

**Doc. A: MEMORIA**

**II. DETERMINACIONES Y PROPUESTAS  
DE ORDENACIÓN TERRITORIAL**

**Doc. B: PLANOS**

**PLANOS**

## INDICE

<b>1.-INTEGRACIÓN DEL AF EN EL ENTORNO CIRCUNDANTE .....</b>	<b>1</b>
<b>2.-EL MODELO DE ORDENACIÓN TERRITORIAL.....</b>	<b>4</b>
<b>3.-ORDENACIÓN GENERAL DEL MEDIO FÍSICO .....</b>	<b>6</b>
3.1.-ZONIFICACIÓN BÁSICA PARA LA ORDENACIÓN TERRITORIAL GENERAL DEL MEDIO FÍSICO DEL ÁREA FUNCIONAL.....	6
3.2.-PARQUES RURALES INTERURBANOS, PARQUES RURALES PERIURBANOS Y ÁREAS AGROPECUARIAS ESTRATÉGICAS .....	12
<b>4.-MODELO DE MOVILIDAD. REDES DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES .....</b>	<b>15</b>
4.1.-EL MODELO DE MOVILIDAD.....	15
4.2.-REFERENCIAS BÁSICAS PARA LA CONFIGURACIÓN DEL FUTURO MODELO DE MOVILIDAD DEL ÁREA FUNCIONAL.....	17
4.3.-LA RED BÁSICA DE ACCESIBILIDAD INTERURBANA PEATONAL Y CICLISTA .....	20
4.4.-LA RED DE CARRETERAS.....	22
4.5.-LA RED FERROVIARIA .....	26
4.6.-LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA .....	30
4.7.-LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA .....	32
4.8.-CONCLUSIONES.....	33
<b>5.-CICLO INTEGRAL DEL AGUA.INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIO.....</b>	<b>34</b>
5.1.-PREVENCIÓN DE INUNDACIONES .....	34
5.2.-ABASTECIMIENTO DE AGUA .....	34
5.3.-SANEAMIENTO .....	39
5.4.-ENERGÍA ELÉCTRICA.....	40
5.5.-INFRAESTRUCTURAS DE RESIDUOS URBANOS .....	41
5.6.-RED DE GAS.....	42
<b>6.-ORDENACIÓN GENERAL DEL MEDIO URBANO Y PERIURBANO.....</b>	<b>43</b>
6.1.-ORDENACIÓN GENERAL DEL MEDIO URBANO Y PERIURBANO .....	43
6.2.-LAS AGRUPACIONES URBANAS Y PERIURBANO.....	45
6.3.-DELIMITACIÓN Y ORDENACIÓN DE LAS AGRUPACIONES URBANAS.....	47
6.4.-SUELO RURAL PERIURBANO .....	48
6.5.-LOS CORREDORES FLUVIALES URBANOS .....	51

<b>7.-ÁREAS DE CARÁCTER ESTRATÉGICO.....</b>	<b>51</b>
7.1.- LAS ÁREAS DE CARÁCTER ESTRATÉGICO.....	51
7.2.-PROYECTOS DEL PTP EN RELACIÓN CON LAS ÁREAS DE CARÁCTER ESTRATÉGICO .....	57
7.3.-ÁREAS DE CARÁCTER ESTRATÉGICO DE LASARTE-ORIA, ALTOS DE ZUBIETA Y ARITZETA .....	59
7.4.-ÁREA DE CARÁCTER ESTRATÉGICO DEL CORREDOR DEL URUMEA .....	61
7.5.-ÁREA DE CARÁCTER ESTRATÉGICO DE LA BAHÍA DE PASAIA.....	64
7.6.-ÁREA DE CARÁCTER ESTRATÉGICO DEL CORREDOR LEZO-GAINTXURIZKETA.....	67
7.7.-ÁREA DE CARÁCTER ESTRATÉGICO DE TXINGUDI .....	69
<b>8.-ORDENACIÓN DEL PARQUE RESIDENCIAL DE VIVIENDAS.....</b>	<b>73</b>
8.1.-INTRODUCCIÓN GENERAL. VIVIENDA DE PROTECCIÓN PÚBLICA. CUANTIFICACIÓN RESIDENCIAL	73
8.2.-CRITERIOS GENERALES PARA LA ORDENACIÓN DEL PARQUE RESIDENCIAL.....	74
8.3.-CUANTIFICACIÓN DEL PARQUE RESIDENCIAL .....	76
8.4.-PROYECTO DEL PTP PARA EL DIMENSIONAMIENTO Y LA DISTRIBUCIÓN POR MUNICIPIOS DE LAS PREVISIONES DE CRECIMIENTO DEL PARQUE RESIDENCIAL A DISPONER EN EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL.....	78
<b>9.-ORDENACIÓN DEL SUELO PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS .....</b>	<b>84</b>
9.1.- CRITERIOS GENERALES DE ORDENACIÓN .....	84
9.2.-PAUTAS DE CUANTIFICACIÓN GENERAL DEL SUELO PLANIFICADO .....	88
9.3.-PAUTAS DE ORDENACIÓN PARTICULARIZADAS POR ÁMBITOS SUBCOMARCALES .....	91
<b>10.-EQUIPAMIENTO COMUNITARIO GENERAL .....</b>	<b>94</b>
<b>11.-LA PERSPECTIVA DEL GÉNERO Y LA VIDA COTIDIANA .....</b>	<b>97</b>
<b>12.-COMPATIBILIZACIÓN DE PLANEAMIENTOS .....</b>	<b>105</b>
12.1.-COMPATIBILIZACIÓN DE PLANEAMIENTOS .....	105
12.2.-DETERMINACIONES, ELEMENTOS Y ÁMBITOS OBJETO DE PLANIFICACIÓN COMPATIBILIZADA	106
12.3.-SISTEMÁTICA PARA LA COMPATIBILIZACIÓN DE PLANEAMIENTOS .....	108

## **1.- INTEGRACIÓN DEL ÁREA FUNCIONAL EN EL ENTORNO CIRCUNDANTE**

El ejercicio de ordenación territorial desarrollado en el Plan Territorial Parcial se ha realizado teniendo en cuenta el contexto espacial, geográfico y administrativo en el que se inserta y localiza el Área Funcional de Donostia-San Sebastián.

Las pautas geoestratégicas generales se remiten a la consideración del documento de las Directrices de Ordenación del Territorio como marco referencial al que se ha acomodado en todo momento el Plan Territorial Parcial, empezando por la asunción del marco geográfico objeto del mismo, que corresponde al Área Funcional de Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa). Según las determinaciones de las DOT, esta Área Funcional está constituida por los municipios de Andoain, Astigarraga, Donostia-San Sebastián, Errenteria, Hernani, Hondarribia, Irun, Lasarte-Oria, Lezo, Oiartzun, Pasaia, Urnieta y Usurbil.

Corresponde por tanto el Área Funcional al territorio situado en el extremo Noreste de Gipuzkoa, y por este de la CAPV, lindante con territorio francés y con la parte Norte de Navarra (ver plano nº 1). Dentro del territorio gipuzkoano linda al Oeste con el Área Funcional de Zarautz-Azpeitia (Urola-Kosta) y al Suroeste con el Área Funcional de Tolosa (Tolosaldea).

Desde la óptica de la disciplina de la ordenación territorial, los marcos administrativos referenciales equivalentes en su perímetro circundante son los siguientes (ver plano nº 1):

- Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Zarautz-Azpeitia (Urola Kosta), aprobado definitivamente mediante el Decreto 32/2006, de 21 de febrero de 2006.

El Área Funcional de Donostia-San Sebastián linda con los términos municipales de Orio y Aia.

- Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Tolosa (Tolosaldea) aprobado inicialmente mediante Acuerdo de la Diputación Foral de Gipuzkoa de 15 de octubre de 2013.

El Área Funcional de Donostia-San Sebastián linda con los términos municipales de Zizurkil, Aduna, Villabona, Berastegi y Elduain.

- Plan de Ordenación Territorial de Navarra Atlántica –Subárea Funcional 9.1 Leitzaran-Alto Urumea–. Proyecto aprobado definitivamente en Mayo de 2011.

El Área Funcional de Donostia-San Sebastián linda con los términos municipales de Arano y Goizueta, en los que se enclavan los embalses de Añarbe y Artikutza que forman parte del sistema de abastecimiento de agua de la comarca de Donostialdea.

- Plan de Ordenación Territorial de Navarra Atlántica - Subárea 8.2. Bortziriak -. Proyecto aprobado definitivamente en Mayo de 2011.

El Área Funcional de Donostia-San Sebastián linda con el término municipal de Lesaka, en el que se emplazan los embalses de Endara y Domiko que forman parte del sistema de abastecimiento de agua de la comarca del Txingudi-Bajo Bidasoa.

- Por último, el Área Funcional linda, en la frontera constituida por el río Bidasoa, con el territorio francés de su margen derecha. Concretamente con los términos municipales de Hendaia, Urrugne-Behobie y Biriatou.

En esta zona de Iparralde se está redactando a nivel de ordenación del territorio, la revisión del documento titulado Schème de Cohérence Territoriale SCOT Sud Pays Basque, aprobado en 2005.

Desde la óptica del medio físico, los cursos fluviales de los valles del Oria, Urumea, Iartzun y Bidasoa y sus correspondientes macizos montañosos intermedios configuran las principales líneas de continuidad y encuentro entre el territorio del Área Funcional de Donostia-San Sebastián y el perímetro geográfico circundante.

