berri bat (ADIF/ETS/Autobus aldageltokia) sortzeko eragiketa.
 - ADIF geltoki berria (Aldiriak / Ibilbide luzea / AHT), zabalera mistokoa.
 - ETS geltoki berriak (aldiriak) Irun erdialdean (Colon eta Belaskoenea).
 - Autobus-geltoki berria (aldiriak eta ibilbide luzea).

- Irun erdialdea iragazkortzea, oinezkoen, bizikleten eta ibilgailuen hiri-konexio berriak antolatuta.
- Aireportua pista handitu gabe finkatzea.
- Anezka-zerbitzu, publikoa Irungo geltokiaren, aireportuaren eta Hondarribiko erdigunearen artean zuzenean konektatzekoa, zehaztu beharreko moduaren arabera. Anezkak ezin izango du interferentziarik ekarri aireportua ustiatzeko eskumenen jardunean.
- Bizikleta eta oinezkoen pasealeku berria Txingudiko badiaren bazterretik, Oxinbiribil eta Hondarribia artean.
- Txingudiko padura handitzeko aukera, Irungo egungo trenbide-instalazioak osoan transformatzeko prozesuan trenbide-zabaltzaren zatia eraistean.

8.- ETXEBIZITZA PARKEAREN ANTOLAMENDUA

8.1.- SARRERA OROKORRA. BABES PUBLIKOKO ETXEBIZITZA. BIZITEGI Kuantifikazioa

Hasierako aurretiazko arazo gisa, adierazi beharra dago Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolakuntzari buruzko 4/1990 Legearen 12. artikuluan ezartzen denez Lurralde Plan Partzialen zehaztaperen zehatzetariko bat dela babes ofizialeko etxebizitzak eraikitzeke erreserbatu behar diren lurzoru-azalerak kuantifikatu beharra.

Horri dagokionez, Euskal Autonomia Erkidegoko Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko ekainaren 30eko 2/2006 Legearen onarpenarekin, babes publikoko erregimenen bati atxikitako etxebizitzetarako lurzoruak nahitaez erreserbatu beharra espezifikoki araututa geratu da (80-82. artikulua). Horrenbestez, ez du zentzurik Lurralde Plan Partzialean horri buruzko beste xedapenik ezartzeak eta, hortaz, indarrean dagoen legeriara igortzen da.

Kontuan izanda Donostiako Eremu Funtzionaleko hamahiru udalerrietako bakoitzak 3.000 biztanletik gora dituela, udalerri horien guztien hiri-plangintzak babes publikoko erregimenen baten pean jarritako etxebizitzetara zuzendutako lur kalifikatuen erreserba bat ezarri beharko du, 2/2006 Legean ezarritako estandarrak beteko direla bermatzeko.

Bestalde, Lurralde Antolamendurako Artezpideen 9. kapituluko 3.2. puntuan ezartzen da Lurralde Plan Partzialaren egiteko espezifikoa dela Eremu Funtzionaleko udalerri bakoitzeko bizitegi-lurzoruaren eskaintza hautatutako lurralde-ereduan oinarrituta kuantifikatzea.

Udalerrietako plangintza orokorrean aintzat hartu beharreko etxebizitza-parkearen hazkunde-aurreikuspenen dimentsionamendu maximoa eta minimoa zehazterakoan bermatu nahi da Eremu Funtzional osorako zein bertako udalerri bakoitzerako proiektatutako bizitegi-plangintza globala, Eremu Funtzionaleko udalerri bakoitzean, barneko hiri-berrantolamenduko eta, hala badagokio, lurzoruen okupazio berriko zentzuzko programetara egokituko dela, udalen arteko banaketa orekatua errespetatuta eta aurreikus daitezkeen hazkunde-erritmoen arabera.

Kuantifikazio hori, izatez, udal-plangintzak bateragarri egiteko lehenengo zehaztapenetariko bat da, garrantzitsuenetakoa gainera, eta horrexegatik jaso behar da Lurralde Plan Partzialean.

8.2.- **BIZITEGI PARKEA ANTOLATZEKO IRIZPIDE OROKORRAK**

Lurralde Plan Partzialean, planifikatutako etxebizitza-parkearen dimentsionamendua arautzeko parametro kuantitatiboak adierazi aurretik, honako irizpide orokor hauek ezartzen dira Eremu Funtzionaleko etxebizitza-parkea hirigintzaren aldetik planifikatzeko:

- Hiri-plangintzan lehentasuna eman behar zaio barne-berrantolamenduan eta lehendik dauden hiri-ehunen aprobetxamendu hobean oinarritutako bizitegi-parkearen hazkundeari —hirigintza birmoldatzeko eta birgaitzeko prozesuen bitartez—, lurzoru berriak okupatzeko eragiketa hedakorrak sistematikoki programatzearen hautabide gisa.

Garapen iraunkorreko estrategia horrek egun dauden azpiegitura-euskarriak aprobetxatzea eta berritzea ahalbidetzen du, lurzoru-kontsumo berrien premiarik gabe eta premiagabeko azpiegitura- eta zuzkidura-elementu berriak eraiki behar izan gabe.

- Hiri-plangintzak bere egin eta aintzat hartu beharko du bizitegi-parkearen barruan okupatu gabeko etxebizitzaren stock tekniko etengabea dagoela eta dauden etxebizitzaren ehuneko gutxi-asko esanguratsua bigarren bizileku gisa edo beste jarduera batzuetarako erabiltzen dela.

Hiri-plangintzako dokumentuetan aurreikusitako bizitegi-parkeen barruan bigarren bizileku gisa edo hirugarren sektoreko jarduera bateragarrietarako (bulegoak, langelak...) erabiltzen diren etxebizitzaren ehuneko esanguratsuek egotea gure hirietako fenomeno saihestezin eta positiboa dela onartu beharra dago. Gehiegizko desbideratzeen kasuetan izan ezik, eta Donostiako Eremu Funtzionalean ez da halakorik gertatzen, inguruabar hori komenigarria eta beharrezkoa da hirigintzaren aldetik, parkea berritzeko eta etxebizitzak transferitzeko mugimenduak errazten baititu, jardueren dibertsifikazioa sustatu, auzoen gehiegizko uniformetasuna saihestu, etxebizitzak alokatzeko parkearen funtzionamendua arindu eta, azken batean, hiriaren bizitegi-ehunaren barruan mugikortasun eta elkarrekintza sozial eta funtzional handiagoa izatea ahalbidetzen baitu.

- Hiri-plangintzan, udalerri bakoitzeko etxebizitza-parkea diseinatzen denean, bizitegi-formula berrien eskari gero eta handiagoa aintzat hartu beharko da. Ildo horretan, bizitegi kolektiboen tipologia, tutoretzapeko apartamentuak eta etengabe bizitzeko beste zenbait aukerako formatu aurreikusi beharko dira, zenbait kasutan zuzkidura-ekipamenduaren epigrafeari atxikitzeko modukoak.

- Azkenik, hiri-plangintzan beharrezkoak diren aldaketa tipologikoak eta/edo araudia egokitzekoak aintzat hartu beharko dira, eraikitako sabai-azalera edo aurreikusitako sabai-azalera eraikigarria handitu gabe etxebizitza kopurua handitzeko (etxebizitzaren azalera minimoa murriztea, egun dauden etxebizitzetariko batzuk zatitzeko aukera, lokal jakin batzuk etxebizitza gisa berrerabiltzeko aukera, etab.) eta, hartara, etxebizitza bakoitzean bizi direnen kopurua arian-arian murrizteko joerari erantzuteko. Joera hori azken hamarkadetan izaten ari da EAEko lurraldearen osotasunean.

Nolanahi ere, zehaztu beharra dago etxebizitza bakoitzean bizi direnen kopurua arian-arian murrizteko adierazitako egungo joera nabarmen bestelakoa dela dagoen ondare eraikiaren arobetxamendua optimizatuta garapen iraunkorrari lehentasuna emateko estrategiarekiko eta, baita ere, biztanleriaren eskubide unibertsaltzat etxebizitza eskuratzeko arazoak konpontzera bideratutako gizarte-politiken aplikazioarekiko.

8.3.- BIZITEGI PARKEAREN KUANTIFIKAZIOA

Lurralde Plan Partzialean, Eremu Funtzionaleko udalerrien etxebizitza-parkea areagotzeko etorkizuneko beharrei buruzko aurreikuspenak kalkulatzeko, Lurralde Antolamenduaren Gidalerroetan ezarritako irizpideen ondoriozko metodologia erabiltzen da; zehazki, bizitegi-kuantifikazioari dagokionez, Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamenduaren Gidalerroak behin betiko onartzen duen Dekretua aldatzeko den urtarilaren 19ko 4/2016 Dekretuaren bidez onartu den bizitegi-kuantifikazioarekin lotutako aldaketan ezarritako irizpideen ondoriozko metodologia.

Metodologia horrek hainbat aldagai adierazgarriren batura hartzen du oinarri, udalerri bakoitzean aurreikus daitekeen etxebizitza-premien gehikuntza zenbatesteko. Iragan hurbilean egindako estrapolaziotik ateratako hazkunde demografikoaren aurreikuspenen, familia-tamaina murriztearen, bigarren bizitegi-eskaera kontuan hartzearen eta okupatu gabeko koefizienteak izan duen aldakuntzaren ondoriozko beharretatik abiatuta (horiek EAEko udalerrien osotasunerako oro har aplikatuta), 8 urteko denbora-horizonterako udalerri bakoitzean sortuko den etxebizitza gehiagoren beharra proiektatzen da. Ratio horiei harrotze-koefiziente batzuk aplikatzen zaizkie, balio maximo eta minimoen urkila baten bidez udal-plangintzan aintzat hartu behar den bizitegi-parkearen hazkunde-ahalmenaren dimentsionamendua ezartzeko. Azkenik, etxebizitza hutsaren kontzeptua gehitzen du. Horretarako, okupatutzat hartzen ez diren egungo etxebizitzak parkearen ehuneko bat ezartzen da. Hala, etxebizitza horiek kontabilizatu behar dira plangintzan aurreikusi beharreko bizitegi-ahalmena kalkulatzeko.

Hortaz, metodologia horren bidez, honako aldagai hauek kontuan hartzen dira:

- BA: Bizitegi-ahalmena.
- LEZ: Indarrean dagoen lurralde-ereduaren zuzenketak.
- A1: Etxebizitza nagusiaren premiak, bilakaera demografikoaren aurreikuspenen ondorioz.
- A2: Etxebizitza nagusiaren premiak, familia-tamaina aldatzearen ondorioz.
- B1: Bigarren etxebizitzaren eskaria.
- C: Okupatu gabeko etxebizitzaren aurreikuspena, okupatutako etxebizitzak aldatzearen ondorioz.
- HAR: Harrotze-faktorea.
- EH: Etxebizitza hutsaren ehuneko bat aplikatzea.

