

## **ANEJO N° 6. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO**



**INDICE**

1. INTRODUCCIÓN .....	1
2. CONTENIDO DEL PLAN GENERAL.....	1
2.1. SITUACIÓN.....	1
2.2. CRITERIOS, OBJETIVOS Y PROPUESTAS CONSIGNADAS EN MATERIA FERROVIARIA.....	3
2.3. CALIFICACIÓN DE LAS PARCELAS AFECTADAS POR LA IMPLANTACIÓN DEL FUTURO INTERCAMBIADOR .....	10
3. DESARROLLOS PREVISTOS EN EL ENTORNO DE RIBERAS DE LOIOLA	11



## 1. INTRODUCCIÓN

El presente documento, tiene por objeto actualizar el análisis de la implantación del futuro intercambiador ferroviario de Riberas de Loiola en relación al vigente planeamiento urbanístico de Donostia-San Sebastián.

Así pues, el precitado ejercicio se realiza teniendo en cuenta el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Donostia-San Sebastián (PG en los sucesivo), aprobado definitivamente por el Ayuntamiento de Donostia en sesión plenaria de 25 de Junio de 2.010, y publicado, en el Boletín Oficial de Gipuzkoa, en los boletines números 222 y 240 de 19 de noviembre de 2010 y 17 de diciembre de 2010 respectivamente, complementado, por el documento de “Levantamiento parcial de la Suspensión de la aprobación definitiva del P.G.O.U. referido a la Vega del Urumea”, aprobado definitivamente, a su vez, mediante resolución municipal del Ayuntamiento de Donostia, adoptada el 29 de mayo de 2014.

## 2. CONTENIDO DEL PLAN GENERAL

### 2.1. SITUACIÓN

El espacio físico a ocupar por el futuro intercambiador, según los gráficos que incorpora el propio PG, radica en el Barrio de Amara Berri, cuya descripción efectúa en los siguientes términos:

*“Con una superficie total de 1.521.207 m<sup>2</sup>, incluye los terrenos llanos de la vega del río Urumea y las vaguadas de Anoeta y Morlans (en su parte baja) que constituyen prolongaciones naturales de los suelos de la vega. Está limitado al Norte por el río Urumea en el meandro que bordea la Península de Mundaiz. Al Este y al Sur por la carretera “Variante” y al Oeste por el trazado ferroviario de Euskotren y el nuevo vial Amara-Ayete. De configuración llana, es la prolongación territorial y morfológica en su mayor parte de los ensanches del XIX, y su desarrollo se ha venido produciendo desde mediados del siglo XX hasta nuestros días, cuando se ejecutan todavía las edificaciones del Ámbito Urbanístico “AM.05 Riberas de Loiola”. Está destinado a usos básicamente residenciales, y constituye uno de los barrios con mayor peso específico en lo que a vivienda se refiere, teniendo en cuenta la existencia de un total de 12.767 viviendas, que alojan una población de 26.060 habitantes. El contrapunto a la predominancia residencial lo pone el Ámbito Urbanístico de Anoeta, perteneciente al Sistema General de Equipamiento Comunitario, en el que se concentran diversas instalaciones deportivas, algunas de las cuales, como el propio Estadio de Anoeta, prestan un servicio que excede del puramente municipal e incluso del comarcal.”*

Más en concreto, y mayoritariamente, incluye el PG dicho espacio en el ámbito urbanístico “AM.05 RIBERAS DE LOIOLA”, cuya descripción transcribimos a continuación,

*“Se trata de un Ámbito que se encuentra actualmente en plena ejecución, y que viene a constituir el último de los ensanches del barrio de Amara Berri.*

*Tiene una superficie de 281.948 m<sup>2</sup> y está limitado al Sur por el ferrocarril de ADIF, al Este por la Carretera Variante y al Norte y al Oeste por el río Urumea.”*

En lo que atañe al grado de ejecución urbanística de este ámbito, ha de significarse que se ha desarrollado prácticamente en su totalidad, incluso, desde el punto de vista edificatorio, lo que supone que el intercambiador se integraría en una zona del tejido urbano de Donostia ya colmatada. De hecho, incluso la parcela terciaria más cercana, actualmente vacante de edificación, cuenta con licencia para la construcción de un establecimiento hotelero.

Resulta de interés señalar que, en este mismo ámbito y en el entorno inmediato del futuro intercambiador, existen diversas parcelas calificadas como de equipamiento comunitario de titularidad pública que, a futuro, se verán beneficiadas por la cercanía del servicio ferroviario que ahora se considera.

Además, no hay que orillar el hecho de la existencia en el enclave del parque Amaiur, dotación ésta que junto a las mentadas parcelas equipamentales forma parte de una red dotacional al servicio de esta parte de la ciudad, cuya calidad va a verse netamente mejorada con la implementación del servicio de transporte ferroviario. Incluso, acercar el servicio de transporte ferroviario a esas parcelas dotacionales constituye una medida que favorece, a todas luces, la igualdad entre hombres y mujeres.

Por otro lado conviene tener en cuenta, asimismo, el territorio más cercano de la ciudad, considerado desde el punto de vista del discurrir de los sistemas ferroviarios de ETS y ADIF, en cuanto dicha circunstancia incide directamente en la potencial demanda del servicio ferroviario que nos ocupa.

Así pues, resulta de interés tener en cuenta que las estaciones más cercanas son la Estación del Norte, Loiola y Martutene de ADIF y, por otra parte, las de Anoeta y Loiola de ETS, estaciones ubicadas en Zonas Globales de planeamiento urbanístico en las que el PG ha previsto una sustancial intensificación de los usos residencial y terciario, en algunos casos materializado, en otros con la ordenación urbanística aprobada definitivamente e iniciada su gestión y, en el resto, pendientes de aprobar su ordenación pormenorizada.

## 2.2. CRITERIOS, OBJETIVOS Y PROPUESTAS CONSIGNADAS EN MATERIA FERROVIARIA

Dado que, como ya hemos adelantado, el documento que referencia este análisis es, básicamente, el mismo PG que sirvió de base al anterior estudio, resulta obvio que los criterios, objetivos y propuestas que justifican la ordenación vigente continúan siendo los entonces considerados.