Desde una perspectiva funcional, son los ejes de comunicaciones que discurren por el fondo de los valles y enlazan éstos entre sí en la franja litoral, los elementos que constituyen el soporte de interconexión y acusada continuidad urbana entre el Área Funcional y las áreas colindantes, la franja costera de Hendaya a Bayona en Francia, las comarcas de Urola-Kosta y Tolosaldea en Gipuzkoa y la comarca de las Cinco Villas en Navarra. En este capítulo los principales ejes de interconexión son las autovías N-1 y A-15, la Autopista AP-8/AP-1, la carretera N-121-A y las redes ferroviarias de ADIF-SNCF y ETS.

Otros elementos de importancia en la interconexión con el exterior radican en las infraestructuras portuarias y aeroportuaria del Área Funcional. El proceso de modernización del puerto y regeneración urbanística de la Bahía de Pasaia, se apoya en la funcionalidad que el puerto ofrece como infraestructura del transporte de un “hinterland” mucho más amplio que el ámbito del Área Funcional.

Desde la óptica de territorio de servicios, el Área Funcional presenta la condición de constituir la ciudad de Donostia-San Sebastián la capital administrativa del Territorio Histórico de Gipuzkoa, y la ciudad y su entorno un reclamo turístico y terciario de primera magnitud (Playas, Aquarium, Peine de los Vientos, Festival de Cine, Chillida-Leku, Regatas, Palacio de Congresos del Kursaal, Gastronomía, Ficoba etc.) que ahora trata de abrirse hacia nuevos campos de actividades avanzadas.

Además el núcleo urbano Irun-Hondarribia constituyen también un centro terciario sobre el que gravita parte del Norte de Navarra (Comarca de las Cinco Villas, Elizondo, etc...) y de algunos pueblos de Iparralde (Hendaia, Behobia, Donibane-Lohitzune, etc).

Por último, debe señalarse como factor relevante los programas de consolidación de una entidad transfronteriza, mediante la potenciación de las características de continuidad urbana lineal que ofrece la franja litoral entre Bayona y Donostia-San Sebastián. A tal efecto se ha formalizado la sociedad impulsora del proyecto “Eurocité Basque Bayonne-Saint Sebastien/Euskal Euro-Hiria Baiona-Donostia/Eurociudad Vasca Bayona-San Sebastián”.

## 2.- EL MODELO DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

El Modelo de Ordenación Territorial del Plan Territorial Parcial queda configurado por la síntesis de las principales propuestas de ordenación general planteadas en relación con la regulación del medio físico, la organización de la red de transportes y comunicaciones, la configuración de una serie de áreas urbanísticas de carácter estratégico y la distribución ponderada de los nuevos desarrollos residenciales y de actividad económica sobre el conjunto del territorio del área funcional. Junto a estas determinaciones sustanciales, expresadas en los planos nº 2, 3, 5 y 6, se establecen, así mismo, otras pautas de ordenación general en relación con las áreas temáticas específicas del ciclo del agua y las infraestructuras generales de servicio, los grandes equipamientos comunitarios y la compatibilización de planeamientos (planos nº 4, 7 y 8).

Lejos de constituir un esquema normativo de carácter determinista y único, el Modelo ofrece una serie de pautas globales de priorización territorial y un escenario marco del desarrollo infraestructural y urbanístico, a partir de los cuales poder canalizar y regular, de forma flexible, pero con una sistematización general reglada, la amplia gama de solicitudes urbanísticas e iniciativas infraestructurales que se proyectan sobre el territorio.

El Modelo se configura, por tanto, como la superposición de las principales conclusiones propositivas enumeradas en el presente documento, relativas al Medio Natural, al Suelo Rural, al Modelo de Movilidad y a la Red de Transporte y Comunicaciones, a la Red de Infraestructuras y Servicios y al Sistema de Asentamientos Urbanos.

El conjunto de las determinaciones del Plan Territorial Parcial que constituyen el entramado básico del Modelo de Ordenación Territorial planteado es el siguiente:

- Propuesta de zonificación básica para la ordenación territorial general del medio físico:
  - Suelos de especial protección naturalística y/o forestal.
  - Suelos de especial protección para la consolidación del hábitat rural y/o ámbitos periurbanos verdes.
  - Corredores fluviales.
  - Suelo rural periurbano
- Propuestas de ordenación pormenorizada complementaria y superpuesta para la ordenación territorial general del medio físico:
  - Parques rurales interurbanos.

- Parques rurales periurbanos
- Áreas agropecuarias estratégicas
- Fijación de un Esquema General del Modelo de Movilidad y enunciado de una serie de propuestas específicas en relación con la futura configuración de la red interurbana básica peatonal y ciclista, con la red general de carreteras, con las redes ferroviarias (ADIF, ETS y TAV) y sus correspondientes estaciones y elementos de intermodalidad, y con las infraestructuras portuarias y aeroportuaria.
- Propuestas de ordenación general del medio urbano, con la delimitación global de los suelos susceptibles de ocupación urbanística y, dentro de ellos, la definición de una serie de ámbitos específicos:
  - Agrupaciones urbanas y periurbano
  - Agrupaciones urbanas
  - Suelo rural periurbano
  - Corredores fluviales urbanos
  - Los ámbitos definidos en el Plan Territorial Parcial como Áreas de Carácter Estratégico
- Enunciado de unas pautas generales para la ordenación y el dimensionamiento del parque residencial y del suelo para actividades económicas a planificar en el planeamiento municipal.
- Propuesta de esquemas de ordenación más pormenorizada para los ámbitos definidos como Áreas de Carácter Estratégico, con el enunciado en algunos casos de opciones sobre su posible ordenación ambiental, infraestructural y urbanística.

Se pueden señalar, así mismo, otras determinaciones complementarias del Plan Territorial Parcial, adscribibles también al Modelo de Ordenación territorial:

- Enunciado de propuestas generales en relación con el ciclo integral del agua, las infraestructuras de servicio y el equipamiento comunitario general.
- Fijación de los principales ámbitos y elementos de que deben ser objeto de planificación compatibilizada preferente.
- Propuestas sobre la perspectiva de género y la vida cotidiana.

### **3.- ORDENACIÓN GENERAL DEL MEDIO FÍSICO**

#### **3.1.- ZONIFICACIÓN BÁSICA PARA LA ORDENACIÓN TERRITORIAL GENERAL DEL MEDIO FÍSICO DEL ÁREA FUNCIONAL**

Se establece como una de las determinaciones básicas del Plan Territorial Parcial la fijación de los ámbitos del territorio que deben ser objeto de una regulación genérica especial para garantizar la preservación y potenciación de los valores naturales, ambientales y paisajísticos del medio físico y la compatibilización de los desarrollos urbanísticos e infraestructurales periféricos con la potenciación del medio rural como soporte básico de la consolidación del sector primario.

Se definen, al efecto, cuatro categorías de grandes unidades espaciales que quedan delimitadas en el plano nº 2 del Plan Territorial Parcial, de Ordenación General del Medio Físico, como ámbitos de preeminencia del medio natural y del hábitat rural y una quinta categoría espacial adscribible a los ámbitos destinados a la acogida del desarrollo urbanístico del Área Funcional, que se remite al plano nº 5 del Plan Territorial Parcial, de Ordenación General del Medio Urbano:

- Suelo de especial protección naturalística y/o forestal

Ámbitos del territorio con predominancia del medio físico, para los que se propone la potenciación de sus valores naturalísticos y paisajísticos, el mantenimiento de las actividades y edificaciones compatibles de explotación agroforestal y la presencia, en su caso, de actividades y edificaciones compatibles integradas en los parques periurbanos.

Se recoge, así mismo, en la delimitación de estos ámbitos la sensibilidad hacia la necesidad de protección preferente del importante tramo del frente litoral del área funcional que por sus características y localización se deben consolidar como territorio objeto de especial protección naturalística.

La regulación territorial prevista en el Plan Territorial Parcial para estos ámbitos será asimilable a la de las categorías de ordenación de las D.O.T. de “Especial protección”, “Mejora ambiental” y/o “Forestal”, con las siguientes precisiones:

- Se respetarán en estos ámbitos, como condicionantes superpuestos, todas las regulaciones y planes de gestión aprobados para los diferentes espacios naturales protegidos localizados en los mismos.

- Quedan prohibidos los crecimientos urbanísticos y se evitarán los edificios de utilidad pública e interés social, salvo los precisos para la mejora ambiental y/o la actividad forestal.
- Serán admisibles en estos ámbitos, de forma excepcional, en casos debidamente justificados y con la consiguiente adopción de las correspondientes medidas de compensación ambiental, los usos de vías de transporte, líneas de tendido aéreo, líneas subterráneas e instalaciones técnicas de servicios de carácter no lineal tipo B (usos d1, d2, d3 y d5 según la definición de usos del epígrafe 8.6.7.D. de las DOT).
- Suelo de especial protección para la consolidación del hábitat rural y/o ámbitos periurbanos verdes

Ámbitos del territorio con predominancia del hábitat rural, para los que se propugna la consolidación y mejora de las actividades y edificaciones rurales del sector primario y el mantenimiento o desarrollo, en su caso, de las actividades y edificaciones compatibles integradas en los parques rurales interurbanos y periurbanos planteados en el Plan Territorial Parcial.