Kalkulu-metodologia aplikatzeko, Lurralde Plan Partzialean proposatutako lurraldea antolatzeko ereduari datxezkion hainbat baldintzatzaile espezifiko finkatu behar dira. Horiek ondorengoak dira:

- Lurralde Plan Partzialean bilakaera demografikoaren, familia-tamainaren aldakuntzaren eta udalerrietako bizitegi-parkearen hazkundearen zenbatespena eta proiektzioa egiteko abiapuntuko oinarri gisa planteatzen da kasu bakoitzean eremu funtzional osorako kalkulaturako joerak azpieskualde eta udalerrri bakoitzerako egungo pisu demografikoaren proportzioan banatzea.

Kontuan harturik bizitegi-hazkundera azpieskualde eta udalerrien artean bakoitzaren pisu demografikoaren, bizitegi-parkearen eta haiek izandako bilakaeraren proportzioan banatzeak tokiko hiri-esparru bakoitzaren ezaugarriak gehien errespetatzen dituen politika ahalbidetzen duela, Eremu Funtzionalaren eredu deszentralizatua finkatzen laguntzen duela eta, gainera, hirigintza-erabilerak azpieskualdeka dibertsifikatzeko eta orekatzeko eta bizilekuaren eta lanlekuaren arteko hurbiltasuna sustatzeko estrategia ahalbidetzen duela, Lurralde Plan Partzialari banaketa-sistema bat gehitzen zaio, Lurralde Antolamenduari Gidalerroetan ezarritako metodologia zuzenean aplikatzetik sortzen dena, bizitegi-lurzoruaaren plangintza orokorrerako irizpiderik egokientzat hartzen baita.

- Azterketa prospektibo baten berezko gorabeherak xurgatzeko, udalerrira banakatutako bizitegi-parkearen etorkizuneko dimentsionamendua finkatzeko malgutasun-marjinak izatea komenigarria izan daitekeela planteatzen da. Ildo horretan, LAGetan ezarritakoarekin bat etorritik, hiri-plangintzan aintzat hartu beharreko bizitegi-parkearen etorkizuneko dimentsionamendurako Lurralde Plan Partzialean planteatzen diren proposamen-parametroak maximo eta minimoen zenbakizko bitartean bidez adierazten dira, arrazoizko aldakortasun-marjinarekin.

8.4.- UDALAREN HIRI PLANGINTZAN ANTOLATU BEHARREKO BIZITEGI PARKEAREN HAZKUNDE AURREIKUSPENAK DIMENTSIONATZEKO ETA UDALERRIKA BANATZEKO LURRALDE PLAN PARTZIALAREN PROPOSAMENA

Eremu Funtzional osoan, etxebizitza-parkearen batez besteko hazkundera, 1991-2013 aldian, hazkunde ekonomiko jarraituko aldia 2007 arte eta 2008-2013ko tarteko garrantzitsua den moteltasuna, urteko 2.257 etxebizitza berrikoa izan da gutxi gorabehera (5,8 etxebizitza berri urteko eta mila biztanleko). Datu hori abiapuntutzat hartuta, eta kontuan harturik, orain, egoera ona ziur aski errepikaezina izango dela eta familia-tamaina murriztearen eragina gero eta txikiagoa dela; iraunkortasun-irizpideak kontuan harturik eraikitze ahaleginaren zati bat egungo parkea birgaitzeko politiketara zuzendu beharra gero eta saihestezinagoa dela; etxebizitza hutsetan sarrera-karga handituko dela; eta 2016-2031 periodoaren, Lurralde Plan Partzialaren denbora horizontearen, hasiera puntuaren egoera aurkakoa dela, saldu gabeko bizileku stock garrantzitsu bat xurgatu beharrearekin; zuhurtziaz behetik egindako estrapolazio bat aurreikusten da, Eremu Funtzionalaren etxebizitza-parkeak etorkizun hurbilean izango duen urteroko hazkunde-estimaziorako.

Lurralde Plan Partzialaren proposamena LAGetan ezarritako irizpideen arabera udalerrien arteko bizitegi-parkearen hazkundera espazioan banatzeko, lehen hurbilketa batean, proportzionala da haien biztanleria-pisuekiko.

- Udalerrika banatzeko logika hori, orekan distortsio berezirik sartu gabe, Donostiako udalerriak abian jarri duen ekintza deszentralizatzailarekin berresten da. Izan ere, Plan Orokorraren azkeneko berraztertzean, bizitegi-eragiketa handienetariko batzuk Eremu Funtzionalako kokaleku periferikoetan programatu ditu (3.000 etxebizitza Antondegin -Urumea-, 3.000 etxebizitza Auditx-Akularren -Oarsoalde-, 1.000 etxebizitza Zubietan -Oria Beherea-).
- Oarsoaldean egoera berezia dago: Auditx-Akularreko eragiketa garrantzitsua etorkizunean kargan sartzeko programatutako eragiketa, autobidearen iparraldeko lurraldean Pasaia eta Errenteriaren espazio-erabilgarritasun eskasaren ondoriozkoa.
- Dimentsio gutxiko udalerrietako batzuek (Usurbil, Urnieta, Astigarraga eta Oiartzun), alabaina, bizitegi-garapen berrirako espazio egokiak erabilgarri dituzte bide-irisgarritasuneko baldintza egokiez eta aldiriko trenbide-zerbitzuz hornitutako tokiko hiri-zentraltasuneko zonetan.
- Hondarribian eta Donostia erdialdean gogoan izan beharko da bigarren bizilekura zuzendutako bizitegi-parke handi samarra dagoela.
- Oria Beherean, bizitegi-hazkunderen dimentsionamenduan, Zubietan bizitegi-garapen intentsiboak programatzeko Donostiako udalerraren aurreikuspena kontuan hartu behar da.

Lehen adierazi bezala, bai Eremu Funtzional osoari buruzko parametro globaletarako, bai udalerriko banatutako parametro partikularretarako, dimentsionamendu malguak aurreikusten dituzten balio-urkilak daude, LAGetan ezarritako kalkulu-irizpideak aplikatzearen ondoriozko balio maximo eta minimoekin.

Udal-plangintzetan aurreikusi beharreko bizitegi-ahalmen maximoa eta minimoa kontuan hartzeko, kasu batzuetan, ereduan zuzenketa hauek sartu beharko dira:

- Pasaiaiko udalerriko parkearen hazkunde-aurreikuspenen beheranzko minorazio haztatua, espazio-erabilgarritasunik ezagatik.
- Beheranzko minorazio haztatua, halaber, Errenteriako udalerrriaren aurreikuspenetan, Auditiz-Akularreko bizitegi-garapenari lehentasuna emateko irizpidearen aurrean. Errenterian GI-20 errepidearen hegoaldean aurreikositako garapen berrietarako, Gamongoa, Perutxene eta Palacio-zarra poligonoak neurri handiagoan dentsifikatzeko aukera eta Zamaibideko eta Tolare-berriko eragiketak birdentsifikatzea planteatzen da.
- Bizitegi-hazkundeko itxaropenen goranzko maiorazio haztatua Usurbil, Urnieta, Astigarraga eta Oiartzungo udalerrietan, bizitegi-garapenerako lurzoru egokiak erabilgarri baitituzte tokiko hiri-zentraltasuneko puntuetan, bide-irigarritasun onarekin eta aldiriko trenbide-zerbitzuarekin.
- Hondarribiko eta Donostia erdialdeko bizitegi-hazkundeko itxaropenen goranzko maiorazio haztatua, bigarren bizilekurako aurreikus daitekeen etxebizitza-eskaintza espezifikoa kontuan hartuta.
- Donostiako udal-barrutiaren barnean Urumearen ur-bazterretan zehar (Loiola, Txomin-Enea, Martutene) eta Auditiz-Akularren aurreikositako eragiketei lehentasuna ematea Antondegi eta Zubietakoen aurretik.
- Gainerako udalerrietan (Hernani, Irun, Lezo, Andoain eta Lasarte-Oria), parkea dimentsionatzeko aurreikuspenak, hazken hamarkadetan dagokien tamaina demografikoaren eta bizileku-parkeen eboluzioaren ondorio diren hazkunde-itxaropenen estrapolazioaren emaitza dira.

Lurralde Plan Partzialaren bizitegi-parkearen antolamenduari buruzko 6. planoan, bizitegi-parkea antolatzeko taulan jasotako datuen iradokizun gisa islatzen dira indarrean dagoen plangintzan eta izapidetzen ari diren berraztertze prozesuetan aurreikusitako bizitegi-parkearen hazkunde-erreserba nagusien mapak eta kuantifikazioa. Taula eta planoak erkatuta, Lurralde Plan Partzialean udalerri bakoitzerako planteatu diren udalaz gaindiko eskalako antolamendu-proposamenak ondorioztatzen dira. Horretarako, jarraibide kuantitatibo globalak ezarri dira, lehendik dagoen bilbean hirigintzaren aldetik integratzeko ezaugarri hobeak dituztelako lehentasunezkoztat jotzen diren jarduketak adierazi, eta udal-plangintza berraztertze prozesuan aintzat hartu ez den interes orokorreko eragiketa espezifikoren bat planteatu da Lurralde Plan Partzialean.

Hona hemen proposamenen laburpena (ikus 6. planoak):

- Txingudin (Hondarribia eta Irun):
 - Planaren tarteko horizontean (2016-2023) Irunen planifikatutako bizitegi-parkearen hazkundearekiko doikuntza, Lurralde Plan Partzialean ezarritako irizpideen arabera.
 - Bizitegi-garapen berrien lehentasunezko kokapena Irun-Hondarribia konurbazioaren multzoaren barruan berriz banatzeko aukera, bide irisgarritasuneko baldintzak eta aldiriko trenbide-zerbitzuen erabilgarritasuna kontuan hartuta.
- Oarsoaldean (Lezo, Oiartzun, Errearteria, Pasaia eta Donostia ekialdea):
 - Indarrean dagoen plangintzaren dimentsionamenduak Lurralde Plan Partzialaren erdiko horizontarako (2016-2023) aurreikus daitezkeen etxebizitza-parkearen hazkunde-premiak asetzen ditu, Oarsoaldean sortutako eskaria udalerrien artean modu egokian banatu izanaren testuinguruan, ez baitago behar adina lurzoru erabilgarri Errearteriako eta, batez ere, Pasaia bizitegi-hazkunderako.
 - Lurralde Plan Partzialaren amaierako horizontean (2024-2031) gomendatzen da espazio-erreserba egoki handienak dituzten udalerriek, hots, Lezok eta, batez ere Oiartzunek eta Donostia ekialdeak, beren plangintzan oreka dezaten Errearterian eta, batez ere, Pasaian aurreikus daitezkeen bizitegi-hazkunderako lurzorurik eza.
 - Gomendatzen den beste aukera bat da Errearterian bizitegi-dentsitatea handitzea etorkizuneko Gamongoa, Perutxene eta Palacio-zarra poligonoetan eta, aitzitik, Zamalbideko eta Tolare-berriko garapenak berraztertzea.