En cualquier caso, resulta conveniente analizar y complementar lo entonces reseñado, tanto desde un enfoque justificativo como normativo, para, de esa forma, disponer de una visión global actualizada desde la perspectiva urbanística.

Así, la **Memoria justificativa** del PG dice:

En el epígrafe “*B movilidad y transporte*”, incluido en el apartado referido a materias de interés y alcance supramunicipal (pag. 35) que,

*“La red ferroviaria. A la previsión de la red de alta velocidad (con su estación principal en Astigarraga y su penetración hasta Atotxa) se añaden las exigencias asociadas a la mejora y acondicionamiento (desdoblamiento y extensión de vías; **previsión y ejecución de nuevas estaciones y mejora de las existentes**; etc.) de la actual red de cercanías, tanto de ADIF como de Eusko Tren.”*

En lo referente al transporte público y, en concreto, en lo que atañe al servicio ferroviario (pag. 149 y 150)

*“En ese contexto, se ha de potenciar el papel del servicio ferroviario de cercanías mediante, entre otras, medidas complementarias como las siguientes:*

*- **La coordinación de los distintos servicios y redes ferroviarios (Eusko Tren y ADIF)**, planteada desde la perspectiva de la progresiva consecución del objetivo de un funcionamiento integral de todos ellos en, como mínimo, el entorno metropolitano, de manera que, por un lado, el conjunto posibilite la ordenación y habilitación de un servicio ferroviario de cercanías global, extendido a la totalidad del referido territorio, y, por otro, las carencias existentes a ese respecto en determinadas partes del mismo sean resueltas mediante la remodelación/extensión de los servicios y redes actuales de una u otra entidad.*

*La progresiva configuración, tanto a los efectos de su gestión como de su tratamiento integral, de una única y unitaria red ferroviaria de esa naturaleza, a la manera de un tranvía o metro urbano, cuando menos desde la perspectiva del servicio que ha de prestar, debería ser a ese respecto un objetivo a perseguir y materializar.*

- *La ampliación y mejora de las instalaciones actuales de Eusko Tren mediante la ejecución de actuaciones de desdoblamiento de vías (Altza, Añorga...), remodelación de estaciones actuales (Añorga, La Herrera...), mejora de las condiciones de acceso a las mismas, extensión de su servicio y de las correspondientes líneas a partes de la ciudad carentes del mismo y ordenación de nuevas estaciones (Intxaurrendo, Lardi Alde, Auditz-Akular...), etc.*

- *La ampliación y mejora de las instalaciones actuales de ADIF mediante la remodelación de estaciones existentes (Martutene, Loiola, Atotxa...), la ordenación de nuevas estaciones (Riberas de Loiola, Intxaurrendo...) y el cubrimiento de la red en los puntos que se estimen adecuados (Intxaurrendo...), complementadas, en su caso, con la consiguiente extensión de esos servicio y red a partes de la ciudad carentes del mismo.*

**En lo referente a la vega del Urumea,** ese tipo de actuaciones se han de coordinar con las de ordenación y ejecución del ramal de penetración a la ciudad de la línea de alta velocidad.

- *La mejora del servicio ferroviario desde el punto de vista de su frecuencia y velocidad comercial.*

- *La mejora de la calidad ambiental de la red y de las instalaciones ferroviarias con el fin eliminar y/o minimizar efectos perjudiciales derivados de las mismas (ruido, etc.).*

*Esa mejora ha de entenderse asociada a la modernización de dichas red e instalaciones en condiciones que permitan su habilitación a modo de tranvía urbano en el conjunto de la de la ciudad y de la comarca.*

- *La mejora de las condiciones de intermodalidad<sup>1</sup> tanto de los distintos servicios ferroviarios de cercanías entre sí (ADIF y Eusko Tren en Riberas de Loiola, La Herrera, etc.) como con los restantes modos de transporte (autobús, etc.), sustentada en el comentado tratamiento unitario de dichos servicios.”*

---

<sup>1</sup> Párrafos trascritos del vigente Plan General en los que la referencia a *intermodalidad* pretende proyectar la idea de cambio de sistema ferroviario (ETS-ADIF).

En las páginas 151 y ss se señala que,

“5.- *El servicio ferroviario.-*

**1. De acuerdo con lo comentado, el servicio ferroviario constituye una pieza básica en la apuesta por la potenciación del transporte colectivo tanto de cercanías como de lejanías.** Se exponen a continuación algunas de las propuestas más relevantes planteadas en la materia, sin perjuicio de la reiteración de algunas ya mencionadas en el anterior apartado 4:

\* Se incorpora al Plan General la previsión de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco, tanto en lo referente al trazado del tronco general o principal, como al ramal de inserción de la misma en la ciudad, desde la nueva estación de Astigarraga hasta Atotxa, con un trazado paralelo a la actual red ferroviaria. De esa manera, Donostia-San Sebastián se integra en la principal red ferroviaria de larga distancia, y a través de la misma en el correspondiente corredor nacional e internacional. Complementariamente, tal como se indica más adelante, la referida nueva estación de Astigarraga debería complementarse con la habilitación, entre otros extremos, de un aparcamiento disuasorio. **En todo caso, se ha de estar a ese respecto a lo que se determine en el marco de los planes y proyectos específicos referidos a dicha red e instalaciones ferroviarias.**(...)

\* **Se propone la ejecución de actuaciones de mejora y remodelación en distintas estaciones, en atención a su significado urbano y al protagonismo que, bien como intercambiadores bien con otros fines, han de tener en el futuro.** En algunos casos, la consecución de ese objetivo está asociada a la remodelación y adaptación de algunas estaciones actuales para su integración en el contexto de las intervenciones que se promueven en sus entornos (Añorga, La Herrera, etc. en la línea de Euskotren y Martutene, Loiola, Atotxa, La Herrera, etc. en la línea de ADIF). **En otras ocasiones requiere la ordenación de nuevas estaciones tanto en la línea Euskotren (Riberas de Loiola, Intxaurre - con bocas Norte y Sur-, Altza -con bocas en Lardi-Alde, y Auditz-Akular-, etc.), como en la red de ADIF (Riberas de Loiola, Intxaurre - con bocas en Lardi-Alde, y Auditz-Akular-, etc.).** Las actuaciones de esa naturaleza a acometer en la red de cercanías de ADIF a su paso por la vega del Urumea han de ser objeto de la debida coordinación, extendida a su ordenación y a su ejecución, tanto con el ramal de penetración de la nueva red ferroviaria hasta Atotxa, como con los desarrollos urbanísticos planteados en ese entorno.