La regulación territorial prevista en el Plan Territorial Parcial para estos ámbitos será asimilable a la de la categoría de ordenación de las D.O.T. de “Zona agroganadera y campiña”, con las siguientes precisiones:

- Se respetarán en estos ámbitos, como condicionantes superpuestos, todas las regulaciones y planes de gestión aprobados para los diferentes espacios naturales protegidos localizados en los mismos.
- En estas zonas quedan prohibidos los crecimientos urbanísticos y se evitarán los edificios de utilidad pública e interés social, salvo los precisos para el desarrollo del hábitat rural y los inherentes a los usos y actividades propias de los Parques Rurales Interurbanos y Periurbanos, según se disponga en sus correspondientes Planes Especiales de Ordenación.
- Se consolidan en estas zonas, los usos urbanísticos preexistentes o los que, en su caso, ya estuviesen previstos en el planeamiento urbanístico vigente.

- Corredores fluviales

Ámbitos del territorio de carácter sustancialmente fluvial localizados a lo largo del curso de los principales ríos del área funcional, constituidos por la secuencia de los espacios libres destinados a la acogida del cauce bajo del río, su zona de flujo preferente, sus vegas inundables, sus sotos y franjas de arbollado de ribera y los restantes espacios libres configurados en sus márgenes como itinerarios blandos.

En general, los corredores fluviales se corresponden con los suelos inundables en régimen de avenidas, a los que se añaden los espacios libres verdes, parques y paseos de borde ribereños no inundables y de los que se detraen las áreas urbanas consolidadas situadas en las márgenes de los ríos que deben ser objeto de actuaciones de prevención de inundaciones.

La regulación territorial prevista en el Plan Territorial Parcial para estos ámbitos será asimilable a la de la categoría de ordenación de las D.O.T. de “Protección de aguas superficiales”, desarrollada en el vigente Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Protección de los Ríos y Arroyos de la CAPV.

En los corredores fluviales se prohíbe:

- Todo tipo de edificación, salvo los equipamientos de interés general adscritibles al servicio del ámbito fluvial.
- Las redes de comunicaciones, salvo los puentes y los paseos de borde potencialmente inundables.
- Las infraestructuras de servicios, salvo los cruces de cauce y redes de saneamiento.

Se respetarán en los ámbitos de los cursos fluviales como condicionantes superpuestos, además de la regulación específica del Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Ríos y Arroyos, todas las regulaciones y planes de gestión aprobados para los diferentes espacios naturales protegidos localizados en estos ámbitos, así como las determinaciones señaladas en el Plan Hidrológico del Cantábrico Oriental.

En el Plan Territorial Parcial se definen específicamente cinco corredores fluviales; el Corredor Fluvial del río Oria, el Corredor Fluvial del río Urumea, el Corredor Fluvial del río Oiartzun, el Corredor Fluvial de la regata Jaizubia y el Corredor Fluvial del río Bidasoa.

Cada uno de estos cinco corredores fluviales será objeto de un Plan Especial de Ordenación Fluvial Integral, de carácter multisectorial (consideración conjunta de las componentes ambiental, hidráulica, urbanística e infraestructural) y alcance supramunicipal (consideración unitaria del conjunto del desarrollo del curso fluvial).

Como contenidos sustanciales de los Planes Especiales de Ordenación Fluvial Integral se contemplará, además de la fijación definitiva de su ámbito espacial, para la acogida del cauce del río, su zona de flujo preferente y sus vegas inundables, la valorización ambiental y paisajística del curso fluvial, el establecimiento de medidas para la prevención de inundaciones en zonas urbanas, considerando, en su caso, las posibles intervenciones de eliminación de obstáculos hidráulicos, el tratamiento prioritario de sus riberas como espacios libres y verdes, la creación de itinerarios blandos a lo largo de sus márgenes, la ordenación suprasectorial del conjunto de las infraestructuras concurrentes y la evaluación económico financiera de las intervenciones programadas, con su correspondiente plan de gestión.

Además, se tendrán en cuenta, dentro de estos Planes Especiales de Ordenación Fluvial Integral, la prevalencia de la normativa de desarrollo de la Red Natura 2000 así como los Planes de Ordenación de Recursos Naturales vigentes y la obligación de analizar las posibles afecciones realizando una adecuada evaluación según la Ley 42/2007 del 13 de Diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, art.46.4.

- Suelo rural periurbano

Ámbitos del territorio inscritos en el entorno circundante a las áreas del actual desarrollo urbano con predominancia del hábitat rural y del medio natural que, con independencia de su inclusión en algunos casos en el planeamiento urbanístico aprobado o en tramitación como suelos urbanizables, se consideran en el Plan Territorial Parcial como ámbitos con disponibilidad espacial.

Sobre estos ámbitos no se contempla la necesidad de su ocupación urbanística en el horizonte del Plan Territorial Parcial, y desde el planeamiento municipal se dilucidará la doble opción de su calificación como hábitat rural consolidado o su adscripción a zonas de nueva expansión urbanística.

La regulación territorial prevista en el Plan Territorial Parcial para estos ámbitos será asimilable, en los suelos actualmente clasificados como no urbanizables y con carácter transitorio en tanto en cuanto sobre estos ámbitos no se produzca en el futuro su posible reclasificación como suelos urbanizables, a la de la categoría de ordenación de las D.O.T. de “Zona agroganadera y campiña”, con las siguientes precisiones:

- Sobre este ámbito serán de aplicación las determinaciones establecidas por los diferentes Planes Territoriales Sectoriales (Agroforestal, Protección de Ríos y Arroyos, Litoral y Zonas Húmedas). En concreto cabe reseñar expresamente los suelos pertenecientes a la categoría de ordenación agroganadera y campiña de alto valor estratégico del Plan Territorial Sectorial Agroforestal, cuyas limitaciones de acuerdo con tal plan, mantienen su total vigencia.
- Esta regulación territorial transitoria quedará sustituida, obviamente, por la correspondiente regulación urbanística que se le adjudique en el caso de producirse en el futuro su recalificación urbanística.
- Por lo tanto, en estas zonas quedan prohibidos, de forma en principio transitoria, los crecimientos urbanísticos y se evitarán los edificios de utilidad pública e interés social, salvo los precisos para el desarrollo del hábitat rural y los inherentes a los usos y actividades propias de los Parques Rurales Interurbanos y Periurbanos, según se disponga en sus correspondientes Planes Especiales de Ordenación.
- En todo caso, se respetarán en estos ámbitos, como condicionantes superpuestos, todas las regulaciones y planes de gestión aprobados para los diferentes espacios naturales protegidos localizados en los mismos.
- Se consolidan en estas zonas los usos urbanísticos preexistentes, y se someterán a reconsideración territorial en el planeamiento general municipal, en su caso, los posibles usos urbanísticos previstos en el planeamiento pero todavía no desarrollados.

En los documentos de planeamiento general municipal se respetará y delimitará con mayor precisión esta categorización de las grandes unidades espaciales del medio físico, asignando, salvo excepciones justificadas, la clasificación de suelo no urbanizable a todos los suelos adscritos a las categorías del Plan Territorial Parcial de “Especial protección naturalística y/o forestal” y “de especial protección para la consolidación del hábitat rural y/o ámbitos periurbanos verdes”, identificando específicamente como tales los suelos adscritos a la categoría del Plan Territorial Parcial de “Corredores fluviales”, en base a la realización del correspondiente Plan Especial de Ordenación Fluvial Integrada, y procediendo, así mismo, a no planificar nuevos suelos de crecimiento urbanístico.

### **3.2.- PARQUES RURALES INTERURBANOS, PARQUES RURALES PERIURBANOS Y ÁREAS AGROPECUARIAS ESTRATÉGICAS**

En el Plan Territorial Parcial se plantean dentro de la ordenación territorial del medio físico unas propuestas de ordenación pormenorizada, de carácter complementario y superpuesto a la zonificación general, consistentes en la creación de una serie de Parques Rurales Interurbanos, Parques Rurales Periurbanos y Áreas Agropecuarias Estratégicas.

En los ámbitos recayentes dentro de los límites de la Red Natura 2000 tendrá una especial consideración y relevancia la conservación de las especies y hábitats de interés comunitario.

Se configuran en el Plan Territorial Parcial los ámbitos denominados “Parques Rurales Interurbanos” con el objetivo de consolidar en el interior de la futura conurbación comarcal zonas verdes de escala supramunicipal que garanticen la preservación paisajística, los corredores ecológicos y la conservación del medio físico, posibiliten la pervivencia y potenciación de las actividades del sector primario compatibles con el medio circundante, y en las que se contempla la posible localización de equipamientos y dotaciones especiales que, por sus características, resulte adecuado ubicar en el entorno rural próximo, pero exterior, a los núcleos urbanos.

La Zonificación Básica del Medio Físico y la estructuración de estos Parques Rurales, son coherentes con los principales elementos de La Red de Corredores ecológicos de la CAPV.

Se definen en el Plan Territorial Parcial los siguientes Parques Rurales Interurbanos, según quedan delimitados, indicativamente, en el plano nº 2, de Ordenación General del Medio Físico:

- Parque Rural Interurbano de Zabalaga  
(Arratzain – Aritzeta – Ángel de la Guarda – Loretoki – Oriamendi – Arizmendiko Gaña – Teresategi- Santa Barbara – Azkorte – Altzain Gaina)
- Parque Rural Interurbano de Lau Haizeta  
(Ametzagaña – San Marcos – Txoritokieta – Perurena)
- Parque Rural Interurbano de Usategieta  
(Altamira – Jaizkibelpe – Gaintzurizketa – Usategieta – Gurutze – Urkabe)

Se configuran, así mismo, en el Plan Territorial Parcial una serie de ámbitos denominados “Parques Rurales Periurbanos” con el objetivo de regular estas áreas como zonas prioritarias de la expansión recreativa urbana sobre el medio rural exterior próximo, compatibilizando la presencia de las actividades e instalaciones de carácter lúdico con la conservación del medio natural, los corredores ecológicos, la preservación de sus valores ambientales y paisajísticos y la consolidación y potenciación de las actividades del sector primario compatibles con el medio circundante.