- Donostia erdialdean eta Urumean (Donostia erdialdea, Astigarraga eta Hernani):
 - Indarrean dagoen plangintzaren dimentsionamenduak Lurralde Plan Partzialaren erdiko horizonterako (2016-2023) aurreikus daitezkeen etxebizitza-parkearen hazkunde-premiak asetzen ditu, sortutako baterako eskari globala Donostia erdialdearen eta Astigarraga eta Hernaniko udalerrien artean modu egokian banatu izanaren testuinguruan.
 - 15.000 etxebizitza berri inguruko dimentsionamendu globalaren proposamena Lurralde Plan Partzialaren amaierako horizontean (2024-2031) planifikatutako etorkizuneko bizitegi-parkerako, Donostia erdialdeko, Astigarragako eta Hernaniko plangintzen batukari konpentsaturako.
 - Antondegirako bizitegi-hazkundearen aurreikuspena berraztertzeke proposamena (3.100 etxebizitza).
- Oria Beherean (Usurbil, Lasarte-Oria eta Donostia Zubieta eta Rekalde auzoak):
 - Planaren tarteko horizontean Lasarte-Oria, Usurbil eta Donostia mendebaldearen (Zubieta eta Rekalde) artean planifikatutako bizitegi-partearen hazkundearekiko doikuntza, Lurralde Plan Partzialean ezarritako irizpideen arabera.
 - Lurralde Plan Partzialean lehentasunezko zat jotzen diren jarduketa jakin batzuk ezartzen dira ekin beharreko jarduketak errazago hautatzeko.

Ildo horretan, Lasarte-Oria Kotxetegietako eta Okendoko eragiketei eta Usurbilgo hirigune zentrolean kokatutakoei lehentasuna ematea proposatzen da. Horren osagarri, Zubietan programatutako Aldatxetako garapena berraztertzea gomendatzen da.
- Andoainen eta Urnietan:
 - Planaren tarteko horizontean Andoainen eta Urnietan planifikatutako bizitegi-partearen hazkundearekiko doikuntza, Lurralde Plan Partzialean ezarritako irizpideen arabera.
 - Lurralde Plan Partzialean lehentasunezko zat jotzen diren jarduketa jakin batzuk ezartzen dira, udal-plangintzen batukarian programatutako etxebizitza berrien artean lehentasunez ekin beharreko jarduketak errazago hautatzeko.

Pasaiako portuaren barnealdeko barrutia birmoldatzeko prozesuari eta Irun-Hondarribiako erdialdeko hiri-esparrua osoan planifikatzeko prozesuari dagozkien antolamendu-proposamenak eta -aukerak 5.4. eta 5.5. xehetasun-plano espezifikoekin osatzen dira.

Jarraian, informazio-moduan taula bat erantsi da. Horretan, EUSTATEk landutako biztanleriari eta etxebizitzetako buruzko datu estatistikoetatik abiatuta (1996, 2001, 2006 eta 2011ri dagozkien bosturteko zentsuetan oinarriturik), horiek izan dezaketen bilakaeraren proiektzio bat egin da, eta 8 urteko horizonterako udal-plangintzak kontuan hartu beharreko bizitegi-beharrak eta -ahalmena kalkulatu dira; hori guztia, bizitegi-kuantifikazioari dagokionez, Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen aldaketan ezarritako irizpideen arabera.

Adierazi beharra dago bizitegi-ahalmen horren kalkulua eguneratu beharko dela udal-plangintzaren berrikuspena idazteko unean eskuragarri dauden datu estatistikoaren arabera.

DONOSTIAKO (DONOSTIALDEA-BIDASOA BEHEREA) EREMU FUNTZIONALEKO LURRALDE PLAN PARTZIALA

Donostiako Eremu Funtzionaleko bizitegi-ahalmenaren taula (2016-2024)

UDALERRIA	BIZTANLERIA						ETXEBIZITZAK				BIZITEGI-BEHARRAK					BIZITEGI-AHALMENA		
	Populazio-datuak (EUSTAT)				Proiektzioak		EUSTAT datuak		Proiektzioak		Bilak. Demo.	Fam. Tama.	Aldatzea	Big. Etxe.	Okup. Gabe etxe.	Guztira	Harrotze	2016/2024 Plan.
	1996	2001	2006	2011	2016	2024	2001	2011	2016	2024	A1	A2	B	C			mínima	máxima
Andoain	14,540	13,814	14,105	14,850	14,842	14,813	5,392	6,682	6,393	6,843	-13	437	4	21	449	2.11	474	948
Astigarraga	3,178	3,751	4,313	4,928	5,217	6,438	1,563	2,303	2,144	2,846	502	151	10	40	703	1.73	607	1,214
Donostia	176,908	178,377	180,657	181,788	181,696	181,355	77,392	89,445	82,103	87,775	-152	5,389	217	218	5,672	1.90	5,400	10,800
Errenteria	39,663	38,224	37,748	39,583	39,421	38,830	15,438	17,545	16,993	17,943	-260	1,164	9	37	950	1.84	873	1,745
Hernani	18,627	18,287	18,866	19,480	19,527	19,701	7,872	8,492	8,059	8,740	73	567	9	32	681	2.15	732	1,463
Hondarribia	14,453	15,044	15,958	16,388	16,608	17,446	7,990	8,252	8,171	9,238	340	478	197	51	1,066	2.26	1,205	2,410
Irun	55,215	56,601	60,331	59,803	60,219	61,779	23,406	26,678	25,392	27,964	668	1,765	39	99	2,571	2.00	2,568	5,136
Lasarte-Oria	17,861	17,195	17,432	18,208	18,190	18,122	6,633	7,708	7,462	7,993	-28	528	5	25	530	2.10	558	1,115
Lezo	5,753	5,834	5,922	6,043	6,059	6,117	2,457	2,610	2,526	2,740	24	176	2	12	214	2.34	251	501
Oiartzun	8,878	9,179	9,700	10,067	10,203	10,721	3,423	4,075	3,881	4,398	200	288	6	25	519	2.24	581	1,161
Pasaia	17,300	15,962	15,943	16,160	16,020	15,513	7,244	7,445	7,017	7,286	-222	473	5	13	269	2.70	364	727
Urnieta	5,120	5,518	5,927	6,143	6,274	6,781	2,222	2,508	2,545	2,962	206	181	6	24	417	2.49	519	1,037
Usurbil	5,265	5,257	5,641	6,107	6,213	6,621	2,333	2,679	2,704	3,101	166	179	31	23	399	2.47	493	985
Donostiako E.F.	382,761	383,043	392,543	399,548	400,489	404,237	163,365	186,422	175,390	189,829	1,504	11,776	540	620	14,440	2.03	14,625	29,242

9.- JARDUERA EKONOMIKOETARAKO LURZORUAREN ANTOLAMENDUA

9.1.- ANTOLAMENDU IRIZPIDE OROKORRAK

Donostiako Eremu Funtzionaleko Lurralde Plan Partzialaren irizpide orokor gisa ezartzen da, jarduera ekonomikoetarako lurzoruen lurralde-antolamendurako, egungo eredia finkatzea. Jarduera ekonomikoetarako lurzoruak eremu funtzionaleko hiri multzoetako hainbat enklaberaren artean zona bakoitzeko biztanleriaren pisuaren eta bertan lehendik dauden hiri-ehunen arabera modu nabarmen orekatuan banatuta egotea du bereizgarri eredu horrek.

Eredu horren bidez erabileren arteko erlazio orekatua optimizatzen da azpieskualde hiritar bakoitzaren barruan, indarrean dagoen Jarduera Ekonomikoetarako Lurzorua Sortzeko eta Saltoki Handiak Antolatzeko Lurralde Plan Sektorialaren irizpideekin bat etorritik. Modu horretan, Donostialdeko hirigintza-antolakuntza orokorrak bereizgarri dituen tokiko autonomia eta deszentralizazio funtzionala sustatzen dira eta, era berean, biztanleria aktiboaren bizilekutik lanerako eguneroko joan-etorriak egiteko premiak gutxitzea ahalbidetzen da.

Gaur egun, Donostiako Eremu Funtzionalan desoreka txiki batzuk hautematen dira hiri multzo bakoitzean dauden bigarren sektoreko enpleguaren eta hirugarren sektoreko enpleguaren proportzioen artean. Donostia erdialdean hirugarren sektoreko jarduera berrien eta enpleguaren eskaintza kontzentratzeko joera dago. Etorkizunean joera hori arintzea komeni da eta horretarako jarduera berrien eta hirugarren sektoreko zerbitzuen poloak dinamizatu beharko dira gainerako hiri multzoetan, eta eremu funtzionalaren erdigunean kokatutako jarduera ekonomiko konbentzionalen zonak sistematikoki transformatzea eta bizitegi eta/edo hirugarren sektoreko eraikuntzarako erabiltzea saihestu beharko da.

Donostiako Eremu Funtzionalan jarduera ekonomikoetarako okupatutako lurzorua 1.008 ha-tik 1.155 ha-ra igaro da 2003tik 2014ra. Jarduera ekonomikoetarako lurzoruen okupazio-azaleraren batez besteko gehikuntzaren ratioa urteko 13 ha berrikoa da beraz. Ratio horren barruan, jakina, hirigintza-tipologia sorta zabala sartu behar da: industria-eremu sakabanatuak, poligono konbentzional berriak, garraio-sektoreari lotutako plataforma logistikoak, jarduera aurreratuetarako parke teknologikoak eta hirugarren sektoreko zerbitzu berrien sektoreak. Ratio global horren barnean xurgatuta daude, halaber, hiriguneetan kokatutako enpresak deslokalizatzearen ondorioz beste erabilera batzuetara transformatutako azalerei dagozkien saldo negatiboak.

2007. urtea arte, oparoaldi ekonomikoko ziklo luzearen babesean, jarduera ekonomikoetarako lurzoru berriaren eskariak ia urtez urte xurgatu zuen sortutako eskaintza guztia, hazkunde ekonomiko jarraituak eta hiriguneetan deslokalizatutako enpresen espazioa berrezartzeko premiek bultzatuta, baina ez da lurzoru berriak kalifikatzeko prozesu paralelo baliokiderik izan.