\* **El funcionamiento coordinado e integrado de los servicios y redes de cercanías de Euskotren y ADIF**, a modo de metro y/o tranvía urbano comarcal y de servicio ferroviario unitario, dotándoles de instalaciones y maquinaria adecuadas para prestar ese servicio en condiciones idóneas en los tiempos que vivimos. Ese tipo de funcionamiento es de gran relevancia tanto en la ciudad como fuera de ella, en la medida en que incide en dos líneas ferroviarias cuyas fuerzas, consideradas desde la perspectiva del servicio que han de prestar, se han de sumar. Así, las posibilidades y potencialidades de ambas líneas en las distintas partes de la ciudad deben ser debidamente explotadas y complementadas, variando el mayor o menor protagonismo de cada una de ellas en función de su presencia o no en las mismas en la actualidad. La línea ferroviaria de cercanías de ADIF a lo largo de la vega del Urumea debería ser convenientemente mejorada, remodelada, modernizada e incluso complementada (extendiéndola a municipios vecinos: Astigarraga...), con el fin de dar un servicio global de esa naturaleza a la mayor parte de dicha vega. En consonancia con lo expuesto, ambas líneas deberían sumar sus fuerzas en aras a dotar del adecuado servicio ferroviario tanto al extremo Este de Donostia-San Sebastián, como a los restantes municipios situados en sus inmediaciones (Pasaia, Errenteria...). (....)"

Adicionalmente y en la página 196 que, “C.- Con carácter general, **las propuestas de trazado de las redes ferroviarias de Euskotren y ADIF**, y, en particular, las asociadas a las nuevas previsiones contempladas al respecto en este Plan General (actuaciones de mejora, remodelación, desdoblamiento, ampliación, extensión, etc. de las redes e instalaciones actuales; ejecución de nuevas estaciones; nueva línea ferroviaria de alta velocidad; etc.) tienen un carácter orientativo.

**En todos esos casos se ha de estar a lo que resulte de las propuestas y decisiones que plantee y adopte en cada caso la Administración competente en materia ferroviaria, y, más en concreto, en las indicadas redes.”**

En la misma página justifica que “Con carácter general, **se autoriza la implantación de usos de comunicaciones** (en las modalidades de circulación peatonal, ciclista, rodada motorizada, ferroviaria, así como de aparcamiento) **bajo la rasante de las distintas zonas globales** y subzonas pormenorizadas reguladas, en la medida en que se justifique su compatibilidad con los usos característicos y/o autorizados en cada una de éstas.”

Sobre las propuestas para el Barrio de Amara Berri, y en relación al sistema ferroviario, se asevera **“B.- Sistema ferroviario Se dan en el barrio las condiciones adecuadas para lograr la intermodalidad<sup>1</sup> ferroviaria entre las líneas de ADIF y Euskotren, con las previsiones de construcción de sendos apeaderos de ambas compañías próximos entre sí en Ribera de Loiola”**

Finalmente, conviene señalar que la Estación de Autobuses, que el PG contempla en las inmediaciones de la Estación del Norte, fue construida en dicho enclave y se encuentra en pleno funcionamiento desde febrero de 2016.

En ese orden de cosas y, esta vez, desde la perspectiva normativa, hay que subrayar que **la Norma Particular del subámbito “AM.05 RIBERAS DE LOIOLA”**, en su apartado CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACIÓN dispone, *“la Convalidación de las determinaciones de ordenación establecidas en la “Modificación del Plan Parcial del A.I.U.”AM.05 Ribera de Loiola (II)”, (aprobación definitiva 30 de marzo de 2004), último documento de los redactados para definir las condiciones particulares para el desarrollo del Ámbito, en un proceso que tuvo su inicio en el “Plan Parcial de Ordenación Urbana del Sector “Apéndice / Pº 22”, situado entre los Barrios de Amara y Loiola de Donostia-San Sebastián”, (aprobación definitiva el 27 de Julio de 1990) El expediente fue formulado y tramitado al amparo de la “Modificación del P.G.O.U. de Donostia-San Sebastián referida al A.I.U.”AM.05 Ribera de Loiola y a su entorno” (aprobación definitiva 20 de Julio de 2003), complementándose con los correspondientes Proyectos de Urbanización y de Reparcelación, también definitivamente aprobados.*

(...)

*En esas circunstancias, y en línea con lo expuesto en los documentos anteriores, los objetivos fundamentales de ordenación de este Plan General son los siguientes:*

- Construcción de un nuevo ensanche residencial en continuidad con los existentes en los suelos llanos de la vega del río, conectando los barrios de Amara y Loiola, consolidando las previsiones contenidas a ese respecto en los documentos antes mencionados.*
- (...)*
- Construcción de un apeadero adecuado para lograr la intermodalidad<sup>1</sup> de las redes ferroviarias de cercanías (ADIF- Euskotren).”***

---

<sup>1</sup> Párrafos trascritos del vigente Plan General en los que la referencia a *intermodalidad* pretende proyectar la idea de sistema ferroviario (ETS-ADIF).

A su vez, el apartado V.- CONDICIONANTES SUPERPUESTOS A LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA de la misma Norma Particular establece que, “*Se estará a este respecto a lo establecido en los documentos “1.2 Informe de Sostenibilidad Ambiental” y “2.1 Normas Urbanísticas Generales” de este Plan General. En ese contexto, se han de tener en cuenta, entre otros extremos, a los efectos correspondientes, la presencia en el Ámbito y su entorno del río Urumea, en su condición de dominio marítimo-terrestre, del viario de titularidad foral y del ferrocarril de ADIF y Euskotren.*”

Por lo tanto, esta norma específica contempla la necesidad de considerar, en todo momento, la existencia de los sistemas generales ferroviarios de ADIF y ETS, y hace suyo el objetivo de lograr la conexión de ambos sistemas ferroviarios mediante la construcción de apeaderos en Ribera de Loiola.