Se definen en el Plan Territorial Parcial los siguientes Parques Rurales Periurbanos, según quedan delimitados, indicativamente, en el plano nº 2, de Ordenación General del Medio Físico:

- Parque Rural Periurbano de Mendizorrotz-Igeldo
- Parque Rural Periurbano de Ulia-Bocana
- Parque Rural Periurbano de Guadalupe-Higuer
- Parque Rural Periurbano de Leitzaran
- Parque Rural Periurbano de Urumea
- Parque Rural Periurbano de Listorreta-Landarbaso
- Parque Rural Periurbano de Ergoien-Arditurri
- Parque Rural Periurbano de Ibarla-Meaka

La delimitación precisa de los Parques Rurales, tanto los Interurbanos como los Periurbanos, se establecerá en el planeamiento municipal general, exigiendo en muchos casos, por su extensión supramunicipal, el consiguiente proceso de compatibilización de planeamientos. Para el desarrollo de cada Parque se elaborará un Plan Especial de Ordenación, en el que se establecerán las pautas de ordenación, el régimen de regulación de usos, y las fórmulas de gestión de los elementos públicos, con especial énfasis en la configuración de la red básica de itinerarios peatonales y ciclistas interurbanos inscrita dentro del Parque. Además, se tendrán en cuenta, dentro de estos Planes Especiales de Ordenación la prevalencia de la normativa de desarrollo de la Red Natura 2000 así como los Planes de Ordenación de Recursos Naturales vigentes y la obligación de analizar las posibles afecciones realizando una adecuada evaluación según la Ley 42/2007 del 13 de Diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, art.46.4.

Así mismo, se incorpora en el Plan Territorial Parcial, como otra nueva propuestas de ordenación pormenorizada de carácter complementario y superpuesto a la zonificación general, la delimitación indicativa de una serie de localizaciones de suelos idóneos y/o prioritarios para la creación de ámbitos denominados “Áreas Agropecuarias Estratégicas”.

Sobre estos ámbitos se podrá acometer de forma prioritaria la promoción de iniciativas para el desarrollo de explotaciones agropecuarias de interés general, con carácter consolidado en base a la consiguiente calificación específica de los suelos que les sirven de soporte. La selección de los ámbitos configurados indicativamente en el Plan Territorial Parcial se ha coordinado con la delimitación de las áreas agropecuarias y campiña consideradas como de alto valor estratégico en el Plan Territorial Sectorial Agroforestal de reciente aprobación. En este sentido, se han incluido en este Plan Territorial Parcial específicamente las envolventes superficiales de las áreas de alto valor estratégico de mayor entidad. El resto de superficies tienen la regulación propia establecida en el Plan Territorial Sectorial Agroforestal

Se definen en el Plan Territorial Parcial las siguientes Áreas Agropecuarias Estratégicas, según quedan delimitadas, indicativamente, en el plano nº 2 de Ordenación General del Medio Físico:

1. Área Agropecuaria Estratégica de Igeldo
2. Área Agropecuaria Estratégica de Igara
3. Área Agropecuaria Estratégica de Usurbil- Angel de la Guarda
4. Área Agropecuaria Estratégica de Aginaga
5. Área Agropecuaria Estratégica de Zubietza
6. Área Agropecuaria Estratégica de Lasarte
7. Área Agropecuaria Estratégica de Urnieta N.
8. Área Agropecuaria Estratégica de Urnieta S.
9. Área Agropecuaria Estratégica de Andoain
10. Área Agropecuaria Estratégica de Gartzategi
11. Área Agropecuaria Estratégica de Lau Haizeta
12. Área Agropecuaria Estratégica de Frantzilla
13. Área Agropecuaria Estratégica de Zamora
14. Área Agropecuaria Estratégica de Iturrioz
15. Área Agropecuaria Estratégica de Oiartzun
16. Área Agropecuaria Estratégica de Gurutze
17. Área Agropecuaria Estratégica de Altamira
18. Área Agropecuaria Estratégica de Jaizkibel
19. Área Agropecuaria Estratégica de Jaizubia
20. Área Agropecuaria Estratégica de Hondarribia
21. Área Agropecuaria Estratégica de Olaberria
22. Área Agropecuaria Estratégica de Artia
23. Área Agropecuaria Estratégica de Lastaola

## 4.- MODELO DE MOVILIDAD. REDES DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

### 4.1.- EL MODELO DE MOVILIDAD

Una de las áreas temáticas fundamentales del Plan Territorial Parcial es el análisis del conjunto de las cuestiones relativas a la movilidad de personas y mercancías en el Área Funcional y su decisiva influencia en la configuración de la ordenación territorial.

Por la posición estratégica del Área Funcional en el contexto de la red de comunicaciones europea, las ópticas de análisis de la problemática de la movilidad presentan dos escalas claramente diferenciadas, aunque muy interrelacionadas, la movilidad interna del Área Funcional y la movilidad del área funcional como zona de tránsito de circuitos exteriores.

A estas dos ópticas debe añadirse otra de no menor importancia, la de la consideración del sector del transporte y la logística como una de las actividades de trascendencia económica y territorial en el Área Funcional.

Lógicamente, para la consideración de la problemática global de la movilidad se han tenido en cuenta la totalidad de los modos de transporte y comunicaciones: la red de transporte y comunicaciones por carretera, la red de transporte y comunicaciones por ferrocarril, la red de transporte marítima, la red aeronáutica y, bajando en la escala de los soportes infraestructurales, las redes internas de movilidad local viaria, los “itinerarios blandos” para peatones y bicicletas, las dotaciones de aparcamiento, etc...

A partir del supuesto general de la optimización de la ordenación territorial con criterios de desarrollo sostenible, se plantean, como primeras estrategias para el tratamiento de la problemática de la movilidad interna en el Área Funcional, las de establecer medidas disuasorias hacia la generación de tráficos y las de incentivar el uso preferente del transporte público. En este contexto se deberán priorizar medidas como la mezcla de los usos urbanísticos residencia-trabajo, la diversificación de los equipamientos dotacionales y terciarios sobre el conjunto del territorio, la creación de una red alternativa de itinerarios blandos para peatones y bicicletas, la optimización de las prestaciones de la red pública de transporte, etc...

En relación con las redes generales del transporte y comunicaciones que constituyen el soporte básico infraestructural del Área Funcional, se adelanta como criterio general de ordenación, la conveniencia de tender hacia la progresiva separación de los tráficos exteriores de paso de los tráficos locales de agitación interna, llevando aquellos por los recorridos más rápidos y cortos a través de las grandes infraestructuras viarias pasantes en el conjunto del Área Funcional.

Como cuestión específica de gran interés general se incluyen también en el Plan Territorial Parcial las propuestas relativas a la creación de una “red de itinerarios blandos” para posibilitar la circulación de peatones y bicicletas por circuitos específicos que posibiliten la interconexión de los diferentes núcleos urbanos entre sí y favorezcan la accesibilidad desde los núcleos urbanos hacia el territorio periférico exterior. En este sentido se incorpora al Plan Territorial Parcial la red prevista en el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa elaborado por la Diputación Foral de Gipuzkoa en 2013, completada con algunas propuestas de nuevos trazados.

En síntesis, el conjunto de las propuestas del Plan Territorial Parcial en relación con la movilidad se presentan mediante la fijación de un Modelo de Movilidad, cuyo Esquema General se presenta en el plano nº 3, y el enunciado de una serie de propuestas específicas en relación con la futura configuración de la red interurbana básica peatonal y ciclista, con la red general de carreteras, con las redes ferroviarias (ADIF, ETS y Nueva Red Ferroviaria del País Vasco) y sus correspondientes estaciones y elementos de intermodalidad, y con las infraestructuras portuarias y aeropuaria. Buena parte de las propuestas relativas a carreteras y ferrocarriles se encuentran en fase de proyecto o de estudio informativo por parte de las Administraciones Sectoriales correspondientes, aunque se plantean propuestas, probablemente a más largo plazo, con un carácter de ejercicio prospectivo de enunciado de alternativas.

#### **4.2.- REFERENCIAS BÁSICAS PARA LA CONFIGURACIÓN DEL FUTURO MODELO DE MOVILIDAD DEL ÁREA FUNCIONAL**

Desde la doble consideración del Área Funcional de Donostia-San Sebastián como corredor estratégico de paso de la red europea de transporte y comunicaciones y, al mismo tiempo, lugar de residencia de una densa población urbana de algo más de 400.000 habitantes\*, se derivan una serie de condicionantes sobre la configuración más conveniente para su red de movilidad.

La red básica de transporte y comunicaciones del Área Funcional cumple en la actualidad una doble función: absorbe los tráficos exteriores de travesía y, a la vez, resuelve los tráficos de agitación interna. Esta superposición de tráficos se produce, tanto en la red general de carreteras, como en la red ferroviaria, y, aunque supone una indudable economía de escala a corto plazo, por minorar los costes de construcción y mantenimiento de la red y requerir una menor ocupación espacial, puede llegar a generar interferencias y solicitudes heterogéneas y antagónicas entre los tráficos de agitación interna, principalmente debido al tráfico pesado y los de travesía, a pesar de la mejora de capacidad global lograda con la puesta en servicio del 2º Cinturón (AP-8/ AP-1) y de la Autovía del Urumea (A-15).