Egoera, alabaina, nabarmen aldatu da 2008-2014 aldian. Jarduera ekonomikoa bat-batean mantsotzeak geldiarazi egin ditu jarduera ekonomikoetarako eraikuntzako inbertsioak, eta horren emaitza koiunturala izan da aldi horretan erabiltzeko prest zeuden lurzoruen egungo erabilgarritasun espaziala. Horiei, gainera, jarduerari utzi dioten enpresen eraikuntza-eskaintza gehitu behar zaie.

Lurralde Plan Partzialaren plangintza-proposamenek kontuan izan behar dute, hortaz, jarduera ekonomikoetarako lurzoru-erabilgarritasunaren premia funtsean aseta dagoela epe laburrean indarrean dagoen plangintzarekin, are zenbait soberakinekin ere,. Beraz, lurzoria okupatzeko garapen berrien proposamenak epe ertain eta luzerako plangintzari atxikitako planteamendu prospektiboei besterik ez dagozkie.

Epe ertain eta luzean erantzun beharko zaion eskarietako bat garraioaren, logistikaren eta salgai-banaketaren sektorerako zerbitzu-plataformei dagokiena da. Sektore hori, gainera, Eremu Funtzionalaren etorkizunerako interes garbia duen jarduera-alorra da, estrategikoki kokatuta baitago Europaren eta penintsularen arteko komunikabideen korridorean.

Ase beharreko beste eskari batzuk hirugarren sektoreak eta teknologia berriek sortzen dituztenak dira. Gure kasuan, eskari horien formatu tipologikoak berraztertuta egin beharko dira, eta lurraldeko puntu estrategikoetan kokatuta eta garraio publikoarekin eta komunikabide-sare nagusiekin zuzenean konektatuta dauden dentsitate handiko ezarpeneko konponbideetara jo lehentasunez. Eskari horiei erantzuteko, dentsitate txikiko parkeen tipologia inportatuak alde batera uztea proposatzen da, ez direlako egokiak gure lurralderako, espazio-kontsumo handia baitute, ez baitute loturarik oinarritzko komunikabide-sareekin eta nahi ez den lehia eragiten baitiete plataforma logistikoei. Lurzoru-urritasunari erantzuteko altuerako industria-eraikuntzaren lehen belaunaldiko tradizio bikaina dugun lurralde honetan, jarduera ekonomiko aurreratu berriak hartzeko dentsitate handiko tipologiako hirigintza-ezarpenak sortzea sekulako abagune estrategikoa da.

Eremu Funtzionalean jarduera ekonomikoetarako lurzorua antolatzekeo jardunaren bilakaeran berebiziko garrantzia duen beste alderdi bat Pasaiaiko barnealdeko portu-barrutia osoan birmoldatzeko prozesuak har dezakeen norabidean datza. Hiri-ingurune hurbilarekin zuzenean inplikaturako portua denez eta horrek ezinbestean ekarriko dituen ingurumen-eskakizun eta eskakizun espazial eta funtzional gero eta zorrotzagoak, Lurralde Plan Partzialean balizko konpromisozko soluziotzat jotzen da Lezo-Gaintxurizketa korridorean sostenguko kanpo-plataformak sortzea, Portuarekiko eta komunikabide-sare orokorreko zuzeneko bide-eta trenbide-konexioekin, inguruko hiriaren hurbiltasunarekin oso bateragarriak ez diren portu-jarduerak plataforma haietarantz transferitu ahal izateko.

Dena den, Lurralde Plan Partzialetik planteatzen da komenigarria dela barnealdeko portu-barrutian oso bateragarriak ez diren jarduerak eta biltegi handiak Lezo-Gaintxurizketako kanpoaldeko plataformetarantz lekualdatzearen ondorioz askatutako lurzoruak funtsean jarduera berriak eta hirugarren sektoreko zerbitzuak ezartzeko erabiltzea, hala Pasaiaiko badiaren barnealdeko barruti berria efektu eragilea izango duen polo ekonomiko gisa konfiguratuko baita, interes orokorreko ekipamenduko elementuekin eta jarduera ekonomiko aurreratu berriak hartzera zuzendutako eraikuntzarekin. Ildo horretan, portu-barrutia transformatzeko prozesuan bizitegi-garapenak aurreikusteko aukera nabarmen mugatzea gomendatzen da.

Laburbilduz, eta bere garaian Lurralde Antolamendurako Artezpideetan ezarri eta gero Euskal Autonomia Erkidegoko Jarduera Ekonomikoetarako Lurzorua Sortzeko eta Saltoki Handiak Antolatzekeo Lurralde Plan Sektorialean garatu ziren antolamendu-jarraibide orokorrak eguneratzeko ariketarekin bat etorritik, antolamendu orokorreko xedapen hauek ezartzen dira:

- Lurralde Plan Sektorialaren parametroei jarraiki, Andoain, Astigarraga, Donostia, Errenteria, Hernani, Irun, Lasarte-Oria, Lezo, Oiartzun, Pasaia, Urnieta eta Usurbilgo udalerriak eta Hondarribiako udal-barrutiaren hego-mendebaldea "lehentasunezko intereseko udalerrien" kategorian sailkatzen dira jarduera ekonomikoetarako lurzorua antolatzekei eta garatzekei dagokionez. Hondarribiako udal-barrutiaren gainerakoa, Jaizubia erreka iparraldean kokatua, "hazkunde neurritsuko udalerrien" kategorian sailkatzen da.
- Eremu Funtzionalaren barruan, Oarsoaldeko hiri multzoa ekonomia suspertzekeo eta industria-birmoldaketa jasaten duten eremuen hirigintza lehengoratzeko sustapen-eremu gisa konfiguratzen da.
- Lurralde Plan Partzialean proposaturako jarduera ekonomikoetarako lurzoru publikoa sortzeko eragiketa nagusiak hauek dira:

- Pasaiko Portuko barruko eremuaren eraldaketa integrala, Lezo-Gaintxurizketan plataforma logistiko bat sortzeko proposamenaren bilakaeraren arabera konfiguratuko diren ordezeko aukerak; beti ere, erabilera deskokatzek portu barruan libre utzitako lurzorua, hirugarren jarduera ekonomiko estrategiko berrietara itzultzeko kupo garrantzitsu batean errespetatuz, eta Pasaiko Portuko zerbitzugunearen ordenaziorako plan bereziarekin batera.
- Lezo-Gaintxurizketa korridorean izaera estrategiko eta logistikoko jarduera ekonomikoetarako plataforma berrien polo bat garatzea (61 ha).
- Enpresentzako zerbitzuetaarako eta jarduera aurreratuetarako parke bat sortzea Zubietan inguruan (Irun-Hondarribia).
- Eskuzaitzetako poligonoa jarduera ekonomikoetarako eta plataforma logistikoetarako izaera estrategikoko sustapen publikoko udalaz gaindiko esparru gisa garatzea (70 ha), eta, osagarri gisa, Lasarte-Orian industrialde bat garatzea Michelin enpresaren instalazioaren zati bat birmoldatzeko eragiketa gisa (2 ha).
- Hernanin, Galarreta aldea jarduera ekonomikoetarako eta hirugarren sektoreko jardueretarako izaera estrategikoko eskualde-esparru berri gisa garatzea (30 ha).
- Eremu Funtzionalean merkataritza-ekipamendu handiak arautzeari dagokionez, Eremu Funtzionaleko udalerri guztiak "zentraltasun handieneko udalerri" gisa (A kategoria) sailkatzen dira, jarduera ekonomikoetarako lurzorua sortzeko eta saltoki handiak antolatzeke Lurralde Plan Sektorialaren arabera.

9.2.- PLANIFIKATUTAKO LURZORUA OROKORREAN KUANTIFIKATZEKO

JARRAIBIDEAK

Eremu Funtzional osoan planifikatu beharreko jardura ekonomikoetarako lurzoru berriaren azalera globala Lurralde Plan Partzialean dimentsionatzeko, lurzoru erabilgarriaren etorkizuneko eskariaren ratioen zenbatespena hartzen da abiapuntutzat, Eremu Funtzionalean azkenaldi honetan (2003-2014) okupatutako jardura ekonomikoetarako lurzoruaren batez besteko hazkunde-erritmoa estrapolatuta (13 ha/urte gutxi gorabehera). Horren arabera egiazta daiteke Lurralde Plan Partzialaren hurrengo 16 urteetako horizonterako (2016-2031) udal-plangintzan gaur egun planifikatutako erreserbak behar adinakoak direla, nahiz eta harrotze-faktore oparoa aplikatu eskaintzaren zurruntasuna zuzentzeko faktore gisa*. Are gehiago, ekonomia mantsotu den duela gutxiko zikloan sortutako instalazio hutsak berreskuratzeko aukera ere kontuan hartzen badugu.

Horrenbestez, Lurralde Plan Partzialean planteatu diren jardura ekonomikora deribatutako lurzoru-azalera berriak sortzeko proposamenak ez zaizkio zor gabezia kuantitatibo bat asetzeko premiari, Lezo-Gaintxurizketako nodo logistiko berria (61 ha) sortzeko proposamenari harrera egiteko asmoari eta, nolanahi ere, Lurralde Plan Partzialaren denbora-horizontean Eremu Funtzionaleko udalerrri bakoitzaren barne-plangintza etorkizunean berraztertze eta berrantolatze nolabaiteko ahalmena ahalbidetzeko komenigarritasunari baizik.

Ondoren, Lurralde Plan Partzialaren jardura ekonomikoetarako lurzorua antolatze taulan, plangintzan aintzat hartu beharreko jardura ekonomikoetarako lurzoruaren dimentsionamendu globalerako proposamenak aurkezten dira, aurreikuspenen azpieskualde eta udalerrien arteko banaketarekin batera. Taulan, halaber, globalki eta azpieskualdeka eta udalerrika banakatuta islatzen dira, informazio gisa, lurzoru planifikatuaren, okupatuaren eta librearen egungo egoera eta udal-plangintza berraztertze dokumentuetan aurreikusten diren lurzorua sustatzeko eragiketa berriak.

