

CORREDORES



Los fondos de valle de los tramos bajos de los ríos Oria, Urumea, Oiartzun y Bidasoa, así como los fondos de depresión localizados entre Andoain y Hernani e Irun y Erreterria, son elementos vertebradores del territorio, caracterizados por su uso urbano-industrial. Los estrechos fondos aluviales se encuentran prácticamente colmatados por un continuo tejido de polígonos industriales y ensanches urbanos, ascendiendo con frecuencia por las laderas más próximas. En los fondos de depresión-corredor, de relieve algo más ondulado y no tan plano como en los fondos aluviales mencionados, aun no se ha producido la colmatación plena de su suelo conservándose algunos terrenos dedicados a usos agropecuarios residuales entre los intersticios y en los bordes de las áreas urbanizadas.

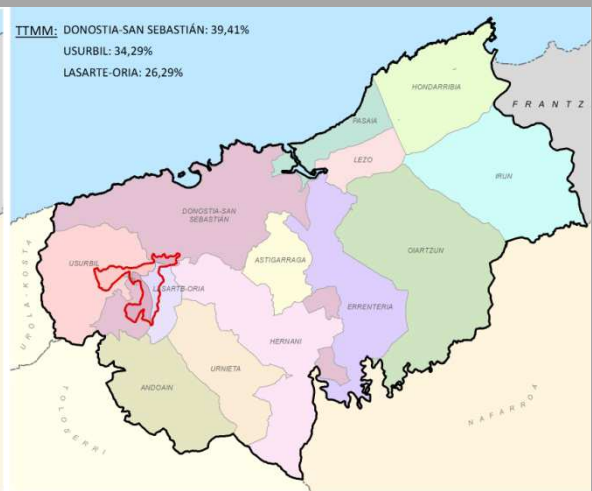
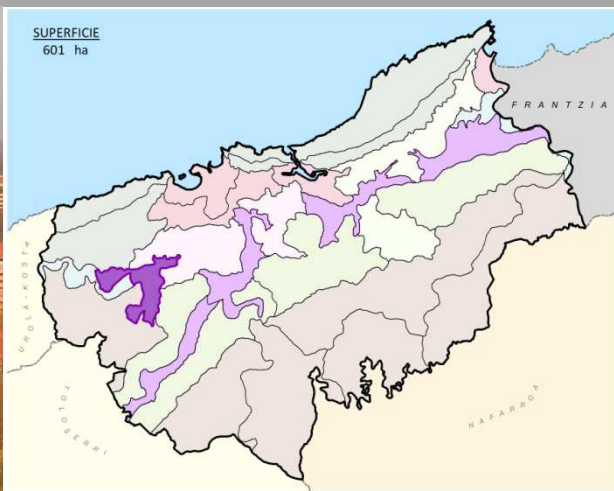
En los corredores del Área Funcional las fábricas de industria pesada, derivados metálicos y papeleras cobran en ocasiones considerables proporciones. En las poblaciones destacan los desarrollos de barriadas en altura que apenas dejan distinguir los cascos históricos, identificables por las torres de las iglesias. Además, una densa y compleja red de transportes y energética completa su intenso carácter artificial.

UNIDADES DE PAISAJE (4): CORREDOR DEL BAJO ORIA, CORREDOR ANDOAIN-URNIETA, CORREDOR DEL BAJO URUMEA, CORREDOR DE OARSOALDEA Y CORREDOR Y ÁREA URBANA DE IRUN.

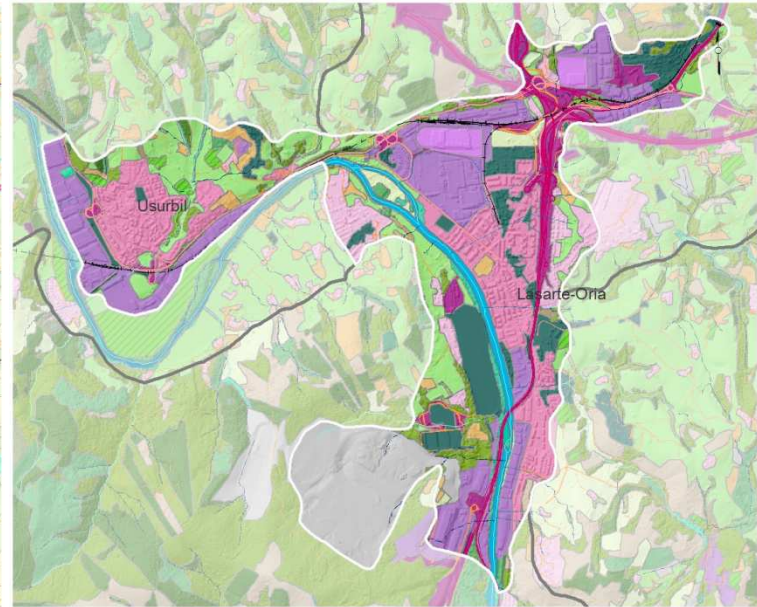
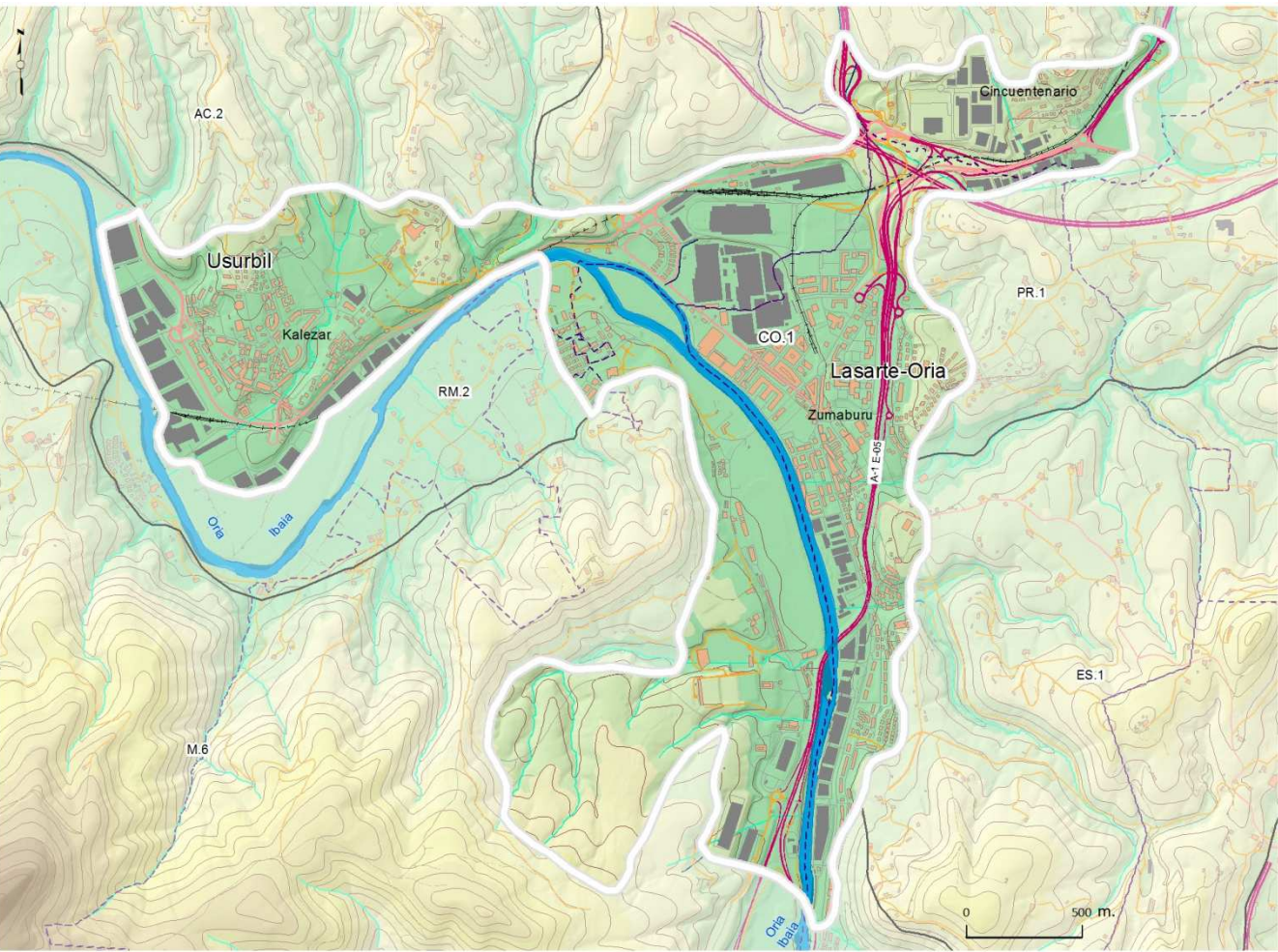
UNIDAD DE PAISAJE CO.1

CORREDOR DEL BAJO ORIA

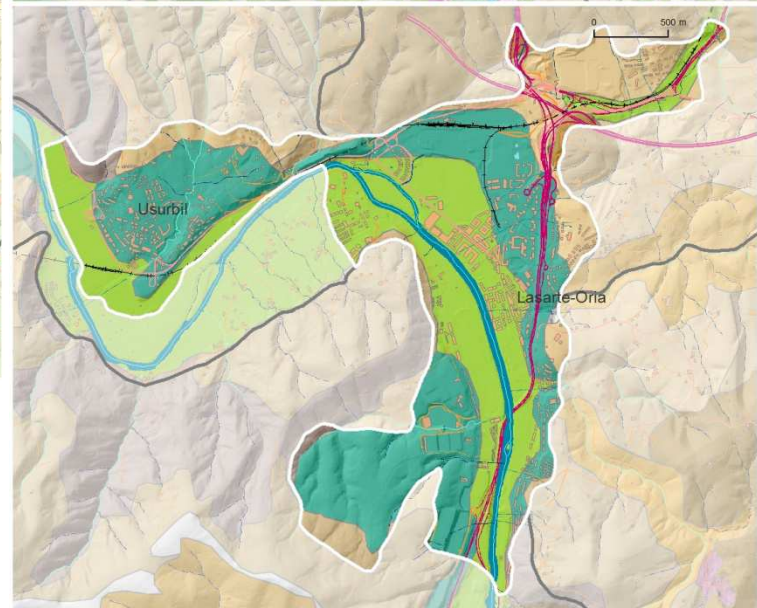
CORREDORES



El río Oria presenta en su tramo bajo, antes de contactar con las aguas salobres del Cantábrico, un fondo de valle intensamente transformado, estructurado en torno a las poblaciones de Lasarte-Oria y Usurbil, donde los ensanches urbanos y el tejido industrial forman un continuo prácticamente colmatado.



- VEGETACIÓN Y USOS DEL SUELO**
- PAISAJES FORESTALES**
- Robledales y bosque mixto atlántico
 - Bosques de ribera
 - Plantaciones de frondosas caducifolias
 - Plantaciones de pino insignie
 - Brezales, argomales y helechales
 - Pastos
- PAISAJES AGROPECUARIOS**
- Prados y cultivos atlánticos
 - Huertas
 - Frutales
- PAISAJES DEL AGUA**
- Ríos y arroyos
- PAISAJES ARTIFICIALES**
- Urbano continuo
 - Urbano discontinuo
 - Zonas verdes
 - Zonas industriales
 - Zonas comerciales
 - Infraestructuras de transporte
 - Otras zonas alteradas sin vegetación



- RELIEVE**
- LADERAS SUAVES (5º-10º)
 - LADERAS MEDIAS (10º-25º)
 - LADERAS ABRUPTAS (25º-40º)
 - CERROS Y LOMAS
 - FONDOS DE VALLE
 - TERRAZAS

- Altimetría (UP)**
- 0 - 50 m
 - 50 - 100 m
 - 100 - 150 m
 - 150 - 200 m
 - 200 - 250 m
 - 250 - 300 m
 - 300 - 350 m

UP CO.1

LEYENDA GENERAL

- Unidades de Paisaje
- Límite del Área funcional
- Términos municipales
- PN y Red Natura
- Edificaciones
- Naves industriales
- Ríos principales
- Embalses
- MAR
- Curvas de nivel (20 m)
- Autopistas y autovías
- Carreteras principales
- Otras vías con firme
- Ejes de corrientes
- Vías ferreas



Simulación tridimensional de Lasarte-Oria



Vistas del corredor desde las laderas del Andatza.



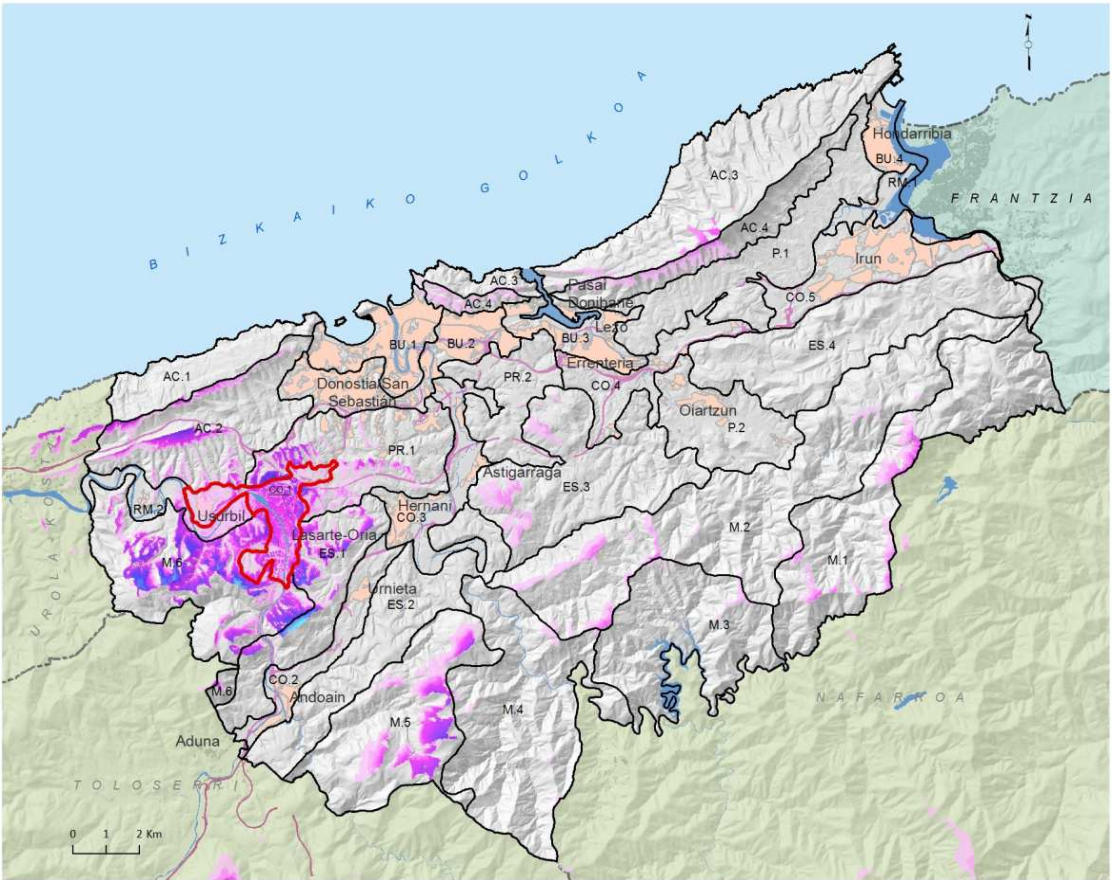
Simulación tridimensional de la UP desde el SE



El paisaje ribereño del Oria en este tramo es el de un caudaloso río flanqueado, especialmente en su margen derecha, por un continuo urbano industrial que ocupa el fondo de valle y las terrazas fluviales. Lasarte Oria, con una población de 18.000 habitantes, y Usurbil, con 6.000 habitantes, forman el corredor suburbano suroccidental en torno a Donostia-San Sebastián. Se caracteriza por una estructura urbana densa y desarrollada en altura, entrelazada con un paisaje industrial de grandes naves, de heterogéneos aspectos, que se distribuye en forma de 't', entre las carreras N-I (Irun-Madrid), la N-634 (San Sebastián-Bilbao) y la G-21, antigua N-I de acceso a Donostia-San Sebastián desde Lasarte-Oria.

El crecimiento y expansión de esta zona urbana tal cual se percibe hoy, comenzó entre finales del siglo XIX y principios del XX, vinculado al desarrollo fabril de las industrias que se asentaron (Michelin, Hilaturas y Tejidos del Oria, ATC, Bianchi..) y la cercanía a Donostia-San Sebastián. La diferencia de desarrollo entre las poblaciones y entre las dos márgenes del río ha derivado en una distinta percepción de su paisaje. Así, entre la margen izquierda y el eje de la antigua carretera N- I, hoy autovía A1, hasta la factoría Michelin, el corredor se fue configurando como un centro industrial con una desordenada acumulación de industrias y zonas residenciales obreras. Su estructura urbana densa, en abigarradas manzanas, se ha mantenido hasta la actualidad, salvo pequeños cambios como la transformación terciaria que supone el centro comercial *Urbil*. Casi sin solución de continuidad, Lasarte-Oria se une con Usurbil, cuyo desarrollo residencial se produjo radialmente a su casco histórico, y el industrial entre éste y el río, ocupando su margen izquierda. En cambio, la margen derecha, no presentó el mismo desarrollo. Se mantuvieron las zonas agrícolas de vega y no se llevaron a cabo los intensos crecimientos urbanos, evitando un aspecto arquitectónico de bloques de viviendas compactos, en una urbanización más abierta y menos densa, con aspecto de 'pueblo'. Esta distinta percepción del paisaje ha motivado que el fondo de valle aguas abajo de Zubieta se considere separado del corredor, integrándose en la *Ría y marismas del Oria* (RM.2), con la que tiene más elementos comunes y comparte visibilidad. En sentido contrario, aguas arriba de Zubieta se localiza el *polígono industrial Lasarte-Oria*, el cual se prolonga ladera arriba, dentro de la unidad, hasta los Altos de Zubieta, enclavado del municipio de Donostia-San Sebastián donde se localizará el futuro Centro Penitenciario y el Centro de Gestión de Residuos de Gipuzkoa. En esta margen se localiza también el Hipódromo Municipal de Donostia-San Sebastián, conocido popularmente como Hipódromo de Lasarte, inaugurado en 1916 así como las instalaciones deportivas del equipo de fútbol Real Sociedad. Por último, no puede obviarse el paisaje fluvial del Oria, degradado como consecuencia de los vertidos industriales sufridos durante décadas aguas arriba de Andoain. Se trata de un cauce artificializado, con numerosas infraestructuras de defensa contra inundaciones, en cuyas márgenes aparecen retazos de riberas arboladas con predominio de los plátanos de sombra.

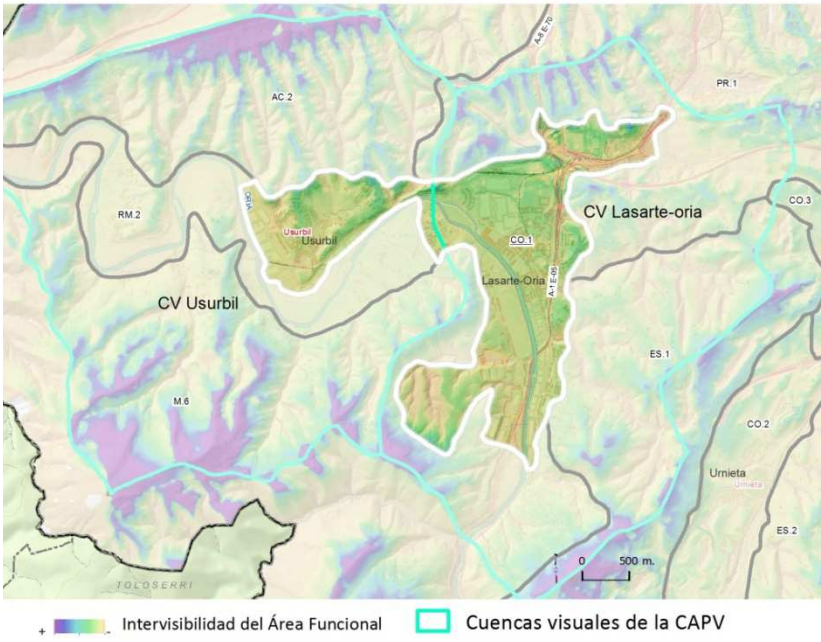
VISIBILIDAD DE LA UNIDAD DE PAISAJE



VISIBILIDAD DE CO.1 - +

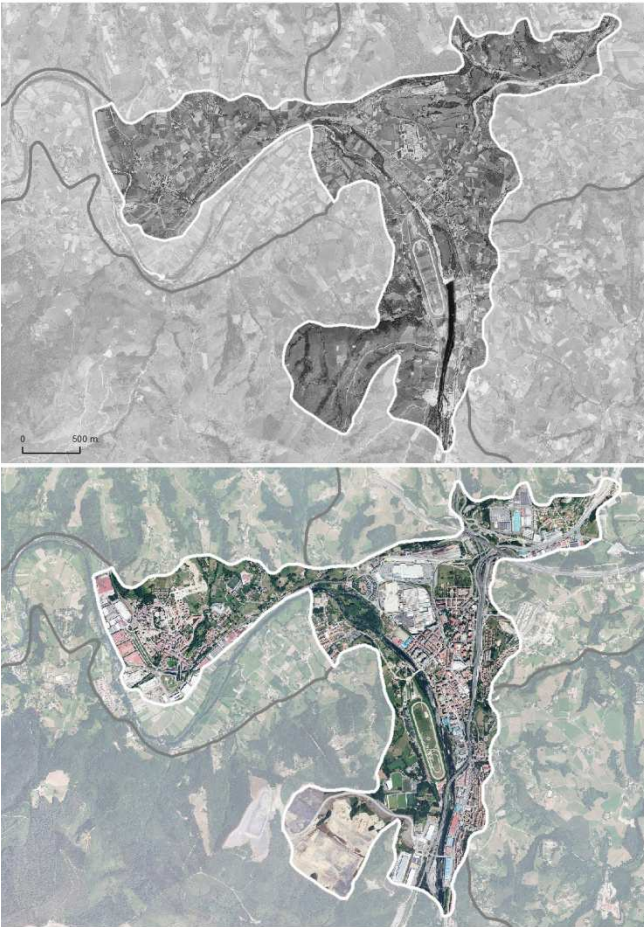
UP CO.1

INTERVISIBILIDAD (AF)



Intervisibilidad media-baja respecto al conjunto del AF, relacionada con las laderas vertientes al corredor, con las que forman dos Cuencas visuales separadas en el quiebro del Oria. Dentro de la UP, la visibilidad intrínseca interna es especialmente elevada en el tramo previo al cambio de orientación del río, aguas arriba de Lasarte-Oria.

EVOLUCIÓN 1957-2014



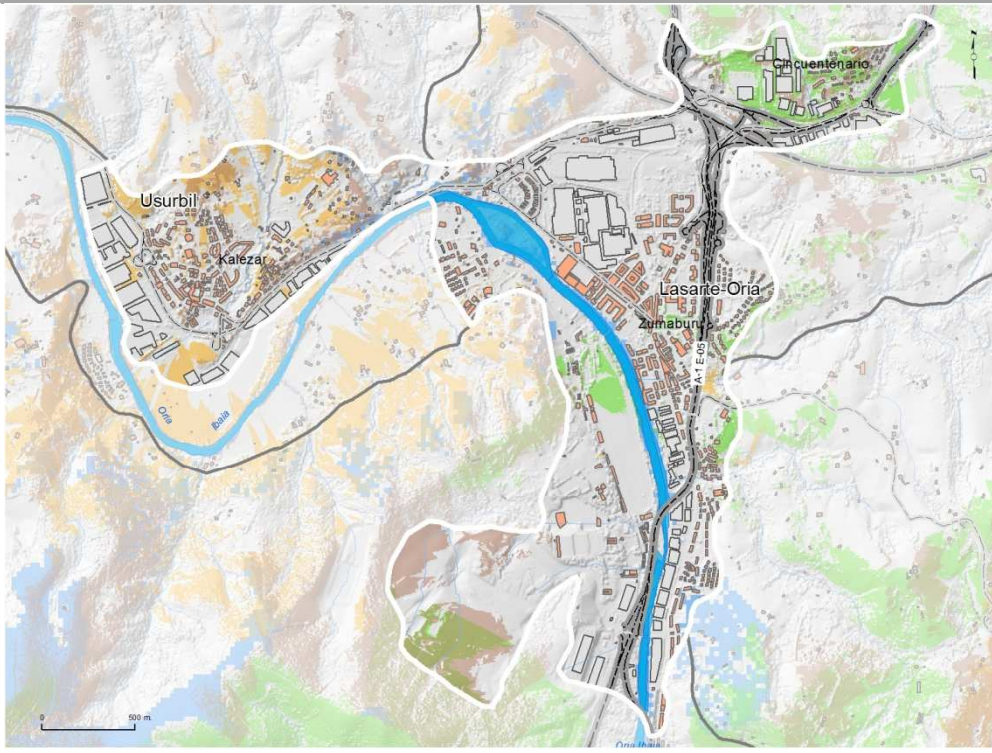
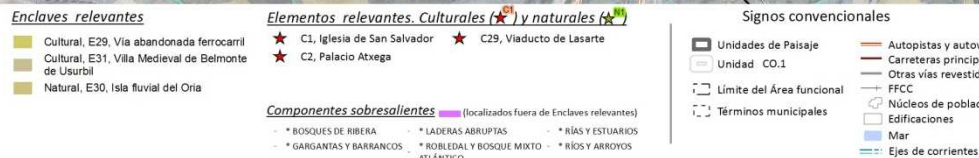
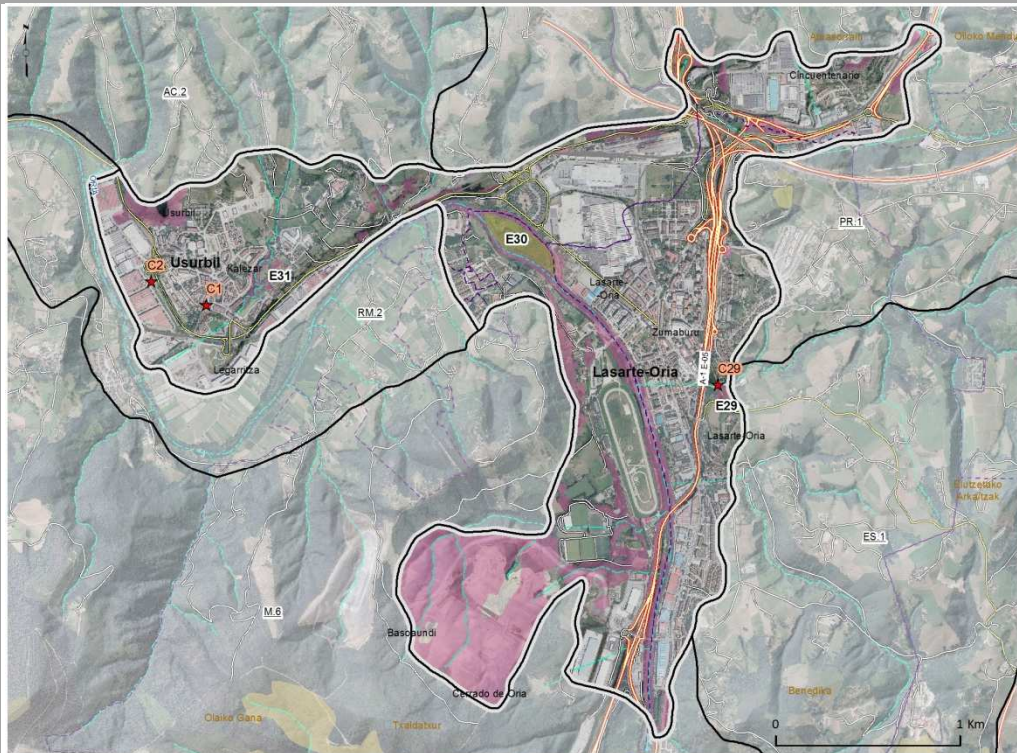
UNIDAD DE PAISAJE

CO.1

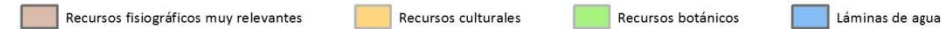
CORREDOR DEL BAJO ORIA

CORREDORES

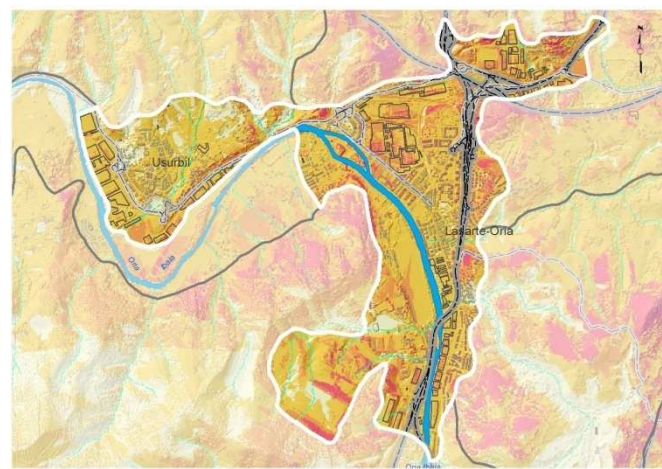
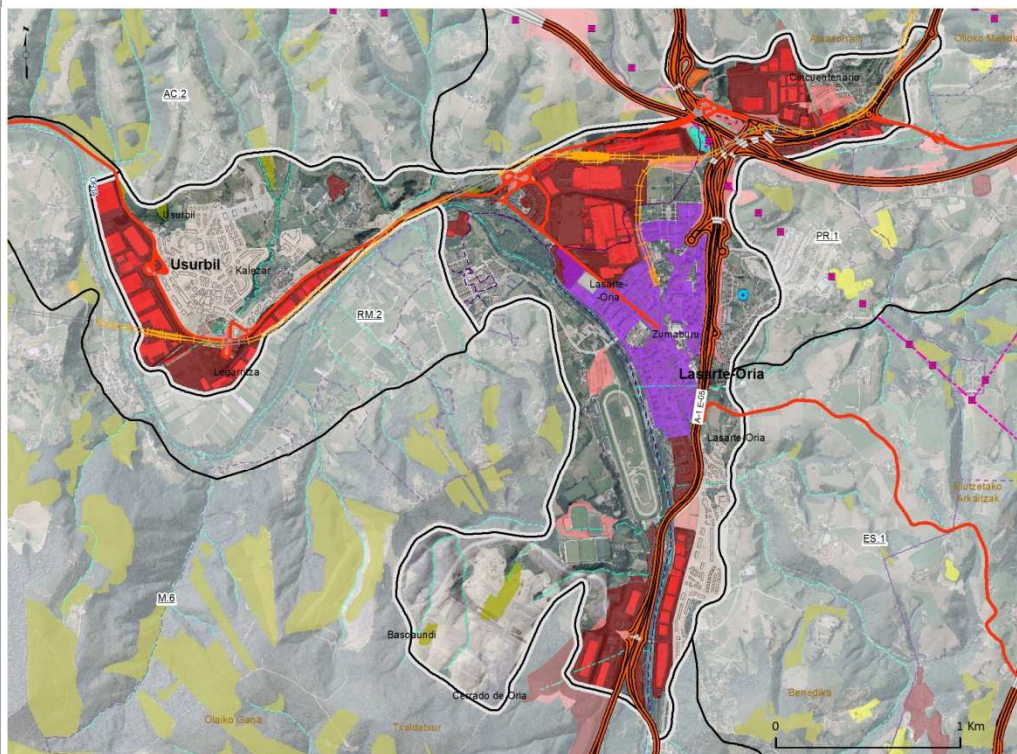
CALIDAD POSITIVA DEL PAISAJE (INTRÍNSECA -IZQUIERDA- Y ADQUIRIDA DERECHA-)



VISIBILIDAD - IMPACTO POSITIVO -



CALIDAD NEGATIVA DEL PAISAJE (INTRÍNSECA -IZQUIERDA- Y ADQUIRIDA DERECHA-)



VISIBILIDAD - IMPACTO NEGATIVO -

Concentración de impactos



Tipo de Impacto visual (dominante)