Esta disfunción de la superposición de tráficos ya ha quedado sustancialmente resuelta en gran parte del Área Funcional, con la puesta en servicio del 2º Cinturón (AP-8/AP-1) entre Aritzeta y Arragua y de la Autovía del Urumea (A-15) entre Andoain y Astigarraga. Procede ya por tanto acometer en el Oeste y el Centro del Área Funcional la progresiva readaptación de las vías liberadas, la antigua variante de Donostia-San Sebastián desde Aritzeta hasta Arragua, como nuevo eje primario de distribución del tráfico de agitación y la antigua GI-131 desde Bazkardo hasta Loiola, como nuevo eje de vialidad urbana.

Se ha decidido, sin embargo, adoptar una estrategia diferente en el tratamiento del tramo Este de la travesía de la AP-8/AP-1 por el Área Funcional desde Arragua hasta la frontera, potenciando la capacidad de servicio de la vía mediante la terminación de la ampliación con terceros carriles y creando dos enlaces de acceso directo al corredor Lezo-Gaintxurizketa (Lanbarren) y al centro urbano de Irun. Estos enlaces se deberán complementar, lógicamente, con la creación de una nueva red de distribución primaria interna.

---

\* 1.075 hab/km<sup>2</sup>

Se propone, por tanto, en el Plan Territorial Parcial, como estrategia finalista a medio-largo plazo para la configuración del Modelo de Movilidad, la progresiva separación, en la medida de lo posible, de los tráficos de paso de los tráficos de agitación interna, aumentando así la capacidad de los ejes internos y disminuyendo los impactos ambientales, ruido, y los efectos barrera, pudiendo aumentar la permeabilidad de estos ejes con la consiguiente reutilización de la red básica actual como canales de distribución urbana primaria.

Para ello se propone la adopción de un Modelo de Movilidad con un horizonte temporal a largo plazo adecuado para la gestión y transformación gradual y progresiva de la futura configuración de la red general de transporte y comunicaciones en el Área Funcional, con la correspondiente acomodación de los programas de intervención infraestructural a las estrategias de funcionalidad y escala territorial derivadas de dicho modelo.

Entre otros aspectos, se plantea en el Modelo de Movilidad la conveniencia de que a largo plazo se aplique sobre el conjunto de la red general de accesibilidad exterior un régimen tarifario homogéneo que permita optimizar el funcionamiento equilibrado de la misma.

Lógicamente, en el Plan Territorial Parcial se contempla la incorporación al Modelo General de Movilidad del conjunto de los soportes infraestructurales que son en la actualidad elementos totalmente consolidados, algunos en uso y otros en vías de ejecución (2º Cinturón, Autovía del Urumea, desdoblamientos y nuevas estaciones en la red ferroviaria de ETS, construcciones en curso y previsiones consolidadas de la nueva red de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco, N-121 A, etc...).

Dentro de este Modelo General es necesario contemplar de forma específica al Puerto de Pasaia y su conexión con las redes viarias y ferroviarias, estableciendo servicios intermodales entre tráfico ferroviario, las carreteras y el tráfico marítimo que exploten todas las potencialidades de la situación territorial, de las implantaciones empresariales y de las dotaciones infraestructurales del Área Funcional.

Se contemplan, así mismo, en el Modelo de Movilidad del Plan Territorial Parcial las posibles alternativas de ordenación para el tratamiento integrado de los procesos de reconversión urbanística y reordenación infraestructural estratégicos del Área Funcional, como la regeneración urbanística de la Bahía de Pasaia en correspondencia con el Plan Estratégico del Puerto, la ordenación del Corredor de Lezo-Gaintxurizketa y la reconversión de la zona ferroviaria y reordenación urbanística del centro de Irun.

Se considera, también, en el Modelo de Movilidad del Plan Territorial Parcial la necesidad de prever nuevos recursos espaciales para logística e intermodalidad dentro del Área Funcional, con la finalidad de garantizar la optimización del funcionamiento del sector de las comunicaciones, ante la constatación de las oportunidades estratégicas derivadas de la posición privilegiada del área funcional en el contexto de las redes de accesibilidad y transporte europeas. Por ello, este Modelo de Movilidad considera, para su correcto desarrollo, la necesidad de creación de una plataforma Logística en Lezo-Gaintxurizketa que se inserte en uno de los ejes principales de transporte de la Unión Europea, el conocido como Corredor Atlántico (o corredor nº 4).

Este corredor (al igual que todos los de la UE) comprende todos los medios de transporte tanto el viario, ferroviario, marítimo y aéreo. Es objetivo de la Unión Europea, con el fin de mejorar la intermodalidad (y con ello optimizar el costo del transporte), colocar en estos corredores, los grandes centros logísticos y para ello se desarrolló inicialmente el Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte (PEIT) en donde se proponía la plataforma intermodal y logística de Lezo. Posteriormente la revisión de este Plan junto con su cambio de denominación que se realizó en el año 2012, con el PITVI (Plan de Infraestructuras Transporte y Vivienda), mantuvieron la elección del emplazamiento intermodal de Lezo-Gaintxurizketa.

Se contempla, finalmente, en el Modelo de Movilidad la necesidad de constituir un sistema de transporte público de viajeros unificado para la totalidad del Área Funcional, fomentando sobre todo en el aspecto interurbano entre los distintos municipios entre sí, sin que éste esté centralizado en la capital, incluyendo la red de autobuses interurbanos y los servicios de cercanías de las redes de ferroviarias de ETS y Adif, mediante la integración en una red coordinada del conjunto de los actuales operadores y la configuración de una serie de intercambiadores, estaciones intermodales y dotaciones de aparcamiento disuasorio en puntos estratégicos de la red.

Otro aspecto complementario importante del Modelo de Movilidad enunciado en el Plan Territorial Parcial radica en la decisión de plantear, como una cuestión esencial, la recuperación de una red básica de accesibilidad interurbana peatonal y ciclista, o “red básica de itinerarios blandos”, que se extienda a la totalidad del Área Funcional, superando los puntos en los que actualmente se encuentra interceptada y/o desalojada por la red de carreteras. Esta red se constituye incorporando, entre otros elementos, las vías contempladas en el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (DFG.2013).

#### **4.3.- LA RED BÁSICA DE ACCESIBILIDAD INTERURBANA PEATONAL Y CICLISTA**

Como propuesta importante del Plan Territorial Parcial se plantea el interés en configurar una red interurbana de circuitos primarios de accesibilidad peatonal y ciclista.

Esta red se deberá disponer por los itinerarios más cortos, cómodos, seguros y agradables posibles, y con criterios de prioridad y preferencia, o cuando menos de coexistencia, sobre la inercia de excesiva predominancia de las redes de comunicaciones viarias y ferroviarias.

Como criterio general se propone su disposición preferible a lo largo de los valles de los ríos y bahías, y a través de los puntos bajos de los collados en los corredores de interconexión entre valles.

En el plano nº 3 del Plan Territorial Parcial, de Esquema General del Modelo de Movilidad, se plantea una red de itinerarios peatonales y ciclistas de carácter básico, principalmente dirigida a la configuración de las conexiones interurbanas, ya que se constata que la accesibilidad interna de los núcleos urbanos ya se está resolviendo a escala municipal. En esta red de itinerarios peatonales y ciclistas se grafía específicamente en el plano nº 3.1 del Plan Territorial Parcial.

Naturalmente, en esta red básica se han integrado todas las propuestas planteadas para el Área Funcional en el Plan Territorial Sectorial de la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa aprobado en 2013 por la Diputación Foral de Gipuzkoa, incluyendo, entre otras, alguna propuesta de nuevos itinerarios peatonales y ciclistas como la conexión Lasarte-Andoain a través de uno de los dos ramales de la A-1 y un paseo de borde blando por la zona de Plaiaundi de Irun.

La red básica de accesibilidad incorpora, como elementos adscritos a la misma, los servicios de bote existentes o con posibilidad de reposición (Pasai San Pedro-Pasai Donibane; Pasai Donibane-Pasai Antxo; Hondarribia-Hendaya), la reutilización de las plataformas y túneles ferroviarios desafectados y los nuevos servicios de comunicación vertical más significativos (ascensores, funiculares, etc...), considerando el conjunto de todos estos elementos como partes constitutivas de un servicio público prioritario.

En la funcionalidad de todos estos elementos la prioridad preferencial residirá en el tránsito peatonal, debiendo quedar debidamente supeditado a éste el tráfico ciclista y, en casos especiales de coexistencia, a ambos, los posibles tráficos motorizados de baja intensidad.

La planificación general de los itinerarios blandos interurbanos peatonales y ciclistas y la promoción y construcción de los mismos será una cuestión específica objeto de planificación compatibilizada, debiendo tutelarse al efecto por parte de la Diputación Foral de Gipuzkoa y el Gobierno Vasco que los planeamientos municipales y las planificaciones de las administraciones sectoriales tengan presente y resuelvan convenientemente esta cuestión durante sus procesos de tramitación y aprobación.

Así mismo procederá que las administraciones superiores (Diputación Foral de Gipuzkoa y Gobierno Vasco) acometan directamente la promoción de estos itinerarios de forma subsidiaria a la iniciativa municipal.