A reseñar, asimismo, el grafiado del plano “2. Zonificación global” de la propia Norma Particular, en el que se aprecia que las edificaciones aisladas, sitas en el Paseo de Zorroaga, más al Sur de la red ferroviaria de ETS, no se sitúan en ámbito urbanístico alguno, al encontrarse su suelo clasificado por el PG como suelo no urbanizable.

En lo que concierne a la **Normativa General** del PG, hay que destacar que su artículo 113.- Régimen de formulación de proyectos de obras de urbanización, estatuye que

“1.-*Las obras de urbanización a ejecutar en cada caso serán las que, en desarrollo de las previsiones establecidas en el planeamiento urbanístico, se definan en alguno de los proyectos siguientes:*

(...)

*C.- Proyectos de obra pública y/o de ejecución de dotaciones generales y locales regulados en el artículo 195.2 de la referida Ley”*

Y, a su vez, en el artículo 116.- Ejecución de proyectos de obras de urbanización por promotores no municipales que,

*“La ejecución de las obras previstas en los proyectos mencionados en los apartados 1.A” y “1.C” del anterior artículo 113 y debidamente aprobados no requerirá la previa solicitud y obtención de licencia municipal.*

*En todo caso, el promotor y/o adjudicatario de esas obras deberá notificar al Ayuntamiento el inicio y finalización de las mismas, incluido el de sus diferentes etapas si las hubiere.*

*A ese respecto, en los posteriores y sucesivos controles municipales de la ejecución de las obras, se deberán cumplir los requisitos documentales y de procedimiento establecidos en las disposiciones vigentes.”*

Llegados a este extremo y visto que lo determinado por el vigente PG no ha modificado la ordenación estructural en su día analizada, la conclusión que se alcanza en este estudio no puede más que coincidir con lo entonces manifestado y que, literalmente, decía:

*“El presente proyecto, desde una optimización en la consecución de los objetivos formulados por el propio Plan General y en estrecha colaboración con ADIF, supone una propuesta positiva en relación al esquema ferroviario contemplado en el planeamiento urbanístico vigente.”*

Lo cierto es que el vigente PG, si bien somete el grafiado de las redes ferroviarias que incluye con carácter orientativo a las decisiones de los organismos administrativos competentes en la materia, consigna una serie de propuestas para mejorar el servicio ferroviario, entre las que se encuentra la de construcción de un intercambiador que conecte las también propuestas, para su construcción a futuro, estaciones de ADIF y ETS de Riberas de Loiola.

Considera el propio Plan General que una actuación de esa índole optimiza la calidad y papel del servicio ferroviario, hasta el punto de convertirse en potenciadora del transporte público.

Por lo tanto, de cuanto se ha dicho hasta este momento se colige que intercambiador que aquí se considera cohonesta con los criterios, objetivos y propuestas realizadas en el vigente PG de Donostia San Sebastián.

## **2.3. CALIFICACIÓN DE LAS PARCELAS AFECTADAS POR LA IMPLANTACIÓN DEL FUTURO INTERCAMBIADOR**

Los suelos afectados por la implantación del futuro intercambiador forman parte de una serie de parcelas, cuya calificación pormenorizada viene grafiada en el plano nº 3 “*Zonificación Pormenorizada*” de este documento.

En concreto, la opción considerada se ejecutaría en parcelas que, de conformidad con el plano “3. Zonificación Pormenorizada” de la Norma Particular establecida por el PG para el barrio de Amara Berri, ostentan la siguiente calificación pormenorizada:

- g.00 equipamiento comunitario
- e.10 red de comunicación viaria
- e.20 red de comunicación ferroviaria
- f.10 espacios libres urbanos

Desde un ejercicio más en detalle de este aspecto, relativo a los usos de las parcelas afectadas, hay que remarcar que La parte del intercambiador que se desarrolla en superficie ocupa un suelo calificado por el Plan General para infraestructuras en servicio; el resto de los accesos previstos así como la ejecución de la obra para el tramo correspondiente al andén de la línea de Cercanías ocuparan temporalmente y de forma muy puntual un reducido espacio sin desarrollar que está destinado a completar el Parque de la Memoria; una vez terminada la fase de obras, podrá rematarse el Parque tal y como está previsto.

Por otra parte, hay que significar que las calificaciones indicadas implican que el uso atribuido a las parcelas afectadas es dotacional público, y que, al estar dichos suelos transformados urbanísticamente, su titularidad está atribuida a las administraciones públicas correspondientes.

### **3. DESARROLLOS PREVISTOS EN EL ENTORNO DE RIBERAS DE LOIOLA**

El estudio de implantación del intercambiador elaborado en el año 2010, señalaba que las previsiones de suelos para nuevos desarrollos de vivienda y de actividades económicas del PG inciden, fundamentalmente, en tres partes diferenciadas de la ciudad, en concreto, en el Barrio de Alza, Vega del Urumea y Zubieta. Además, dice que en el entorno de Ribera de Loiola y con incidencia en el sistema general ferroviario que discurre en las inmediaciones, el PG contempla propuestas puntuales de las que hay que resaltar la programación de nuevo suelo residencial que se estiman en torno a las 2.026 viviendas ligadas con el ámbito “AM.05 Ribera de Loiola” y, en lo que se refiere al suelo destinado a actividades económicas, la previsión de una edificabilidad urbanística que alcanza la cifra de 36.787 m<sup>2</sup>/t en el mencionado ámbito “AM.05 Ribera de Loiola”.

Pues bien, tras prácticamente una década de vigencia del PG, hay que remarcar que la Vega del Urumea y el barrio de Amara Berri han concentrado los mayores esfuerzos para el desarrollo y ejecución de las precitadas previsiones urbanísticas fijadas por el PG.

A la luz de ello, conviene constatar el grado de desarrollo y ejecución de la ordenación urbanística en estos últimos enclaves territoriales del municipio de Donostia.