EVALUACIÓN

CALIDAD POSITIVA DEL PAISAJE

Enclaves paisajísticos naturales relevantes	Presentes
Enclaves paisajísticos culturales relevantes	Presentes
Elementos paisajísticos naturales relevantes	No relevantes
Elementos paisajísticos culturales relevantes	Presentes
Componentes sobresalientes (fuera de enclaves relevantes)	Presentes
Vistas positivas	Presentes

CALIDAD NEGATIVA DEL PAISAJE

Superficies con impacto visual negativo	Muy relevantes
Elementos lineales con impacto visual negativo	Muy relevantes
Elementos puntuales con impacto visual negativo	Muy relevantes
Vistas negativas	Muy relevantes

CALIDAD ADQUIRIDA POR VALORES INTANGIBLES

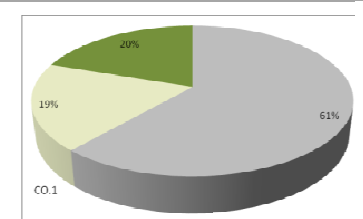
Valores ecológicos	No relevantes
Valores intangibles (histórico-culturales)	Presentes
Valores sociales	Presentes

VALORES NATURALES VS VALORES PRODUCTIVOS

Paisajes naturales

Paisajes transformados

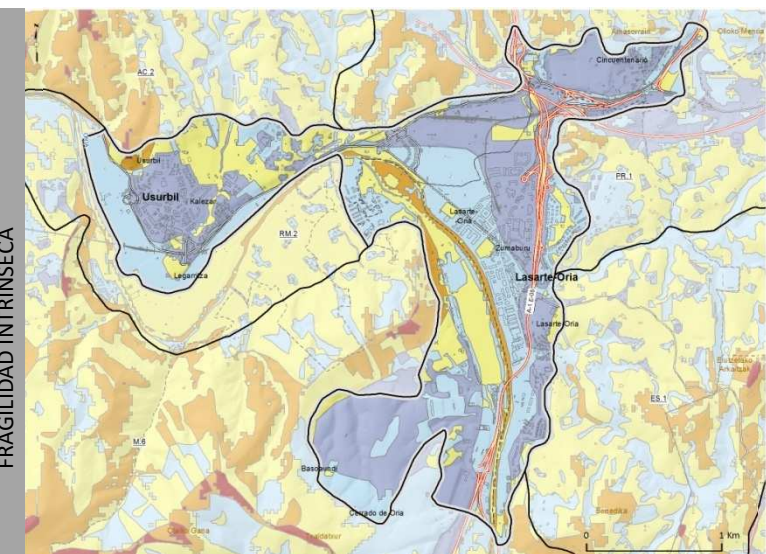
Paisajes artificiales



FRAGILIDAD PAISAJÍSTICA

Fragilidad intrínseca	Presentes
Accesibilidad visual cotidiana	Muy relevantes
Accesibilidad visual contemplativa	Presentes

FRAGILIDAD INTRÍNSECA



Fragilidad paisajística



UNIDAD DE PAISAJE

CO.1

CORREDOR DEL BAJO ORIA

ACCESIBILIDAD VISUAL COTIDIANA



ACCESIBILIDAD VISUAL
-COTIDIANA-

- Muy Alta
- Alta
- Media
- Baja
- Muy Baja
- Poco significativa

Puntos de observación

- Autopistas y autovías
- Carreteras principales
- Otras vías revestidas
- FFCC
- Núcleos de población
- Edificaciones
- Naves industriales, terciario

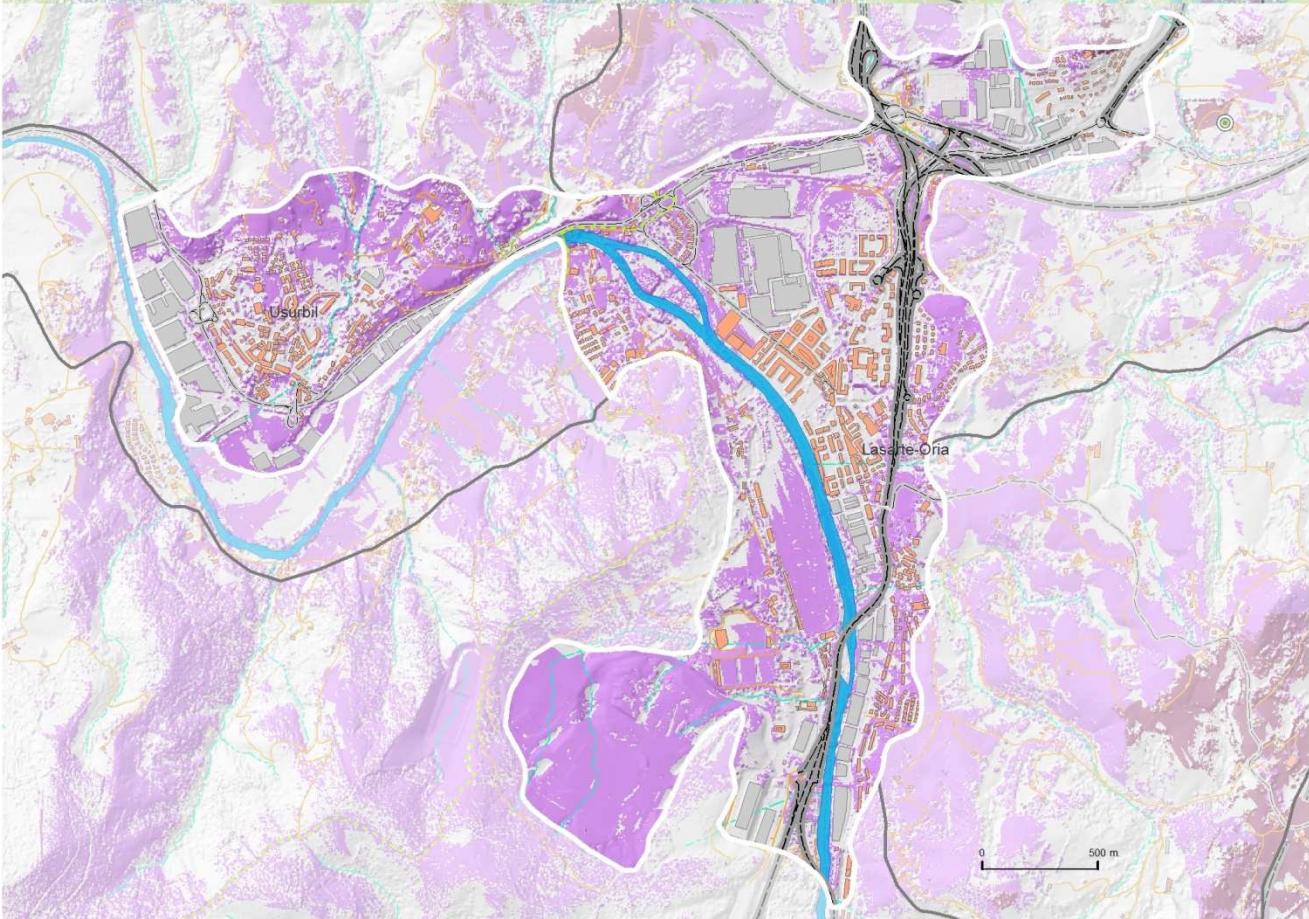
ACCESIBILIDAD VISUAL
-CONTEMPLATIVA-

- Alta
- Media
- Baja
- Poco significativa

Puntos de contemplación

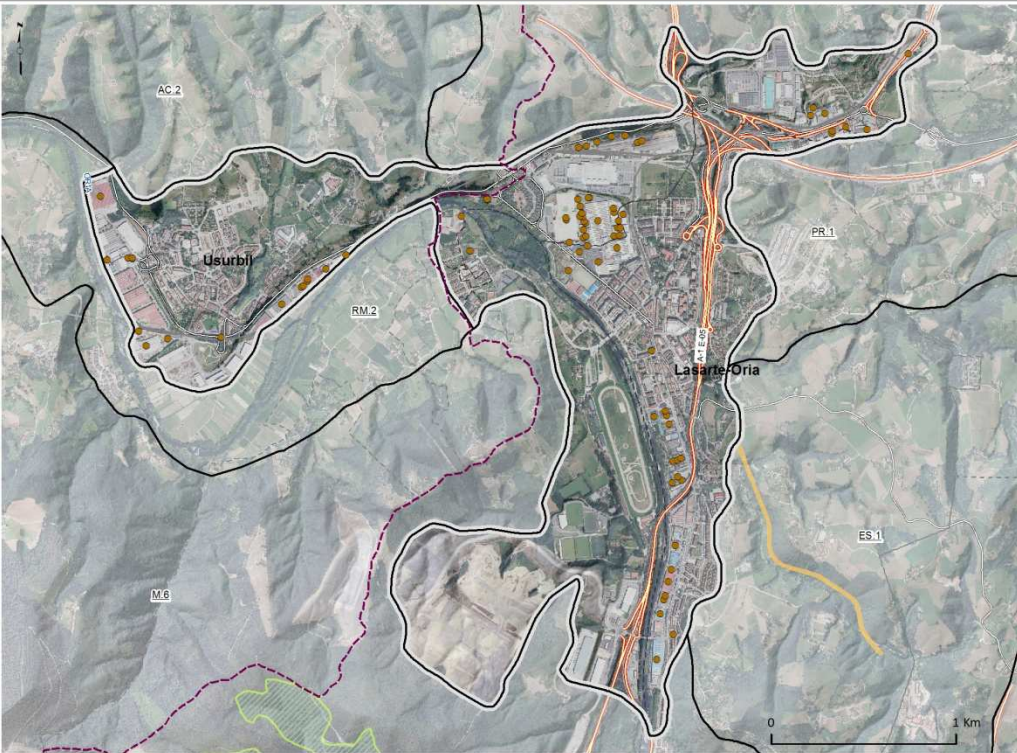
- Punto principal
- Punto secundario
- Carreteras paisajísticas
- Itinerarios a pie o bicicleta

ACCESIBILIDAD VISUAL CONTEMPLATIVA

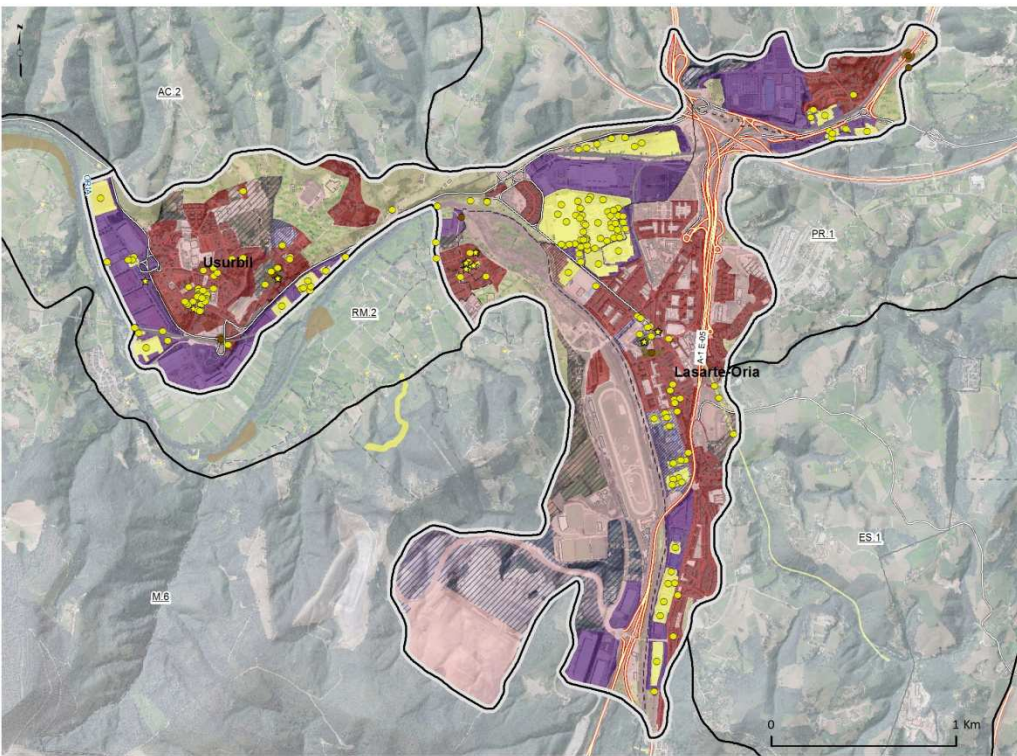



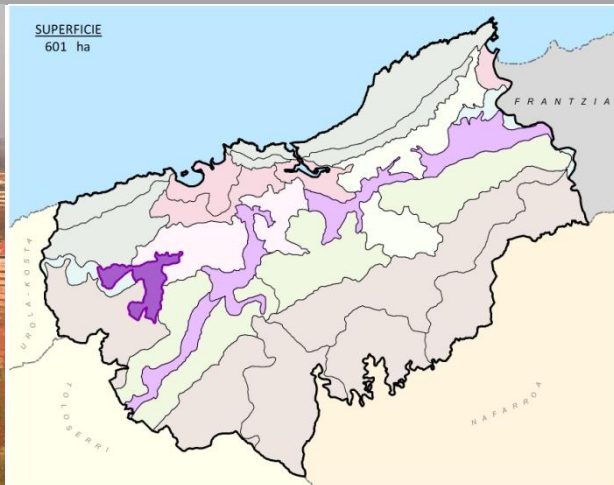
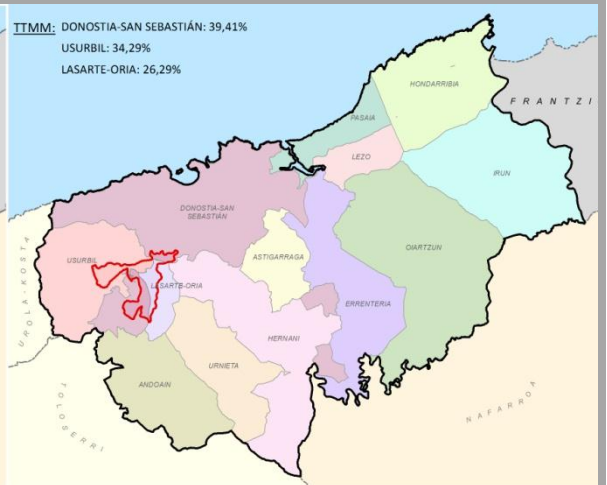
CORREDORES

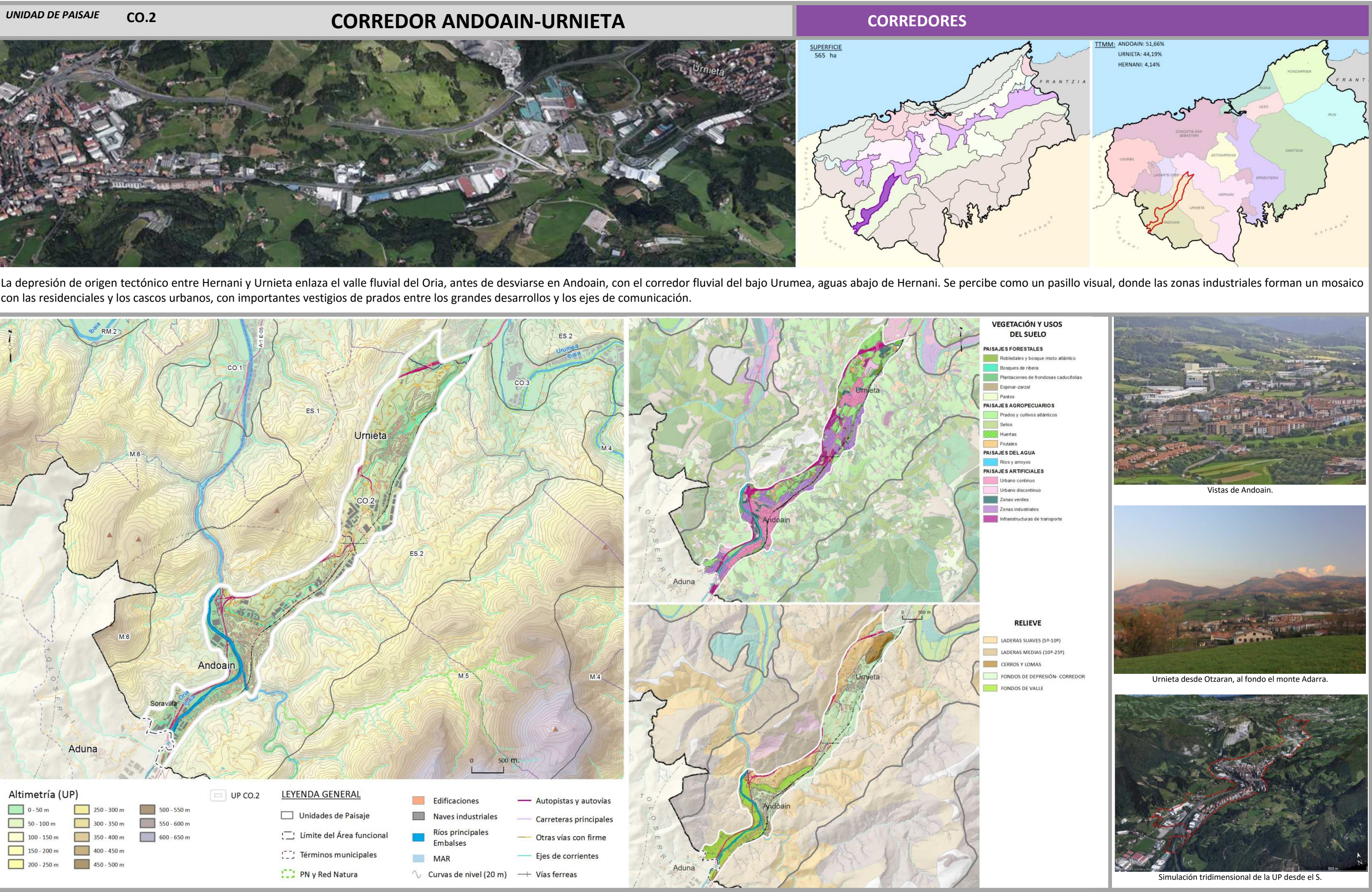
CALIDAD ADQUIRIDA POR VALORES INTANGIBLES



CONDICIONANTES LEGALES



UNIDAD DE PAISAJE		CORREDOR DEL BAJO ORIA		CORREDORES		
						
El río Oria presenta en su tramo bajo, antes de contactar con las aguas salobres del Cantábrico, un fondo de valle intensamente transformado, estructurado en torno a las poblaciones de Lasarte-Oria y Usurbil, donde los ensanches urbanos y el tejido industrial forman un continuo prácticamente colmatado.. Se caracteriza por una estructura urbana densa y desarrollada en altura, entrelazada con un paisaje industrial de grandes naves, de heterogéneos aspectos, que se distribuye en forma de 'T', entre las carreras N-I (Irun-Madrid), la N-634 (San Sebastián-Bilbao) y la G-21, antigua N-I de acceso a Donostia/San Sebastián desde Lasarte-Oria.						
OCP con carácter general:		Mejora visual			AEIP	
La propuesta de objetivos y acciones se dirige a la mejora de las infraestructuras, especialmente de sus frentes y bordes. En este caso también se considera importante la conservación y fomento de los elementos restantes de la infraestructura verde dentro de esta unidad. En este caso, en cuanto a los principales retos a afrontar en esta UP, se pueden destacar la mejora de las entradas a Lasarte-Oria por Atsobakar y a Donostia por Añorga, y especialmente incorporar criterios de integración paisajística en los desarrollos ya en marcha en los altos de altos de Zubieta y Arrizeta						
OCP ESPECÍFICOS:						
G.1. Incorporar el recurso paisaje con un mayor peso dentro del análisis de alternativas a lo hora de localizar futuros desarrollos: Área de carácter estratégico del corredor de Lasarte-Oria, Altos de Zubieta y Arrizeta.						
OCP en relación a asentamientos urbanos. (U).		U.M.3 Mejorar visualmente los accesos a los núcleos.		U.M.5 Mejorar visualmente los polígonos industriales:		
U.C.1 Conservar los cascos urbanos singulares.		<ul style="list-style-type: none">Entrada a Lasarte-Oria por Atsobakar.		<ul style="list-style-type: none"><u>Donostia/San Sebastián:</u> Belartza (I), Rekalde (II).		
<ul style="list-style-type: none">Villa Medieval de Belmonte de Usurbil.		U.M.4 Mejorar el suelo urbanizado vacante.		<ul style="list-style-type: none"><u>Lasarte-Oria:</u> Rekalde, Michelin 1, Michelin 2.		
U.M.1 Mejorar los asentamientos residenciales con baja calidad visual.		<ul style="list-style-type: none">Polígono S-6 Agerre Azpi (Usurbil)		<ul style="list-style-type: none"><u>Usurbil:</u> Asteasuain, Asteasuain-2, Elor Azpi, Zapategi		
<ul style="list-style-type: none">Lasarte-Oria: Cocheras, Ensanche, Goikale, Iñigo De Loiola, Loidi-Barren, Okendo, Sasoeta, Urdaneta, Villas, Zumaburu.						
OCP en relación a infraestructuras de transporte, energía y telecomunicaciones		I.M.2. Integración paisajística de depósitos e infraestructuras de transporte de energía y telecomunicaciones.				
I.M.1 Mejorar (elementos y vistas) de infraestructuras de transporte.		<ul style="list-style-type: none">ST LasarteST Usurbil.				
<ul style="list-style-type: none">Nudo de Lasarte Oria, enlace de la AP-8 con la AP-15, accesos al centro comercial Urbil, y polígonos industriales.Autopistas, autovías y vías de doble calzadaCarreteras principalesVías férreas.		OCP en relación a usos ganaderos y agrarios				
		A.C.1 Mantener los usos agroganaderos generadores de paisajes de calidad.				
		<ul style="list-style-type: none">Área agropecuaria estratégica de Zubieta.				
OCP en relación a patrimonio cultural. (P).		OCP en relación a paisajes naturales. (N).				
P.C.1 Conservar y mantener el patrimonio: militar, religioso, industrial, civil, etnográfico así como los caminos históricos como ejes vertebradores del paisaje.		N.C.1 Conservar los recursos fisiográficos.				
<ul style="list-style-type: none">GR-34Iglesia de San Salvador (Usurbil).Palacio Atxega (Usurbil).Viaducto de Lasarte (Lasarte-Oria), Ferrocarril de Plazaola.		<ul style="list-style-type: none">Isla fluvial del Oria (Donostia/San Sebastián).				
		N. R.1 Restaurar paisajes naturales, actualmente degradados o desaparecidos.				
		<ul style="list-style-type: none">Márgenes con infraestructuras de comunicación. Río Leitzaran, (PTS de Márgenes de Ríos y Arroyos).Margen con necesidad de recuperación (PTS de Márgenes de Ríos y Arroyos).				

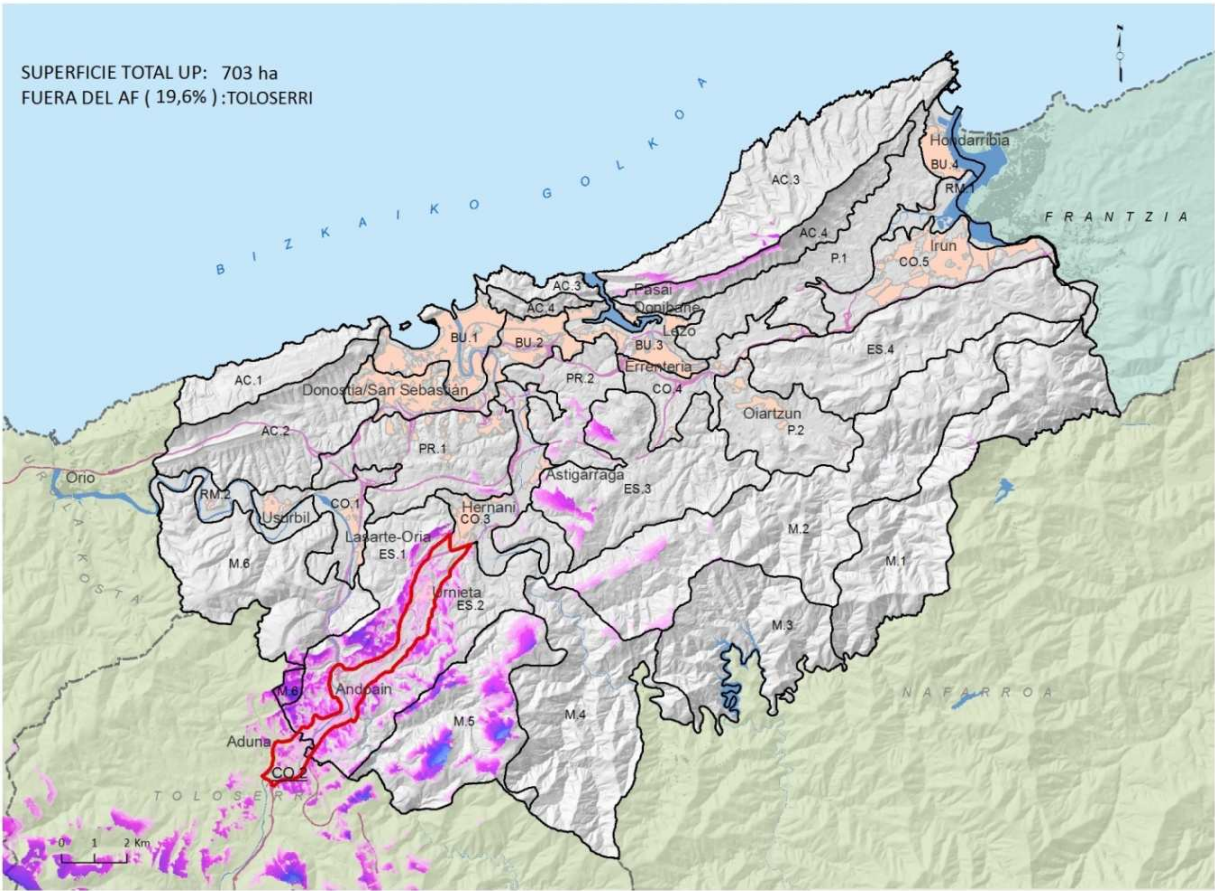




El corredor Andoain-Urnieta comprende el fondo aluvial del río Oria a la altura de Andoain, antes de variar su curso hacia el NW, y su prolongación a través del corredor tectónico que enlaza el municipio de Urnieta con Hernani. Al mantener la misma dirección SW-NE, ambos tramos se perciben como un mismo 'pasillo visual'. Andoain (15.000 habitantes) y Urnieta (6.000 habitantes) son dos núcleos de carácter residencial, cuyos ensanches presentan una densidad moderada en comparación con los otros corredores. Su gran expansión y desarrollo urbano se originó a comienzos de la segunda mitad del siglo XX, aunque la construcción de la autovía A-15, ya entrado el siglo XXI, supuso un eje de desarrollo a lo largo del cual se ha ido estructurando el paisaje tal como se percibe actualmente, hasta formar un entramado discontinuo, de barrios residenciales y nuevas urbanizaciones, donde se entremezclan polígonos y pabellones industriales, pero sin la magnitud visual que presentan en otros corredores del Área funcional.

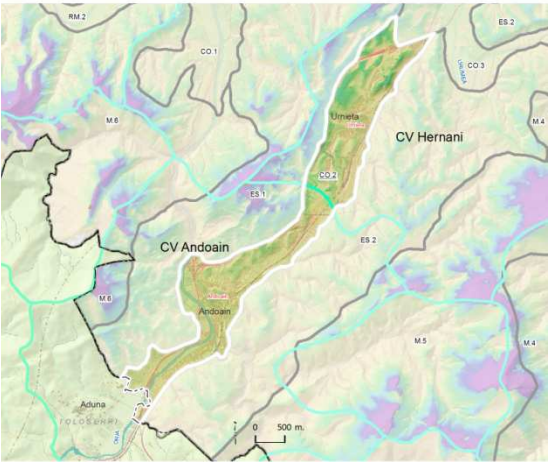
El corredor presenta un relieve caracterizado por los fondos planos o de escasa pendiente conectados por una sucesión de rampas, lomas y vaguadas de formas suaves, entre las que sobresalen pequeños cerros de escasa altitud. Sobre este relieve se ha edificado un paisaje urbano-industrial en torno a los núcleos de Urnieta y Andoain en el que, en contraposición a la mayoría de corredores, persisten significativas zonas aún sin edificar cubiertas por prados y pequeños cultivos atlánticos interrumpidos en ocasiones por bosquetes o setos de frondosas caducifolias. Estos espacios verdes ejercen de separación entre los polos de desarrollo urbano (entre Hernani y Urnieta, entre Urnieta y el polígono industrial de Ergoien y, en menor medida, entre éste y Andoain) evitando la percepción del conjunto como una única conurbación. Además, persisten principalmente en los límites con la UP *Montes de Buruntza-Santa Bárbara* (ES.1). En esta zona, concretamente entre el barrio de Langarda y el río Oria, el cambio de pendiente se encuentra contiguo a la autovía A-15, motivo por el cual estos espacios agropecuarios se han considerado parte del corredor en lugar de integrarlos en los montes vecinos.

VISIBILIDAD DE LA UNIDAD DE PAISAJE



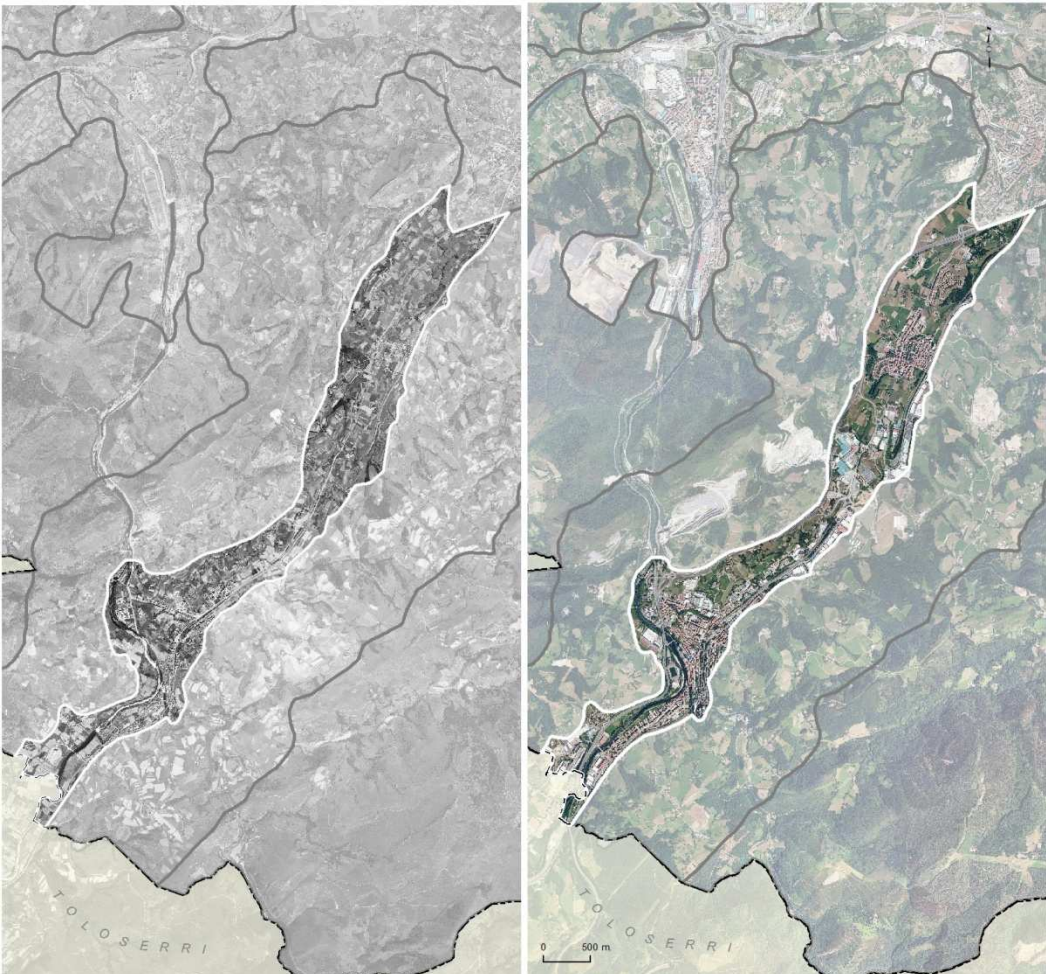
VISIBILIDAD DE CO.2* - [color scale] + [red box] UP CO.2* *Up completas, sin considerar límites administrativos

INTERVISIBILIDAD (AF)



Muy expuesto visualmente a la cara occidental del Adarra y a las laderas vertientes al corredor de los *Montes de Buruntza-Santa Bárbara*, pues constituye el eje deprimido de la macrounidad visual contenida entre esos relieves. Dada la reciprocidad del hecho visual esto implica una conexión visual casi constante entre el corredor y las grandes canteras del Buruntza y Santa Bárbara o las cimas del Adarra y sus montes acompañantes. A pesar de ello, su desconexión de la práctica totalidad del resto del AF explica sus bajos valores de intervisibilidad respecto a ese marco de referencia.