#### **4.4.- LA RED DE CARRETERAS**

La configuración de la red de carreteras constituye una de las cuestiones claves en la formulación del Plan Territorial Parcial, dada la importancia sustancial que de ella se deriva en la ordenación territorial del área funcional.

Como estrategia general de movilidad para el Área Funcional, se propone en el Plan Territorial Parcial la progresiva separación de los tránsitos de travesía de los tráficos de agitación interna. Esta estrategia ya se ha materializado en gran medida con la construcción del 2º Cinturón y la Autovía del Urumea. Ya se ha señalado anteriormente que en la parte este del Área Funcional se ha optado por la solución de concentrar en el tramo Arragua-Frontera de la AP-8/AP-1, ampliada con terceros carriles (desde Ventas de Irun hasta la Frontera), la absorción conjunta de los tráficos externos y los de distribución interna primaria.

Esta se deberá complementar con otras intervenciones que favorezcan la progresiva disminución del tráfico de vehículos pesados por el interior de las áreas urbanas, procurando que los principales elementos generadores de este tráfico pesado en la red interna de las aglomeraciones urbanas, puedan alcanzar directamente las vías de alta capacidad, (Vías de Comunicación con Tráfico de Paso) mejorando sus enlaces o aumentando el número de ellos, consiguiendo así una separación de los tránsitos de travesía y los tráficos de pesados de los tráficos de agitación interna.

Por tanto, el modelo general de carreteras se configura en base a una Red General de Accesibilidad constituida por la Autopista AP-8/AP-1, la Autovía del Urumea (A-15) entre Andoain y Astigarraga, la Autovía N-1 entre Andoain y Aritzeta, y la N-121-A entre Irun y Navarra. Todas estas infraestructuras ya están en servicio y tan solo se programen en ellas algunas intervenciones puntuales complementarias.

Junto a estos elementos, se plantea en el modelo la progresiva transformación de la actual GI-20 (Variante de Donostia) como eje primario de distribución interna, y organizar, a partir de él, un esquema de accesibilidad primaria en peine para los tráficos intensos a los diferentes núcleos urbanos del litoral en la parte central de Donostialdea.

Para ello se plantea en el Plan Territorial Parcial la creación de un modelo general a largo plazo y la adopción de una estrategia de acomodación gradual de las futuras intervenciones hacia ese modelo, a partir de la progresiva transformación de la red existente.

Para la mejor comprensión de la estrategia propuesta, se presenta en el plano nº3 el Esquema General del Modelo de Movilidad, en el que, junto a las carreteras, se incluyen las restantes redes de comunicaciones. Como planos específicos de la Red de Carreteras en el plano nº 3.2.1. se presenta el esquema de la red actualmente existente y en el plano nº 3.2.2 el esquema del modelo propuesto según el conjunto de las futuras previsiones de actuaciones planteadas.

Se enumeran a continuación el conjunto de las intervenciones propuestas sin especificar con detalle un orden determinado de prioridades o secuencia temporal de ejecución, al entender que se deberá atender, en su caso, a las necesidades que se deriven de la evolución de los tráficos y a las exigencias derivadas de las disponibilidades presupuestadas.

Algunas intervenciones se insertan como operaciones complementarias de optimización de la funcionalidad de la red general de accesibilidad exterior:

- Nuevo trazado y ampliación de la Autovía N-1 en Andoain entre Bazkardo, (enlace con la A-15/Autovía del Urumea), y Sorabilla, (enlace con la A-15/ Autovía de Navarra).
- Resolución, en caso de necesidad, de los movimientos no existentes actualmente entre el 2º Cinturón y la N-634 en Usurbil.
- Ampliación a tres carriles en cada sentido la autopista AP-8/AP-1 entre Ventas de Irun y Behobia con el fin de reducir el impacto del nuevo tráfico que creará el futuro enlace o semienlace de Irun-Centro.
- Nuevo enlace de la AP-8 en Lanbarren como acceso directo al Área Logística de la Intermodal de Lezo–Gaintxurizketa, Esta actuación permitirá acometer de forma integrada:
  - La reordenación portuaria y la reconversión del Puerto de Pasaia.
  - La liberación de tráfico de la zona de Arragua-Lintzirin.
  - La generación de un canal de accesibilidad adecuado al Corredor Lezo Gaintxurizketa, que constituye un territorio estratégico para el desarrollo de actividades logísticas en el área funcional.
- Nuevo enlace de la AP-8 con Irun, Irun-Centro, a la altura de Arretxe-Ugalde con conexión con la red urbana de Irun. (Ronda Sur de Irun), para mejora general de la accesibilidad viaria de Irun, de acuerdo con el nuevo Plan General de Irun, con acceso directo a la zona de reconversión de la Playa de Vías.

- Construcción de un Centro de Transportes en la AP-8/AP-1 en Astigarraga como elemento complementario de servicio de la autopista.

Se proponen, sustancialmente, intervenciones de optimización de los recursos, con la finalidad de generar nuevas conexiones viarias directas entre la red general exterior y los ámbitos del Área Funcional en los que en el futuro próximo se deberán acometer, previsiblemente, importantes operaciones integrales de reconversión urbanística y reordenación infraestructural, con los consiguientes procesos de mejora ambiental, generación de nuevas infraestructuras y planteamientos de nuevos desarrollos urbanos: La Bahía de Pasaia, el Área Logística de Lezo-Gaintxurizketa y el Centro de Irun.

Con independencia de la estrategia de intervención con la que se decida actuar en cada uno de estos ámbitos, resulta evidente que sobre estos territorios se producirán en el futuro importantes actuaciones de transformación integral, y, ante esta constatación, se considera necesario prever en el Plan Territorial Parcial nuevas infraestructuras viarias de conexión ágil y directa entre estos enclaves estratégicos y la red general de exterior.

Otras propuestas planteadas en el Plan Territorial Parcial se dirigen hacia la ordenación y/o mejora de la red de carreteras de distribución interna del Área Funcional.

- Nuevo viario de interés local entre Oria y la N-634 por la margen izquierda del río Oria, de acceso a los nuevos desarrollos previstos en Zubieta, de acuerdo con el Plan General de Donostia.
- Proceso de progresiva transformación de la antigua A-8, actual GI-20, desde Aritzeta hasta Arragua, como distribuidor primario, posibilitando la reforma de los enlaces existentes y la apertura de posibles nuevos enlaces en Aritzeta, Riberas de Loiola, Intxaurreondo, Auditz-Akular y Pontika-Loidi u otros.
- Sistema de conexión del nuevo enlace de Lanbarren con la GI-636 y con la GI-2638 para ofrecer un sistema de acceso viario desde la AP-8/AP-1 al Puerto de Pasaia y al Corredor Lezo-Gaintxurizketa alternativo al enlace de Arragua.
- Vial de Ronda Sur previsto en el PGOU de Irun.
- Variante de Lezo de la GI-3440, al Oeste del casco, por el Puerto hacia Pasai Donibane, según trazado a convenir con la Autoridad Portuaria.
- Nuevo acceso de interés local al Valle de Oiartzun desde el oeste (GI-2132).
- Variante Oeste de Hernani de la GI-2132.

- Transformación urbana de las travesías de la antigua GI-131 por Andoain, Urnieta, Hernani, Astigarraga, Martutene y Loiola.
- Consolidación definitiva de transformación en vía urbana interna de la GI-636 y N-638 entre Ventas de Irun y Hondarribia con la adecuación de su sección a los condicionantes urbanos tales como aceras y bidegorris.

#### **4.5.- LA RED FERROVIARIA**

La configuración de la red ferroviaria constituye otra de las cuestiones clave en la formulación del Plan Territorial Parcial. Su importancia presenta una triple vertiente en la ordenación territorial del área funcional, tanto en su condición de infraestructura pasante exterior como en la red estructurante interna: su transcendencia como elemento de la red metropolitana de cercanías, su función como parte de la red de servicio de viajeros de larga distancia y su necesaria presencia en la potenciación de la red de transporte de mercancías.

Para formular propuestas en relación con la red ferroviaria resulta necesario establecer primero el punto de partida.

La ordenación de la red ferroviaria en el Área Funcional de Donostia-San Sebastián se encuentra teóricamente regulada por el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la CAPV vigente (Decreto 41/01). Sin embargo, la posterior Modificación del mismo, aprobada inicialmente el 25-01-05, ha ralentizado su tramitación y sus nuevas determinaciones no constituyen todavía cuestiones concluyentes. En la actualidad, y con los nuevos estudios informativos, parece que se encuentra relativamente concretado todo lo relativo a la configuración final de las redes ferroviarias en el área funcional.

En todo caso, conviene establecer desde el Plan Territorial Parcial algunos criterios que desde la disciplina generalista de la ordenación integral del territorio deben incidir sobre la toma de decisiones en relación con el futuro de las redes ferroviarias del área funcional. Se enumeran las siguientes directrices generales:

- Consolidación y potenciación de la red actual ADIF (ancho ibérico) como servicio de cercanías, con la apertura de nuevas estaciones y la apertura de un baipás para mercancías al centro de Donostialdea, hasta la futura adaptación parcial del corredor a ancho mixto (Ibérico y U.I.C.).
- Potenciación, así mismo, de la red actual ADIF (ancho ibérico) como servicio de mercancías con la construcción del baipás de mercancías al centro de Donostialdea, hasta la futura adaptación parcial del corredor a ancho mixto (Ibérico y U.I.C.).
- Transformación y modernización integral de la red actual de ETS, priorizando su funcionalidad como servicios de cercanías. Desdoblamiento de vía y apertura de nuevas estaciones en todos los puntos posibles, incluyendo el nuevo proyecto de variante pasante, con tipología metro, por el centro de Donostia-San Sebastián, con la eliminación del actual fondo de saco de Amara.