* $13 \text{ ha/urte} \times 16 \text{ urte} \times 1.5 = 312 \text{ ha} < 344 \text{ ha}$, izanik 1.5 aplikatutako harrotze-ratioa eta 334 ha Lurralde Plan Partzialean kontuan hartutako jardura ekonomikoetarako lurzoru-azalera kalifikatua eta librea eta halakotzat finkatua (ikus erantsitako taula)

Laburbilduz, hiri-plangintzan 2031. urteko horizontean aintzat hartu beharreko jarduera ekonomikoetarako lurzoruaren guztizko azaleraren dimentsionamendu globala, Lurralde Plan Partzialaren arabera eta hiri multzoka banakatua, honako hau da:

-	Txingudi	255/275 ha
-	Oarsoaldea	420/470 ha
-	Donostia erdialdea eta Urumea	440/480 ha
-	Oria Beherea, Andoain eta Urnieta	420/440 ha

Donostiako Eremu Funtzionala guztira 1.535/1.665 ha

DONOSTIAKO (DONOSTIALDEA-BIDASOA BEHERA) EREMU FUNTZIONALEKO LURRALDE PLAN PARTZIALA

UDALERRIAK ETA AZPIESKUALDEAK	JARDUERA EKONOMIKOETARAKO LURZORUA INDARREAN DAGOEN PLANGINTZAREN ARABERA			JARDUERA EKONOMIKOETARAKO LURZORUAREN PARKEA 2031 URTE ARTE DIMENTSIONATZEKO ETA ESPAZIOAN BANATZEKO PROPOSAMENA					UDALERRIAK ETA AZPIESKUALDEAK
	Okupatutako azalera (Ha)	Azalera librea (Ha)	Azalera guztira (Ha)	Okupatutako azalera kalifikatu finkatua (Ha)	Azalera libre kalifikatu finkatua (Ha)	Deskalkifatu beharreko industria-azalera (Ha)	Lurzoru berria kalifikatzeko proposamenak (Ha)	2031. urtea arte planifikatutako lurzorua globalki dimentsionatzeko proposamena (Ha)	
Hondarribia (1)	17	21	38	17	21	-	0/0	20/30	Hondarribia (1)
Irún	200	50	250	200	40	10	0/0	235/245	Irún
Txingudi	217	71	288	217	61	10	0/0	255/275	Txingudi
Lezo (2)	60	14	74	60	14	0	25/50	100/125	Lezo (2)
Oiartzun	121	26	147	121	25	1	20/30	165/175	Oiartzun
Errenteria (2)	93	10	103	93	1	9	10/25	105/120	Errenteria (2)
Pasaia (2)	30	0	30	30	0	0	0	30	Pasaia (2)
Donostia ekialdea	5	15	20	5	15	0	0	20	Donostia ekialdea
Osoaldea	309	65	374	309	55	10	50/100	420/470	Osoaldea
Donostia Erdialdea	166	29	195	166	7	22	20/40	195/215	Donostia Erdialdea
Astigarraga	67	21	88	67	0	21	10/20	90/100	Astigarraga
Hernani	130	25	155	130	25	0	0/10	155/165	Hernani
Donostia Erd. - Urumea	363	75	438	363	32	43	30/70	440/480	Donostia Erd. - Urumea
Usurbil	81	2	83	81	2	0	0/5	83/88	Usurbil
Lasarte-Oria	22	5	27	22	5	0	0/5	27/32	Lasarte-Oria
Donostia Mendebaldea	40	100	140	40	100	0	0	140	Donostia Mendebaldea
Oria Behera	143	107	250	143	107	0	0/10	250/260	Oria Behera
Urnieta	51	22	73	51	22	0	0/5	70/75	Urnieta
Andoain	69	37	106	69	31	6	0/5	100/105	Andoain
Donostia Eremu Funtzionala Guztira	1152	377	1529	1152	308	69	80/190	1535/1665	Donostia Eremu Funtzionala Guztira

DONOSTIAKO EREMU FUNTZIONALEKO

JARDUERA EKONOMIKOETARAKO LURZORUA ANTOLATZEKO TAULA

JARDUERA EKONOMIKOETARAKO LURZORUAREN PARKEA DIMENTSIONATZEKO ETA ESPAZIOAN BANATZEKO
PROPOSAMENA, AZPIESKUALDEKA ETA UDALERRIKA BANANDUA

(1) Hondarribiako plangintza orokorraren tramitatzen edo errebisatzen ari diren dokumentu berriak indarrean dagoen plangintza gisa hartzen da.

(2) 2015 urteko Udalplanaren arabera, jarduera ekonomikoetarako lurzoru okupatu gisa hartzen dira Pasaiaiko portu-eremuaren barnealdean dauden eremuak; 5 ha Lezon, 7 ha Errenterian eta 30 ha Pasaian.

9.3.- HIRI MULTZOKA PARTIKULARIZATUTAKO ANTOLAMENDU ARAUAK

Lurralde Plan Partzialean, jarduera ekonomikoetarako lurzorua orokorki antolatzeke eta dimentsionatzeko irizpide orokorrekin batera, Eremu Funtzionaleko hiri multzo bakoitzerako partikularizatutako hainbat antolamendu-jarraibide espezifiko ezartzen dira, mugikortasun-eredua, espazio-erabilgarritasunak eta zona bakoitzaren hirigintza-ezaugarriak eta ezaugarri sozioekonomikoak uztartzearen ondorio diren abagune estrategikoetan oinarri hartuz planteatuak.

Ondoren zehaztapen horiek xehatuko dira eta, gainera, hiri multzo eta udalerrri bakoitzean, taularekin bat etorritik, planifikatu beharreko jarduera ekonomikoetarako lurzorua dimentsionatzeko parametroak, hiri multzo bakoitzean jardun jakin batzuei lehentasuna emateko ezartzen diren jarraibideak eta izaera estrategikoko eragiketen proposamen espezifiko nagusiak ere zehaztuko dira. Ikus jarduera ekonomikoetarako lurzoruaren antolamenduari buruzko Lurralde Plan Partzialaren 6. planoa:

- Txingudi (Hondarribia eta Irun):
 - Irun-Hondarribian Lurralde Plan Partzialaren horizontean jarduera ekonomiko eta logistikoetarako lurzorua planifikatzeko aurreikuspenak 255/275 ha-ra doitzea (gaur egun 217 ha-ko azalerako lurzorua dago okupatuta eta lurzoru libre planifikatua 61 ha-koa da). Planifikatutako lurzoruen inbentarioan, indarreko plangintzat hartu da Hondarribiako plangintza orokorraren berrikuspenerako bideratzen ari diren dokumentua.
 - Enpresentzako zerbitzuetarako eta jarduera aurreratuetarako parke bat sortzeko proposamena Zubietan inguruan (Irun-Hondarribia) (31 ha).
 - Jarduera ekonomikoetarako eremu berriak lehentasunez ezartzea Irungo udalerrriaren mendebaldeko muturrean (32 ha).
 - Urune (5,5 ha) eta Epele (5,5 ha) esparruetan, lehen sektoreko jarduerarekin edo natura-ingurunea babestearekin lotutako erabilerak sartzeko proposamena.
- Oarsoaldea (Lezo, Oiartzun, Errenteria, Pasaia eta Donostia ekialdea):
 - Oarsoaldean planaren horizontean planifikatu beharreko jarduera ekonomiko eta logistikoetarako lurzoruaren dimentsionamendua 420/470 ha-raino handitzea.

- Lezo-Gaintxurizketa korridorean, Lezon eta Oiartzunen plataforma logistiko berrien eta izaera estrategikoko jarduera ekonomikoetarako eremuen polo bat sortzeko proposamena (61 ha).
- Pasaiaiko portuaren barnealdeko barrutia birmoldatzeko prozesuaren barruan hirugarren sektoreko elementu berriak eta jarduera ekonomikoetarako lurzoru-formatu berriak ezartzeko proposamena.
- Landarro poligono berria garatzeko (15 ha) proposamenak.
- Abiadura Handiko Trenaren trazadurak eraginpean hartzen duen eta baldintza topografiko desagokiak dituen Urkiola sektorearen (9 ha) jarduera ekonomikoetarako lurzoru urbanizagarri gisako kalifikazioa lekualdatzeko proposamena.
- Donostia erdialdea eta Urumea (Donostia erdialdea, Astigarraga eta Hernani):
 - 440/480 ha-ko dimentsionamendu globalaren proposamena Donostia erdialdean, Astigarragan eta Hernanin planaren horizontean planifikatutako jarduera ekonomikoetarako lurzoru guztirako. Kopuru hori bat dator oro har hurrenez hurrengo udal-plangintzen egungo aurreikuspenen batukari kuantitatiboarekin.
 - Hernanin, Galarreta aldean, jarduera ekonomikoetarako eta hirugarren sektoreko jardueretarako lurzorua sortzeko eragiketa eskualde-eskalako eragiketa estrategikotzat jotzea (30 ha).
 - Antondegi (22 ha), Urbarburu (7 ha lurzoru libre) eta Zarkumendegi Zabalpena (13 ha lurzoru libre) industria-poligonoak garatzearen hirigintza-egokitasuna berraztertzea, etorkizunean ordezeko aukera bateratua planteatzeko edo etorkizuneko lurzoru-eskarien zati bat Eskuzaitzeta poligonora eskualdatzeko aukeraren aurrean.
- Oria Beherea (Usurbil, Lasarte-Oria eta Donostiako Zubieta eta Rekalde auzoak):
 - 250/260 ha-ko dimentsionamendu globalaren proposamena Usurbilen, Lasarte-Orian eta Donostian (Zubieta eta Rekalde) planaren horizontean planifikatutako jarduera ekonomikoetarako lurzoru guztirako. Kopuru hori hurrenez hurrengo udal-plangintzen aurreikuspenen batukariarekin bat badator ere, gainditu egiten ditu hiri multzoetako premia endogenoak.

- Eskuzaitzetako eragiketa izaera estrategikoko eta udalaz gaindiko esku-hartze publikotzat jotzea, non eskala orokorreko kudeaketa proposatzen baita jarduera ekonomikoetarako lurzoru berria sustatzeko eta garatzeko, Eremu Funtzional osoaren premiak asetzeko. Proposatzen da poligonoko lurzoruaren titulartasuna duen sozietatean eta hirigintza-kudeaketako organoan, Eusko Jaurlaritzaz, Gipuzkoako Foru Aldundiaz eta Donostiako Udalaz gainera, Lasarte-Oriako eta Usurbilgo udalak sartzea, poligono berriarekiko hurbilen dauden lurraldetzat.
- Michelin enpresaren instalazioaren zati bat industrialde moduan birmoldatzea ere lehentasunezko jarduketa publikotzat jotzea.
- Andoain eta Urnieta:
 - 100/105 ha-ko dimentsionamendu globalaren proposamena Andoainen Lurralde Plan Partzialaren horizontean planifikatutako jarduera ekonomikoetarako lurzoru guztirako. Kopuru hori bat dator oro har udal-plangintzan aintzat hartu diren aurreikuspenekin.
 - 70/75 ha-ko dimentsionamendu globalaren proposamena Urnietan Lurralde Plan Partzialaren horizontean planifikatutako jarduera ekonomikoetarako lurzoru guztirako. Kopuru hori bat dator oro har udal-plangintzan aintzat hartu diren aurreikuspenekin.