EVOLUCIÓN 1957-2014



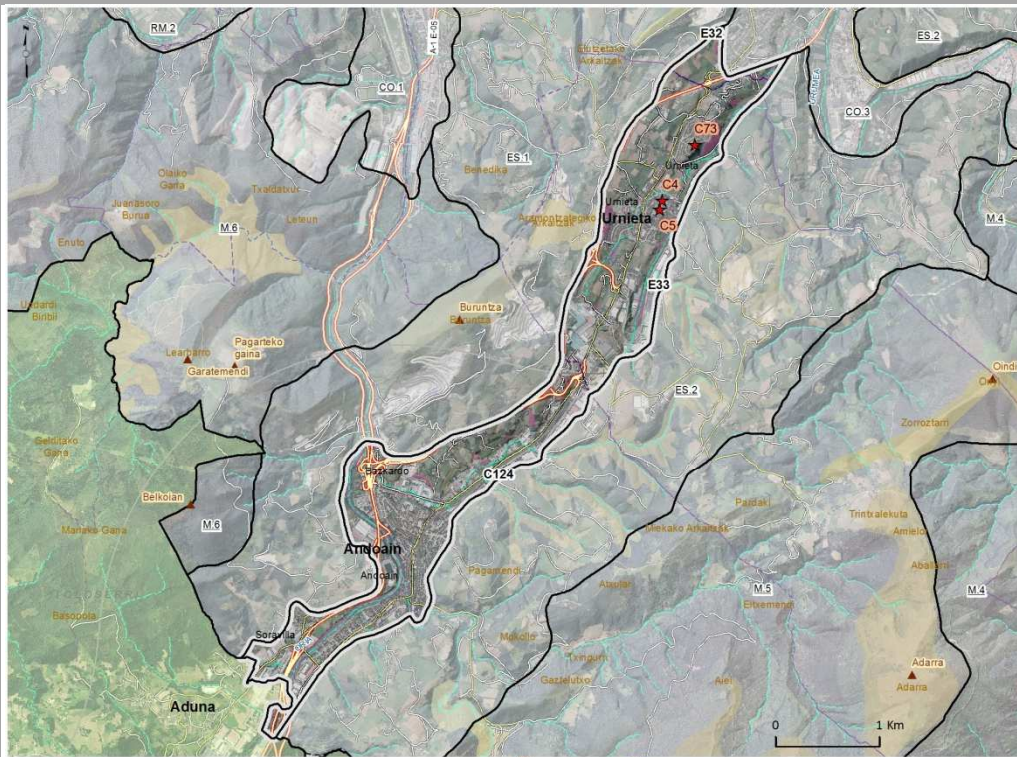
UNIDAD DE PAISAJE

CO.2

CORREDOR ANDOAIN-URNIETA

CORREDORES

CALIDAD POSITIVA DEL PAISAJE (INTRÍNSECA -IZQUIERDA- Y ADQUIRIDA DERECHA-)



Enclaves relevantes

- Cultural, C124, Ferrocarril de Plazaola
- Natural, E32, Charca de Santa Bárbara
- Natural, E33, Arroyos de Andoain y Urnieta

Elementos relevantes. Culturales (*) y naturales (**)

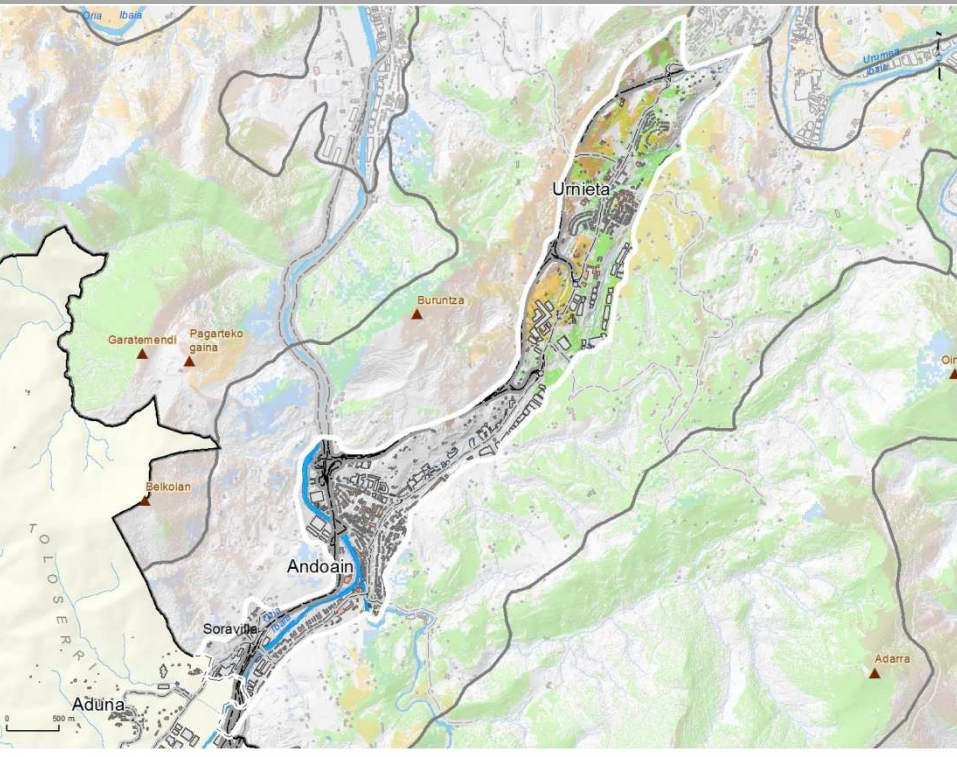
- C4, Iglesia de San Miguel
- C5, Ermita de Santa Leocadia
- C73, Fuerte de Lagañeta

Componentes sobresalientes (localizados fuera de Enclaves relevantes)

- * BOSQUES DE RIBERA
- * LADERAS ABRUPTAS
- * GARGANTAS Y BARRANCOS
- * ROBLEDAZ Y BOSQUE MIXTO ATLÁNTICO
- * MONTES AISLADOS
- * RÍOS Y ARROYOS

Signos convencionales

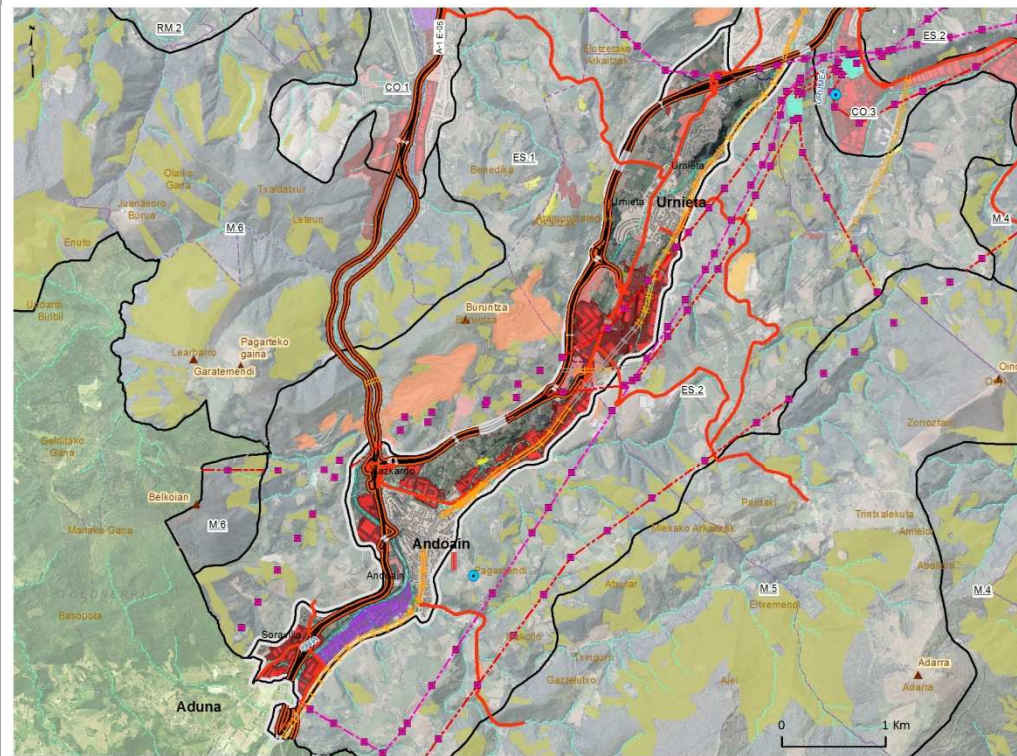
- Unidades de Paisaje
- Unidad CO.2
- Límite del Área funcional
- Términos municipales
- Autopistas y autovías
- Carreteras principales
- Otras vías revestidas
- FFCC
- Núcleos de población
- Edificaciones
- Mar
- Ejes de corrientes



VISIBILIDAD - IMPACTO POSITIVO -

- Recursos fisiográficos muy relevantes
- Recursos culturales
- Recursos botánicos
- Láminas de agua

CALIDAD NEGATIVA DEL PAISAJE (INTRÍNSECA -IZQUIERDA- Y ADQUIRIDA DERECHA-)



Impactos negativos sobre el paisaje relevantes (localizados en la UP)

Superficiales (nº de enclaves, hectáreas totales)

- Barridas en altura (10,8 ha)
- Urbano continuo (76,9 ha)
- Canteras, 1 (0,8 ha)
- Infraestructuras y terrenos relacionados, 13 (92,7 ha)
- Plantaciones forestales, 5 (1,6 ha)
- Polígonos (naves), 102 (36,1 ha)

Lineales (Longitud total)

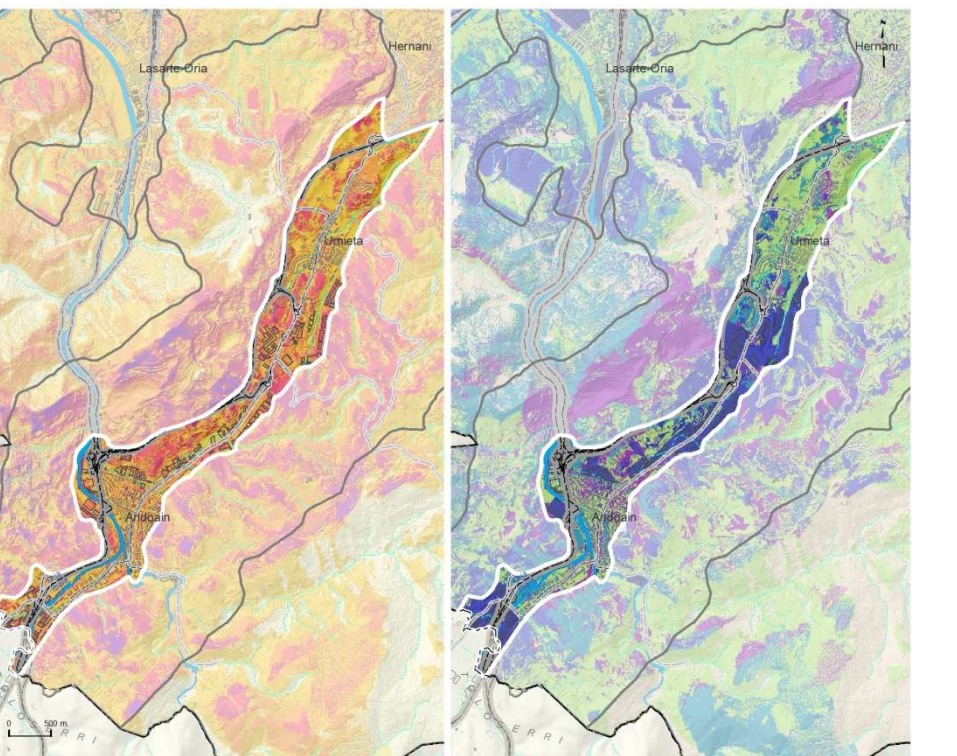
- Alta tensión (1 km)
- Autopistas, autovías (20,1 km)
- Carreteras principales (12,1 km)
- Carreteras principales ocultas (0,1 km)
- Ferrocarril (14,3 km)
- Ferrocarril oculto (1,4 km)
- Muy alta tensión (0,7 km)

Puntuales (nº)

- Torre de tendedero eléctrico (9)

Signos convencionales

- Núcleos de población
- Edificaciones
- Mar
- Ejes de corrientes
- Límite del Área funcional
- Términos municipales
- Unidades de Paisaje
- Unidad CO.2



VISIBILIDAD - IMPACTO NEGATIVO -

Concentración de impactos

- Visibilidad de 5 tipologías
- Visibilidad de 4 tipologías
- Visibilidad de 3 tipologías
- Visibilidad de 2 tipologías
- Visibilidad de 1 tipología

Tipo de Impacto visual (dominante)

- Canteras y vertederos
- Polígonos industriales
- Autopistas y autovías
- Antenas
- Líneas de Alta tensión
- Poco significativo

EVALUACIÓN

CALIDAD POSITIVA DEL PAISAJE

Enclaves paisajísticos naturales relevantes	Presentes
Enclaves paisajísticos culturales relevantes	Presentes
Elementos paisajísticos naturales relevantes	No relevantes
Elementos paisajísticos culturales relevantes	Presentes
Componentes sobresalientes (fuera de enclaves relevantes)	Presentes
Vistas positivas	Presentes

CALIDAD NEGATIVA DEL PAISAJE

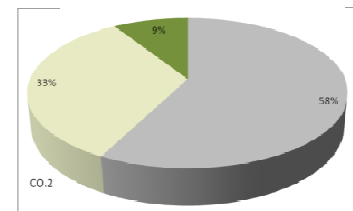
Superficies con impacto visual negativo	Muy relevantes
Elementos lineales con impacto visual negativo	Muy relevantes
Elementos puntuales con impacto visual negativo	Presentes
Vistas negativas	Muy relevantes

CALIDAD ADQUIRIDA POR VALORES INTANGIBLES

Valores ecológicos	No relevantes
Valores intangibles (histórico-culturales)	Presentes
Valores sociales	Presentes

VALORES NATURALES VS VALORES PRODUCTIVOS

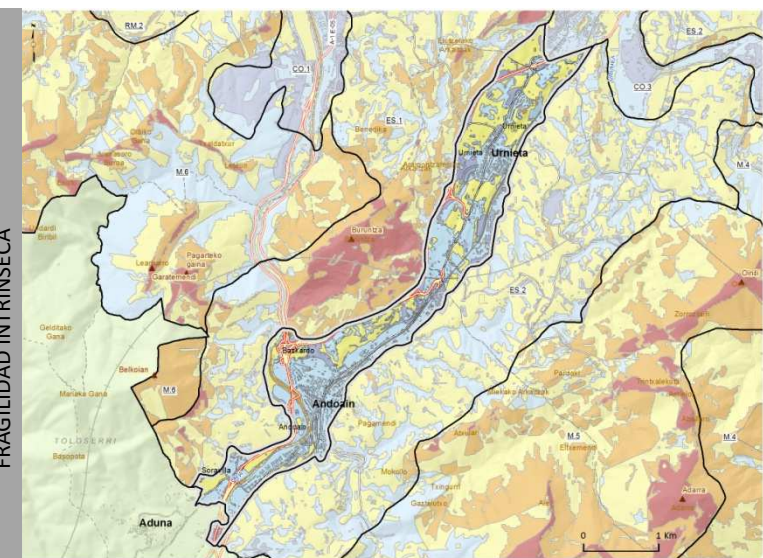
- Paisajes naturales
- Paisajes transformados
- Paisajes artificiales



FRAGILIDAD PAISAJÍSTICA

Fragilidad intrínseca	Presentes
Accesibilidad visual cotidiana	Presentes
Accesibilidad visual contemplativa	Muy relevantes

FRAGILIDAD INTRÍNSECA



Fragilidad paisajística

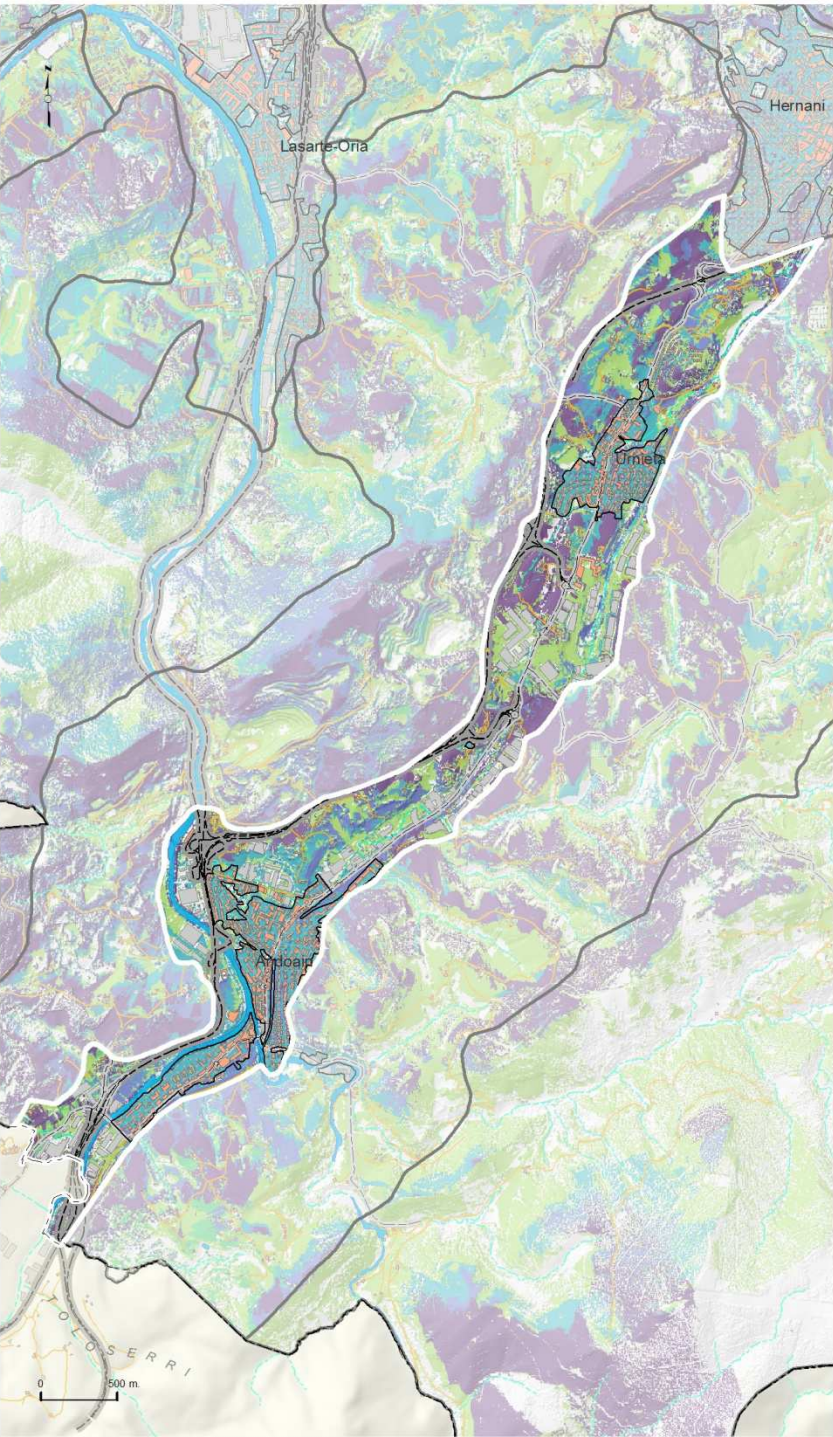
- Unidades de Paisaje
- Unidad CO.2
- Límite del Área funcional
- Términos municipales
- Edificaciones
- Autopistas y autovías
- Carreteras principales
- FFCC
- Núcleos de población
- Mar

UNIDAD DE PAISAJE

CO.2

CORREDOR ANDOAIN-URNIETA

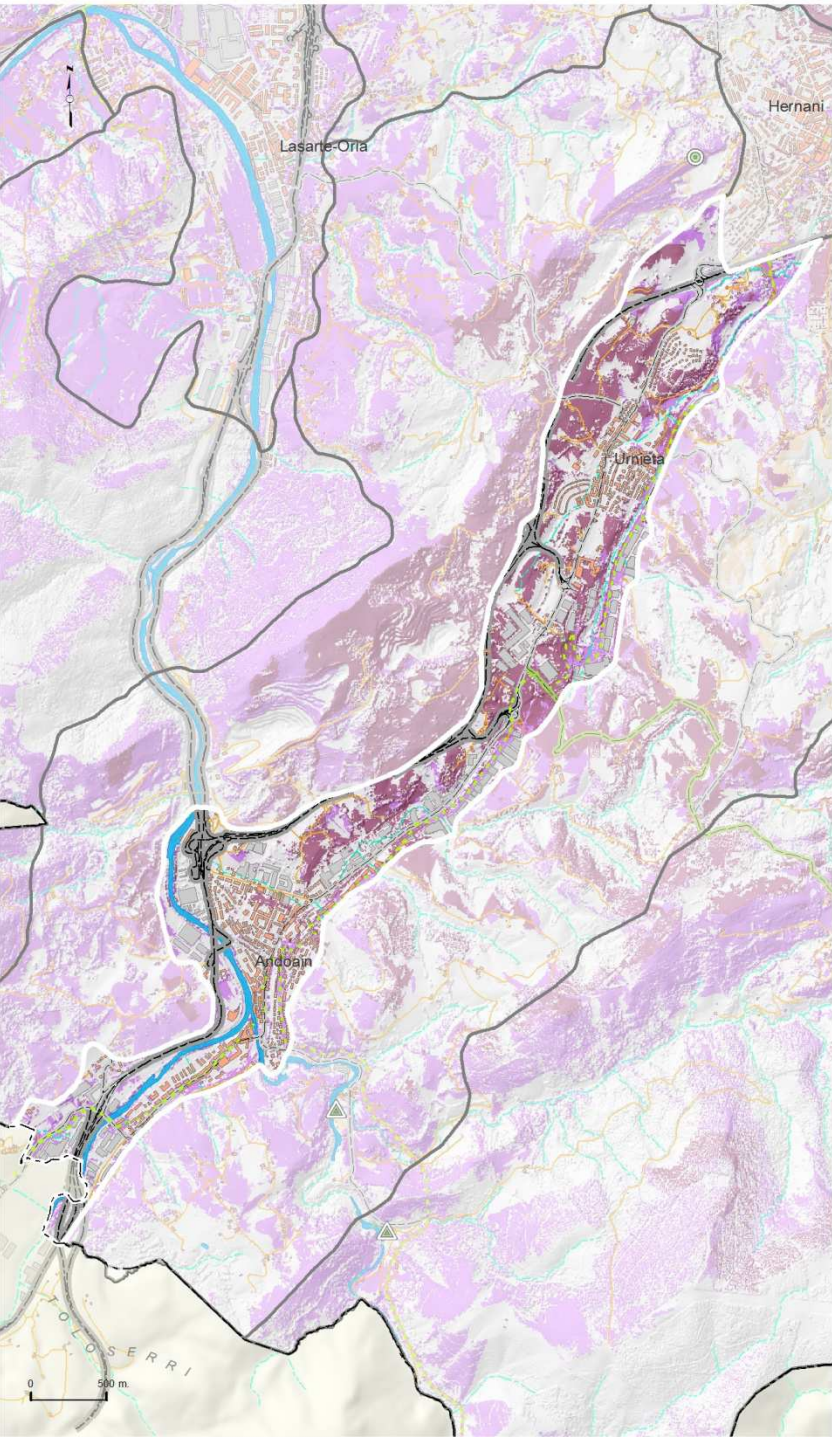
ACCESIBILIDAD VISUAL COTIDIANA



- ACCESIBILIDAD VISUAL -COTIDIANA-**
- Muy Alta
 - Alta
 - Media
 - Baja
 - Muy Baja
 - Poco significativa

- Puntos de observación**
- Autopistas y autovías
 - Carreteras principales
 - Otras vías revestidas
 - FFCC
 - Núcleos de población
 - Edificaciones
 - Naves industriales, terciario

ACCESIBILIDAD VISUAL CONTEMPLATIVA

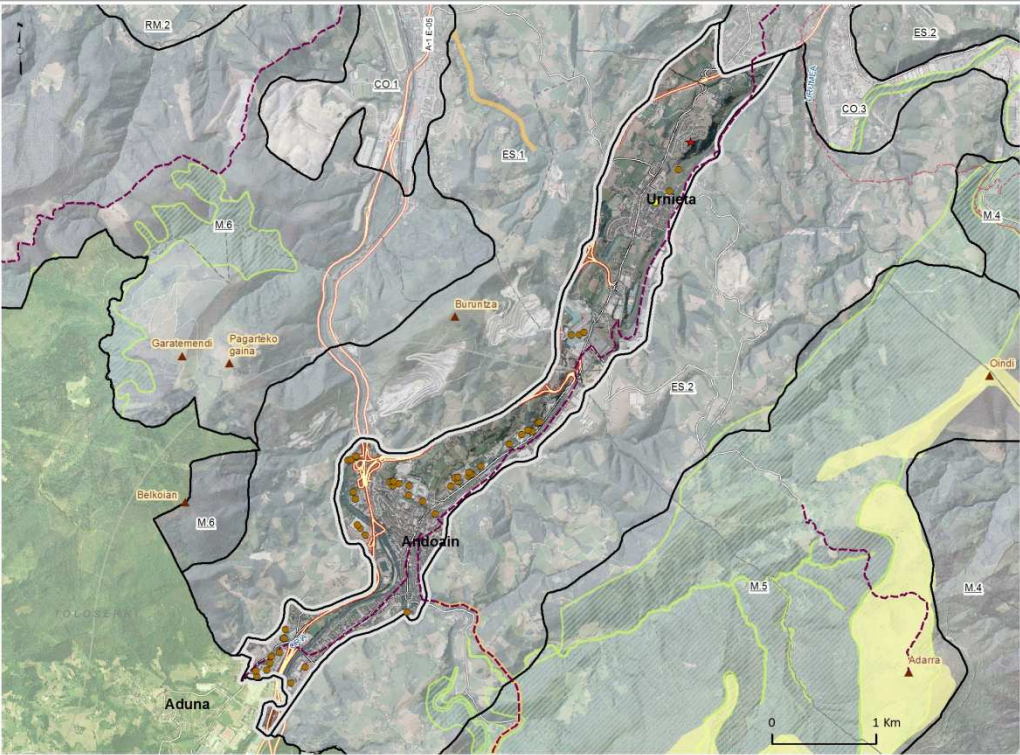


- ACCESIBILIDAD VISUAL -CONTEMPLATIVA-**
- Alta
 - Media
 - Baja
 - Poco significativa

- Puntos de contemplación**
- Punto principal
 - Punto secundario
 - Carreteras paisajísticas
 - Itinerarios a pie o bicicleta

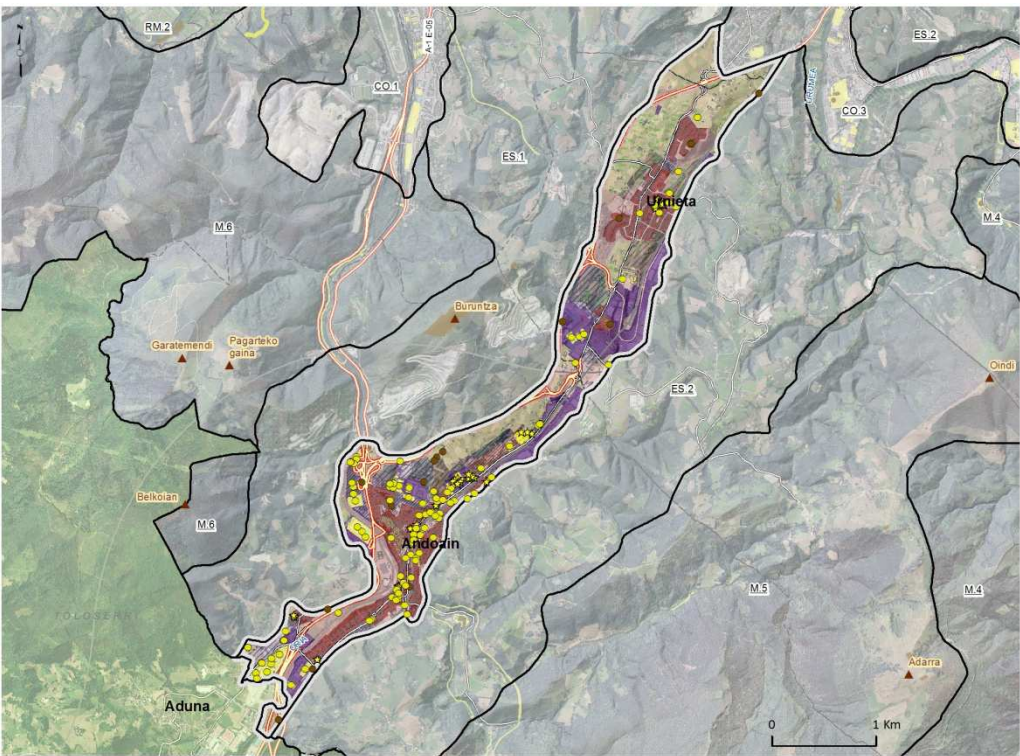
CORREDORES

CALIDAD ADQUIRIDA POR VALORES INTANGIBLES



- Valores Intangibles**
- Enclaves relevantes
 - Elementos relevantes
 - Otros elementos
 - Valores ecológicos
- Valores sociales**
- Itinerarios de máxima afluencia
 - Camino de Santiago (recorrido interior)
 - Pequeños recorridos y SL
- Signos convencionales**
- Unidades de Paisaje
 - Unidad CO.2
 - Límite del Área funcional
 - Términos municipales
 - Autopistas y autovías
 - Carreteras principales
 - FFCC
 - Núcleos de población
 - Edificaciones
 - Mar

CONDICIONANTES LEGALES




- UDAL PLAN**
- SISTEMA GENERAL
 - SUELO NO URBANIZABLE
 - URBANIZABLE ACT. ECONÓMICAS
 - URBANIZABLE RESIDENCIAL
 - SU NO CONSOLIDADO AE
 - SU NO CONSOLIDADO RESIDENCIAL
 - SU CONSOLIDADO AE
 - SU CONSOLIDADO RESIDENCIAL
- PLANES TERRITORIALES**
- PTS Agroforestal
 - Agroforestal: Alto valor estratégico
 - Mejora Ambiental
- PROTECCIÓN AMBIENTAL**
- Biotopo babestua/Biotopo protegido, Leiztaran ibai/rio Leiztaran
- PROTECCIÓN PATRIMONIAL**
- Protección arqueológica
 - Inventario Catálogo de Patrimonio
 - Patrimonio protegido
 - Inventario Catálogo de patrimonio
- Signos convencionales**
- Unidades de Paisaje
 - Unidad CO.2
 - Límite del Área funcional
 - Términos municipales
 - Autopistas y autovías
 - Carreteras principales
 - FFCC
 - Núcleos de población
 - Edificaciones
 - Mar

UNIDAD DE PAISAJE

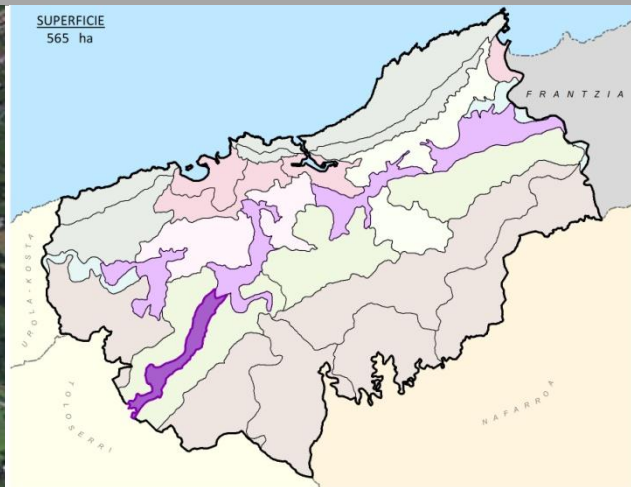
CO.2

CORREDOR ANDOAIN-URNIETA



SUPERFICIE

565 ha

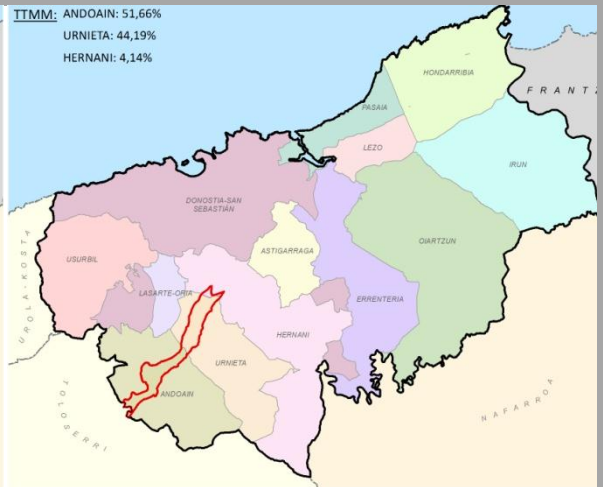


ITMM:

ANDOAIN: 51,66%

URNIETA: 44,19%

HERNANI: 4,14%



Formado por el fondo aluvial del río Oria a la altura de Andoain, y su prolongación a través del corredor tectónico que enlaza el municipio de Urnieta con Hernani. Se percibe como un pasillo visual, donde las zonas industriales forman un mosaico con las residenciales y los cascos urbanos, con importantes vestigios de prados entre los grandes desarrollos y los ejes de comunicación. Los ensanches de Andoain y Urnieta presentan una densidad moderada en comparación con los otros corredores. El corredor, casi en toda su longitud, está conectado visualmente con las grandes canteras del Buruntza, Santa Bárbara y las cimas del Adarra.