- Las redes de cercanías de ADIF y ETS en la parte Este del Área Funcional, aunque próximas, resultan complementarias y en absoluto redundantes. Procede, por tanto, su mantenimiento y consolidación, sobre todo si se potencia la apertura de nuevas estaciones en la red de ETS en las zonas altas de Oarsoaldea.
- Las operaciones de desdoblamiento y modernización de algunos tramos de la red de ETS conllevan la supresión del servicio de mercancías en dichos tramos. En el caso de determinarse la existencia de una garantía de demanda suficiente podrán acometerse obras complementarias para recuperar, en el futuro, el servicio de mercancías, según se disponga en la tramitación y aprobación del Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria.
- En relación con la nueva Red Ferroviaria del País Vasco en ancho U.I.C., se asumen como decisiones ya consolidadas el trazado del tronco principal por el valle del Urola (ya en construcción entre Andoain y Astigarraga), la implantación de un Puesto de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes (PAET) a la altura de Astigarraga, la construcción de una variante ferroviaria (baipás) entre Astigarraga y Oarsoaldea y la prolongación del tronco principal por el Sur de Irun hasta la frontera. Así mismo, se asume la disposición de una penetración integrada (ancho ibérico, y U.I.C) en el trazado actual de Adif hasta el centro de Donostia-San Sebastián, el Puerto de Pasaia, la futura Intermodal de Lezo y desde allí hasta la estación de Irun-Hendaia, todo ello en el escenario a largo plazo de la futura transformación integral de la red ADIF a ancho U.I.C.
- No se contempla en el modelo ferroviario la hipótesis de la implantación de un servicio de tranvía en superficie en el Centro de Donostia-San Sebastián ante el servicio que ofrecen las infraestructuras ya existentes de ADIF y ETS, mejoradas sobre todo con la conexión entre Lugaritz y Amara pasando por el centro de Donostia-San Sebastián, mediante tipología metro, permitiendo la disposición de nuevas estaciones en Benta-Berri-Universidad, Centro-La Concha y Amara.

Así mismo, los proyectos de un futuro servicio de metro o tranvía entre Irun-Hondarribia pueden cuestionarse económicamente ante el limitado umbral poblacional de la comarca Bidasoa. Por ello, se propone, en este Plan Territorial Parcial, un servicio, a modo de lanzadera, de conexión entre la nueva Estación de Irun y el Aeropuerto de San Sebastián, prolongable hasta el centro de Hondarribia, si fuera necesario. En todo caso, deberá ser en la tramitación y aprobación del Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria donde se dirima esta cuestión.

- Se considera conveniente que el futuro modelo ferroviario tenga en cuenta el impacto acústico en las agrupaciones urbanas de acuerdo con la normativa de ruido vigente.

Partiendo de estas consideraciones generales sobre la influencia decisiva que la organización de la red ferroviaria induce sobre la ordenación del territorio, se plantea en el Plan Territorial Parcial el enunciado de un esquema propositivo sobre la futura configuración de la Red Ferroviaria, (ver planos nº 3 Esquema general del Modelo de Movilidad, nº 3.3.1. Red Ferroviaria. Estado Actual y nº 3.3.2. Red Ferroviaria. Modelo según futuras previsiones).

Se contemplan en el Plan Territorial Parcial las siguientes intervenciones configuradas del futuro modelo ferroviario, que exigirán una gradación temporal para su progresiva realización y entrada en servicio:

#### Red ADIF-Ancho Ibérico

- Consolidación y potenciación del trazado actual como servicio de cercanías con apertura de nuevas estaciones en Andoain-Karrika, Astigarraga, Ribera (Intercambiador con ETS), Arragua y Araso y mejora de las existentes.
- Consolidación y potenciación del tráfico de mercancías sobre ancho ibérico según el trazado actual y con la utilización del tercer hilo en cuanto se materialice la construcción, prioritaria, de la variante (baipás) Astigarraga-Gaintxurizketa.

#### Nueva Red ADIF-Ancho U.I.C.

- Construcción de la nueva red en ancho UIC entre Andoain y el PAET de Astigarraga.
- Construcción de la nueva variante (baipás) en ancho mixto o tercer hilo (ancho ibérico y UIC) entre Astigarraga y Gaintxurizketa.
- Disposición de una penetración integrada (ancho ibérico y UIC) a lo largo del actual trazado ferroviario de ADIF desde Astigarraga hasta la estación de Irun, pasando por el centro de Donostia-San Sebastián, Puerto de Pasaia e Intermodal Lezo-Gaintxurizketa, para posibilitar la circulación del TAV (que circula en ancho UIC) de forma compatible con los servicios de cercanías y de mercancías (que circulan en ancho ibérico).
- Futura construcción de la nueva red de ancho UIC entre Oarsoaldea y la frontera de conexión directa de la red del TAV con la futura red francesa y conexión complementaria, en ancho UIC, con la Estación de Irun.

- Operaciones de transformación de las estaciones de Atotxa e Irun, complementando la eventual incorporación del TAV con actuaciones de reconversión urbanística integral de los recintos de las estaciones y sus entornos urbanos.
- Construcción de la plataforma intermodal de Lezo, con acceso ferroviario al Puerto de Pasaia y conexión directa con la AP-8/AP-1 y las áreas logísticas del corredor Lezo-Gaintxurizketa. La plataforma intermodal podrá disponer de accesos ferroviarios en ancho mixto (UIC y ancho ibérico (ADIF)) y métrico (ETS).
- Disposición en la Nueva Estación de Irun de un centro de comunicaciones intermodal, con intercambiador ferroviario, cercanías-largo recorrido, ADIF-ETS, intercambiador con la estación de autobuses cercanías-largo recorrido y servicio de acceso directo al Aeropuerto de San Sebastián (Hondarribia).

#### Red ETS

- Consolidación y potenciación del trazado actual como servicio de cercanías, con el desdoblamiento de la vía en todos los tramos donde resulte factible y la posible progresiva apertura de nuevas estaciones en Urbil, Riberas de Loiola (Intercambiador con ADIF), Altza-Auditz-Akular, Pasai Antxo, Lanbarren y Araso. Se supone construida y en servicio la nueva estación de Herrera.
- Construcción de una nueva red ferroviaria, con tipología metro, pasante por el centro de Donostia-San Sebastián, entre Lugaritz y Amara, con la eliminación del actual fondo de saco en la actual Estación de Easo, y con la disposición de nuevas estaciones en Benta-Berri-Universidad, Centro-La Concha y Amara.
- Futura reordenación integral, en coordinación con la transformación de la Estación de Irun de Adif, de la red del centro de Irun, desde Ventas de Irun hasta Hendaia, reubicando las estaciones de Belaskoenea y Colón.
- Traslado a Araso de las instalaciones de servicios de Lasarte y Erreenteria.
- Las operaciones de desdoblamiento y modernización de diversos tramos de la red de ETS conlleva la suspensión del servicio de mercancías. En el caso de detectarse existencia de una garantía de demanda suficiente, podrá acometerse obras complementarias para recuperar en el futuro el servicio de mercancías, según se disponga en la tramitación y aprobación del Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria.

#### **4.6.- LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA**

Desde la óptica del Modelo de Movilidad en el Área Funcional de Donostialdea el Puerto de Pasaia constituye un elemento muy importante al considerar el sector del transporte de mercancías. En el transporte de viajeros, sin embargo, el impacto es prácticamente testimonial. Las restantes infraestructuras portuarias del área funcional, los puertos de Donostia-San Sebastián y Hondarribia, no configuran el modelo de movilidad ya que están destinados únicamente a actividades pesqueras y turístico-deportivas de escala local.

El análisis de la problemática sobre la ordenación de la infraestructura portuaria en el área funcional está asociada, por tanto, a la consideración del ámbito global de la Bahía de Pasaia como el escenario territorial sobre el que en el futuro próximo se deberá protagonizar una compleja operación integrada de recualificación ambiental, reconversión urbanística y reordenación infraestructural y portuaria, incluyendo también el Corredor Lezo-Gaintxurizketa como su área natural de expansión espacial.

En el análisis de la gama de posibilidades de transformación y modernización de las redes viarias y ferroviarias de accesibilidad al Puerto de Pasaia, ante el escenario que se plantea de consolidación de la actividad portuaria, se parte en el Plan Territorial Parcial de la consideración del Corredor Lezo-Gaintxurizketa como elemento espacial indisociable al futuro del recinto portuario.

Los principales criterios propositivos planteados en el Plan Territorial Parcial en relación con la optimización de la accesibilidad viaria y ferroviaria, tanto de la Bahía de Pasaia en su conjunto urbano, como del Puerto de Pasaia como recinto portuario a modernizar, de acuerdo con el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia, y a modo de recomendaciones, son los siguientes:

- Recuperación de itinerarios públicos interurbanos en los bordes perimetrales de la bahía.
- Estrategia de progresiva mejora ambiental, reconversión urbana y reordenación infraestructural del actual recinto portuario sustentado en el desplazamiento gradual de algunas actividades logísticas al Corredor Lezo-Gaintxurizketa.