Pasaiako portuaren barnealdeko barrutia birmoldatzeko prozesuari eta Lezo-Gaintxurizketa korridorean eta Irungo geltokiaren ingurunean jarduera ekonomikoetarako lurzoruak osoan planifikatzeko prozesuari dagozkien antolamendu-proposamen eta -aukeren azalpen zehatzagoa 7. kapituluan eta 5.3., 5.4. eta 5.5. xehetasun-plano espezifiketan izaera estrategikoko eremu horietarako azaldutako gogoetekin osatzen dira.

10.- EKIPAMENDU KOMUNITARIO OROKORRA

Lurralde Plan Partzialean beren ezaugarri edo eskalengatik udalaz gaindiko interes nabarmeneko elementuak diren ekipamendu komunitario berriak sustatzeko ekimenak jasotzen dira. Tokiko ekipamenduen, espazio libreen eta zuzkidura-elementuen multzoaren programazioa eta lurralde-antolamendua udal-plangintzaren esferara igortzen da.

7. planoan islatuta daude Eremu Funtzionaleko zuzkidura-ekipamenduaren geruza (egungoa eta/edo etorkizuneko) osatzen duten elementu eta espazio nagusiak, behar adinako lurralde-eskala dutelako berez identifika daitezkeenak. Espazio eta elementu horiei, jakina, hiriguneetan dauden era guztietako zerbitzuen multzoari dagozkion zuzkidura-konglomeratuak gehitu beharko zaizkie.

Planteatutako zuzkidura-ekipamendu orokorreko elementu eta espazioei dagozkienez, Lurralde Plan Partzialean egun dauden ekipamendu finkatuak, sustatzen ari diren ekimen batzuk eta Lurralde Plan Partzialaren proposamen espezifiko gisa planteatutako elementu berriak sortzeko hainbat aukera jasotzen dira:

ZUZKIDURA ETA JOLAS ERABILERAKO ESPAZIO LIBRE HANDIAK ETA IBILBIDE BIGUNEN OINARRIZKO SAREA

- Hiriarteko eta hiri inguruko parkeak

Lau Haizetako hiriarteko landa-parkea konfiguratuta dago. Lurralde Plan Partzialean proposatzen da 3.2. epigrafean planteatutako gainerako hiriarteko eta hiri inguruko landa-parkeak sortzea (ikus 2. eta 5. planoak).

- Hondartzak
- Txirrindulari eta oinezkoentzako ibilbideen oinarritzko sarea

Txirrindulari eta oinezkoentzako ibilbideen oinarritzko sarea, kostako "Talai Bidea" bideak eta 3. eta 3.1. planoetan adierazitako ibilbideak barne.

- Santiago bidea

14/2000 Dekretuan (Santiago bidea kultura-ondasuntzat kalifikatzen duena, multzo monumentalaren kategoriarekin) katalogatutako bi bideak finkatzea.

IZAERA OROKORREKO ZUZKIDURA EKI-PAMENDU NAGUSIAK

- EGUN DAUDEN ETA/EDO PROGRAMATU DIREN EKI-PAMENDUAK
 - Donostiako ospitale-instalazioak
 - Bidasoa Eskualdeko Ospitalea (Irun)
 - Ibaetako Unibertsitate Campusa
 - Kursaal Kongresu Jauregia
 - Ficoba Erakustazoka
 - Tabakalera Kultura Zentro Berria. Sustatzen ari da.
 - Anoetako Kirol Instalazioak
 - Aquariuma
 - San Telmo Museoa
 - Lasarteko Hipodromoa
 - Donostiako Kirol Dartsena
 - Hondarribiako Kirol Dartsena
 - Pasaiaiko Portuko Kirol Dartsena
 - Gipuzkoako espetxe berria. Sustatzen ari da.
 - Chillida Leku Museoa. Berririo irekitzea proposatzen da.
 - Plaiaundiko Interpretazio Zentroa
- LURRALDE PLAN PARTZIALEAN PROPOSATUTAKO EKI-PAMENDU OROKOR BERRIAK
 - Zuzkidura-ekipamendu eta hirugarren sektoreko ekipamendu orokor berriak
Herreran

Pasaiaiko Badiako Izaera Estrategikoko Eremuaren antolamenduaren barruan aintzat hartutako esku-hartzea, eta Pasaiaiko Portuko Zerbitzugunearen ordenaziorako Plan Bereziarekin bat etorrira.
 - Zuzkidura- eta unibertsitate-ekipamendu eta hirugarren sektoreko ekipamendu orokor berriak Irungo trenbide gune berrian

Trenbide-espazioa birmoldatzeko prozesuaren elementu katalizatzaile izango den jardura ekonomiko aurreratuen polo berri bati lehentasuna emateari lotutako eragiketa.
 - Albaolako Proiektua

Astilleroako Ondartxon ekipamendu kultural berria.

- Etorkizunean ekipamendu orokor periferikoak ezartzeko zona estrategikoa Aritzetako triangeluan

Lurralde hau aukera aproposa da zerbitzu-elementu berriak ezartzeko edo hiriguneen barnealdetik deslokalizatutako ekipamendu bereziak hartzeko, baldin eta errepide-nagusiarekin zuzenean konektatuta egotea baloratzen bada.

- Zubietako kirolgunea (Irun-Hondarribia)

Kirolgune berria Zubieta inguruan, esparru horretarako proposatutako garapen berrian sartuta.

11.- GENERO IKUSPEGIA ETA EGUNEROKO BIZITZA

Lurralde-antolamenduak guztientzat interesa duten gaiak jorratzen ditu eta kontuan izan behar ditu adin, klase sozial, talde etniko, gaitasun fisiko eta sexu-joera desberdinetako gizon eta emakumeen aukerak eta helburuak. Hori dela-eta, gaur egun ezinbestekoa da Lurralde antolamenduan genero-ikuspegia sartzea eta, hartara, ikusmolde osatuagoa eta konplexuagoa erdiestea. Ildo horretan, lurraldea antolatzeke tresnek bermatu behar dute baliabide guztiak baldintza-berdintasunean eskura daitezkeela. Horretarako, egun dauden desberdintasunak kontuan izan behar dira, horiek identifikatu eta berdintasunaren aurrerabidean sortzen dituzten inpaktuak eta emaitzak ebaluatu.

Genero-ikuspegia hirigintzan sartzeko lanak ibilia du bidea dagoeneko eta benetan aberastu du azken urteotan hiriak eta auzoak analizatzeko erabili den ikuspuntua. Lurralde antolamendurako ere erronka bat da, gaur egun, berak lan egiten duen eskalan genero-ikuspegia sartzea. Eta erronka horri dokumentu honen bidez erantzun nahi izan diogu, Donostiako Lurralde Plan Partzialetik hain zuzen, eskualde-eskalatik. Kontua da Genero-ikuspegia sartzean lurraldea antolatzeke diziplina nola hobetu daitekeen analizatzea eta hari ahalik eta etekinik handiena ateratzea, horrela lortuko baitugu Lurralde antolamenduaren eta bere tresnen lanerako prisma aberastea.

Lurralde antolamenduak aintzat hartzen dituen alderdi hauetan du eragina generoak:

- a. Garraioa eta mugikortasuna
- b. Ekipamenduak eta irisgarritasuna
- c. Merkataritza
- d. Segurtasuna
- e. Parte-hartzea
- f. Etxebizitza
- g. Trinkotasuna eta erabilera-nahastea
- h. Hiri trinkoa eskualde polizentrikoan
- i. Lehentasuna inbertsioetan

a) Garraioa eta mugikortasuna

Ustez eredu unibertsaletan oinarrituriko mugikortasun-azpiegituren diseinuak lan produktiborako bidaiak balioztatzen ditu beste edozein bidaia motaren gainetik. Horren ondorioz, eguneroko bizimoduak eskatzen duen mugikortasun konplexutik erabat aldentzen dira orokorrean gaurko garraio-planak.

Gaur egun, eta etorkizunean ere hala izango dela uste da, bizitza konplexuagoak eragindako beharrek sortutako helburuak ase nahi badira (erosketak, pertsonak zaintzea, lagun egitea, kudeaketak...), bidaia amaigabeak egin behar izaten dira, garai batean egiten ziren helburu bakarreko (etxetik lanera) bidaiak ez bezalakoak.

Bidaiak laburragoak dira gaur egun, eta askotariko helmugak dituzte. Horregatik, funtsezkoa da garraio publikoa berdintasunezko gizartera egokitzea, oso kontuan hartuta behar adinako maiztasuna, ordutegi-fidagarritasuna, ekonomia, malgutasuna eta segurtasuna.

Ibilgailu-garraioaren azpiegiturek batu egiten dute lurraldea, baina baita bereizi ere. Horrexegatik kontuan izan eta baloratu behar da “eguneroko mugikortasuna edo zaintzarena”. Horretarako, lan-tresna berriak behar dira, esate baterako sexuaren arabera bereizitako garraioko inkestak eta bidaia moten azterketa (katean, poligonalak edo pendulu modukoak, etxetik lanerakoak...). Gainera, oso komenigarria da analisi espazio-tenporalak egitea eta horiek planoetan irudikatzea: distantziak, ordutegiak, erritmoak, maiztasunak, erabilera-dentsitateak...

b) Ekipamenduak eta irisgarritasuna

Osasuna, hezkuntza, kultura eta kirolak bezalako oinarritzko ekipamenduen hurbiltasuna eta/edo irisgarritasuna ezinbesteko baldintza da nolabaiteko bizi-kalitatea lortzeko pertsona guztientzat, eta, batez ere, familiako eta/edo etxeko kargak dituztenentzat.

Ildo horretan, Lurralde Plan Partzialak jaso nahi du bai gaur egun eta bai etorkizunean oso garrantzitsua dela, ekipamendu komunitarioak diseinatzean, planifikatzean eta are egokitzean ere, ekipamendu horien irisgarritasuna eta/edo hurbiltasuna kontuan izatea, horrela lortuko baita lurraldean hurbiltasun-zerbitzuak ekitatez banatzea bermatzeaz gain, bizitza pertsonala, familiakoa eta lanekoa uztartzeko erraztasunak ematea: haurren zaintza, pertsona desgaituena eta mendetasuna duten adinekoena, eguneko zentroak, egoitzak, eskolak, jantokiak eta eskolan eta oporretan laguntzeko zentroak...