En ese orden de cosas y por lo que al ámbito “AM.05 Ribera de Loiola” concierne, la realidad muestra que nos encontramos ante un tejido urbano colmatado, una parte nueva de la ciudad construida en la que sus moradores se postulan como integrantes de una significativa masa crítica demandante de servicio público de transporte.

A reseñar también que en este ámbito urbanístico radica el parque público conocido como Parque de la Memoria que, afectado parcialmente por el proyecto del intercambiador considerado, se encuentra totalmente ejecutado y en uso como espacio libre urbano.

En lo que atañe a la Vega del Urumea, desde el punto de vista del planeamiento, nos encontramos con que el pleno del Ayuntamiento de Donostia, en sesión celebrada el 22 de diciembre de 2015, aprobó definitivamente el texto refundido del plan especial que ordena pormenorizadamente el ámbito urbanístico “**LO.01 CIUDAD JARDÍN DE LOIOLA**”, y cuya ejecución se ha iniciado con el sometimiento a trámite de la aprobación del preceptivo Programa de Actuación Urbanizadora -sin aprobación inicial todavía.

La ordenación prevista contempla nuevos desarrollos residenciales, terciarios y dotacionales. Concretamente, se incrementa el número de viviendas en 261, de las que el 40% se destina a vivienda protegida, se consolidan otras 55 viviendas preexistentes, además de ordenar 6.000 m<sup>2</sup>/t para uso terciario.

Mediante esta ordenación se persigue abrir y conectar esta parte de la ciudad con los vecinos barrios de Loiola y Amara; en este último caso, con Ribera de Loiola, y ello, entre otras cosas, mediante la implementación de adecuadas redes de transporte público.

En el mismo orden de cosas, el pleno del Ayuntamiento de Donostia, en sesión celebrada el 28 de abril de 2016, aprobó definitivamente el plan especial de ordenación urbana del subámbito urbanístico **“MA-01 ANTZITA”** (Martutene).

Este instrumento ordena pormenorizadamente una superficie de terreno de 87.581 m<sup>2</sup>, clasificados como suelos urbanos y destinados mayoritariamente a albergar usos residenciales. Su ubicación muestra que dicha bolsa de terreno constituye la conexión entre el barrio de Txomin y el de Martutene, y que se sitúa en las inmediaciones del sistema general ferroviario de Adif.

En concreto, este plan especial ordena 77.000 metros cuadrados de edificabilidad urbanística, de los que 40.000 m<sup>2</sup>/t son residenciales, de ellos 16.000 para vivienda protegida y, el resto, para uso terciario.

Si continuamos nuestro discurrir por la meritada Vega, nos encontramos con que el Pleno del Ayuntamiento de Donostia, en sesión celebrada el 29 de mayo de 2014, aprobó definitivamente el instrumento de “Levantamiento parcial de la suspensión de la aprobación definitiva del Plan General de Ordenación Urbana de la Vega del Urumea”.

Del ámbito de aplicación de este instrumento, interesa a este estudio subrayar que el documento determina la ordenación urbanística estructural de los subámbitos “MA.07.1 Apostolado”; “MA.06 Sarrueta” y “MA.05.1 Trinquete-Ribera del Urumea”, integrados todos ellos por suelos que radican en la inmediatez del sistema general ferroviario de ADIF.

En el subámbito **“MA.06 Sarrueta”** se prevé una edificabilidad urbanística de 54.560 m<sup>2</sup> (t), de la que 49.250 m<sup>2</sup>(t) se destina a uso residencial y, en concreto, 21.417m<sup>2</sup>(t) a uso de vivienda de protección pública. A uso terciario 5.310 m<sup>2</sup>(t).

La ordenación pormenorizada de este ámbito se ha remitido a un Plan Especial, aprobado inicialmente, cuya tramitación está pendiente de aprobación definitiva.

En el subámbito "**MA.05 Trinquete-Riberas del Urumea**", la edificabilidad ordenada asciende a 11.315 m<sup>2</sup>(t), de los que 9.465 m<sup>2</sup>(t) son residenciales para unas 105 viviendas y, 1.850 m<sup>2</sup>(t) a uso terciario.

La ordenación pormenorizada de este ámbito se ha remitido a un Plan Especial, aprobado inicialmente, cuya tramitación está pendiente de aprobación definitiva.

Se da la circunstancia de que la ordenación pormenorizada de los subámbitos "**MA.06 Sarrueta**" y "**MA.05 Trinquete-Riberas del Urumea**" se está desarrollando mediante un mismo y único Plan Especial que, como ya hemos señalado, no ha alcanzado en su tramitación la aprobación definitiva.

A su vez, en el ámbito "MA.07 Portulxo" que cuenta con una importante presencia de edificaciones residenciales de bajo desarrollo, incluida iglesia, asociadas a las Religiosas del Apostolado, y cuya estructura urbana se consolida, se delimita el subámbito "**MA.07.1 Apostolado**" de 12.164 m<sup>2</sup> de superficie, para la que se determina una edificabilidad urbanística de 9.000 m<sup>2</sup>(t) destinada a nuevos desarrollos. De ellos, 4.000m<sup>2</sup> (t) son para uso residencial y, el resto, es decir, 5.000 m<sup>2</sup>(t), para uso terciario.

Su ordenación pormenorizada se consigna en el documento de levantamiento de la suspensión anteriormente citado y, a fecha de este estudio, el Programa de Actuación Urbanizadora correspondiente está sometido a la preceptiva tramitación para su aprobación definitiva, de lo que se infiere que su ejecución ha comenzado. Este PAU cuenta con aprobación inicial, por lo que está pendiente de su aprobación definitiva.

Además, conviene destacar que en la propia vega del Urumea, en el subámbito conocido como **A.U."LO.05 Txomin Enea"**, sito entre los barrios de Loiola y Martutene, y con una edificabilidad residencial prevista para unas 1.314 viviendas, la primera de sus fases, en la que se contempla un desarrollo de edificabilidad residencial de 86.151m<sup>2</sup>(t), además de otros 5.786 m<sup>2</sup> (t) de uso terciario, se encuentra en plena ejecución de su urbanización y edificación.