OCP con carácter general:

Mejora visual

AEIP

Este corredor conserva mayor proporción de zonas sin edificar que el resto. En estas zonas se desarrollan prados y pequeños cultivos atlánticos interrumpidos en ocasiones por bosquetes o setos de frondosas caducifolias. El principal objetivo será por tanto conservar, en lo posible, estos espacios verdes ya que ejercen de separación entre los polos de desarrollo urbano (entre Hernani y Urnieta, entre Urnieta y el polígono industrial de Ergoien y, en menor medida, entre éste y Andoain) evitando la percepción del conjunto como una única conurbación.

OCP ESPECÍFICOS:

OCP en relación a asentamientos urbanos. (U).

U.M.1 Mejorar los asentamientos residenciales con baja calidad visual.

Andoain:

Etxebarrieta, Izturitzaga, Karrika, Txitibar, Zumea.

U.M.3 Mejorar visualmente los accesos a los núcleos.

Entrada a Andoain por Bazkardo.

U.M.5 Mejorar visualmente los polígonos industriales.

Andoain:

Inquitex, Sorabilla, Azelain, Ubillots, Bordaberri, Ikutza, Ama Kandida, Martin Ugalde, Ziako, Krupp, Krafft, Larramendi.

Urnieta:

Erratzu, Ergoien.

OCP en relación a infraestructuras de transporte, energía y telecomunicaciones

I.M.1 Mejorar (elementos y vistas) de infraestructuras de transporte.

Autopistas, autovías y vías de doble calzada.

Carreteras principales.

I.M.2. Integración paisajística de depósitos e infraestructuras de transporte de energía y telecomunicaciones.

ST Inquitex (Andoain).

OCP en relación a usos ganaderos y agrarios

A.C.1 Mantener los usos agroganaderos generadores de paisajes de calidad.

Área agropecuaria estratégica de Urnieta norte.

A.M.1 Mejora del paisaje agropecuario (grandes infraestructuras).

Invernaderos de gran impacto.

OCP en relación actividades extractivas vertederos y plantas de tratamiento de residuos. (E).

E.M.1 Mejorar visualmente canteras y vertederos.

Cantera de Buruntza II

OCP en relación a paisajes naturales. (N).

N.C.2. Conservar las formaciones arbóreas autóctonas.

Bosques de los barrancos de Andoain y Urnieta.

N.C.3. Conservar el paisaje de las principales láminas de agua y su vegetación asociada.

Charca de Santa Bárbara. (Hernani).

N.R.1 Restaurar paisajes naturales, actualmente degradados o desaparecidos.

Márgenes con infraestructuras de comunicación. Río Leitzaran, (PTS de Márgenes de Ríos y Arroyos).

Margen con necesidad de recuperación (PTS de Márgenes de Ríos y Arroyos).

OCP en relación a patrimonio cultural. (P).

P.C.1 Conservar y mantener el patrimonio: militar, religioso, industrial, civil, etnográfico así como los caminos históricos como ejes vertebradores del paisaje.

Camino de Santiago (recorrido interior)

Ermita de Santa Leocadia (Urnieta).

Ferrocarril y vía verde de Plazaola (Lietzaran, GR-121).

Fuerte de Larganda (Urnieta).

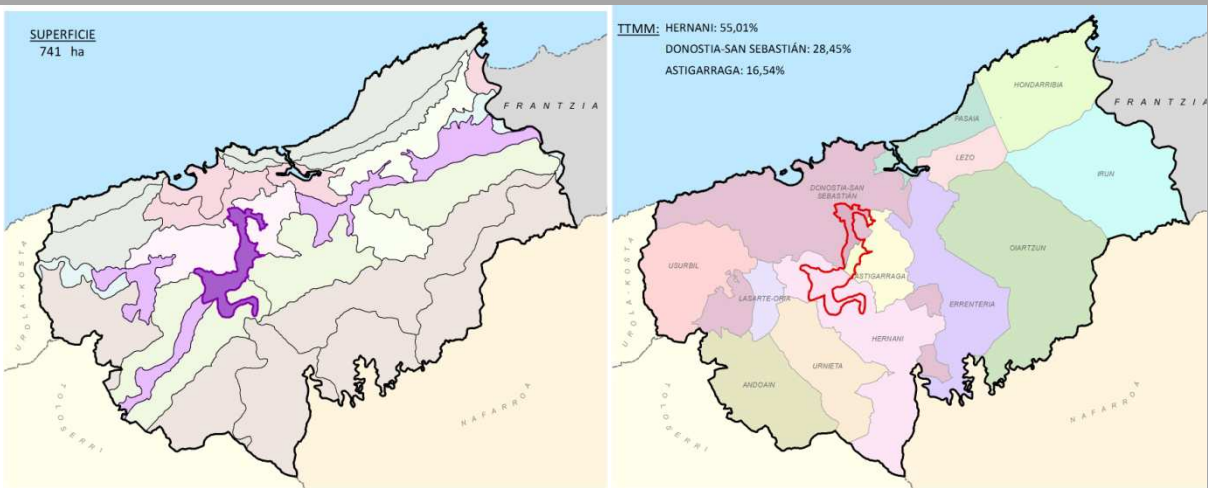
Iglesia de San Miguel (Urnieta).

UNIDAD DE PAISAJE

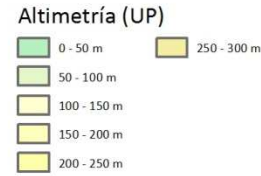
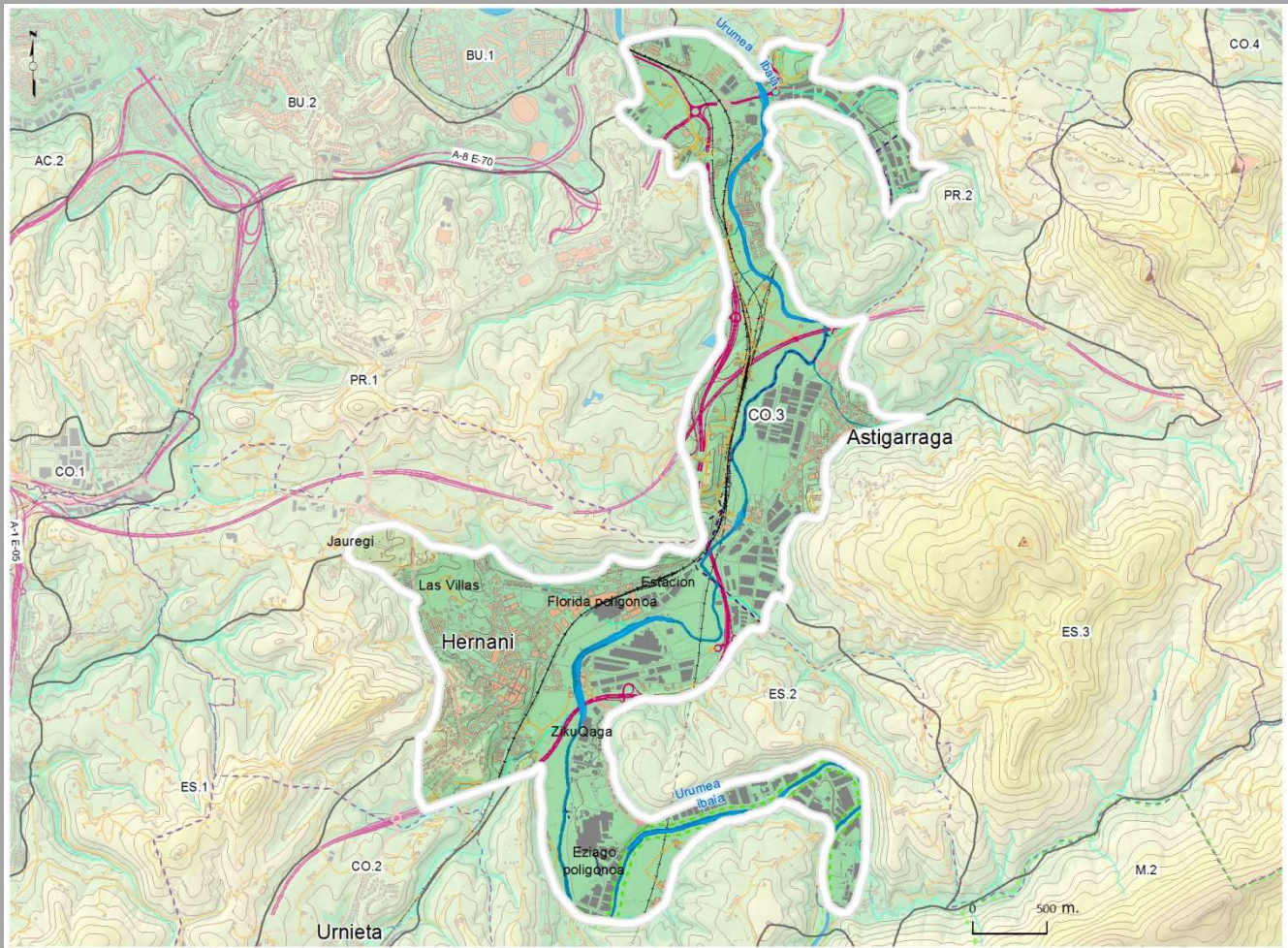
CO.3

CORREDOR DEL BAJO URUMEA

CORREDORES



El corredor fluvial del bajo Urumea, entre Epele y Martutene, barrios de Hernani y Donostia-San Sebastián respectivamente, es un espacio completamente transformado por la actividad fabril y los ensanches urbanos, con apenas vestigios de vegetación. Aunque contacta con el corredor Andoain-Urnieta, la mayor densidad y magnitud de sus transformaciones, así como la desconexión visual (y de 'pertenencia') con dicho corredor, la configura como unidad de paisaje independiente.



UP CO.3

LEYENDA GENERAL

Unidades de Paisaje

Límite del Área funcional

Términos municipales

PN y Red Natura

Edificaciones

Naves industriales

Ríos principales

Embalses

MAR

Curvas de nivel (20 m)

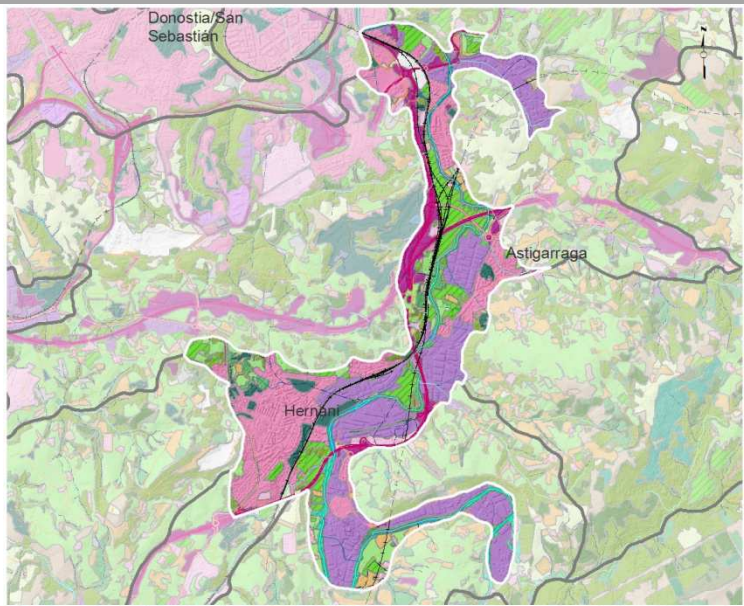
Autopistas y autovías

Carreteras principales

Otras vías con firme

Ejes de corrientes

Vías ferreas



VEGETACIÓN Y USOS DEL SUELO

PAISAJES FORESTALES

Robledales y bosque mixto atlántico

Bosques de ribera

Plantaciones de frondosas caducifolias

Pastos

PAISAJES AGROPECUARIOS

Prados y cultivos atlánticos

Huertas

Frutales

PAISAJES DEL AGUA

Ríos y arroyos

Rías y estuarios

PAISAJES ARTIFICIALES

Urbano continuo

Urbano discontinuo

Zonas verdes

Zonas industriales

Infraestructuras de transporte

Áreas extractivas

RELIEVE

LADERAS SUAVES (5°-10°)

LADERAS MEDIAS (10°-25°)

LADERAS ABRUPTAS (25°-40°)

RELIEVES SUAVEMENTE ALOMADOS

CERROS Y LOMAS

FONDOS DE DEPRESIÓN- CORREDOR

FONDOS DE VALLE

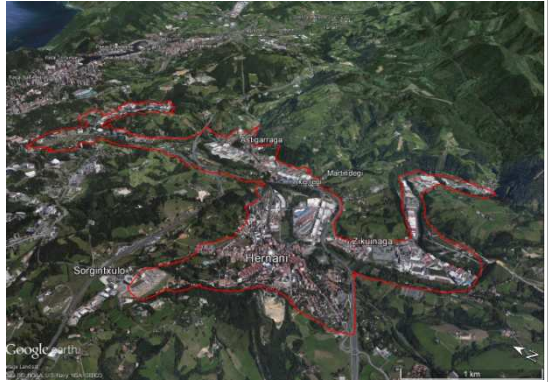
TERRAZAS



Vistas de Hernani desde el mirador de Santa Bárbara.



Fondo de valle del Urumea en Martutene, desde Ametzagaína.



Simulación tridimensional de la UP desde el SW

UNIDAD DE PAISAJE

CO.3

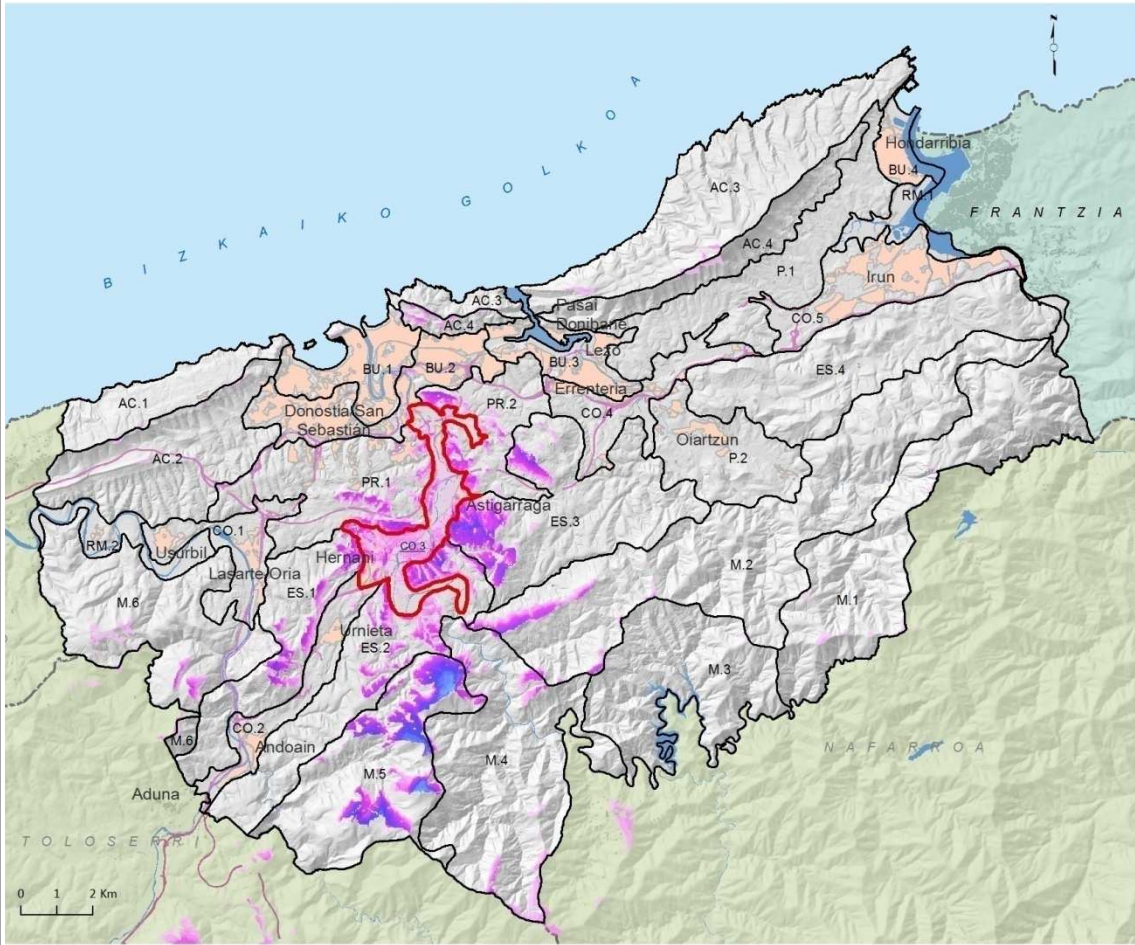
CORREDOR DEL BAJO URUMEA

CORREDORES



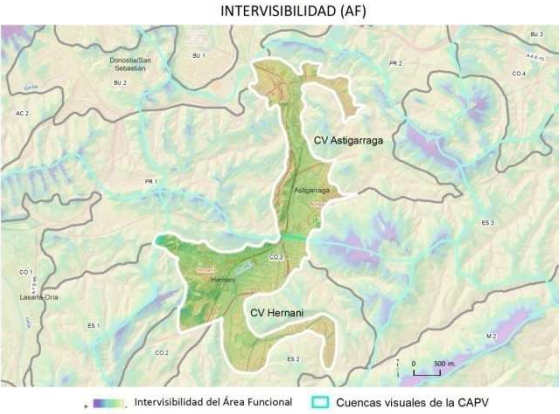
El corredor del bajo Urumea se estructura principalmente a lo largo del fondo de valle de este curso fluvial, aguas abajo del barrio de Epele en Hernani, hasta su entrada en Donostia-San Sebastián por el barrio de Martutene. Se extiende por el núcleo de Hernani, localizado sobre el corredor tectónico entre Urnieta y esta población, y por el arroyo Antoña, que forma un pequeño brazo a la altura de Lugañene. Las poblaciones y, fundamentalmente, las industrias ocupan la práctica totalidad de su superficie. La vegetación queda representada por prados y restos de huertas que resisten entre las vías de comunicación y el suelo urbano, y por las hileras de plátanos y alisos, en los márgenes del río Urumea hasta la localidad de Hernani. Pero sin duda, es el paisaje industrial el que mayor carácter imprime a la unidad, desarrollado en los fondos planos entre el paisaje residencial. La gran expansión y desarrollo se originó a comienzos de la segunda mitad del siglo XX, configurando la base de la mayor parte de lo que hoy se percibe. A lo largo del trazado sinuoso de las vegas fluviales, y en las zonas más favorables del corredor entre las poblaciones, se fueron localizando distintas industrias, algunas de ellas de alto impacto visual, como las papeleras y químicas cuyas columnas de humo y vapor pueden ser contempladas en un amplio radio alrededor. Por su parte, los núcleos, principalmente Hernani (20.000 habitantes), Astigarraga (5.000) y Martutene (3.000) se desarrollaron en un entramado discontinuo, de barrios obreros y nuevas urbanizaciones, multidireccional con respecto a los centros originales, los cuales, salvo Hernani calificado como Conjunto Monumental a las faldas del monte Santa Bárbara, prácticamente han desaparecido.

VISIBILIDAD DE LA UNIDAD DE PAISAJE

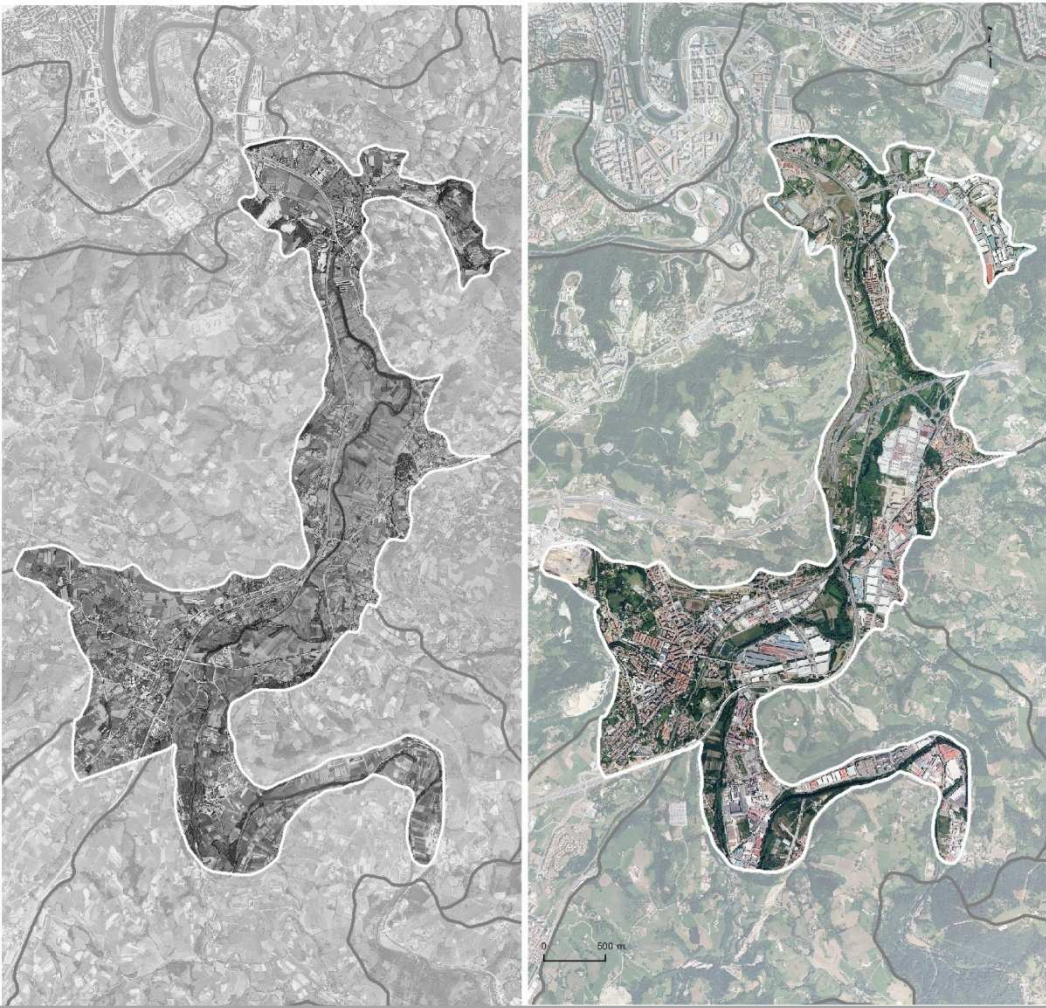


VISIBILIDAD DE CO.3 - [Color scale from light to dark] + [Red box] UP CO.3

Se expone visualmente a los montes de Santiagomendi y Santa Bárbara, cuya 'unión' visual ejerce de límite entre las Cuencas visuales de Hernani y Astigarraga, si bien es cierto que a través del corredor ambas presentan una estrecha conexión. Destaca la alta visibilidad de la unidad desde los montes Oindi y Adarra, en cuyas cimas es posible divisar cerca del 70 % de la superficie total de la UP. La visibilidad interior, en cambio, tiende a valores bajos, especialmente significativos en los estrechos 'brazos' ocupados por el polígono industrial 27, en el borde norte de la UP, y por el encajonamiento del fondo de valle del Urumea, antes de su entrada en Hernani. Los máximos valores de visibilidad interior se alcanzan en esta ciudad y, especialmente, en el área de Sorgintxulo, desde donde sería posible observar cerca del 20 % de su superficie.



EVOLUCIÓN 1957-2014



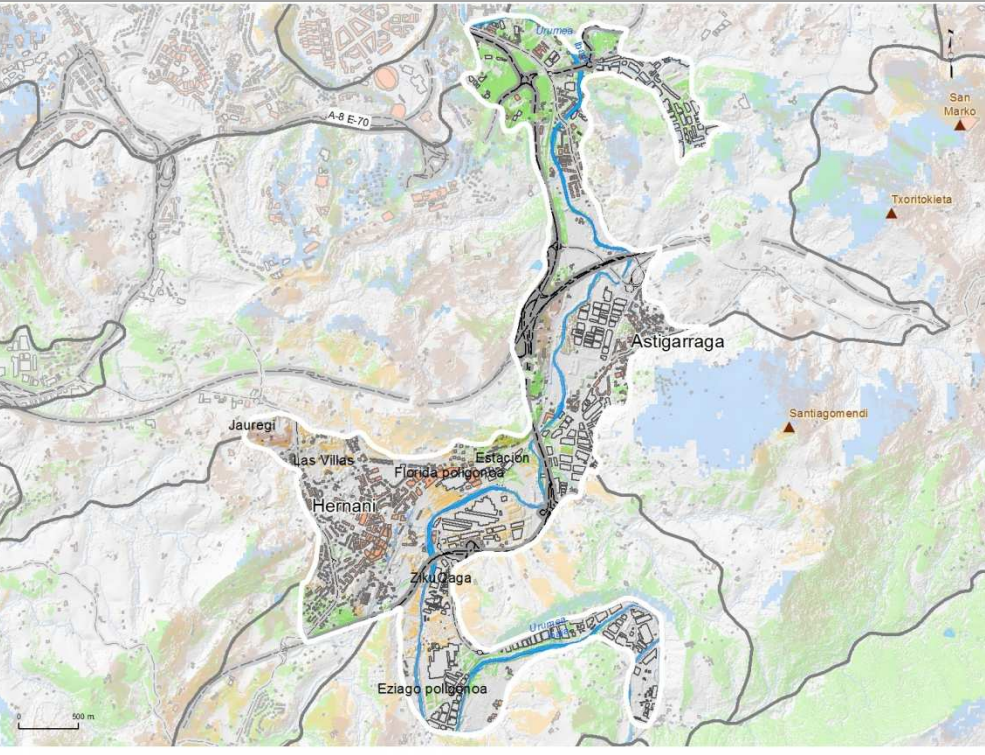
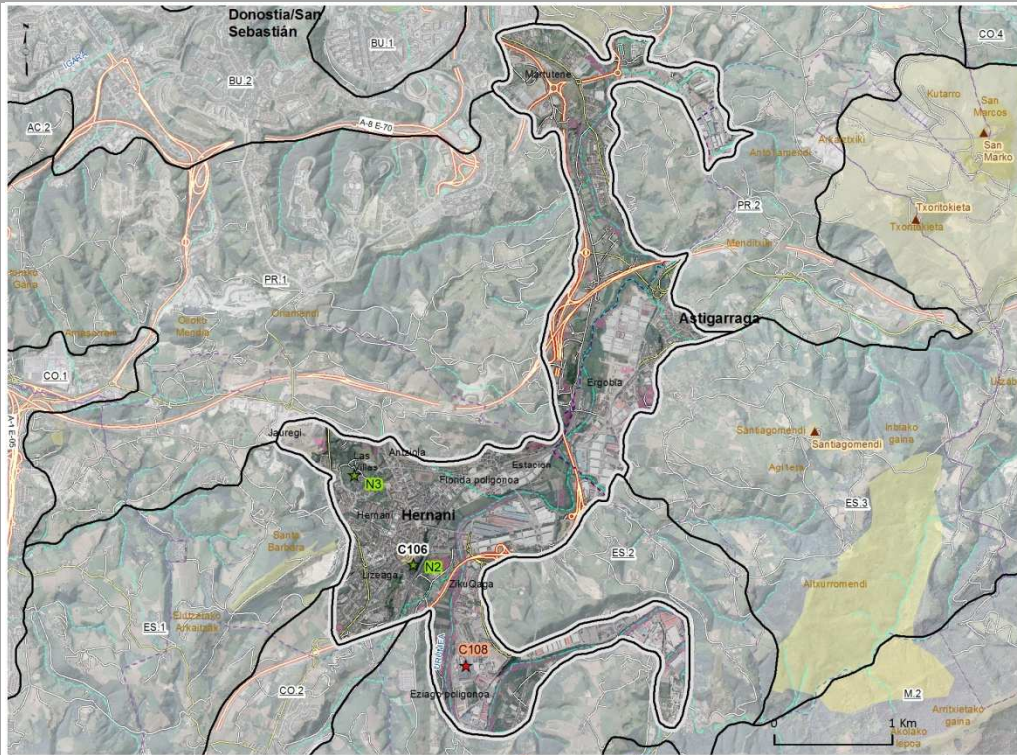
UNIDAD DE PAISAJE