Hurbiltasuna eta irisgarritasuna irabazteko funtsezko beste alderdi bat da zuzkidura-ekipamenduetara garraio publikoko bide- edo trenbide-sare baten bitartez ez ezik, oinez edo bizikletaz iristeko aukera ere izatea.

c) Merkataritza

Lurralde Plan Partzialetik merkataritza lurraldean modu orekatuan banatzea sustatzen da, hiri barruko merkataritza bereziki sustatuta. Merkataritza- eta aisia-jardueretara zuzendutako salgune handien kokapen fokalizatuegiak eragin negatiboa du gure herri eta hirien egitura funtzionalean, izan ere herri eta/edo hirietako erdiguneak bizirik gabe uzten baitituzte, hilda, jenderik gabe. Hirugarren sektoreko ekipamenduko eremuak hirigune bakoitzaren barruan orekatuta banatzeak lurraldea okupatzeko modu askoz ere konpentsatuagoa dakar, automobila nahitaez erabili beharraren mende ez dagoena.

Merkataritza-ekipamenduei lotutako aisiak ez luke hiriarekiko lotura hautsi behar. Gainera, hiriguneetan eta hirietako auzoetan finkatutako hirugarren sektorearen biziraupena sustatu beharko litzateke, horrela irisgarritasuna eta/edo hurbiltasuna irabaziko baikenuke, hau da, bizi-kalitatea.

Saltoki guneen dimentsionamendu txikiagoaren alde egiten da eta, horrenbestez, eremu funtzionalean ezarri beharreko merkataritza-ekipamenduen zatikatze espazial handiagoaren alde. Horrela, hirugarren sektoreko zuzkidura berri horien banaketa hobe, konplexuagoa eta orekatuagoa ahalbidetuko litzateke lehendik dagoen hiriaren testuinguru orokorrean, eta mesedegarria izango litzateke, gainera, eskaintza erabiltzaileari hurbiltzeko hirigintza-helburua erdiesteko.

Arau orokor gisa proposatzen da jarduera ekonomikoak, hirugarren sektorekoak eta merkataritzakoak lehentasunez hiriguneen barnealdeko espazio interstizialetan kokatzea. Industria-ehun zaharkituak birmoldatzeko eta hondar-hutsune hiritarrak okupatzeko eragiketen bitartez lortu ahal izango da helburu hori.

d) Segurtasuna

Espazio publikoko segurtasuna hirian integratu beharreko oinarritzko eskubideetako bat da. Gai honek zeharka eragiten die emakumeei, haurrei, adinekoei, gazteei... pertsona horiek baitira ibilbidez aldatzen dutenak, jatorri eta helmuga berarekin, orduaren edo uneko egoeraren arabera, eta, gainera, ezinbesteko baldintza da herritar guztiei espazio publikorako sarbidea bermatzeko.

Pertsonek espazio publikoarekin duten erlazioa hainbat faktoreren eraginpean dago (denbora-baliabidea, espazioetatik igarotzeko edo bertan egoteko segurtasuna), baita portaera jakin batzuk esleitzen dizkioten edo inhibitzen dituzten baldintzatzaile sozial eta kulturalen eraginpean ere. Segurtasunik ezarekin erlasionatutako arazoetarako soluziorik onena segurtasunik eza sumatzen dugun bakoitzean erabil ditzakegun elkartzeko espazioak sortzea da.

Ilido horretan, lurraldea antolatzeko tresnek zalantzan jartzen dute zatika eraikitako hiria, funtzio bakarreko zonen modukoa, eta erabilerak nahastearen alde egiten dute.

Udal-plangintza berraztertzeko prozesuek parte-hartze publikoaren laguntzarekin ekingo diote “puntu arriskutsuak” detektatzeari, gero plangintza berrian konponbidea emateko. Horretarako analisia eta puntu arriskutsuak irudikatuko dituzten planoak edo mapak egin beharko dira biztanleriaren parte hartzearekin.

Laburbilduz, udal-plangintza berraztertzeko prozesuetan, parte hartzeko prozesua eta diagnostiko parte-hartzailea egin ondoren, kalitateko dokumentazio grafikoa jasoko da plangintzan segurtasun-alderdiei konponbidea emateko.

e) Parte-hartzea

80ko hamarkadako auzoko taldeen parte-hartzearen eta auzoen bizigarritasun-baldintzak hobetzeko eta ekipamendu berriak lortzeko egin zuten borrokaren urrezko aroa igaro ondoren, herritarrek ia parte hartzen ez duten garai batera iritsi gara, zeinetan administrazioei nolabaiteko teknokrazia leporatu baitzaie. Gaur egun, herritarren parte-hartzea lurralde-antolamenduaren eta hirigintzaren esparruari gehitzeko premiak astiro baina etengabe egin du aurrera, gero eta leku garrantzitsuagoa hartzera iritsi arte.

Parte hartzeko tresna edo tekniken bitartez (inkestak, talde-bilerak eta abar) lurraldea nola bizitzen den analizatu behar da, eta biztanle-segmentuek eguneroko bizitzan topatzen dituzten arazoak zein diren diagnostikatu. Genero-ikuspegia parte hartzeko prozesuen bidez gehitzea da kontua, horrela ikuspegi askoz ere osatuago, konplexu, erreal eta eguneratuagoaz hornituko baita plangintza-tresna. Gainera, irisgarritasuna, segurtasuna eta hurbiltasuna bezalako gaiak eguneroko bizitzarako behar diren ekipamenduetan inplementatu ahal izango dira, biztanleriaren sektore kalteberenen (haurrak, adinekoak, mendekoak...) premia sozialei erantzungo dien lurralde orekatuagoa (erabilera-nahastea) sortzeko.

Lurralde Plan Partzialetik gomendatzen da diagnostikoak kontratatzeke eta/edo plangintzak idazteko baldintza tekniko partikularren agirietan genero-ikuspegia gehitzea, biztanleriaren segmentu guztiak (emakumeak, gizonak, adinekoak, mendekoak...) bilduko dituen parte-hartzeari buruzko klausula bat izango duena.

f) Etxebizitza

Etxebizitza-parkea gaur egungo familien egitura eta konposizio berri eta askotarikoetara egokitu behar da, egungo eguneroko bizitzaren premiei erantzun diezaien eta jende guztiaren bizi-kalitatea ahalbidetu dezan.

Bilbe soziala konplexuagoa da gaur egun eta etxebizitzaren tipologiek hori islatu behar dute, egungo premiei erantzungo badiete. Ildo horretan, dibertsifikatu egin behar dira etxebizitzaren tipologiak. Etxebizitzak moldagarriak izan behar dira, familien egitura aldakorretara eta/edo bertan bizi direnen adinetara egokitzeko modukoak, eta segurtasun-irizpideekin diseinatutako espazioak izan behar dituzte, zaintzako espazio komunak eta bizilagunen arteko laguntza-sareak eraikitzeke topalekuak: ikuztegiak, haurtzaindegiak edo belaunaldien arteko harremanak sustatzen dituzten etxebizitzak... Hiru logelako 90 m²-ko eredu bakarrak ez du balio dagoeneko.

g) Trinkotasuna eta erabilera-nahastea

Donostialdea - Bidaso Behereko eremu funtzionaleko bizitegi-eremu hiritarretako batez besteko dentsitatea hektareako 60 etxebizitzakoa da gutxi gorabehera; indize hori oso onargarritzat har daiteke Lurralde ezaugarri topografikoak kontuan hartuta. Dentsifikazio puntualik handieneko eremuak Pasaiaiko portuaren, Donostia erdialdearen eta Irun, Hernani, Lasarte-Oria eta Andoaingo guneen inguruan kontzentratuta daude.

Lurraldea multifuntzionaltasun-irizpideekin planifikatzeak, hots, lurralde berean hainbat erabilera konbinatzeak, erraztu egiten du leku eta instalazioetara iristea eta gutxitu egiten du, aldi berean, bidaiatzeko premia. Hortaz, bizi-kalitatea irabazten da azkenean.

Gaur egun, karrera profesionala ugaltze-lanarekin eta/edo pertsonak zaintzearekin uztartu ahal izateko, oso garrantzitsua da auzoek erabilera-nahastea (etxebizitzak eta jarduera ekonomikoak), behar adina ekipamendu (ikastetxeak, eguneko zentroak eta abar) eta saltokiak izatea. Horrek, gainera, bizitza sortzen du auzoetan eta, era berean, segurtasun-sentsazioa areagotzen du, bizi-kalitatearen mesedetan. Eguneroko bizitza errazteko topalekuak sortu behar dira, espazio publikoaren eta pribatuaren arteko fluxuak, pertsona guztien autonomia sustatu eta biztanleriaren sektore kalteberenen (haurrak, adinekoak, mendekoak...) premia sozialei erantzungo dietenak.

Eremu funtzionalaren eskalatik ohartarazten da monofuntzionaltasunean aurrera egingez gero areagotu egingo litzatekeela desoreka, eta erabilera bakarretarako birkalifikazio-prozesuak mugatu egin beharko liratekeela eta erabilera mistoak sustatu. (Kontuan izan behar da erabilerak estratifikatzea atzerapausoa izan daitekeela generoaren ikuspuntutik).

Hirugarren sektoreko instalazioak, esate baterako, hiriguneen barnealdean ezin hobeto koka daitezkeen jarduera ekonomikoen ezarpenak dira, guztiz bateragarriak baitira bizitegi- eta zuzkidura-erabilerekin. Horrela espazio mistoak sustatuko lirateke, gizabanakoari bizi-kalitateaz gain, lan-bizitzaz eta pertsonalaz gozatzeko aukera emango lioketenak. Hiriguneen barnealdeko espazio interstizialak antolatu beharko lirateke, eta espazio zaharkituak birmoldatu erabilera mistoak sustatzeko.