Para finalizar, y a pesar de lo aconsejado por el vigente Plan Territorial Parcial de Donostialdea, no debe orillarse la existencia en el Plan General del ámbito urbanístico "**MA.08 Antondegí**", en el que su Norma Particular, entre otras, delimita dos zonas globales con edificabilidad urbanística.

La primera, denominada como Zona "A.30 / MA.08 – Residencial de Edificación Abierta, dispone de 283.000 m<sup>2</sup>(t) ordenados para uso residencial y otros 38.100 m<sup>2</sup>(t) para uso

terciario. Así mismo, se ordena una superficie de suelo mínima de 8.000 m2 destinados a alojamientos dotacionales. La segunda, Zona “B.10 / MA.08 – Uso Industrial”, destinada a uso industrial, cuenta con una edificabilidad sobre rasante de 100.000 m2 (t).

Sin embargo, como ya hemos adelantado, a pesar de la vigencia de las determinaciones urbanísticas señaladas en el párrafo anterior, lo cierto es que el Plan Territorial Parcial de Donostialdea aconseja repensar la propia existencia de la zona A.30 Residencial Abierta de este ámbito. Por lo que resulta, más que probable, que este importante desarrollo residencial no se ejecute finalmente.

En cualquier caso, desde un punto de vista objetivo, la ordenación de ambas Zonas Globales continúa vigente, y la Zona industrial no está cuestionada, por lo que ésta última debería perdurar a futuro.

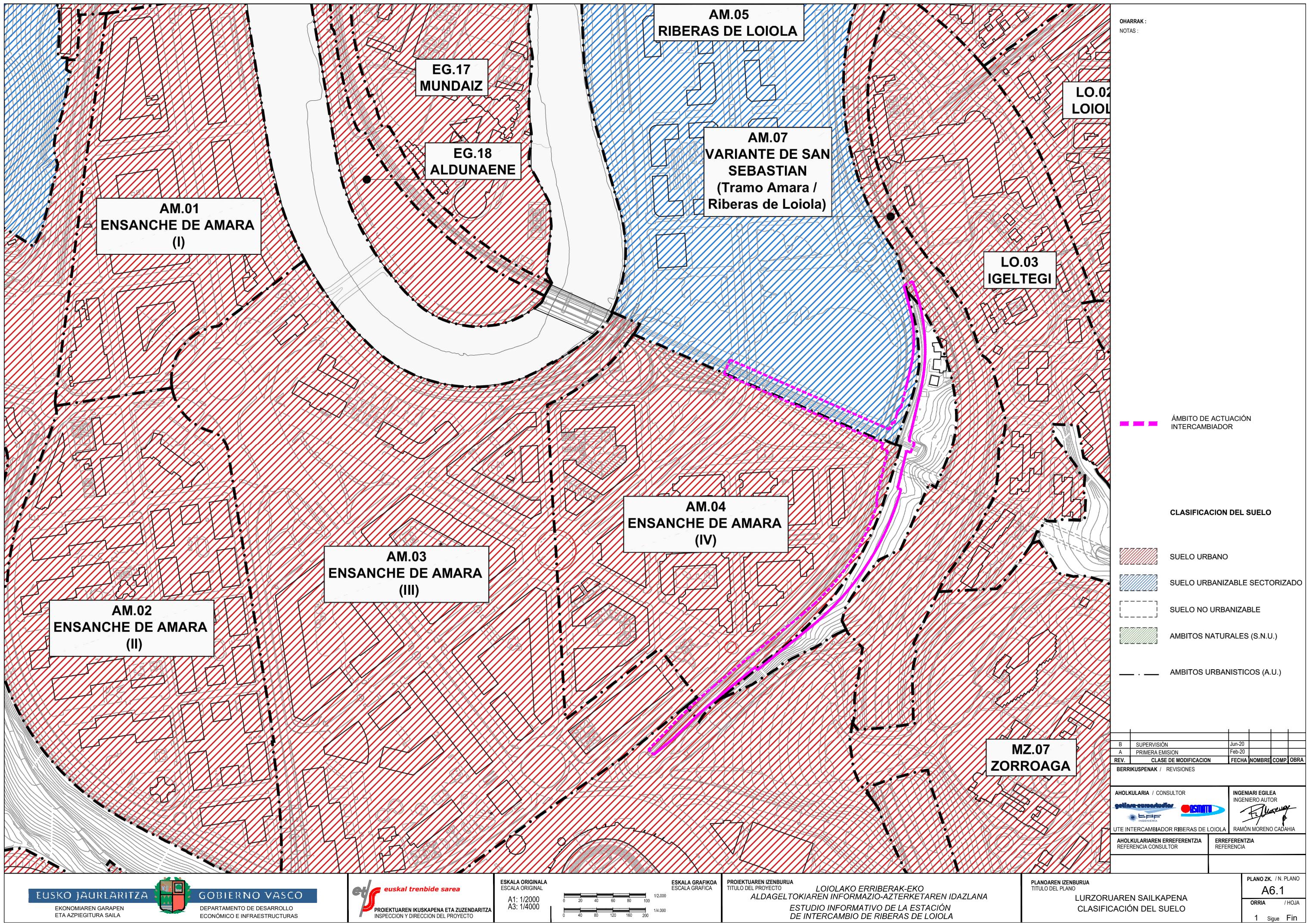
La ubicación y delimitación de todos los ámbitos y subámbitos urbanísticos citados en este epígrafe viene grafiada en el plano que con el número 4 “Nuevos Desarrollos” que se anexa a este documento.