CO.3

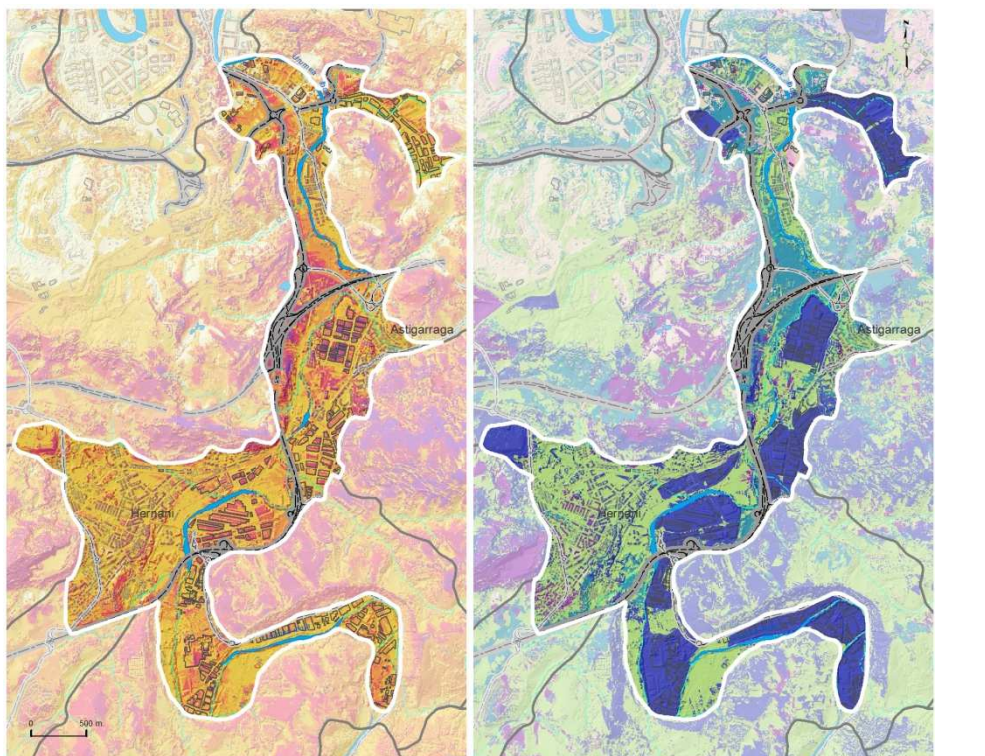
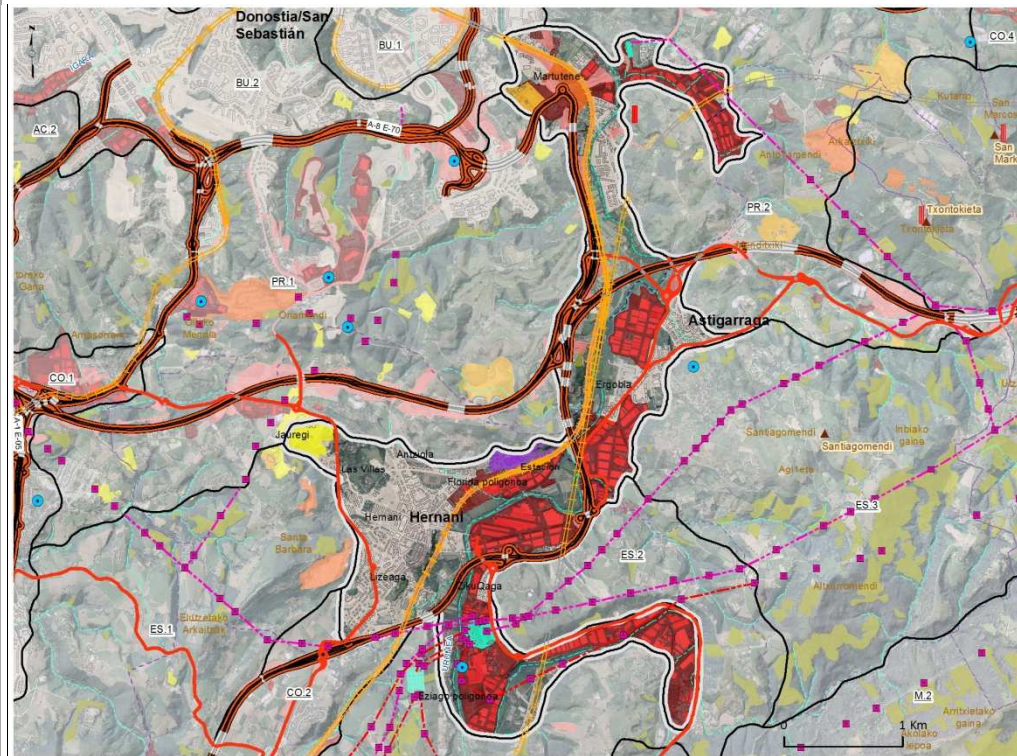
CORREDOR DEL BAJO URUMEA

CORREDORES

CALIDAD POSITIVA DEL PAISAJE (INTRÍNSECA -IZQUIERDA- Y ADQUIRIDA DERECHA-)



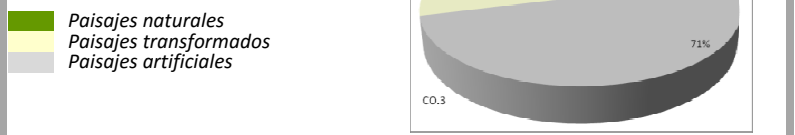
CALIDAD NEGATIVA DEL PAISAJE (INTRÍNSECA -IZQUIERDA- Y ADQUIRIDA DERECHA-)



EVALUACIÓN

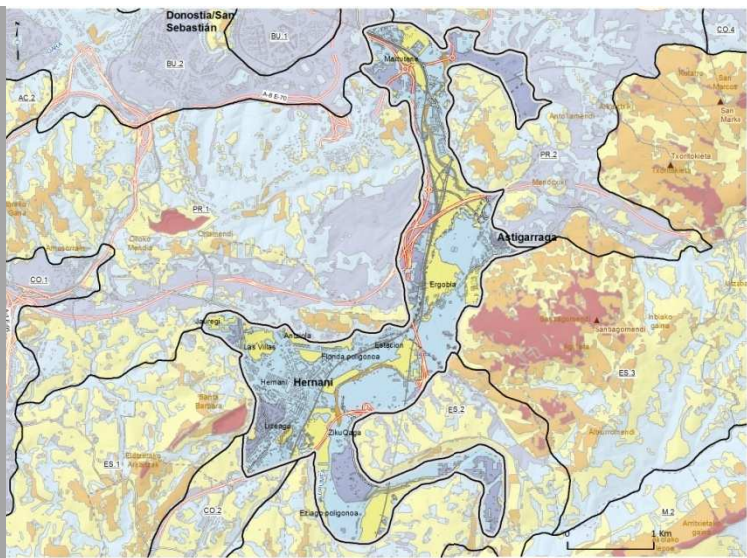
CALIDAD POSITIVA DEL PAISAJE	
Enclaves paisajísticos naturales relevantes	No relevantes
Enclaves paisajísticos culturales relevantes	Presentes
Elementos paisajísticos naturales relevantes	Presentes
Elementos paisajísticos culturales relevantes	Presentes
Componentes sobresalientes (fuera de enclaves relevantes)	Presentes
Vistas positivas	Presentes
CALIDAD NEGATIVA DEL PAISAJE	
Superficies con impacto visual negativo	Muy relevantes
Elementos lineales con impacto visual negativo	Muy relevantes
Elementos puntuales con impacto visual negativo	Muy relevantes
Vistas negativas	Muy relevantes
CALIDAD ADQUIRIDA POR VALORES INTANGIBLES	
Valores ecológicos	Presentes
Valores intangibles (histórico-culturales)	Presentes
Valores sociales	Presentes

VALORES NATURALES VS VALORES PRODUCTIVOS



FRAGILIDAD PAISAJÍSTICA	
Fragilidad intrínseca	Presentes
Accesibilidad visual cotidiana	Muy relevantes
Accesibilidad visual contemplativa	Presentes

FRAGILIDAD INTRÍNSECA

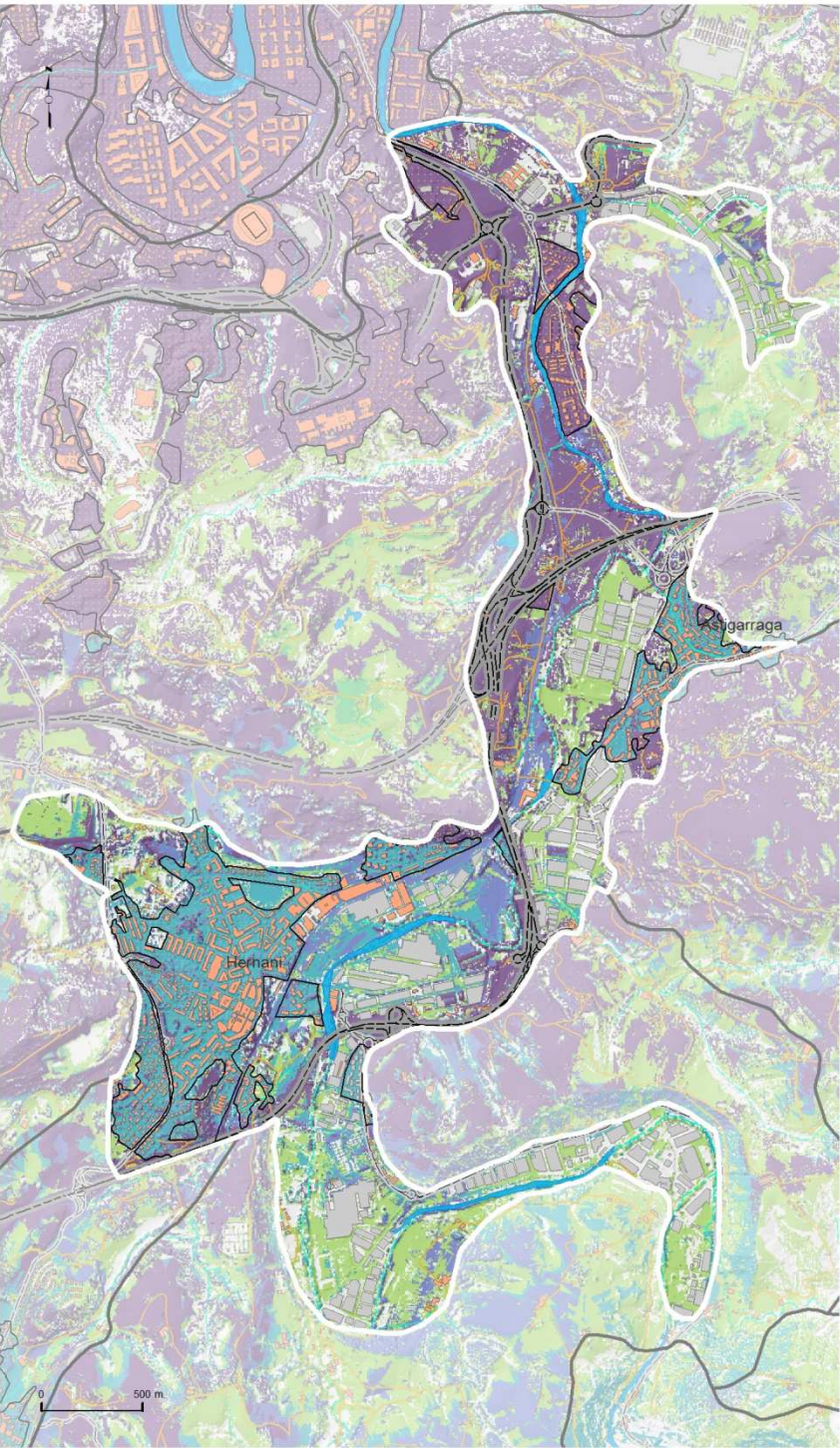


UNIDAD DE PAISAJE

CO.3

CORREDOR DEL BAJO URUMEA

ACCESIBILIDAD VISUAL COTIDIANA



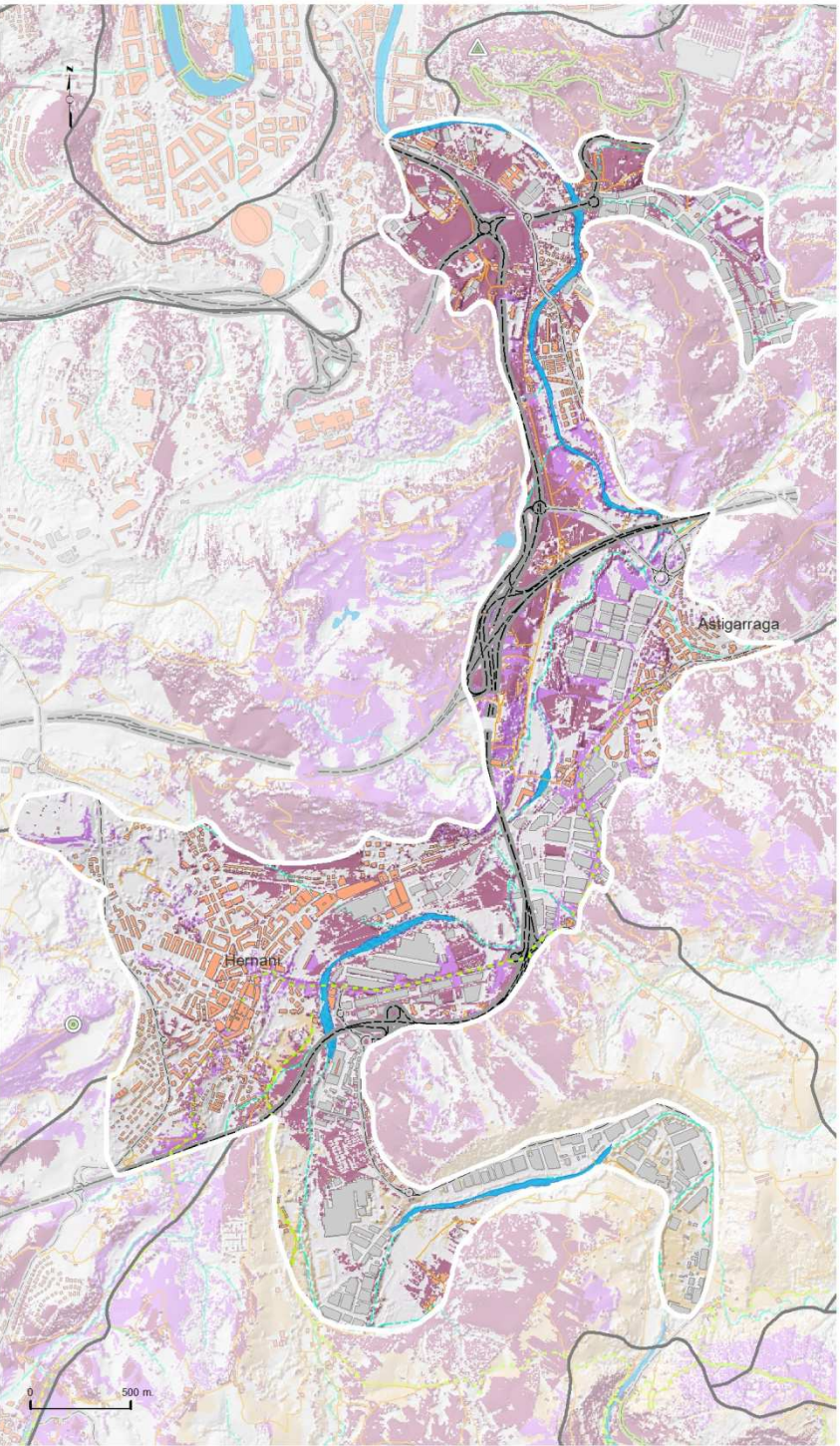
ACCESIBILIDAD VISUAL
-COTIDIANA-

- Muy Alta
- Alta
- Media
- Baja
- Muy Baja
- Poco significativa

Puntos de observación

- Autopistas y autovías
- Carreteras principales
- Otras vías revestidas
- FFCC
- Núcleos de población
- Edificaciones
- Naves industriales, terciario

ACCESIBILIDAD VISUAL CONTEMPLATIVA



ACCESIBILIDAD VISUAL
-CONTEMPLATIVA-

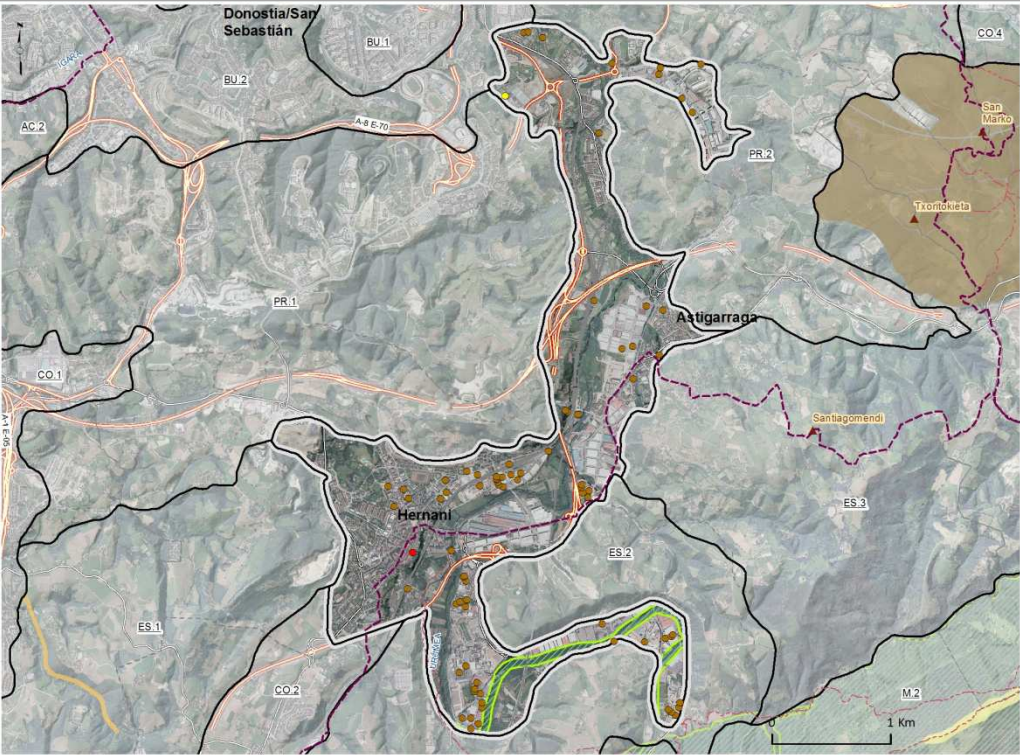
- Alta
- Media
- Baja
- Poco significativa

Puntos de contemplación

- Punto principal
- Punto secundario
- Carreteras paisajísticas
- Itinerarios a pie o bicicleta

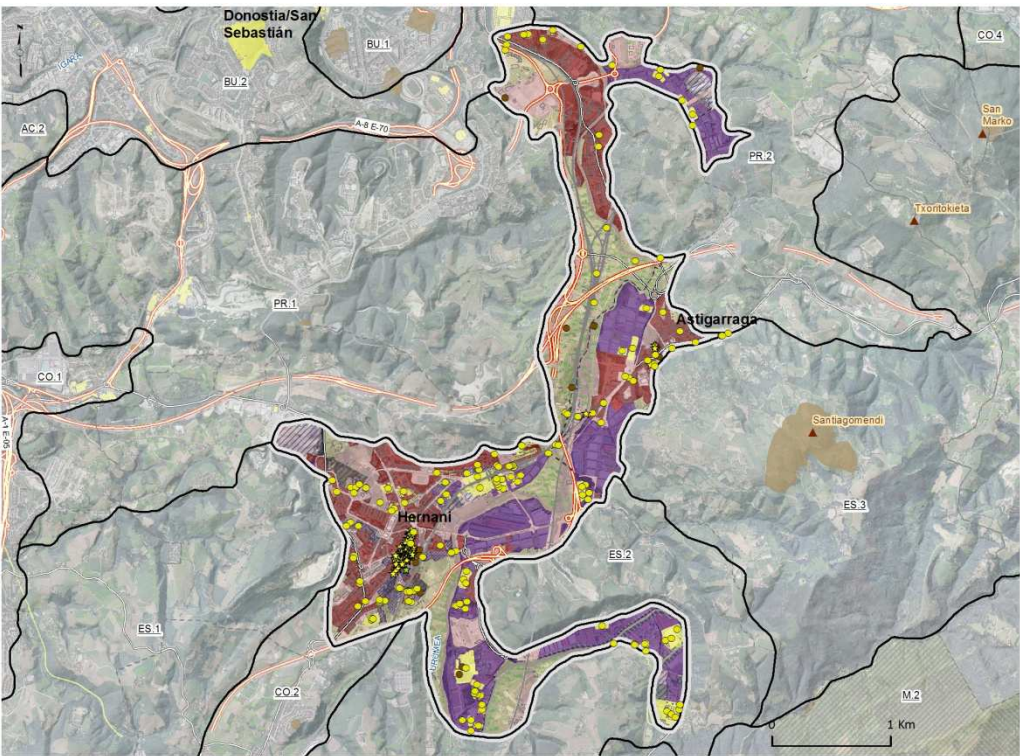
CORREDORES

CALIDAD ADQUIRIDA POR VALORES INTANGIBLES

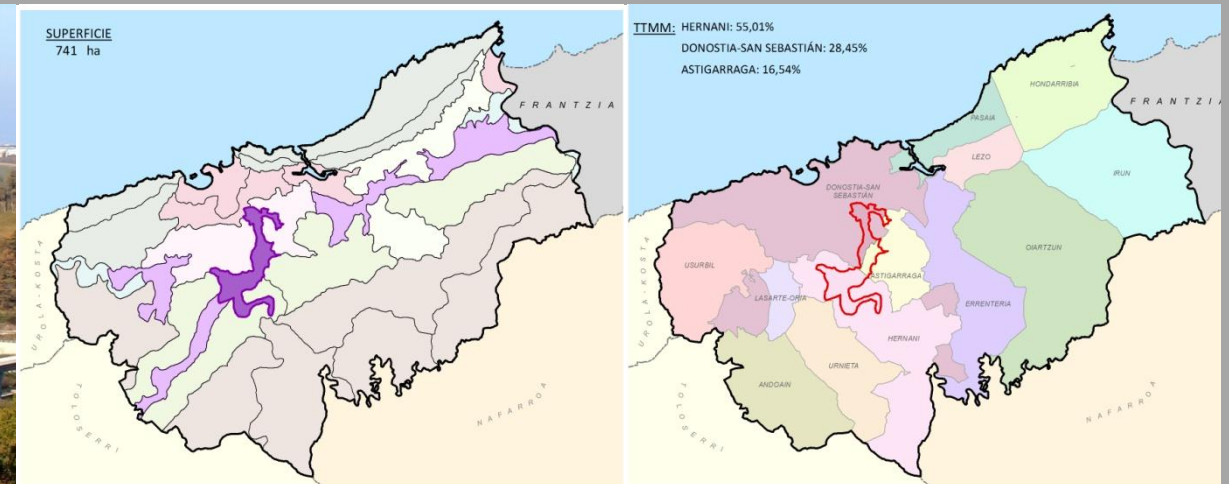


- Valores intangibles**
- Enclaves relevantes
 - Elementos relevantes
 - Otros elementos
 - Valores ecológicos
- Valores sociales**
- Itinerarios de máxima afluencia
 - Pequeños recorridos y St.
- Signos convencionales**
- Unidades de Paisaje
 - Unidad CO.3
 - Límite del Área funcional
 - Términos municipales
 - Autopistas y autovías
 - Carreteras principales
 - FFCC
 - Núcleos de población
 - Edificaciones
 - Mar

CONDICIONANTES LEGALES



- UDALPLAN**
- SISTEMA GENERAL
 - SUELO NO URBANIZABLE
 - SU NO SECTORIZADO
 - URBANIZABLE ACT. ECONÓMICAS
 - URBANIZABLE RESIDENCIAL
 - SU NO CONSOLIDADO AE
 - SU CONSOLIDADO AE
 - SU CONSOLIDADO RESIDENCIAL
- PLANES TERRITORIALES**
- PTS Agroforestal
 - Agroforestal: Alto valor estratégico
 - Mejora Ambiental
 - PTS Litoral
 - Áreas de mejora de ecosistemas
 - Áreas degradadas a recuperar
- PROTECCIÓN AMBIENTAL**
- Parque natural/Parque natural, Alako Harria
 - KBE/ZEC/SAC, Urumea Ibaia/Rio Urumea
 - Zuhaitz apartekoak/Árbol singular, Ginkgo de Hernani
- PROTECCIÓN PATRIMONIAL**
- Protección arqueológica
 - Inventario Catálogo de Patrimonio
 - Patrimonio protegido
 - Inventario Catálogo de patrimonio
- Signos convencionales**
- Unidades de Paisaje
 - Unidad CO.3
 - Límite del Área funcional
 - Términos municipales
 - Autopistas y autovías
 - Carreteras principales
 - FFCC
 - Núcleos de población
 - Edificaciones
 - Mar



Este corredor discurre por el fondo de valle del curso bajo del Urumea entre barrio de Epele en Hernani y Martutene en Donostia. Es un espacio completamente transformado por la actividad fabril y los ensanches urbanos, con apenas vestigios de vegetación. Abarca el núcleo de Hernani y está prácticamente colmatado por las industrias e infraestructuras, algunas de ellas de alto impacto visual, como las papeleras y químicas.

OCP con carácter general:

Mejora visual

AEIP

medidas de conservación y mejora de la vegetación conservada en la unidad, representada por prados y restos de huertas que resisten entre las vías de comunicación y el suelo urbano, y por las hileras de plátanos y alisos, en los márgenes del río Urumea hasta la localidad de Hernani. Se proponen también medidas de integración paisajística de los polígonos industriales, especialmente en sus zonas de contacto con el río y en sus bordes. Pero sin duda, es el paisaje industrial el que mayor carácter imprime a la unidad, desarrollado en los fondos planos entre el paisaje residencial.

OCP ESPECÍFICOS:

G.1. Incorporar el recurso paisaje con un mayor peso dentro del análisis de alternativas a lo hora de localizar futuros desarrollos: Área de carácter estratégico del corredor del Urumea .

OCP en relación a asentamientos urbanos. (U).

U.C.1 Conservar los cascos urbanos singulares.

- Villa Medieval de Hernani.

U.M.1 Mejorar los asentamientos residenciales con baja calidad visual.

- Hernani: *Etxeberri, Florida*.

U.M.5 Mejorar visualmente los polígonos industriales.

- Astigarraga: Bidebitarte, Mundarro, Txalaka-Ergobia, Txalaka-Oialume, Gurutzeta, Zubigain, Ubarburu.
- Donostia: Torrua Zahar.
- Hernani *Florida-Industrialra, Akerregi, Ibaiondo, Landare-Zubiondo, Martindegi, Zikuñaga Eziago, Epela, Ibarluze-Lizarraga, Lastola.*

- Donostia: Torrua Zahar.

- Hernani *Florida-Industrialia, Akerregi, Ibaiondo, Landare-Zubiondo, Martindegi, Zikuñaga Eziago, Epela, Ibarluze-Lizarraga, Lastola.*

OCP en relación a infraestructuras de transporte, energía y telecomunicaciones

I.M.1 Mejorar (elementos y vistas) de infraestructuras de transporte.

- Autopistas, autovías y vías de doble calzada
- Carreteras principales

- Carreteras principales

I.M.2. Integración paisajística de depósitos e infraestructuras de transporte de energía y telecomunicaciones.

- ST Zikuñaga (Hernani)
- ST Martutene (Donostia / San Sebastián)

- ST Martutene (Donostia / San Sebastián)

OCP en relación a usos ganaderos y agrarios

A.C.1 Mantener los usos agroganaderos generadores de paisajes de calidad.

- Área agropecuaria estratégica de Gartziategi.

A.M.1 Mejora del paisaje agropecuario (grandes infraestructuras).

- Invernaderos de gran impacto.

OCP en relación a patrimonio cultural. (P).

P.C.1 Conservar y mantener el patrimonio: militar, religioso, industrial, civil, etnográfico así como los caminos históricos como ejes vertebradores del paisaje.

- Camino de Santiago (recorrido interior)
- Ermita de Nuestra Señora de Zikuñaga. (Hernani).

- Ermita de Nuestra Señora de Zikuñaga. (Hernani).

OCP en relación a paisajes naturales. (N).

N.C.1. Conservar los recursos fisiográficos

- Ametzagaña. (Donostia/San Sebastián).

N.C.5. Conservar los árboles singulares.

- Ginkgo de Hernani.
- Pino radiata del parque de Nere Borda. (Hernani).

- Pino radiata del parque de Nere Borda. (Hernani).

N.R.1 Restaurar paisajes naturales, actualmente degradados o desaparecidos.

- Márgenes con infraestructuras de comunicación. Río Urumea, (PTS de Márgenes de Ríos y Arroyos).
- Margen con necesidad de recuperación (PTS de Márgenes de Ríos y Arroyos).

- Margen con necesidad de recuperación (PTS de Márgenes de Ríos y Arroyos).

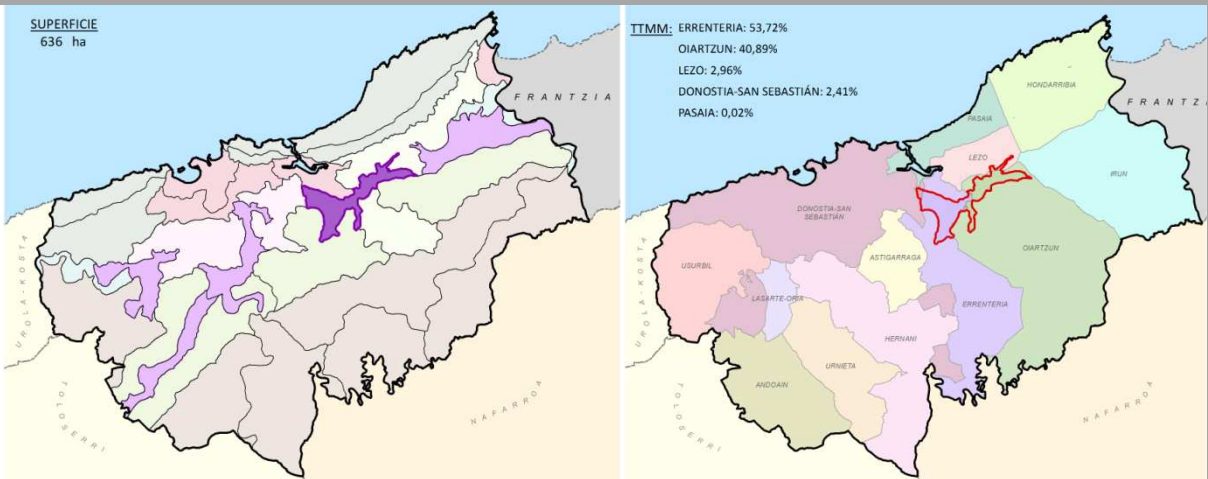
UNIDAD DE PAISAJE

CO.4

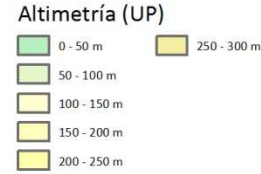
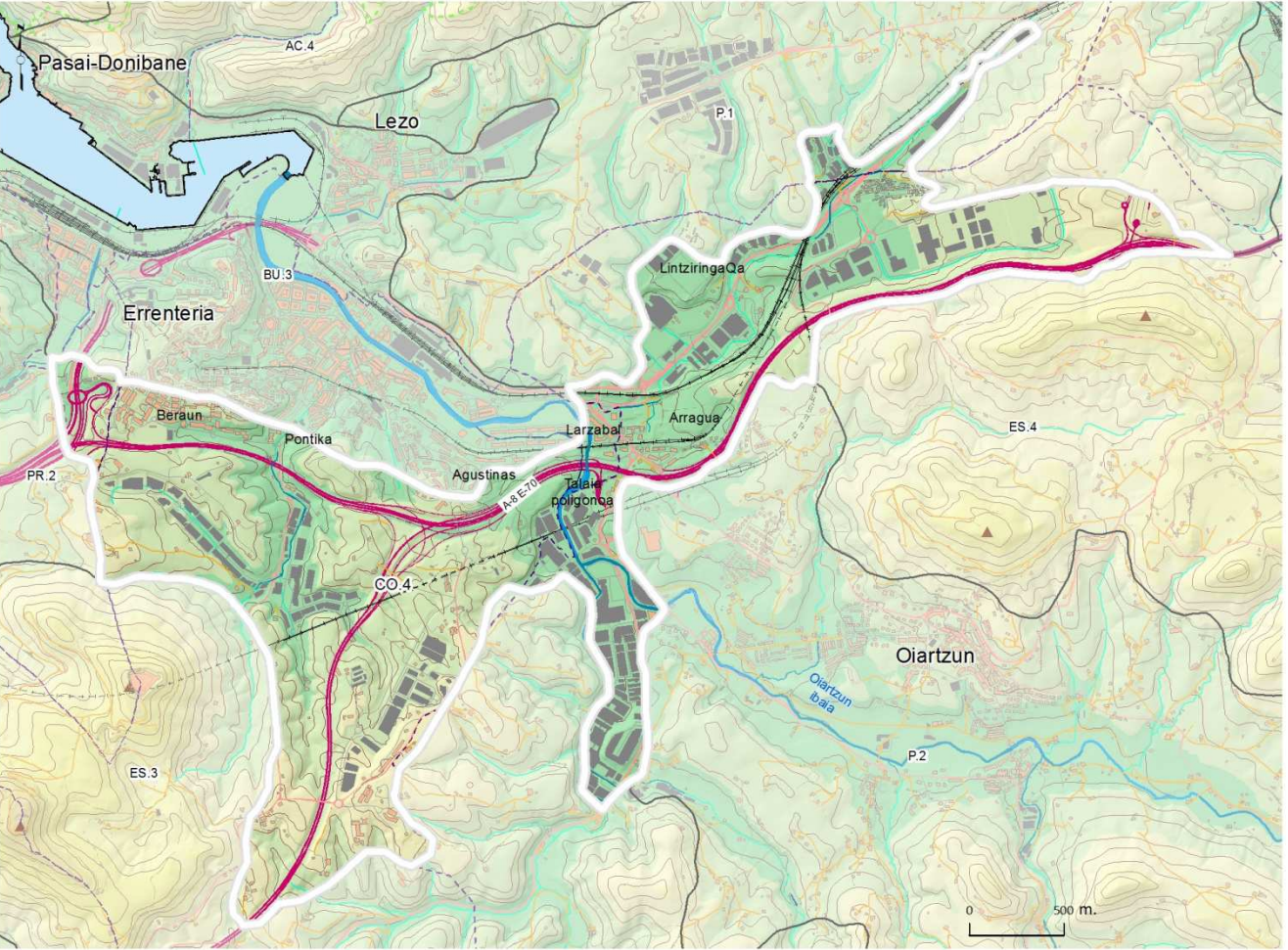
CORREDOR DE OARSOALDEA



CORREDORES



El espacio comprendido entre Errenteria y la bahía de Pasaia, el borde oriental del monte San Marko, el piedemonte del Jaizkibel y el valle de Oiartzun, constituyen un pasillo en forma de 'y', atravesado a lo largo de sus tres brazos principales por importantes ejes de comunicaciones. Las suaves pendientes han propiciado, en consonancia con el desarrollo guipuzcoano, la práctica ocupación del suelo por un entramado de tejido industrial, comercial y plataformas logísticas, formando un continuo a lo largo de la autopista AP-8, la carretera GI-636 y el eje ferroviario.