Lurzoru berriak sailkatzearekin eta kalifikatzearekin batera, garraio publikoaren, oinezkoen eta bizikleten irisgarritasuna ebatzi beharko litzateke, eta irisgarritasun horrek segurua izan behar du beti.

h) Hiri trinkoa eskualde polizentrikoan

Generoaren ikuspuntutik, trinkoa izan behar du hiriak. Horretarako, honako ezaugarri hauek izan behar ditu:

- Hurbiltasuneko hiria izan behar du, distantzia laburrekoa eta erabilerak nahasita dituen. Garraio-sistema publiko ona izan behar du, behar adina ekipamendu eta saltokiak auzoetan oinez iristeko moduan. Garraio publikoak ekipamendu handietarako sarbidea bermatu behar du, izaeragatik beragatik ezin baitute auzo guztietan egon. Egitura zelularreko hiri nukleoaniztunerantz jo behar da; hots, hirigune bakar bat izatea saihestu behar da eta periferia beharrezko azpiegiturez hornitu behar da, autarkikoa eta independentea izan dadin, zentraltasun-nolakotasunekin (Donostialdean badago horrelakorik). Horrek hautsi egiten ditu aldirien eta hirigunearen arteko zatiketak, bakoitzak bestearen abantailak izan ditzan ekartzen baitu, eta trafiko-arazoak, aparkalekuenak eta garraio publikoarenak murrizten ditu, bizi-kalitatearen mesedetan.
- Hiriak ekipamendu klasikoak (osasuna, hezkuntza eta aisia) eskura izatea bermatzeaz gain, ekipamendu berriak izan beharko ditu mendeko pertsonen, desgaitasun fisiko edo psikikoren bat dutenen, adingabeen eta adinekoen arreta-premiei erantzuteko, pertsona horiek garraio eta espazio publiko segurua eta kalitatekoa behar baitute alde batetik bestera autonomiaz mugitzeko. Kontuan izan behar da, gainera, iragan urteetan eraiki diren lurraldeetan gero eta pertsona gehiagok dutela autonomia txikiagoa eta beste batzuen beharra dutela mugitzeko: saltoki guneak hiriaren kanpoaldean, auzo hilak eta merkataritzarik gabeak, etab.

Donostiako (Donostialdea - Bidaso Beherea) Eremu Funtzionala sistema polinuklear trinkoaren funtzionamendu onaren adibidea da, bere orografiari esker neurri handi batean. Lurralde Plan Partzialetik, hortaz, genero-ikuspegiarekin bat datozen garapen trinkoak sustatuko dira. Donostiako (Donostialdea - Bidaso Beherea) Eremu Funtzionala nolabaiteko entitateko udalerrriak, hektareako 68 etxebizitzako dentsitatea eta multzoan oreka neurritsua mantentzen duten hainbat hirigune dituen Eremu Funtzional polizentrikoa da.

i) **Lehentasuna inbertsioetan**

“Genero” kontzeptuak gizartea den bezalakoa bistartzeko aukera ematen du, konplexua eta heterogeneoa. Horrenbestez, erantzunetan berritzea ahalbidetzen du, aldaketa eta transformazio sozialen berri emanez. Aukera ematen du, era berean, inbertsioak eta baliabideak ekitate eta eraginkortasun handiagoarekin fokalizatzeko.

Generoaren ikuspuntutik, Lurralde Plan Partzialak garrantzizkotzat jotzen du udalek beren lehentasunezko inbertsioen zati bat jasotzea hiria hobetzeko, hots, falta diren lekuetan udal-ekipamenduak sortzeko, hiriko auzoetan edo hiriguneetan erabilerak nahasteko eta debekatutako hiriaren planoetan markatutako puntuetan edo ez-segurutzat eta/edo gatazkatsutzat jotzen direnetan konponbideak aurkitzen ahalegintzeko.

Inbertsio horiek ez dira erabiliko espazio ez-seguruak hobetzeko bakarrik; aitzitik, hiri barruko bidea hobetzean edo mantentze-lan orokorrak egitean (argiak, landaredia, seinaleak eta abar) ere behar izan daitezke, espazio jakin batzuetarako irisgarritasuna edo kale jakin batzuetan ibiltzea seguruagoa izan dadin. Espazio horien kokapena eguneratu egin beharko da eta, horretarako, behar-beharrezkoa da langile teknikoek ez ezik, herritarrek ere parte hartzea.

12.- PLANGINTZAK BATERAGARRI EGITEA

12.1.- PLANGINTZAK BATERAGARRI EGITEA

Lurralde Plan Partzialak aintzat hartzen den plangintzak bateragarri egitea ez dagokio soilik udalaz gaindiko esparruen gainean plangintza bateratuko prozesuei ekiteko edo mugakide diren plangintzen arteko bat etortzea bermatzeko premiari. Aitzitik, beharbada garrantzia handiagokoa da udalerri bakoitzeko hazkunde-aurreikuspenen dimentsionamendu globalari eta komunikabide-sareen oinarritzko euskarrien eta uraren ziklo integralarekin edo energia-baliabideen ustiapenarekin lotutako azpiegituren plangintza sektorialeko prozesuei modu integratuan aurre egiteko premia, zeren kasu askotan erabaki sektorialak hartzeak modu erabakigarrian eragin eta baldintzatzen baitu gerora Lurralde antolamendua.

12.2.- BATERAGARRI EGINDAKO PLANGINTZA DAGOKIEN ZEHAZTAPENAK, ELEMENTUAK ETA ESPARRUAK

Lurralde Plan Partziala honetan hainbat zehaztapen orokor, azpiegitura-elementu eta esparru espezifiko ezartzen dira, Lurralde antolamenduaren gaineko eragin estrategikoagatik udalaz gaidiko eta/edo arlo arteko izaerako bateragarri egindako lehentasunezko plangintza dagokienak.

- Udal-plangintzaren dimentsionamenduari buruzko zehaztapen orokorrak
 - Udal-plangintzan antolatu beharreko planifikatutako bizitegi-parkearen hazkundearen dimentsionamenduari buruzko udalerrri eta/edo hiri multzo bakoitzerako jarraibideak.
 - Udal-plangintzan antolatu beharreko planifikatutako jarduera ekonomikoetarako lurzorua dimentsionamendu globalari buruzko udalerrri eta/edo hiri multzo bakoitzerako jarraibideak.
- Bateragarri egindako lehentasunezko plangintza dagokien azpiegitura-elementuak
 - Txirrindulari eta oinezkoentzako hiriarteko konexioko ibilbideen oinarritzko sarea osatzen duten elementuak.
 - Hiriarteko bide-sarea osatzen duten elementuak.
 - Trenbide-sarea osatzen duten elementuak.
 - Zerbitzu-azpiegituren oinarritzko sareak osatzen dituzten elementuak.
- Bateragarri egindako lehentasunezko plangintza dagokien Izaera Estrategikoko Eremuak
 - Lasarte-Oriako, Zubietako goialdeetako eta Aritzetako izaera estrategikoko eremuak, baita Urbil-Michelin-Errekalde gunearekin mugatzen dutenak (Lasarte-Oria, Donostia eta Usurbil).
 - Urumeako korridoreko izaera estrategikoko eremua (Donostia, Astigarraga eta Hernani).
 - Pasaia Badiako eta kanpoaldeko dartsenaren proiektuko izaera estrategikoko eremuak (Pasaia, Lezo, Errenteria eta Donostia).

- Lezo-Gaintxurizketa korridoreko izaera estrategikoko eremua (Lezo, Oiartzun eta Erreenteria).
- Txingudiko izaera estrategikoko eremuak (Irun eta Hondarribia).
- Bateragarri egindako lehentasunezko plangintza dagokien ibai-korridoreak
 - Oria ibaiaren korridorea (Usurbil, Lasarte-Oria, Donostia eta Andoain).
 - Urumea ibaiaren korridorea (Donostia, Astigarraga eta Hernani).
 - Oiartzun ibaiaren korridorea (Erreenteria eta Oiartzun).
 - Jaizubia errekaen korridorea (Hondarribia eta Irun).
- Bateragarri egindako lehentasunezko plangintza dagokien hiriarteko eta hiri inguruko landa-parkeak
 - Zabalagako hiriarteko landa-parkea (Usurbil, Donostia, Lasarte-Oria, Hernani eta Urnieta).
 - Lau Haizetako hiriarteko landa-parkea (Donostia, Astigarraga eta Erreenteria).
 - Usategietako hiriarteko landa-parkea (Lezo, Oiartzun, Hondarribia eta Irun).
 - Mendizorrotz-Igeldoko hiri inguruko landa-parkea (Usurbil eta Donostia).
 - Ulia - Pasaia bokaletako hiri inguruko landa-parkea (Donostia eta Pasaia).
 - Listorreta-Landarbasoko hiri inguruko landa-parkea (Astigarraga, Erreenteria eta Donostia).

12.3.- PLANGINTZAK BATERAGARRI EGITEKO SISTEMATIKA

Lurralde Plan Partzialean aurreikusitako plangintzak bateragarri egiteko jarraibideak aplikatzeko lehen instantzia gisa, Lurralde Plan Partzialaren dokumentuaren onarpena bera adierazi behar da eta, horren ondorioz, bere zehaztapenen multzoa udal-plangintza orokorreko dokumentuak eta komunikabide- eta/edo zerbitzu-azpiegitura orokorrak garatzeko arloko azterlan eta proiektuak lantzeko, izapidetzeko eta onartzeko prozesuetan aplikatzea.

Plangintzak bateragarri egiteko helburua lortzeko estrategia instrumental gisa ezartzen da arlo arteko eta/edo udalaz gaindiko plangintza egiteko, udal-plangintza globalki dimentsionatzeko edo udalaz gaindiko eragina duten kontuei buruzko erabakiak hartzeko prozesu bakoitzaren hasierako kudeaketan arloko administrazio guztiek eta eraginpeko udalerri guztiek parte hartu beharko dutela, bai haren sustapenean edo bai entzunak izateko eta elkarrekin erabakitzeko beste sistemaren baten bidez.

Sustapen-ekimenik ez badago, edo arloko administrazioak eta eraginpeko udalerriak antolamendu-irizpideei buruz bat ez badatoz, edo horiek onartzeko desadostasunak sortzen baldin badira, Gipuzkoako Foru Aldundiak eta/edo Eusko Jaurlaritzak eta, hala badagokio, Gobernu Zentralak jardungo dute, subsidiarioki, plangintza-prozesuaren sustatzaile eta gainbegiratzaile gisa.

Goi-administrazioek eta/edo arloko administrazioek plangintzak bateragarri egiteak udalaz gaindiko eskalako eta/edo Lurralde gaineko izaera egituratzailea duten gaietan besterik ez du izango eragina udal-administrazioen gainean. Alabaina, lurralde-antolamendu orokorreko gidalerro eta erabaki estrategikoen gailentasuna bermatu ondoren, udal-autonomia errespetatuko da bere hiri-plangintzaren garapenaren berezko eskalari dagozkion alderdi guztietan.

Plangintzak bateragarri egiteari buruzko 8. planoan grafikoki islatuta dago bateragarri egindako lehentasunezko plangintza dagokien espazio gisa planteatzen diren esparruen mugaketa. Bateragarri egindako lehentasunezko plangintza dagokien gainerako zehaztapenen eta/edo elementuen identifikazioa Lurralde Plan Partzialaren dokumentazio idatziaren eta grafikoaren multzora igortzen da.