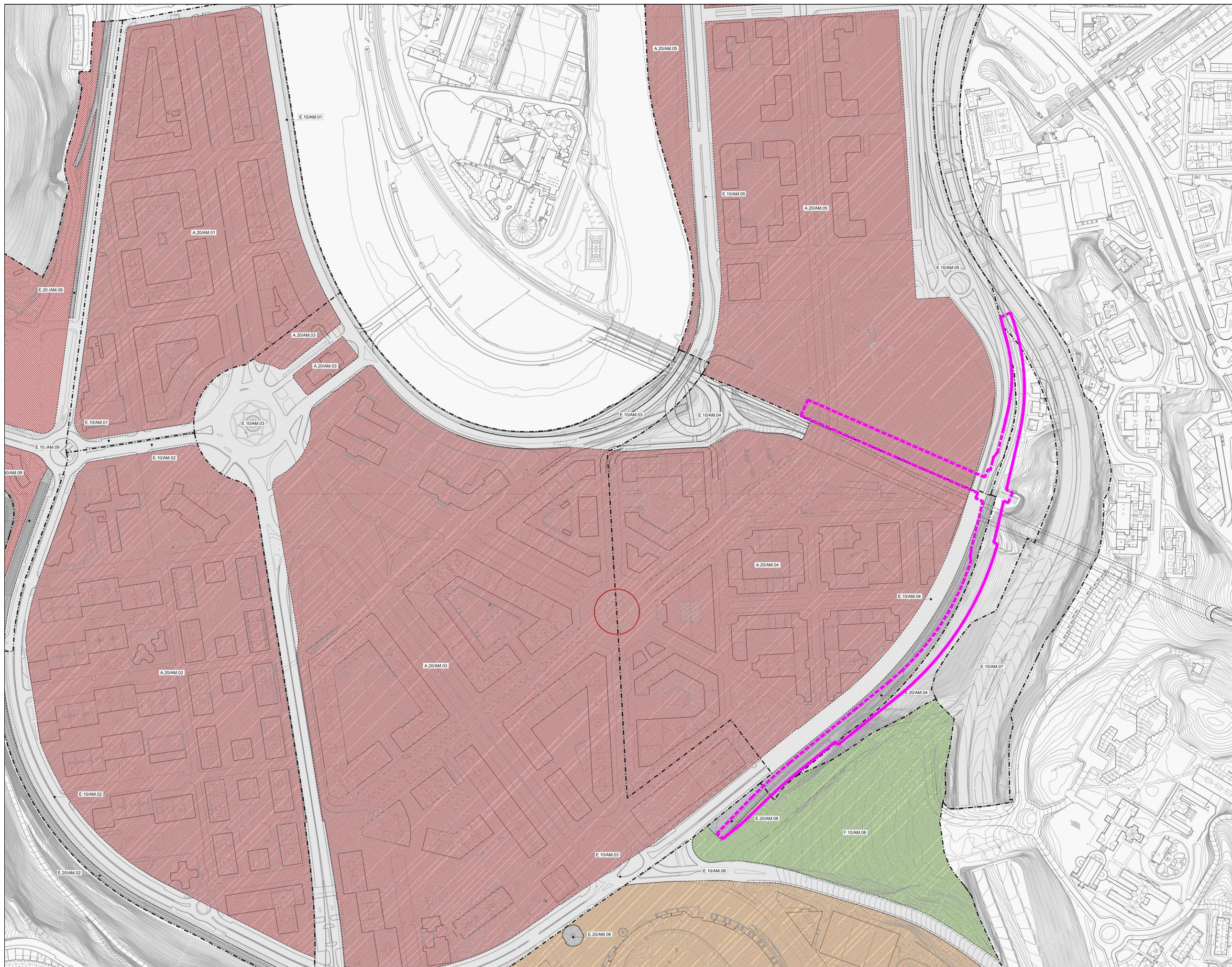
Como puede apreciarse en dicho plano, todos esos desarrollos urbanísticos se localizan en el entorno próximo del futuro intercambiador, configurándose como potenciales focos de generación y atracción de viajeros para el servicio público de transporte ferroviario.

Desde esa idiosincrasia, no cabe duda alguna de que la construcción de un intercambiador que conlleve la conectividad de las redes ferroviarias de ETS y ADIF va a ofrecer un servicio público de transporte que, además de mejorar el servicio ferroviario de conexión de Donostia con territorios situados más allá de la propia ciudad, permitirá la conexión inmediata e integral de los barrios de Amara Berri, Loiola, Txomin Enea y Martutene, así como la de estos con el resto de la ciudad.

Cuanto antecede, demuestra que la instalación de un intercambiador en el punto previsto va a permitir dar un salto cualitativo en la mejora de las instalaciones ferroviarias y, por ende, la mejora de la calidad del servicio público de transporte interurbano y su potenciación.

## **APENDICE N° 1. PLANOS**





OHARRAK:  
NOTAS:

ÁMBITO DE ACTUACIÓN  
INTERCAMBIADOR

SISTEMATIZACION DE ZONAS DE USO GLOBAL

A. ZONAS DE USO RESIDENCIAL

- A.10 RESIDENCIAL DE CASCO ANTIGUO
- A.20 RESIDENCIAL DE ENSANCHE
- A.30 RESIDENCIAL DE EDIFICACION ABIERTA
- A.40 RESIDENCIAL DE BAJO DESARROLLO

B. ZONAS DE ACTIVIDADES ECONOMICAS

- B.10 USO INDUSTRIAL
- B.20 USO TERCARIO

E. SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES

- E.10 RED DE COMUNICACION VIARIA (S.G.)
- E.20 REDES FERROVIARIAS (S.G.)
- E.30 ZONAS PORTUARIAS (S.G.)

F. SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES

- F.10 ESPACIOS LIBRES URBANOS (S.G.)

G. SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO COMUNITARIO

- G.00 EQUIPAMIENTO COMUNITARIO (S.G.)