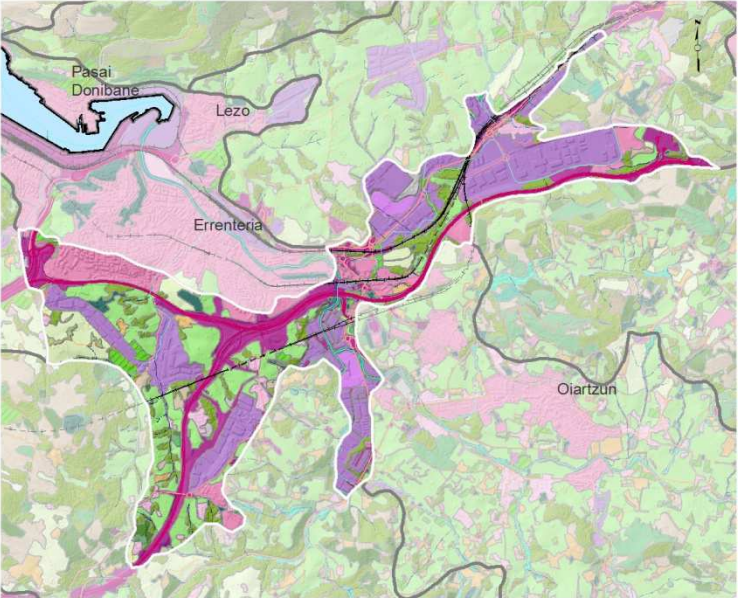


UP CO.4

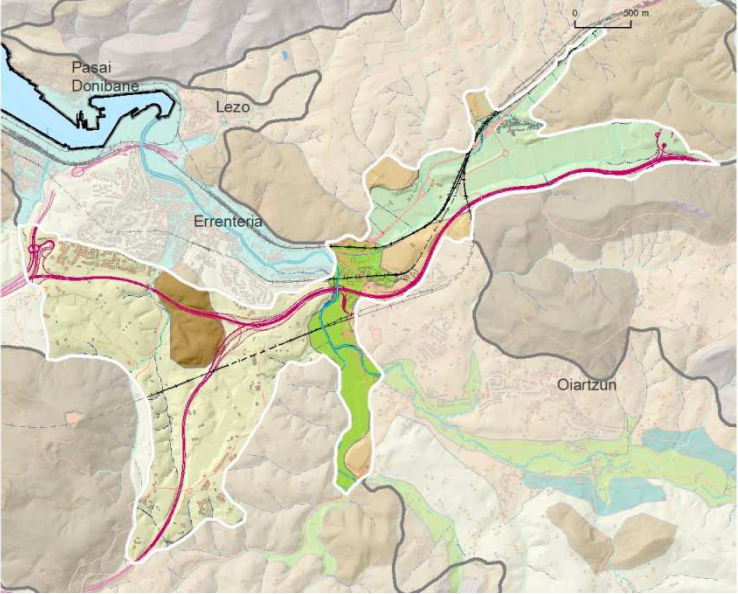
LEYENDA GENERAL

- Unidades de Paisaje
- Límite del Área funcional
- Términos municipales
- PN y Red Natura

- Edificaciones
- Naves industriales
- Ríos principales
- Embalses
- MAR
- Curvas de nivel (20 m)
- Autopistas y autovías
- Carreteras principales
- Otras vías con firme
- Ejes de corrientes
- Vías ferreas



- VEGETACIÓN Y USOS DEL SUELO**
- PAISAJES FORESTALES**
- Robledales y bosque mixto atlántico
 - Bosques de ribera
 - Plantaciones de frondosas caducifolias
 - Plantaciones de pino insignie
 - Brezales, argomales y helechales
 - Pastos
- PAISAJES AGROPECUARIOS**
- Prados y cultivos atlánticos
 - Setos
 - Huertas
 - Frutales
- PAISAJES ARTIFICIALES**
- Urbano continuo
 - Urbano discontinuo
 - Zonas verdes
 - Zonas industriales
 - Zonas comerciales
 - Infraestructuras de transporte
 - Otras zonas alteradas sin vegetación



- RELIEVE**
- LADERAS SUAVES (5°-10°)
 - RELIEVES SUAVEMENTE ALOMADOS
 - CERROS Y LOMAS
 - FONDOS DE DEPRESIÓN- CORREDOR
 - FONDOS DE VALLE



Polígono de Egiburuberrri (Oiartzun). Al fondo, Errenteria y Pasaia.



Vistas de la UP desde la cima del Jaizkibel.






Simulación tridimensional de la UP desde el S.

UNIDAD DE PAISAJE

CO.4

CORREDOR DE OARSOALDEA

CORREDORES



El relieve de la unidad está compuesto por la unión de diferentes tipologías fisiográficas caracterizadas por sus pendientes suaves y su posición topográfica hundida respecto a los relieves circundantes. De esta forma, su eje oriental incluye un extremo de la depresión litológica-estructural, que con dirección E-W, se desarrolla entre Donostia e Irun. Perpendicular a éste, en su zona central, se localiza un pequeño tramo del fondo de valle del río Oiartzun, antes de su entrada en la bahía de Pasaia, colmatado por los desarrollos industriales del Polígono homónimo. Entre este tramo y San Marko, los relieves se ondulan como resultado de la sucesión de pequeñas lomas y vaguadas propias del característico paisaje 'prelitoral' del Área Funcional. Las divisorias de las lomas y, en especial, los fondos de las vaguadas proporcionan terrenos donde la escasa pendiente ha permitido, al igual que en el conjunto de la unidad, su paulatina ocupación por un entramado de tejido industrial y logístico.

Su mayor desarrollo tuvo lugar durante la segunda mitad del siglo XX, derivado del crecimiento industrial de Errenteria y del proceso de reubicación de industrias fuera de este núcleo a raíz de la crisis de los 70, al abrigo de los importantes ejes de comunicaciones que lo atravesaban. En su extremo occidental, el corredor presenta forma de 'y' aumentando esta percepción la confluencia de las autopistas que rodean San Marko, la AP-8 por el norter y la GI-20 por el sur.

El límite paisajístico con la UP *Bahía de Pasaia* (BU.3) viene determinado por la comunicación visual con el corredor o con la bahía. Este criterio motiva la separación de parte de la trama urbana de Errenteria (barrios de Beraun y Markola) que queda dentro de la unidad *Corredor de Oarsoaldea*, mientras que el resto del núcleo pertenece a la *Bahía de Pasaia*. En este sector del corredor se localiza el polígono de Ugaldeltxo, polígono industrial de Oiartzun, que presenta una misma disposición que el de Egiburuberri, al oeste, y que los polígonos edificadas en los fondos de los arroyos Txirrita y Arramendi. Localizadas entre las autopistas GI-20 y AP-8, se conservan aún praderas con setos y bosquetes de vegetación atlántica sobre las laderas alomadas, prácticamente únicos espacios sin transformar entre viales o polígonos industriales.

En su extremo oriental, es el monte Araso-Peñas de Arkale el límite paisajístico con la UP *Corredor y área urbana de Irun* (CO.5). Aquí se estrecha el gran pasillo estructural que comunica Errenteria e Irun, ofreciendo una frontera visual y física, sin ocupación industrial. La percepción de frontera se refuerza por fuerte sentimiento de pertenencia territorial a ambos lados del monte, límite entre las comarcas de Oarsoaldea y Bajo Bidasoa.

Por último, respecto a dinámica futura del paisaje, hay que destacar que existe una presión de transformación en el territorio que limita con la UP *Piedemonte del Jaizkibel* (P.1), al ser el espacio donde está previsto discorra la futura Línea de Alta Velocidad.

VISIBILIDAD DE LA UNIDAD DE PAISAJE



VISIBILIDAD DE CO.4 - 0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100% +

UP CO.4

INTERVISIBILIDAD (AF)



Intervisibilidad del Área Funcional

Cuencas visuales de la CAPV

La visibilidad interior tiende a baja, alcanzando valores máximos en la divisoria de las lomas próximas a San Marko, desde donde se puede llegar a divisar cerca de una quinta parte de su superficie. En esos mismos emplazamientos, si el estudio de visibilidad se realiza con el AF como base del cálculo, los valores de visibilidad son significativamente elevados debido a su conexión visual con una parte importante del ámbito, desde el Uliya y

EVOLUCIÓN 1957-2014



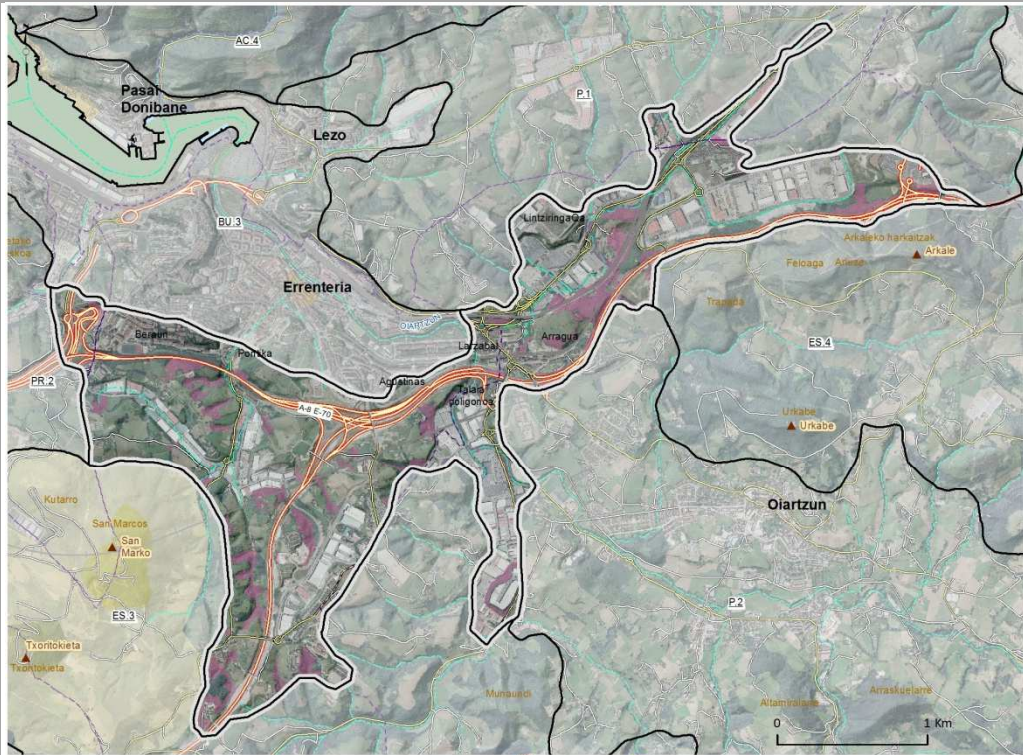
UNIDAD DE PAISAJE

CO.4

CORREDOR DE OARSOALDEA

CORREDORES

CALIDAD POSITIVA DEL PAISAJE (INTRÍNSECA -IZQUIERDA- Y ADQUIRIDA DERECHA-)



Enclaves relevantes

Elementos relevantes. Culturales (*) y naturales (*)

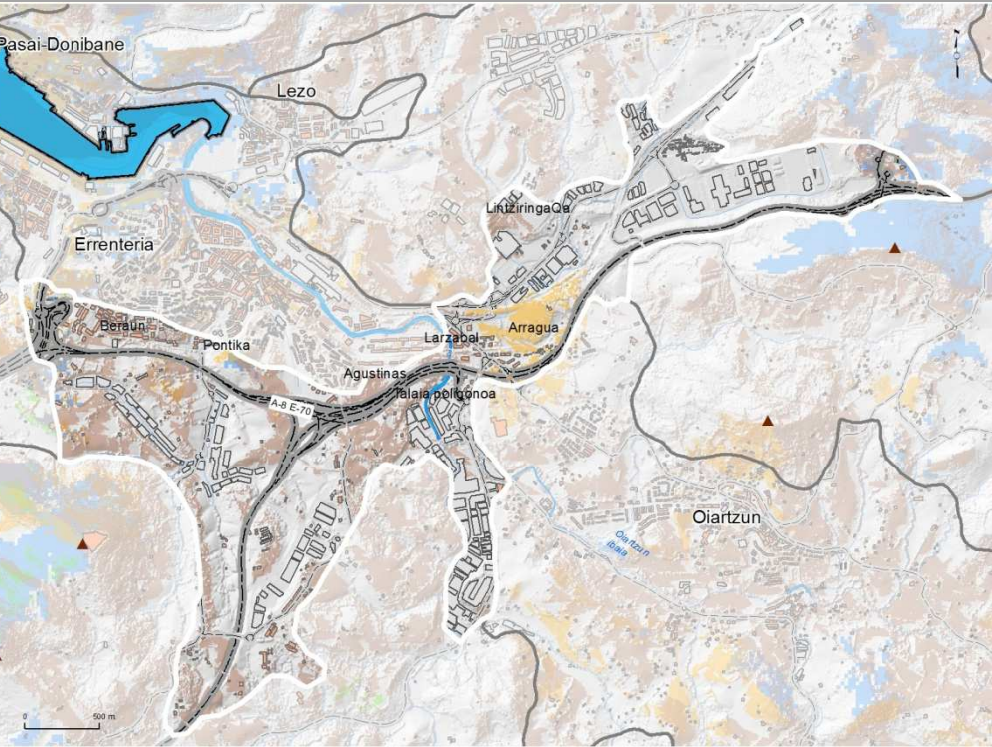
Signos convencionales

Componentes sobresalientes (localizados fuera de Enclaves relevantes)

- * BOSQUES DE RIBERA
- * ROBLEDA Y BOSQUE MIXTO ATLÁNTICO
- * RIAS Y ESTUARIOS

Unidades de Paisaje
Unidad CO.4
Límite del Área funcional
Términos municipales

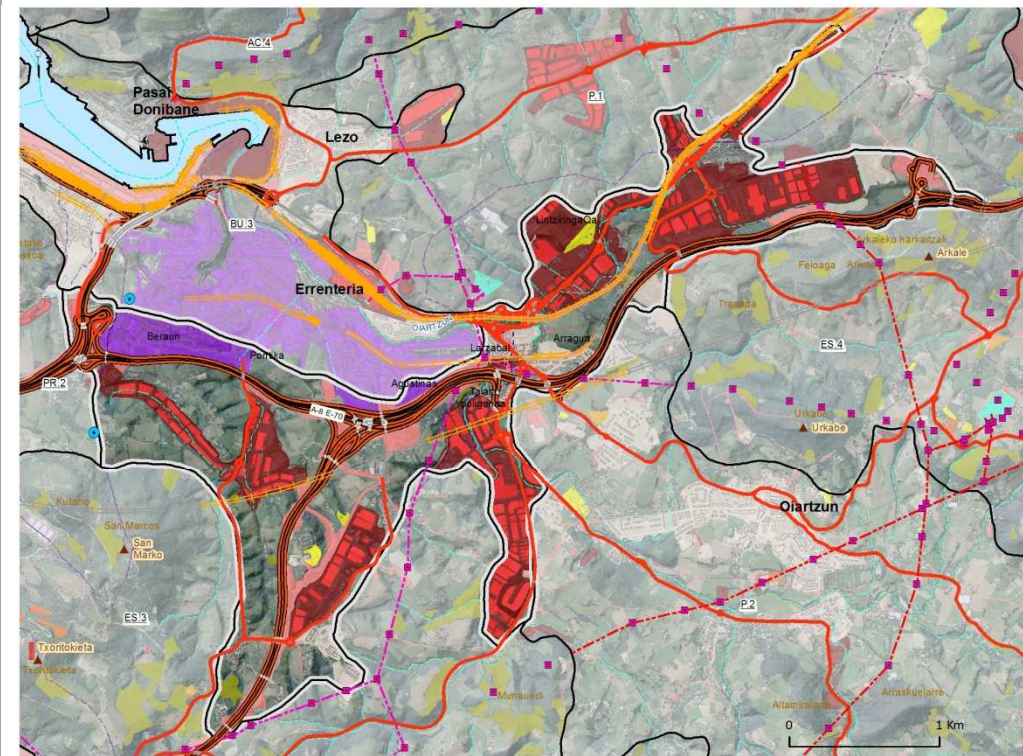
Autopistas y autovías
Carreteras principales
Otras vías revestidas
FFCC
Núcleos de población
Edificaciones
Mar
Ejes de corrientes



VISIBILIDAD - IMPACTO POSITIVO -

Recursos fisiográficos muy relevantes Recursos culturales Recursos botánicos Láminas de agua

CALIDAD NEGATIVA DEL PAISAJE (INTRÍNSECA -IZQUIERDA- Y ADQUIRIDA DERECHA-)



Impactos negativos sobre el paisaje relevantes (localizados en la UP)

Superficiales (nº de enclaves, hectáreas totales)

Barridos en altura (32,2 ha)
Urbano continuo (31,6 ha)
Infraestructuras y terrenos relacionados, 12 (131,9 ha)
Plantaciones forestales, 11 (3,2 ha)
Polígonos (naves), 138 (57,1 ha)
Polígonos, 11 (209,5 ha)

Lineales (Longitud total)

Alta tensión (1,7 km)
Autopistas, autovías (30,8 km)
Autopistas, autovías ocultas (1,1 km)
Carreteras principales (16,7 km)
Carreteras principales ocultas (0,5 km)
Ferrocarril (8,9 km)
Ferrocarril oculto (1,3 km)
Muy alta tensión (0,7 km)

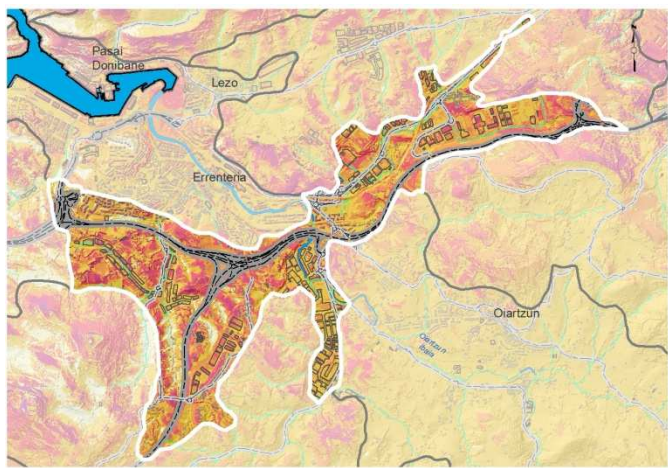
Puntuales (nº)

Torre de tendido eléctrico (8)

Signos convencionales

Núcleos de población
Edificaciones
Mar
Ejes de corrientes
Límite del Área funcional
Términos municipales

Unidades de Paisaje
Unidad CO.4



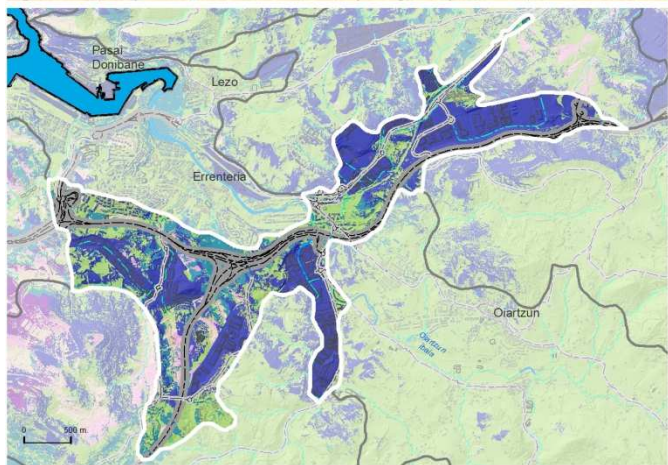
VISIBILIDAD - IMPACTO NEGATIVO -

Concentración de impactos

Visibilidad de 4 tipologías
Visibilidad de 3 tipologías
Visibilidad de 2 tipologías
Visibilidad de 1 tipología
Ninguna

Tipo de Impacto visual (dominante)

Polígonos industriales
Autopistas y autovías
Antenas
Líneas de Alta tensión
Poco significativo



EVALUACIÓN

CALIDAD POSITIVA DEL PAISAJE

Enclaves paisajísticos naturales relevantes	No relevantes
Enclaves paisajísticos culturales relevantes	No relevantes
Elementos paisajísticos naturales relevantes	No relevantes
Elementos paisajísticos culturales relevantes	No relevantes
Componentes sobresalientes (fuera de enclaves relevantes)	Presentes
Vistas positivas	Presentes

CALIDAD NEGATIVA DEL PAISAJE

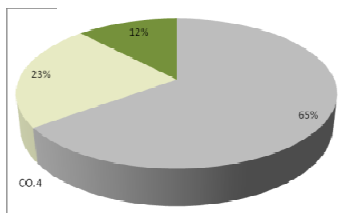
Superficies con impacto visual negativo	Muy relevantes
Elementos lineales con impacto visual negativo	Muy relevantes
Elementos puntuales con impacto visual negativo	Presentes
Vistas negativas	Muy relevantes

CALIDAD ADQUIRIDA POR VALORES INTANGIBLES

Valores ecológicos	Presentes
Valores intangibles (histórico-culturales)	No relevantes
Valores sociales	Presentes

VALORES NATURALES VS VALORES PRODUCTIVOS

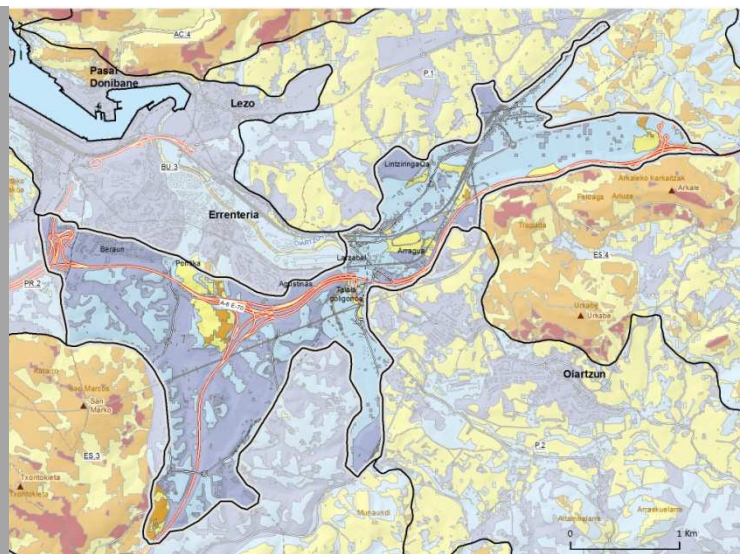
Paisajes naturales
Paisajes transformados
Paisajes artificiales



FRAGILIDAD PAISAJÍSTICA

Fragilidad intrínseca	Presentes
Accesibilidad visual cotidiana	Presentes
Accesibilidad visual contemplativa	Presentes

FRAGILIDAD INTRÍNSECA



Fragilidad paisajística

Signos convencionales

Unidades de Paisaje
Unidad CO.4
Límite del Área funcional
Términos municipales

Autopistas y autovías
Carreteras principales
FFCC
Núcleos de población
Edificaciones
Mar

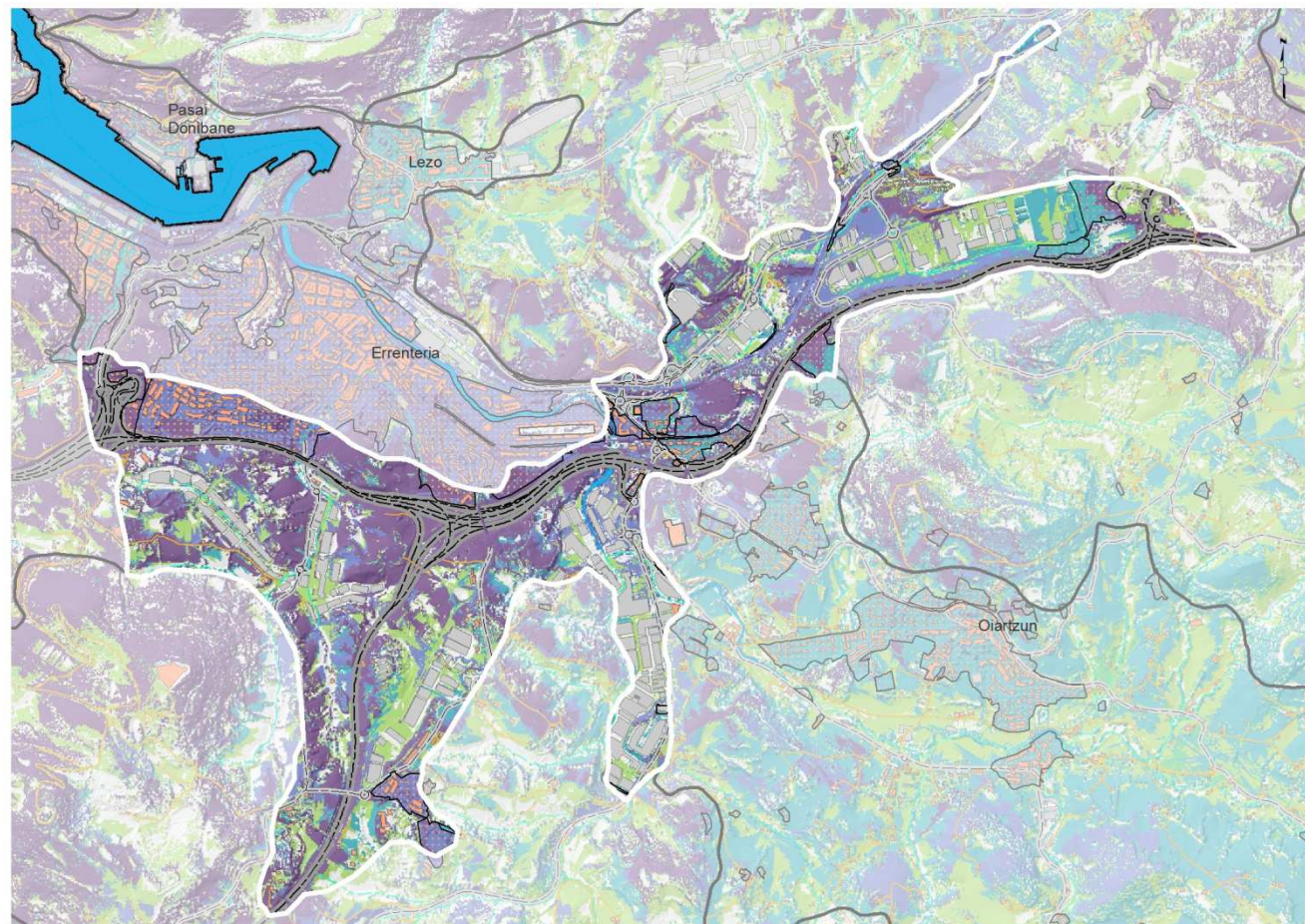
BAJA
MEDIA BAJA
MEDIA
MEDIA ALTA
ALTA

UNIDAD DE PAISAJE

CO.4

CORREDOR DE OARSOALDEA

ACCESIBILIDAD VISUAL COTIDIANA



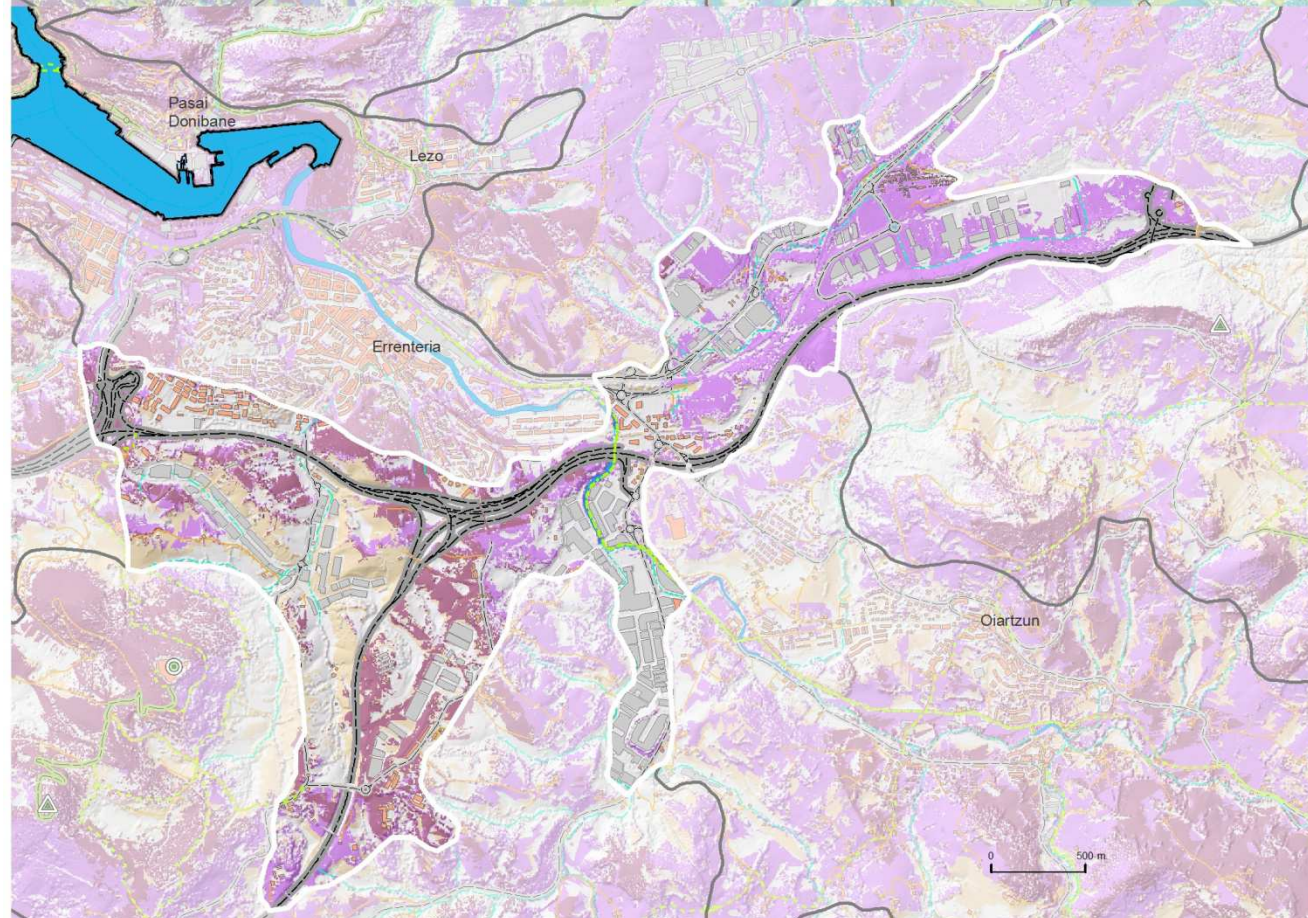
ACCESIBILIDAD VISUAL -COTIDIANA-

- Muy Alta
- Alta
- Media
- Baja
- Muy Baja
- Poco significativa

Puntos de observación

- Autopistas y autovías
- Carreteras principales
- Otras vías revestidas
- FFCC
- Núcleos de población
- Edificaciones
- Naves industriales, terciario

ACCESIBILIDAD VISUAL CONTEMPLATIVA



ACCESIBILIDAD VISUAL -CONTEMPLATIVA-

- Alta
- Media
- Baja
- Poco significativa

Puntos de contemplación

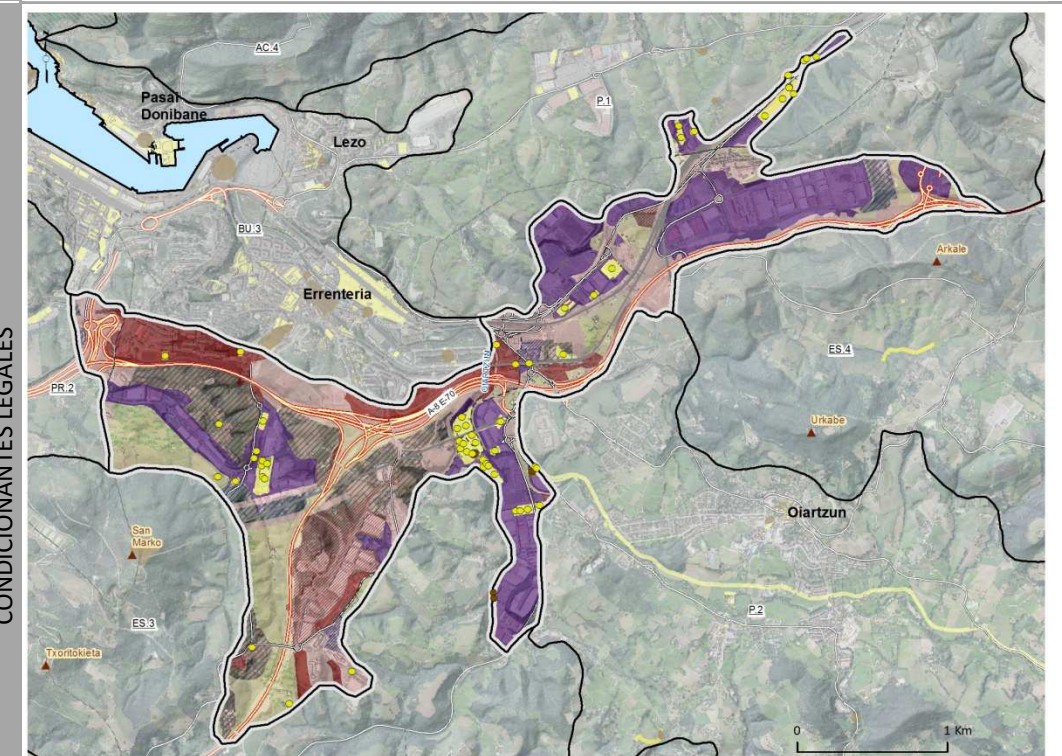
- Punto principal
- Punto secundario
- Carreteras paisajísticas
- Itinerarios a pie o bicicleta


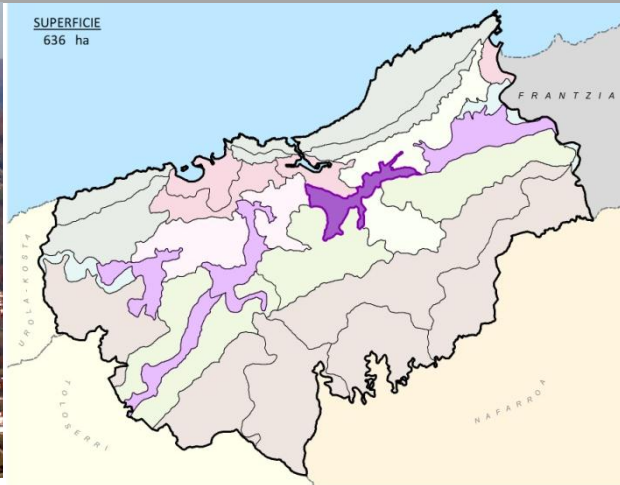
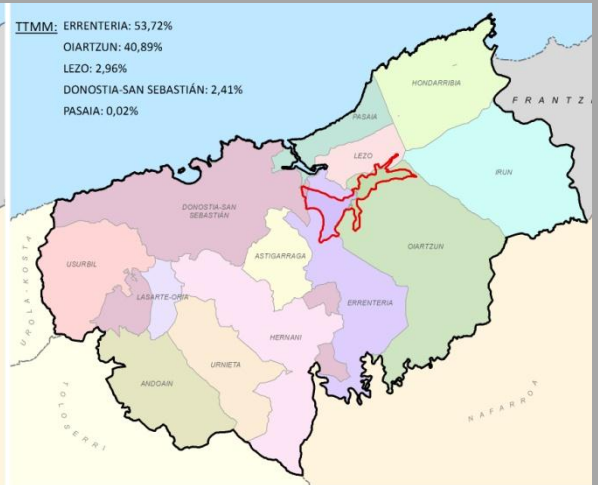
CORREDORES

CALIDAD ADQUIRIDA POR VALORES INTANGIBLES



CONDICIONANTES LEGALES



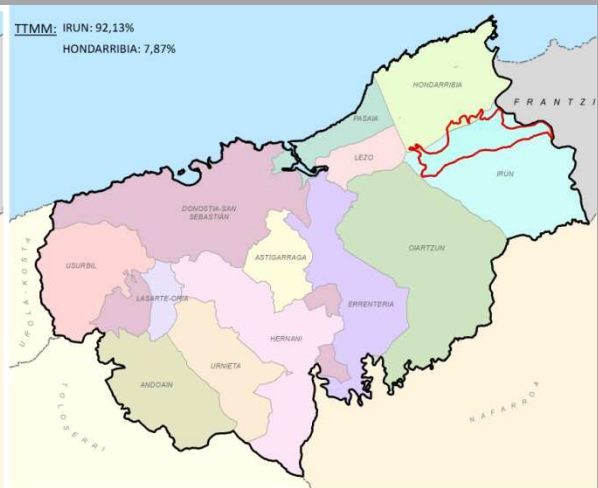
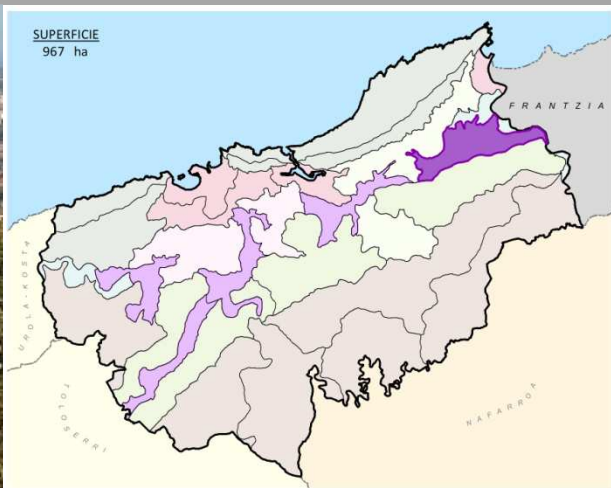
UNIDAD DE PAISAJE		CO.4		CORREDOR DE OARSOALDEA		CORREDORES	
				<div><div><div>SUPERFICIE</div><div>636 ha</div></div></div> <div><div><div>TTMM:</div><div>ERRETERIA: 53,72%</div><div>OIARTZUN: 40,89%</div><div>LEZO: 2,96%</div><div>DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN: 2,41%</div><div>PASAIA: 0,02%</div></div></div>			
<p>El espacio comprendido entre Errenteria y la bahía de Pasaia, el borde oriental del monte San Markos, el piedemonte del Jaizkibel y el valle de Oiartzun, constituyen un pasillo en forma de 'y', atravesado a lo largo de sus tres brazos principales por importantes ejes de comunicaciones. Las suaves pendientes han propiciado, en consonancia con el desarrollo guipuzcoano, la práctica ocupación del suelo por un entramado de tejido industrial, comercial y plataformas logísticas, formando un continuo a lo largo de la autopista AP-8, la carretera GI-636 y el eje ferroviario. La visibilidad es máxima en la divisoria de las lomas próximas a San Markos, destaca su conexión visual con Ulia y cuerdas occidentales del Jaizkibel, laderas orientales de San Markos y principales cimas del parque Natural de las Peñas de Aia.</p>							
OCP con carácter general:		Mejora visual				AEIP	
<p>Objetivos y acciones de mejora de las infraestructuras, especialmente de sus frentes y bordes. Se propone también la conservación y fomento de los elementos restantes de la infraestructura verde dentro de esta unidad. Por último, uno de los principales retos a abordar en el corredor de Oarsoaldea es el futuro desarrollo del área de carácter estratégico Lezo-Gaintxurizketa, por su situación en el punto de cruce del corredor de infraestructuras con un corredor ecológico que ha sido incorporado en el avance de las DOT.</p>							
OCP ESPECÍFICOS:							
G.1. Incorporar el recurso paisaje con un mayor peso dentro del análisis de alternativas a lo hora de localizar: Área de carácter estratégico del corredor Lezo-Gaintxurizketa							
<p>OCP en relación a asentamientos urbanos. (U).</p> <p>U.M.1 Mejorar los asentamientos residenciales con baja calidad visual.</p> <ul style="list-style-type: none">Errenteria: Beraun, Galtzaraborda, Vaguada Pontika.Lezo: Camping La Rosaleda. <p>U.M.3 Mejorar visualmente los accesos a los núcleos.</p> <ul style="list-style-type: none">Salida de la A8 hacia Oiartzun y Errenteria				<p>U.M.5 Mejorar visualmente los polígonos industriales.</p> <ul style="list-style-type: none">Errenteria: Aranguren, Masti-Loidi.Lezo: Itturin, Salva, Guiasa.Oiartzun: Lanbarren, Lintzirin, Errota Legorzarra, Lintziringaina, Makarrastegi, Arkotz, Ugaldetxo, UGA-6. Industrialdea, Talaia, Aranguren.			
<p>OCP en relación a infraestructuras de transporte, energía y telecomunicaciones</p> <p>I.M.1 Mejorar (elementos y vistas) de infraestructuras de transporte.</p> <ul style="list-style-type: none">Nudo de Errenteria, enlace de la AP-8 con la GI-20, y salida hacia Errenteria y Oiartzun.AP-8 a la altura de Gaintzurizketa.Autopistas, autovías y vías de doble calzadaCarreteras principales.				<p>I.M.2. Integración paisajística de depósitos e infraestructuras de transporte de energía y telecomunicaciones.</p> <ul style="list-style-type: none">ST Lezo. <p>OCP en relación a usos ganaderos y agrarios</p> <p>A.M.1 Mejora del paisaje agropecuario (grandes infraestructuras).</p> <ul style="list-style-type: none">Invernaderos de gran impacto.			
<p>OCP en relación a patrimonio cultural. (P).</p> <p>P.C.1 Conservar y mantener el patrimonio: militar, religioso, industrial, civil, etnográfico así como los caminos históricos como ejes vertebradores del paisaje.</p> <ul style="list-style-type: none">PR-Gi 1005 Errenteria.Vía Verde de Arditurri				<p>OCP en relación a paisajes naturales. (N).</p> <p>N.C.1 Conservar los recursos fisiográficos.</p> <ul style="list-style-type: none">Parque de Lau Haizeta. (Errenteria). <p>N.R.1 Restaurar paisajes naturales, actualmente degradados o desaparecidos.</p> <ul style="list-style-type: none">Márgenes con infraestructuras de comunicación. Río Oiartzun (PTS de Márgenes de Ríos y Arroyos).			

UNIDAD DE PAISAJE

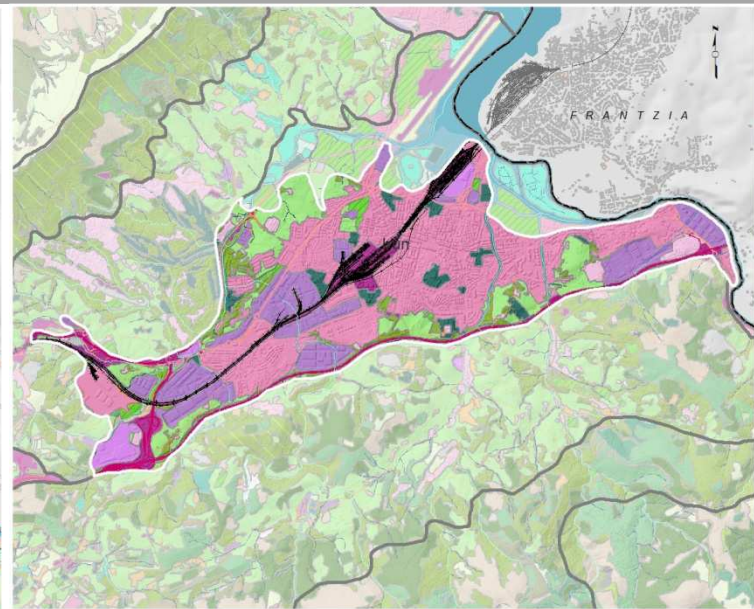
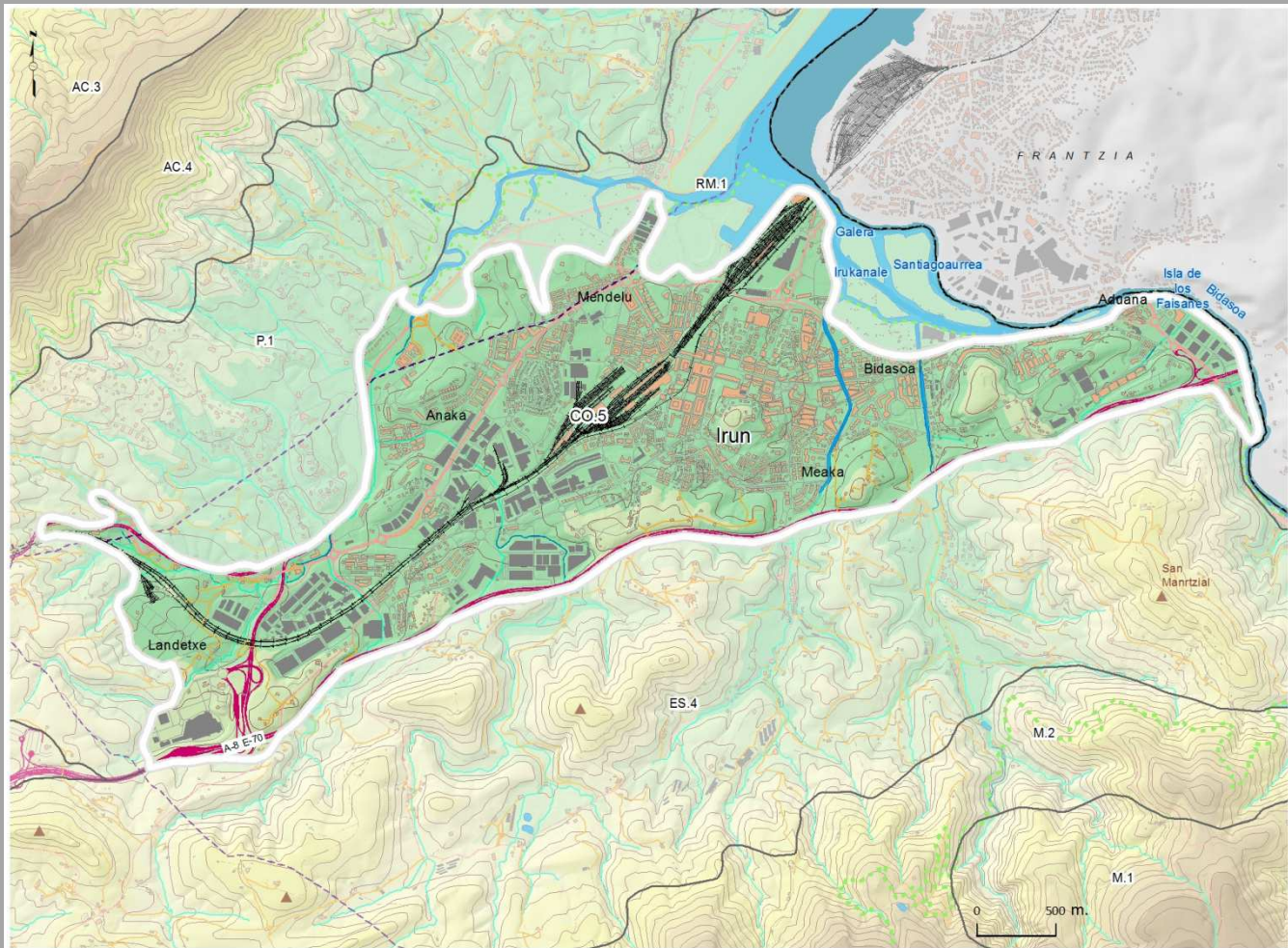
CO.5

CORREDOR Y ÁREA URBANA DE IRUN

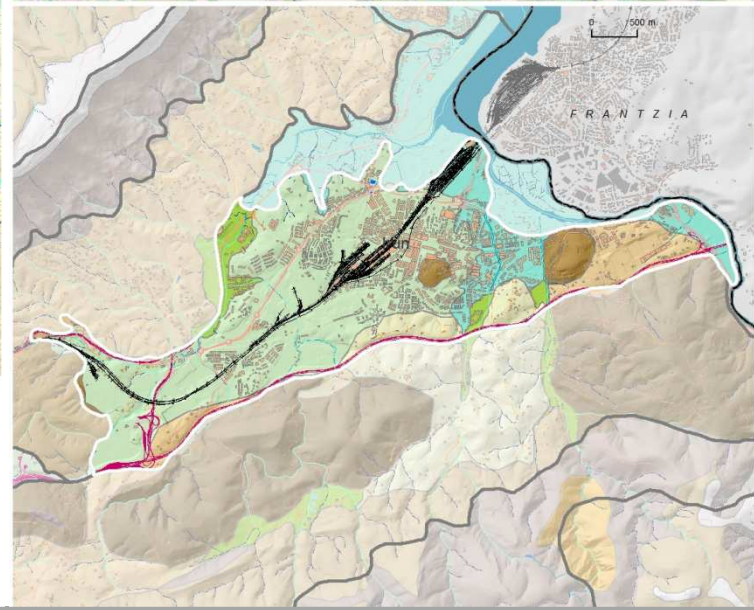
CORREDORES



La trama urbana e industrial de Irun, segunda población de Gipuzkoa, se extiende en el rellano del aluvión formado por la ría del Bidasoa, enlazando con el corredor localizado entre el Jaizkibel y la sucesión de pequeños montes integrados en *Montes y valles de Urkabe-San Martzial*, a través un importante eje de comunicaciones a lo largo del cual se han instalado polígonos industriales y plataformas logísticas, formando un corredor continuo. Se trata de un paisaje completamente transformado, ocupado por un tejido industrial, comercial y residencial de alta densidad muy próximo al mar pero sin una marcada conexión visual con éste.



- VEGETACIÓN Y USOS DEL SUELO**
- PAISAJES FORESTALES**
- Robledales y bosque mixto atlántico
 - Bosques de ribera
 - Plantaciones de frondosas caducifolias
 - Brezales, argomales y helechales
- PAISAJES AGROPECUARIOS**
- Prados y cultivos atlánticos
 - Setos
 - Huertas
- PAISAJES DEL AGUA**
- Rías y estuarios
- PAISAJES ARTIFICIALES**
- Urbano continuo
 - Urbano discontinuo
 - Zonas verdes
 - Zonas industriales
 - Zonas comerciales
 - Infraestructuras de transporte



- RELIEVE**
- LADERAS SUAVES (5°-10°)
 - RELIEVES SUAVEMENTE ALOMADOS
 - CERROS Y LOMAS
 - RIAS, ESTUARIOS Y MARISMAS
 - FONDOS DE DEPRESIÓN- CORREDOR
 - FONDOS DE VALLE

- Altimetría (UP)**
- 0 - 50 m
 - 50 - 100 m
 - 100 - 150 m
 - 150 - 200 m
 - 200 - 250 m
 - 250 - 300 m
 - 300 - 350 m
 - 350 - 400 m
 - 400 - 450 m

UP CO.5

LEYENDA GENERAL

- Unidades de Paisaje
- Límite del Área funcional
- Términos municipales
- PN y Red Natura
- Edificaciones
- Naves industriales
- Ríos principales
- Embalses
- MAR
- Curvas de nivel (20 m)
- Autopistas y autovías
- Carreteras principales
- Otras vías con firme
- Ejes de corrientes
- Vías ferreas



Vista aérea de Irun y del fondo de depresión-corredor.



Vista aérea del casco urbano de Irun

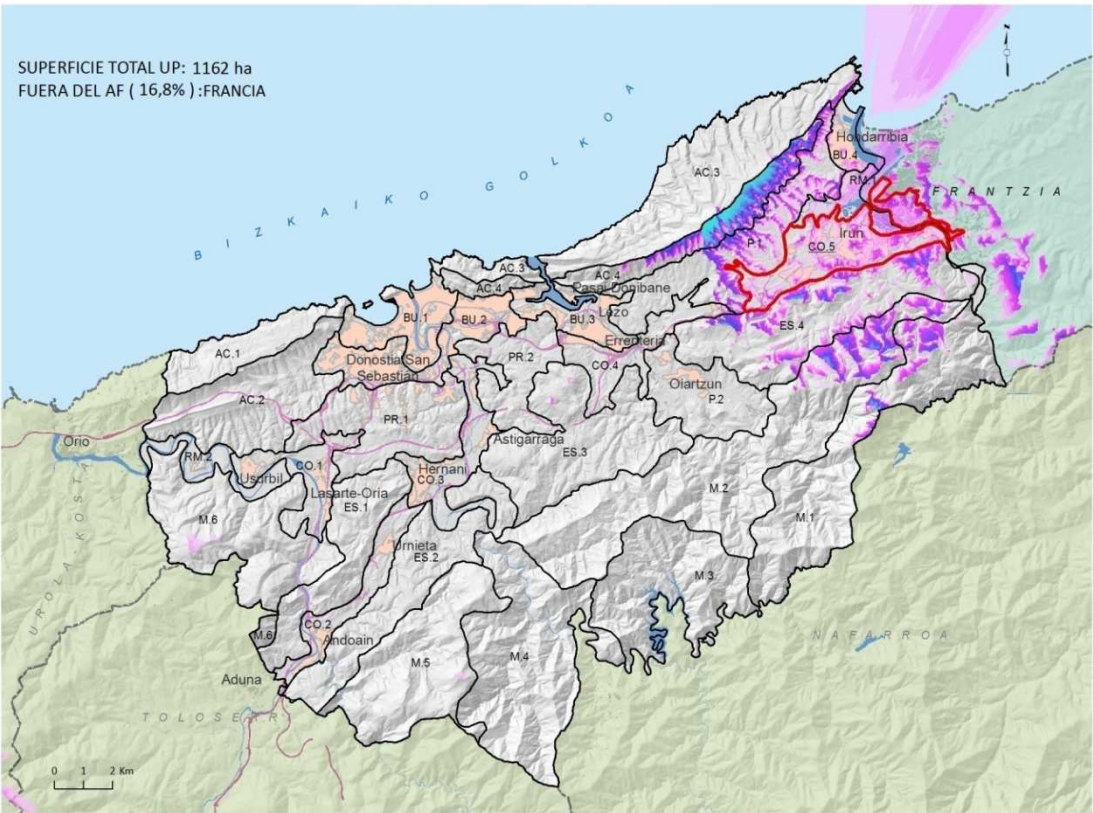


Simulación tridimensional de la UP desde el SW



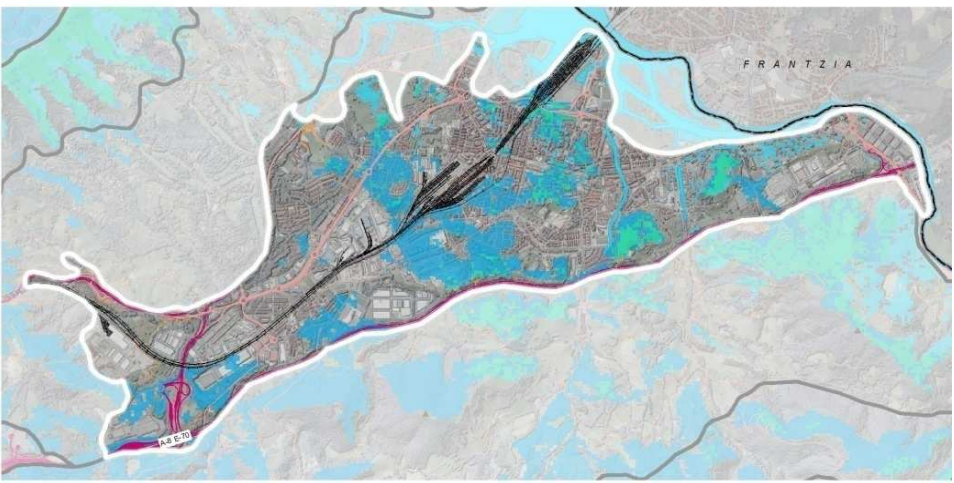
Esta unidad se identifica con la depresión litológica-estructural que con dirección principal E-W se desarrolla a favor de las margocalizas y margas grises del Cretácico superior flanqueada por la alineación terciaria del Jaizkibel y el macizo paleozoico de San Narciso-Zubelzu, al N y S, respectivamente. La ciudad de Irun se sitúa en su extremo oriental, principalmente en el rellano del aluvión formado por la ría del Bidasoa, territorio de pendiente muy suave próximo a la costa aunque poco conectado visualmente con ella. Con aproximadamente 60.000 habitantes, Irun es la población más importante de su área de influencia, la aglomeración conocida como 'Bahía de Txingudi', además de ser la segunda ciudad de Gipuzkoa. La expansión de Irun, en contraposición a otras poblaciones, no ha presentado un especial desarrollo industrial como consecuencia de las históricas restricciones impuestas por su condición fronteriza. En cambio dicha condición la configuraba como un nudo comercial, ferroviario, carretero y logístico, que motivó su fuerte crecimiento durante los años 60 y 70, cambiando su entramado urbano y estableciendo edificaciones de gran altura en una disposición muy concentrada, con grandes bloques de viviendas caracterizando parte de su perfil urbano. Hacia el corredor entre Irun y Erreterria, a lo largo de los principales ejes que las comunican (autopista AP-8, carretera GI-636 y el eje ferroviario), se establecieron polígonos industriales, de servicios y plataformas logísticas, formando un continuo interrumpido en su zona intermedia en el estrechamiento que produce el monte Araso, que actúa como límite paisajístico con el *Corredor de Oarsoaldea* (CO.4). El eje ferroviario, que será completado con la futura LAV, contribuye enormemente a marcar el carácter de la unidad, en especial en su extremo oriental, donde se prolonga del lado francés atravesando la marisma del Bidasoa. Así las cosas, la parte de Hendaya que mira a la marisma pero no al mar, frente a la ciudad de Irun, se ha integrado en esta unidad de corredor, además de por criterios de conexión visual por otros motivos. Entre ellos destaca la percepción del conjunto de líneas férreas y catenarias que unen la estación de Irun con la de Hendaya, la presencia de grandes áreas industriales rodeadas de un tejido urbano diferenciado de la arquitectura dominante en Hendaya y Hondarribia y su situación de espaldas a la bahía. Por último, mencionar que se han ampliado los límites de la unidad hasta el trazado de la autopista AP 8 y la autovía GI-636 porque, por un lado, son fronteras visuales estables en el tiempo y fáciles de identificar. Por otro, pese a no presentar tejido urbano, sufren una gran presión para su edificación, a la vista de la clasificación del Plan General de Ordenación Urbana. Sin tener en cuenta estas franjas, la vegetación ha sido prácticamente eliminada, refugiada en espacios sin transformar entre viales o polígonos industriales.

VISIBILIDAD DE LA UNIDAD DE PAISAJE



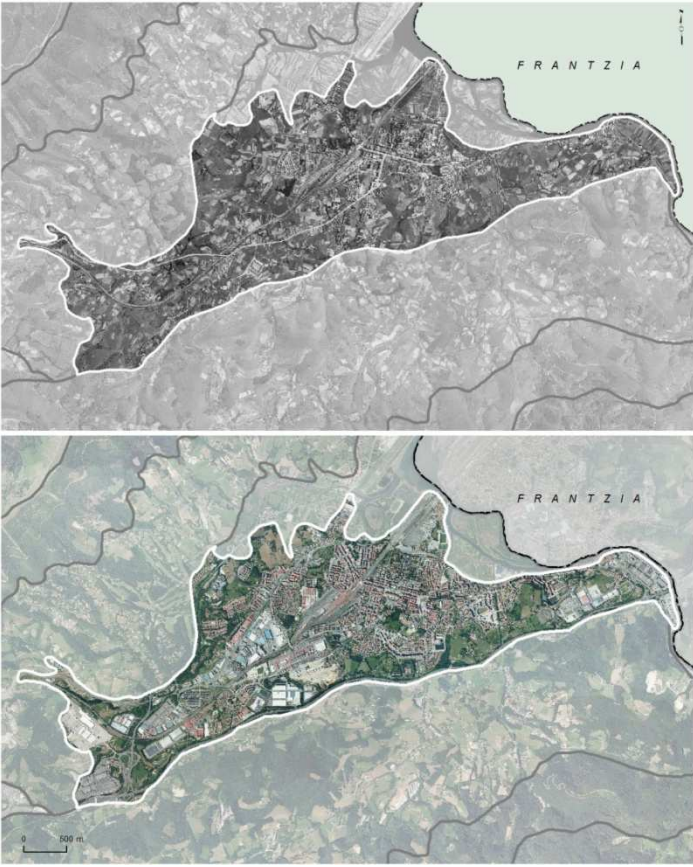
VISIBILIDAD DE CO.5* -  +  UP CO.5* *Up completas, sin considerar límites administrativos

VISIBILIDAD - LÁMINAS DE AGUA -



Se encuentra muy expuesta visualmente tanto al **mar**, desde donde se divide hasta el 80 % de la UP, como a las laderas de *Montes y valles de Urkabe-San Martzial* vertientes al corredor. Ambas divisorias, hasta el monte Araso, son los límites de la Cuenca visual a la que pertenece Irun. Más allá de estos límites, la conexión visual es elevada (hasta el 50% de visión), en las cuerdas tras el pequeño valle de Olaberria, tras estas, en las crestas de las Peñas de Aia. Al oeste de estos relieves la desconexión visual es prácticamente total. La relación visual con el mar y con Hondarribia es limitada, especialmente baja con esta última a pesar de compartir los fondos escénicos de las cuerdas de su misma unidad visual. Esto implica que desde estos fondos (por ejemplo San Martzial) las vistas incluyen ambas unidades, junto a la UP *Ría y marismas del Bidasoa*, formando un conjunto escénico de gran belleza.