H. SISTEMA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS

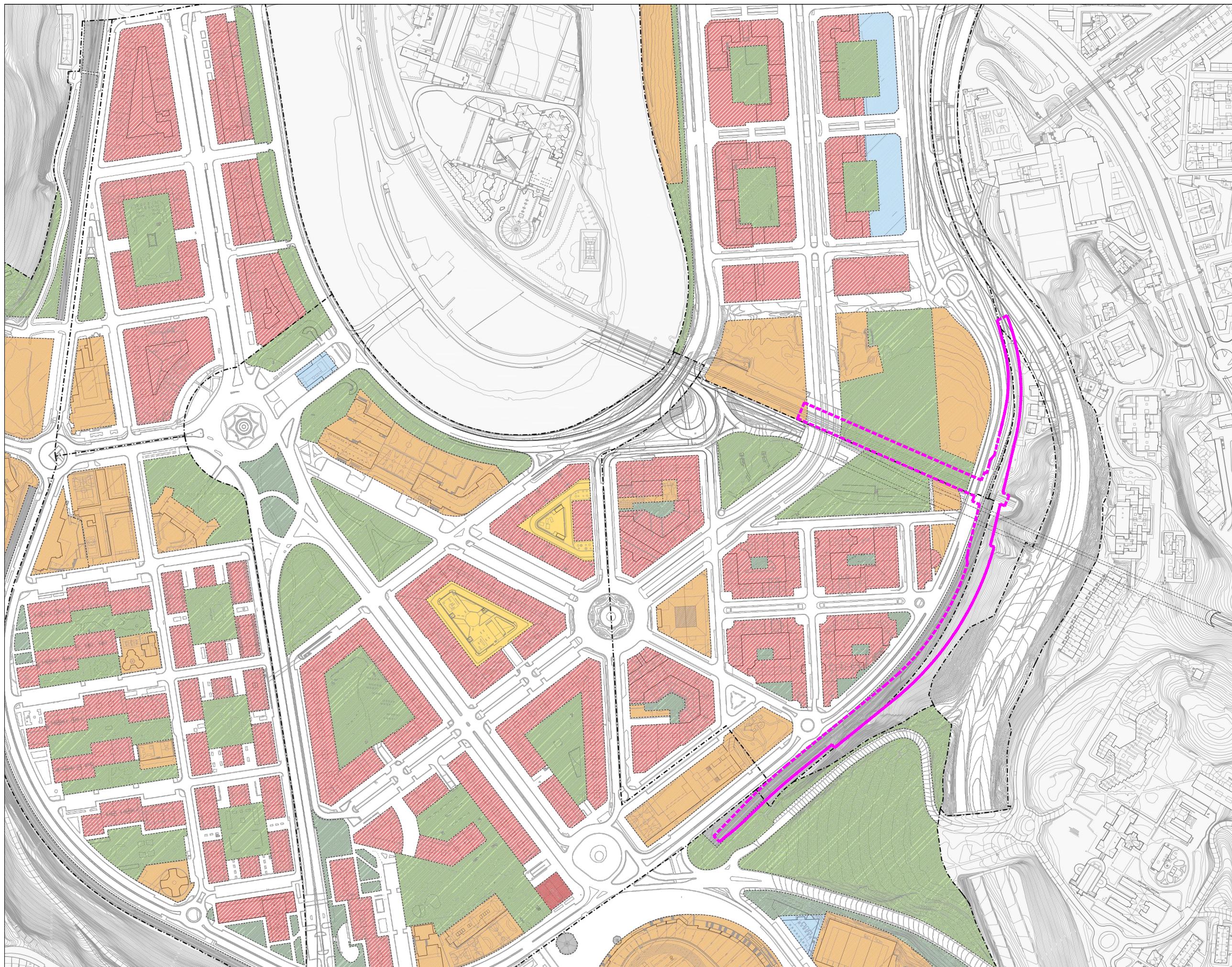
- H.00 INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS (S.G.)

B	SUPERVISIÓN	Jun-20
A	PRIMERA EMISIÓN	Feb-20
REV.	CLASE DE MODIFICACIÓN	FECHA NOMBRE COMP. OBRA

BERRIKUSPENAK / REVISIONES

AHOLKULARIA / CONSULTOR	INGENIARI EGILEA INGENIERO AUTOR  RAMÓN MORENO CADAHIA
UTE INTERCAMBIADOR RIBERAS DE LOIOLA AHOLKULARIAREN ERREFERENTZIA REFERENCIA CONSULTOR	ERREFERENTZIA REFERENCIA

PLANO ZK. / N. PLANO A6.2
ORRIA / HOJA
1 Sigue Fin



OHARRAK:  
NOTAS:

— ÁMBITO DE ACTUACIÓN  
INTERCAMBIADOR

a. PARCELA RESIDENCIAL

- SAILA a.10 RESIDENCIAL DE CASCO ANTIGUO  
SAILA a.20 RESIDENCIAL DE ENSANCHE COMUN  
SAILA a.21 RESIDENCIAL DE ENSANCHE ANTIGUO  
SAILA a.22 RESIDENCIAL DE NUEVOS ENSANCH  
SAILA a.30 RESIDENCIAL DE EDIFICACION ABIERTA  
SAILA a.40 RESIDENCIAL DE BAJO DESARROLLO

b. PARCELA DE ACTIVIDADES ECONOMICA

- SAILA b.10 INDUSTRIAL  
SAILA b.20 TERCARIO

e. SISTEMA DE COMUNICACIONES

- AREA e.10 RED DE COMUNICACION VIARIA  
AREA e.20 RED DE COMUNICACION FERROVIARIA

ZIOA e.30 ESPACIO PORTUARIO

KUAK e.40 APARCAMIENTO

f. ESPACIOS LIBRES

- REAK f.10 ESPACIOS LIBRES URBANOS  
NTAK f.20 ESPACIOS LIBRES URBANOS COMUN

GUAK f.30 CAUCES FLUVIALES

RIOA g. EQUIPAMIENTO COMUNITARIO

- RIOA g.00 EQUIPAMIENTO COMUNITARIO

JURAK h. INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS

- JURAK h.00 INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS

ARENATUA RUAK AMBITOS CUYA ZONIFICACION PORMENORIZADA SE REMITE AL PLANEAMIENTO A PROMOVER

(A.U.) — AMBITOS URBANISTICOS (A.U.)

B	SUPERVISIÓN	Jun-20
A	PRIMERA EMISIÓN	Feb-20
REV.	CLASE DE MODIFICACION	FECHA NOMBRE COMP. OBRA

BERRIKUSPENAK / REVISIONES

AHOLKULARIA / CONSULTOR INGENIARI EGILEA INGENIERO AUTOR



UTE INTERCAMBIADOR RIBERAS DE LOIOLA RAMÓN MORENO CADAHIA

AHOLKULARIAREN ERREFERENTZIA REFERENCIA CONSULTOR ERREFERENTZIA REFERENCIA

PLANO ZK. / N. PLANO A6.3

ORRIA / HOJA

1 Sigue Fin