EVOLUCIÓN 1957-2014



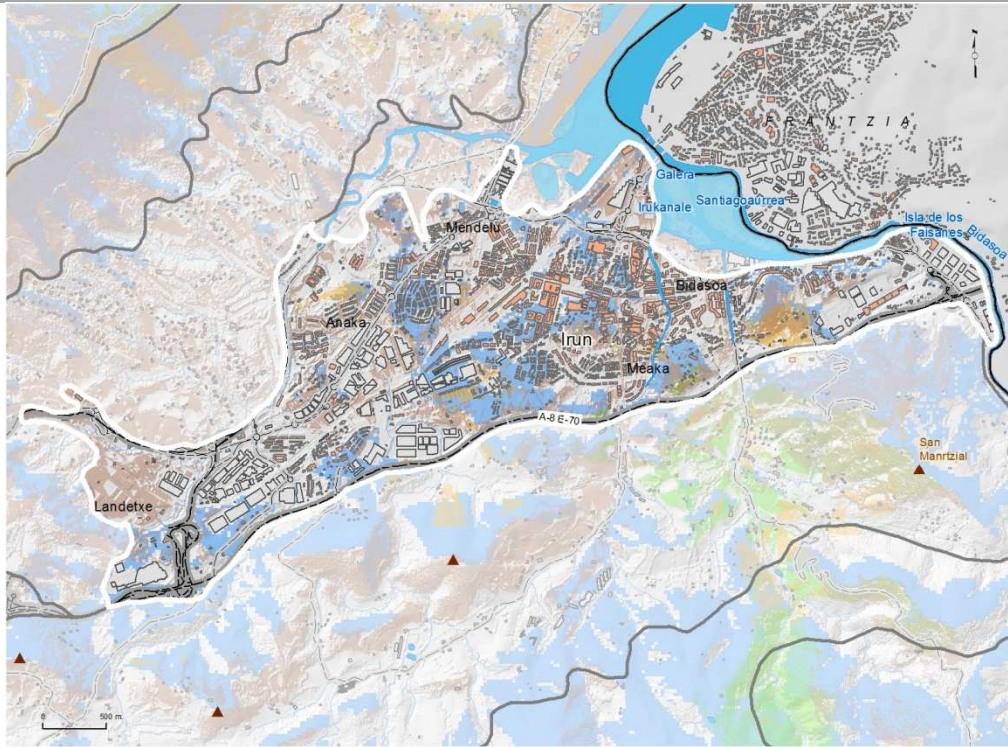
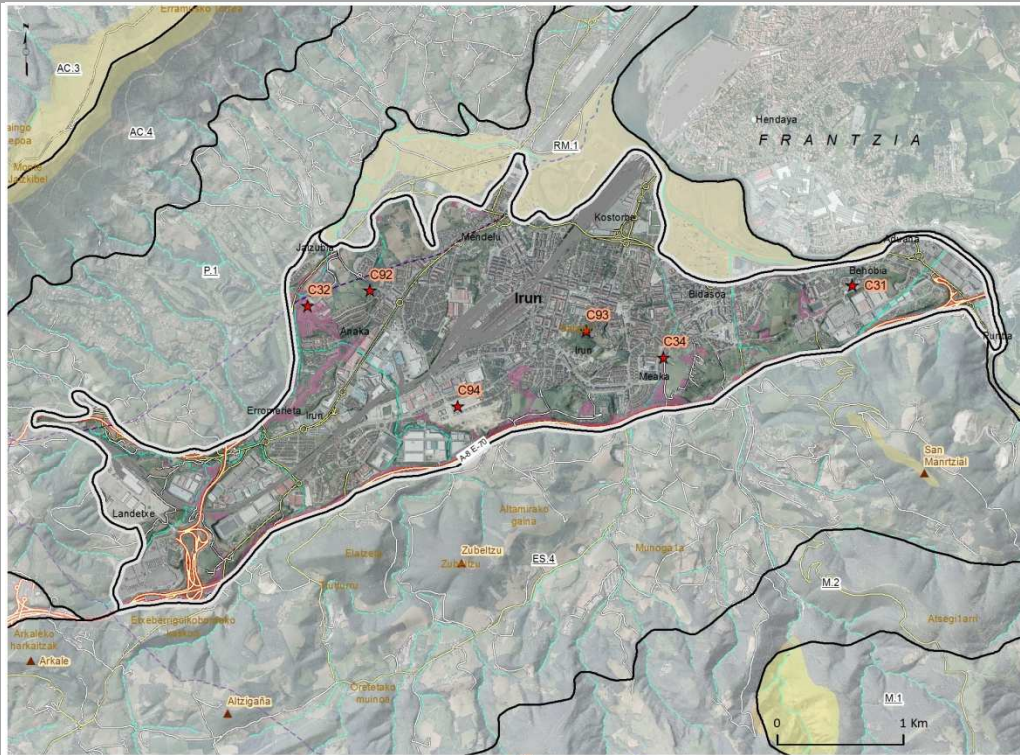
UNIDAD DE PAISAJE

CO.5

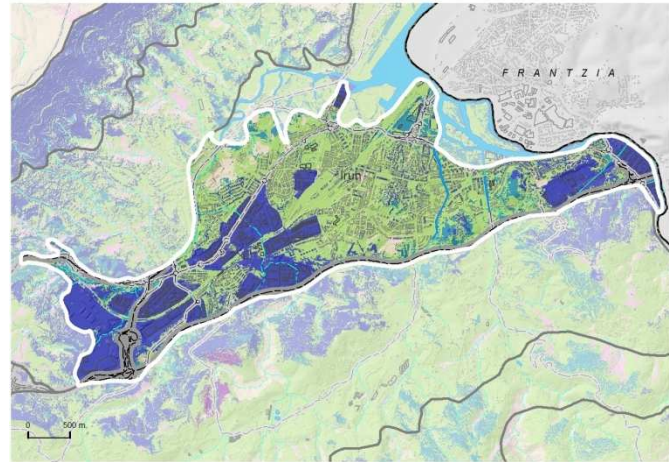
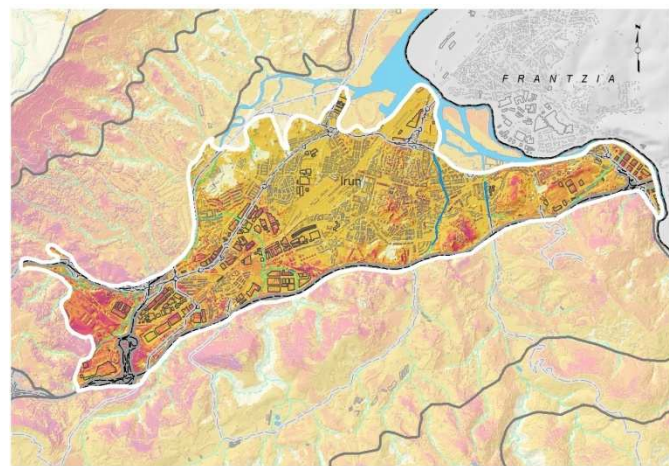
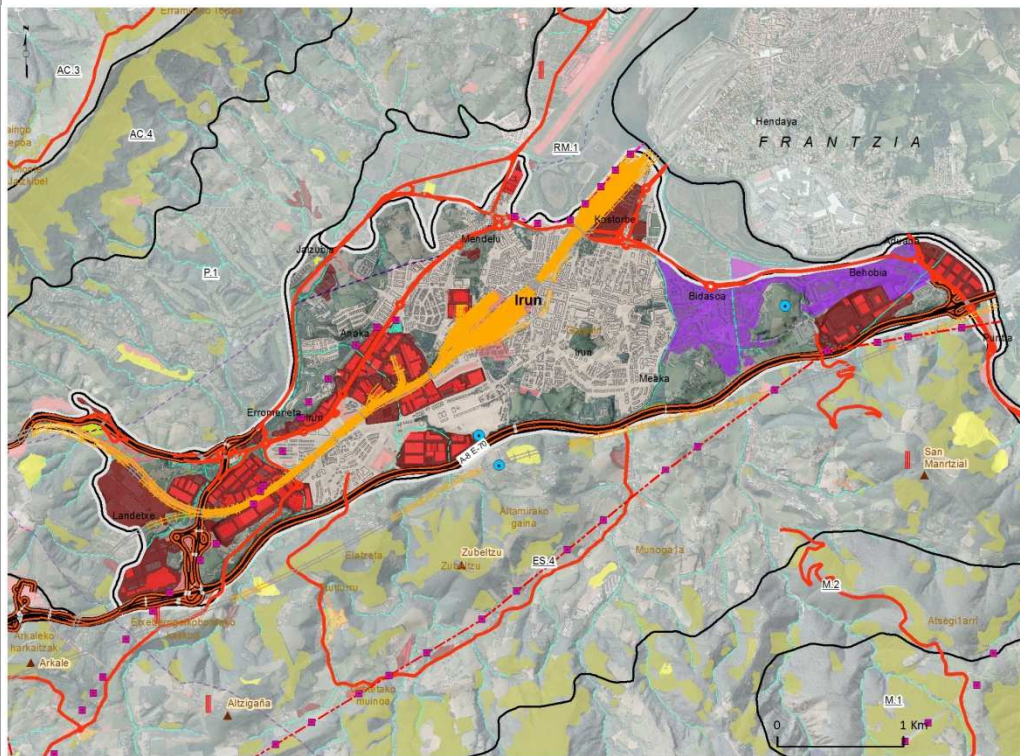
CORREDOR Y ÁREA URBANA DE IRUN

CORREDORES

CALIDAD POSITIVA DEL PAISAJE (INTRÍNSECA -IZQUIERDA- Y ADQUIRIDA DERECHA-)



CALIDAD NEGATIVA DEL PAISAJE (INTRÍNSECA -IZQUIERDA- Y ADQUIRIDA DERECHA-)



EVALUACIÓN

CALIDAD POSITIVA DEL PAISAJE

Enclaves paisajísticos naturales relevantes	No relevantes
Enclaves paisajísticos culturales relevantes	No relevantes
Elementos paisajísticos naturales relevantes	No relevantes
Elementos paisajísticos culturales relevantes	Presentes
Componentes sobresalientes (fuera de enclaves relevantes)	Presentes
Vistas positivas	Presentes

CALIDAD NEGATIVA DEL PAISAJE

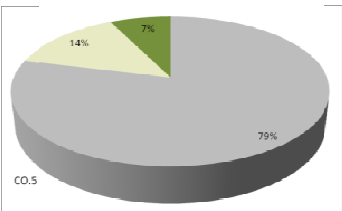
Superficies con impacto visual negativo	Muy relevantes
Elementos lineales con impacto visual negativo	Muy relevantes
Elementos puntuales con impacto visual negativo	Muy relevantes
Vistas negativas	Muy relevantes

CALIDAD ADQUIRIDA POR VALORES INTANGIBLES

Valores ecológicos	Presentes
Valores intangibles (histórico-culturales)	No relevantes
Valores sociales	Presentes

VALORES NATURALES VS VALORES PRODUCTIVOS

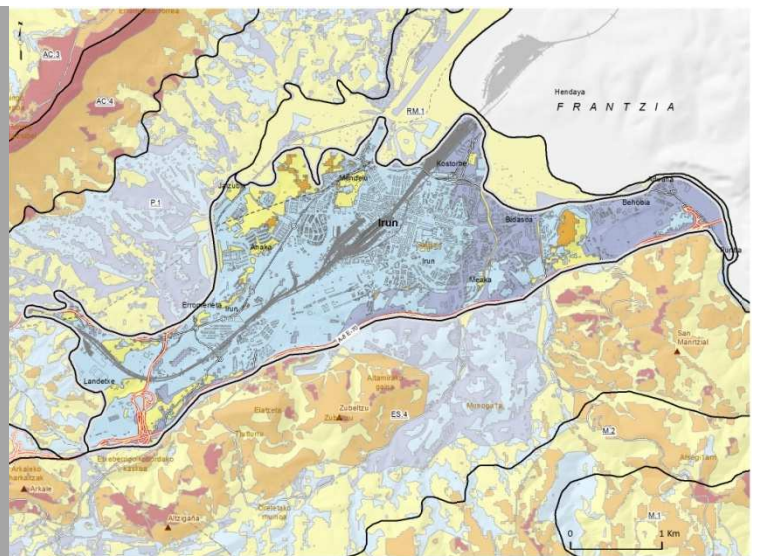
Paisajes naturales
Paisajes transformados
Paisajes artificiales



FRAGILIDAD PAISAJÍSTICA

Fragilidad intrínseca	Presentes
Accesibilidad visual cotidiana	Muy relevantes
Accesibilidad visual contemplativa	Presentes

FRAGILIDAD INTRÍNSECA

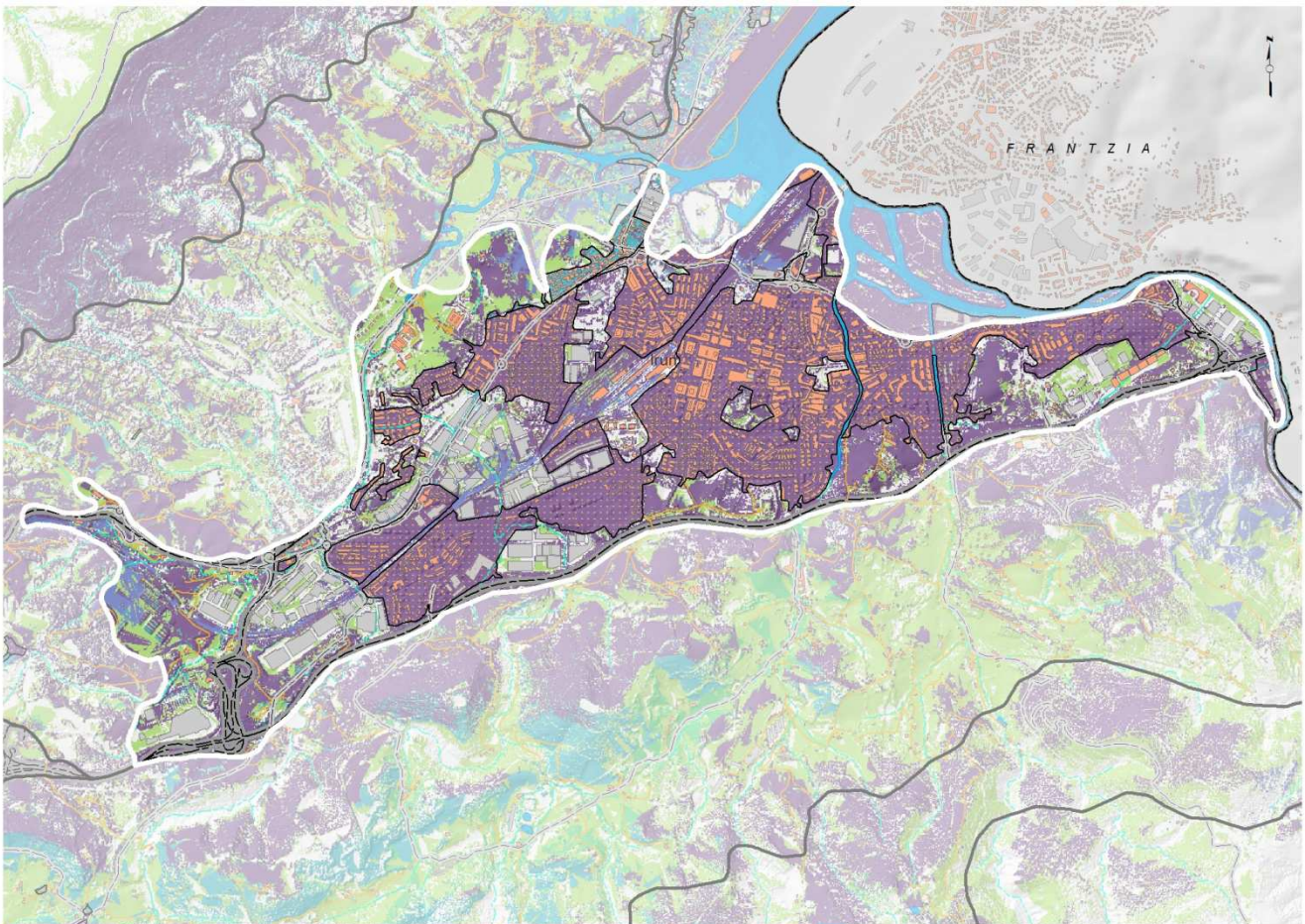


UNIDAD DE PAISAJE

CO.5

CORREDOR Y ÁREA URBANA DE IRUN

ACCESIBILIDAD VISUAL COTIDIANA



ACCESIBILIDAD VISUAL -COTIDIANA-

- Muy Alta
- Alta
- Media
- Baja
- Muy Baja
- Poco significativa

Puntos de observación

- Autopistas y autovías
- Carreteras principales
- Otras vías revestidas
- FFCC
- Núcleos de población
- Edificaciones
- Naves industriales, terciario

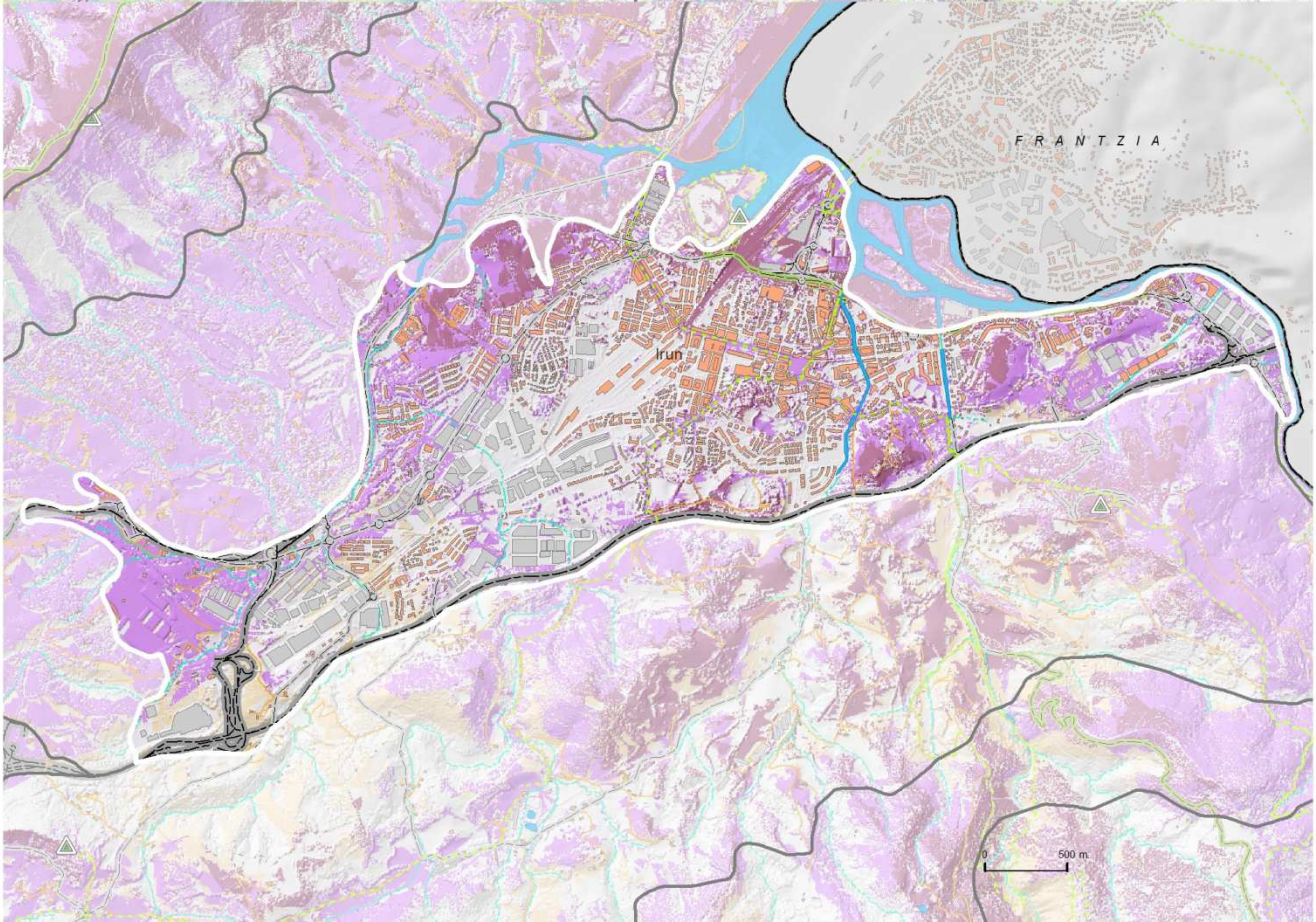
ACCESIBILIDAD VISUAL -CONTEMPLATIVA-

- Alta
- Media
- Baja
- Poco significativa

Puntos de contemplación

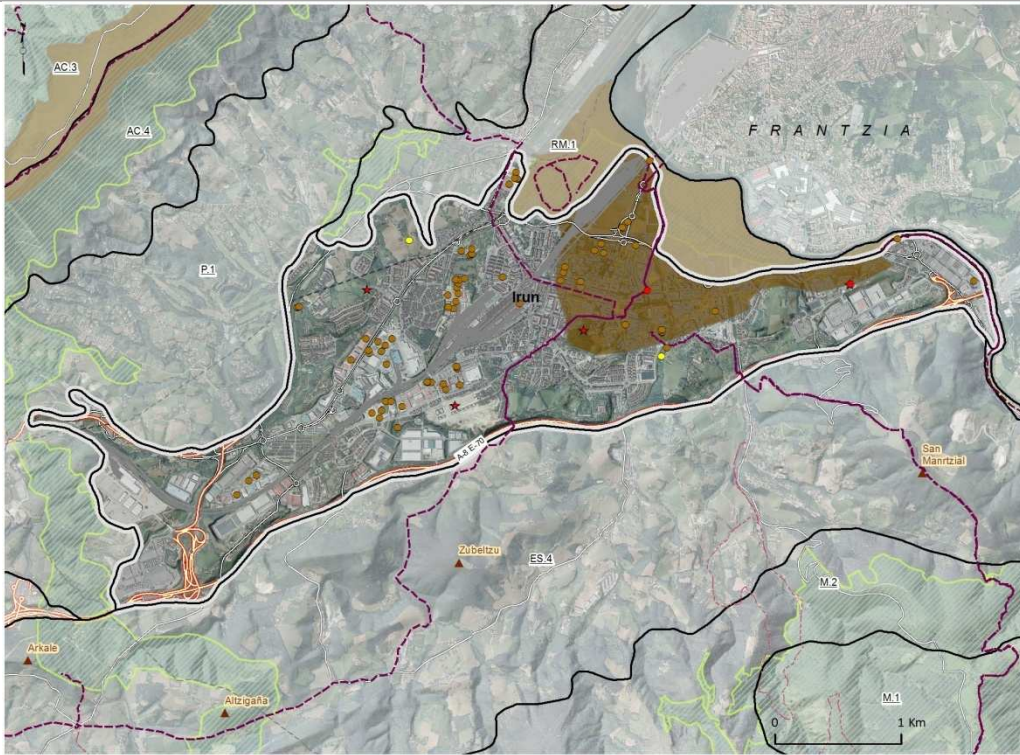
- Punto principal
- Punto secundario
- Carreteras paisajísticas
- Itinerarios a pie o bicicleta

ACCESIBILIDAD VISUAL CONTEMPLATIVA



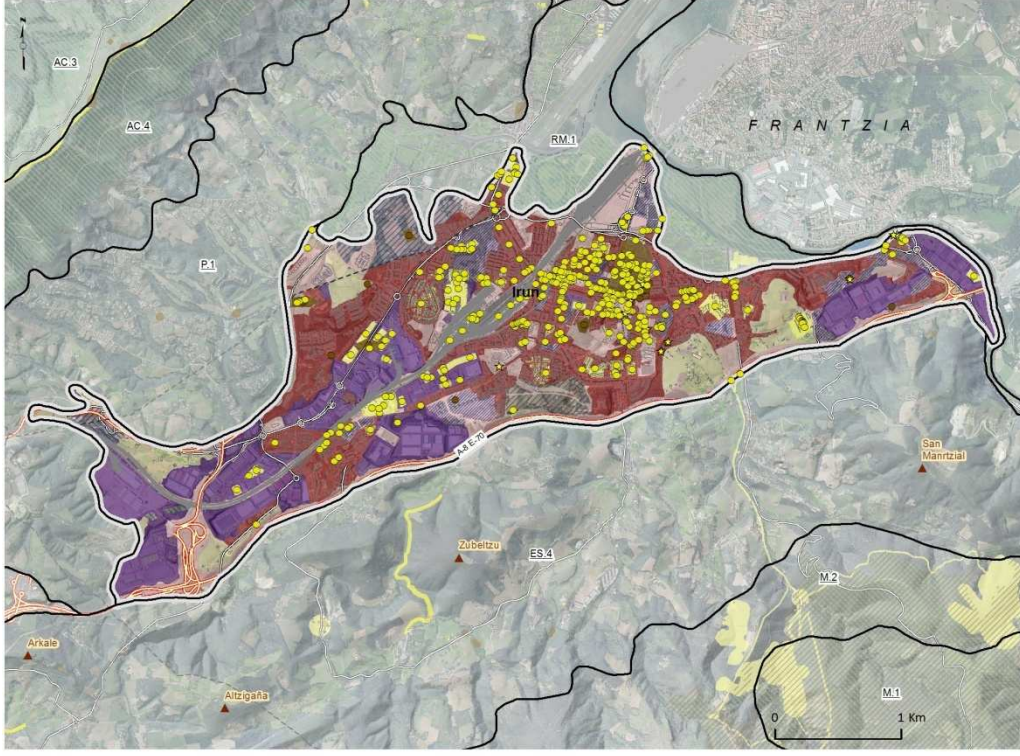
CORREDORES

CALIDAD ADQUIRIDA POR VALORES INTANGIBLES


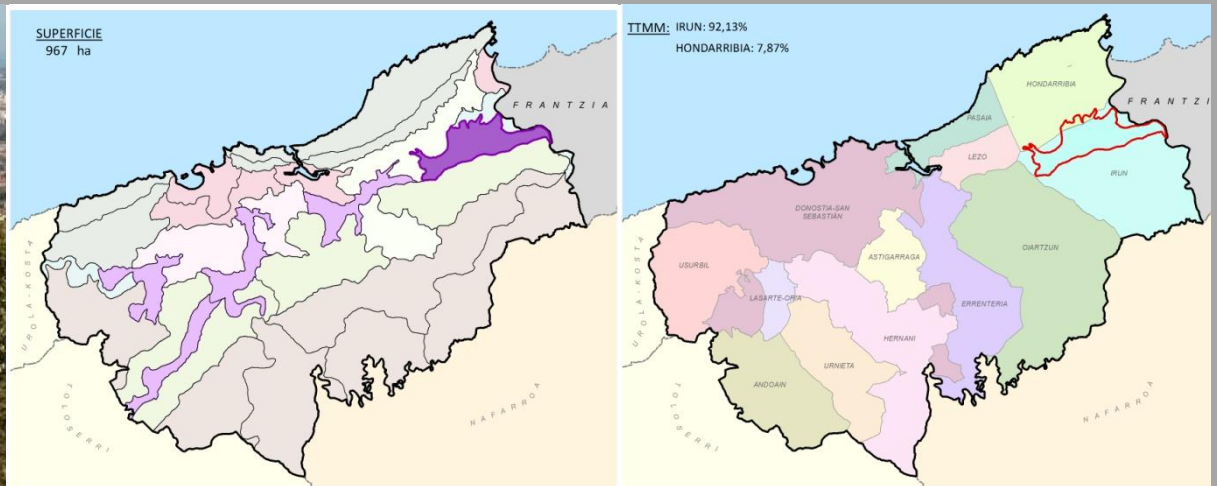


- Valores intangibles**
- Enclaves relevantes
 - Elementos relevantes
 - Otros elementos
 - Valores sociales
 - Valores ecológicos
- Signos convencionales**
- Unidades de Paisaje
 - Unidad CO.5
 - Límite del Área funcional
 - Términos municipales
 - Autopistas y autovías
 - Carreteras principales
 - FFCC
 - Núcleos de población
 - Edificaciones
 - Mar

CONDICIONANTES LEGALES



- UDAL PLAN**
- SISTEMA GENERAL
 - SUELO NO URBANIZABLE
 - SU NO SECTORIZADO
 - URBANIZABLE ACT. ECONÓMICAS
 - URBANIZABLE RESIDENCIAL
 - SU NO CONSOLIDADO AE
 - SU CONSOLIDADO AE
 - SU CONSOLIDADO RESIDENCIAL
- PLANES TERRITORIALES**
- PTS Agroforestal
 - PTS Litoral
- PROTECCIÓN AMBIENTAL**
- Parque natural/Parque natural, Alaió Harria
- PROTECCIÓN PATRIMONIAL**
- Protección arqueológica
 - Inventario Catálogo de Patrimonio
 - Patrimonio protegido
 - Inventario Catálogo de patrimonio
- Signos convencionales**
- Unidades de Paisaje
 - Unidad CO.5
 - Límite del Área funcional
 - Términos municipales
 - Autopistas y autovías
 - Carreteras principales
 - FFCC
 - Núcleos de población
 - Edificaciones
 - Mar

UNIDAD DE PAISAJE		CORREDOR Y ÁREA URBANA DE IRUN		CORREDORES	
CO.5					
<p>El carácter de esta unidad lo marca especialmente la ciudad de Irun y la aglomeración urbana 'Bahía de Txingudi'. La unidad es un importante eje de comunicaciones a lo largo del cual se han instalado polígonos industriales y plataformas logísticas, formando un corredor continuo. Se trata de un paisaje completamente transformado, ocupado por un tejido industrial, comercial y residencial de alta densidad muy próximo al mar pero sin una marcada conexión visual con éste. El entramado urbano se caracteriza por edificaciones de gran altura en una disposición muy concentrada, con grandes bloques de viviendas. El eje ferroviario, contribuye enormemente a marcar el carácter de la unidad, en especial en su extremo oriental, donde se prolonga del lado francés atravesando la marisma del Bidasoa. La vegetación ha sido prácticamente eliminada, refugiada en espacios sin transformar entre viales o polígonos industriales. Se encuentra muy expuesta visualmente tanto al Jaizkibel, como a las laderas de <i>Montes y valles de Urkabe-San Martzial</i> vertientes al corredor. Ambas divisorias, hasta el monte Araso, son los límites de la Cuenca visual a la que pertenece Irun. La relación visual con Hondarribia es limitada, a pesar de compartir los fondos escénicos de las cuerdas de su misma unidad visual.</p>					
OCP con carácter general:		Mejora visual		AEIP	
<p>Mejora de las infraestructuras, especialmente de sus frentes y bordes. Se propone también la conservación y fomento de los elementos restantes de la infraestructura verde dentro de esta unidad. Dentro de los retos del futuro, estará la integración del intercambiador ferroviario y el eje de la futura LAV.</p>					
OCP ESPECÍFICOS:					
<p>G.1. Incorporar el recurso paisaje con un mayor peso dentro del análisis de alternativas a lo hora de localizar: Área de carácter estratégico del nodo de reordenación integrada de Txingudi.</p>					
<p>OCP en relación a asentamientos urbanos. (U).</p> <p>U.M.1 Mejorar los asentamientos residenciales con baja calidad visual.</p> <ul style="list-style-type: none"><u>Irun</u>: Arbesko Errota, Azken Portu, Buenabista, Etxeberizar, Gasparrenea, Palmera-Montero, Txurnierreka.		<p>U.M.3 Mejorar visualmente los accesos a los núcleos.</p> <ul style="list-style-type: none">Entrada Irún desde Hendaya. <p>.U.M.4 Mejorar el suelo urbanizado vacante.</p> <ul style="list-style-type: none">Polígono Oinaurre (Irun).		<p>U.M.5 Mejorar visualmente los polígonos industriales</p> <ul style="list-style-type: none"><u>Irun</u>: Arretxe-Ugalde, Belaskoenea-Arretxe, Antiguo Banco Gipuzkoano, Bidaurre-Ureder, CAF, Laskuain, Letxunborro, Oianzabaleta, Soraxarta-Decoexsa-Mugica, Ugalde-Ventas, Ventas.<u>Hondarribia</u>: Zaldunborda I, Eskapatxulo.	
<p>OCP en relación A infraestructuras de transporte, energía y telecomunicaciones</p> <p>I.M.1 Mejorar (elementos y vistas) de infraestructuras de transporte.</p> <ul style="list-style-type: none">AP-8 a la altura de Gaintzurizketa.Autopistas, autovías y vías de doble calzada.Carreteras principales.Vías férreas.		<p>I.M.2. Integración paisajística de depósitos e infraestructuras de transporte de energía y telecomunicaciones.</p> <ul style="list-style-type: none">ST Irun.			
<p>OCP en relación a patrimonio cultural. (P).</p> <p>P.C.1 Conservar y mantener el patrimonio: militar, religioso, industrial, civil, etnográfico así como los caminos históricos como ejes vertebradores del paisaje.</p> <ul style="list-style-type: none">Camino de Santiago (recorrido costa), Camino de Santiago (recorrido interior)Casa Torre Alatrista. (Irún), Casa Torre Gebara (Irún). Castillo Gazteluzar (Irún). Palacio de Urdanibia. (Irún).Ermita de Santa Elena (Irún).Fuerte Gaigain y Torre de telegrafía óptica de Irún. (Irún).GR 11., GR121 Ugaldetxo.Vía verde del Bidasoa.		<p>OCP en relación a paisajes naturales. (N).</p> <p>N.C.1 Conservar los recursos fisiográficos.</p> <ul style="list-style-type: none">Terrazas y ribera del Bidasoa. (Irún). <p>N.C.3 Conservar el paisaje de las principales láminas de agua y su vegetación asociada.</p> <ul style="list-style-type: none">Estuario y marismas del Bidasoa. <p>N.R.1 Restaurar paisajes naturales, actualmente degradados o desaparecidos. (PTS de Márgenes de Ríos y Arroyos)</p> <ul style="list-style-type: none">Márgenes con infraestructuras de comunicación. Río Bidasoa,Margen con necesidad de recuperación.			