- Adopción, en todos los casos, de las acciones de reordenación integral de las redes de comunicaciones viarias y ferroviarias del entorno portuario, con el doble objetivo de mejora de la intermodalidad con la plataforma logística de Lezo-Gaintxurizketa y de minimizar el tránsito de pesados en el interior de la bahía, desplazando hacia el este su salida, hacia el Corredor de Lezo-Gaintxurizketa, y desde el Corredor resolver la futura conexión directa con la red general exterior (AP-8/AP-1).
- Mejora del acceso ferroviario al recinto portuario, con la implantación del tercer hilo o ancho mixto en la red actual de ADIF.
- Prolongación a través del recinto portuario de una vía de ancho métrico para ETS, mercancías, en el caso de mantenerse dicho servicio, a pesar de la transformación del servicio de cercanías en la accesibilidad al puerto.

Todos estos aspectos propositivos se reflejan gráficamente con mayor detalle en el Plano nº 3, de esquema general del modelo de movilidad, en el plano nº 5.3 Área Estratégica de la Bahía de Pasaia y en el plano nº 5.4 Área Estratégica del Corredor Lezo-Gaintxurizketa.

En otro orden de cosas, se contempla en el Plan Territorial Parcial el puerto del centro de Donostia-San Sebastián en donde convive una ligera actividad pesquera, que se considera necesario mantener de forma sostenible con el objetivo de perpetuar el carácter patrimonial de este entorno, compatibilizando esta actividad con la deportiva y especialmente con el tránsito, que en este puerto tiene una gran demanda y puede actuar de motor turístico de las travesías hacia otros puertos. Dada la centralidad del puerto de Donostia-San Sebastián y su pequeño tamaño, es preciso reseñar que existe a día de hoy un aprovechamiento desmedido de los muelles como aparcamiento, impidiendo otros aprovechamientos relacionados con las actividades náuticas.

Se entiende, en consecuencia, que las medidas para la incentivación del transporte público, la movilidad peatonal y en bicicleta deben plasmarse especialmente en los puertos, que en ningún caso deben ser la solución a los problemas de aparcamiento de los municipios, sino un lugar destinado al fomento de las actividades náuticas y el esparcimiento de la ciudadanía.

#### **4.7.- LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA**

En relación con la indudable importancia funcional y económica que presenta el Aeropuerto de Hondarribia como elemento constituyente del sistema de la red de transporte del Área Funcional de Donostia-San Sebastián se plantean en el Plan Territorial Parcial las siguientes reflexiones:

- Desde una visión territorial y funcional del aeropuerto como elemento importante de la red general de transporte de la comarca, se entiende que la hipotética limitación de su operatividad no se vería completamente compensada, en el futuro, con la puesta en funcionamiento de otros modos de transporte (TAV).
- Se entiende, así mismo, territorial, funcional y económicamente improcedente desde la óptica argumental del Plan Territorial Parcial la consideración de la posible deslocalización del aeropuerto a otro emplazamiento del área funcional o su eliminación.
- La última solución de mantenimiento de la operatividad del aeropuerto sin requerir la ampliación espacial de ninguna de sus instalaciones, según el proyecto elaborado por la Dirección de Planificación e Infraestructuras de Aena, permite contemplar en el Plan Territorial Parcial la consolidación y mejora de las actuales instalaciones.

En relación con la conveniencia de mejorar los sistemas de accesibilidad del Aeropuerto desde el conjunto del Área Funcional, sobre todo garantizando en el futuro la disponibilidad de un servicio eficiente de transporte público, se propone en el Plan Territorial Parcial como solución más razonable desde una óptica integral de desarrollo sostenible, la creación de un “servicio público de lanzadera de conexión directa, según modo a definir, entre la Estación de Irun, el Aeropuerto y el centro de Hondarribia”, entendiendo en todo caso esta solución como una alternativa a la de la construcción de una de una infraestructura ferroviaria de cercanías de muy difícil justificación económica.

El Sistema General Aeroportuario que alcanza al propio aeropuerto y al equipo medidor de distancias DME asociado al radiofaro no direccional NDB (NDB/DME-HIG) localizado en Higer (Hondarribia) y el resto de las instalaciones radio eléctricas existentes presentan a nivel territorial unas servidumbres aeronáuticas tanto de “operación” como del “aeródromo e instalaciones radio eléctricas” que se indican en los planos que se han incorporado a la normativa.

#### **4.8.- CONCLUSIONES**

El conjunto de las propuestas de carácter prospectivo del Plan Territorial Parcial sobre la posible configuración de los soportes básicos de la futura red de transporte y de comunicaciones del Área Funcional y su posible cadencia de materialización progresiva, se complementan con una serie de consideraciones generales sobre el futuro sistema de funcionamiento de dicha red:

- Las previsiones de evolución del conjunto de la red viaria deben completarse con acciones conducentes hacia la minoración del uso sistemático del transporte privado por carretera, arbitrando medidas como :
  - La incentivación del transporte público.
  - La incentivación del transporte ferroviario de pasajeros, cercanías y largo recorrido, y de mercancías.
  - La incentivación de la movilidad local peatonal y en bicicleta, con la mejora de la red de itinerarios blandos.
  - La mezcla urbanística de usos sobre el territorio.
  - La disposición de aparcamientos disuasorio en todas las paradas y estaciones de transporte público.
- Para el futuro funcionamiento equilibrado de la red general de accesibilidad exterior, se propone la implantación de un régimen tarifario homogéneo para el conjunto de las redes. Concretamente, para la red de carreteras, se propone la sustitución del actual sistema de peaje centrado exclusivamente sobre el eje de la AP-8/AP-1 por un sistema tarifario extendido, en su caso, al conjunto de la red general de accesibilidad exterior.
- Se contempla, finalmente, en el Modelo de Movilidad la necesidad de constituir un sistema de transporte público de viajeros multimodal y unificado para la totalidad del Área Funcional, mediante la integración en una red coordinada del conjunto de los actuales operadores y la configuración de una serie de intercambiadores, estaciones intermodales y dotaciones de aparcamiento disuasorio en puntos estratégicos de la red.

## 5.- CICLO INTEGRAL DEL AGUA. INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIO

### 5.1.- PREVENCIÓN DE INUNDACIONES

En relación con la prevención de inundaciones, se plantea con carácter general en el Plan Territorial Parcial el cumplimiento íntegro del conjunto de las determinaciones contenidas en el Plan Hidrológico del Cantábrico Oriental y en la Modificación del Plan Territorial Sectorial de Protección de Ríos y Arroyos de la CAPV para el conjunto de los cauces del Área Funcional.

Si la zona a planificar está dentro de una de las ARPSI (Áreas con Riesgo Potencial Significativo de Inundación) definidas en el Área Funcional, por la Confederación Hidrográfica del Cantábrico Oriental y por la Agencia Vasca del Agua, ver apartado 2.10 del Documento I. “Bases de Partida. Estudios y Planos De Información”, se deberán seguir, además, todos los criterios de prevención y los condicionantes que se establezcan en los Planes de Gestión del Riesgo de Inundación aprobados o en elaboración, así como las correspondientes medidas incluidas en sus evaluaciones ambientales preceptivas.

Como criterio general del Plan Territorial Parcial, se plantea para las zonas urbanas inundables la liberación de todo tipo de obstáculos hidráulicos en las zonas de flujo preferente y además en estas zonas urbanas, fuera de la línea de flujo preferente, se procurará disponer de una red de itinerarios de borde, peatonales y ciclistas, y optimizar el tratamiento natural a lo largo de las riberas de los ríos.

Se contempla en el Plan Territorial Parcial, por tanto, la necesidad de acometer las intervenciones de protección y mejora necesarias señaladas en los Planes de Gestión del Riesgo de Inundación, una vez aprobados, dentro de las zonas ARPSI. Así mismo, fuera de las referidas zonas ARPSI, también será necesario acometer las intervenciones necesarias para evitar la inundabilidad de las zonas urbanas inundables, de acuerdo con los criterios de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico Oriental y de la Agencia Vasca del Agua. En ambos casos, la información sobre las zonas inundables se localiza en la página web del URA (Agencia Vasca del Agua), en donde se señalan las manchas de inundación y las líneas de flujo preferente de los tramos fluviales inundables, que deberán ser sistemáticamente actualizadas.

Los tramos fluviales que en este Plan Territorial Parcial se consideran más problemáticos según su riesgo de inundabilidad son los siguientes (ver plano nº 4):

- Río Oria. Usurbil, desde Zubieta hasta aguas abajo de Usurbil, corresponde con el ARPSI ES017-GIP 16-1

- Río Oria. Lasarte-Oria y Zubieta, entre Oria y Txikierdi, corresponde con el ARPSI ES017-GIP 16-2
- Río Oria. Travesía urbana de Andoain y confluencia del Leitzaran, corresponde con el ARPSI ES017-GIP 15-3
- Río Urumea. Hernani, Astigarraga y Donostia-San Sebastián, desde Epele hasta Loiola, corresponde con los ARPSI ES017-GIP 17-1 y ES017-GIP-URU-01
- Río Oiartzun y regata Lintzirin. Oiartzun y Erreteria, desde Lanbarren hasta Iztietza, corresponde con el ARPSI ES017-GIP-OIA-01
- Río Oiartzun. Oiartzun, Barrio de Altzibar y confluencia de la regata Karrika, corresponde con el ARPSI ES017-GIP-OIA-02
- Regata Jaizubia. Irun y Hondarribia, desde el hotel Urdanibia a la desembocadura, corresponde con parte del ARPSI ES017-GIP-BID-01
- Río Bidasoa. Irun, desde Zaisa hasta el puente de Santiago, corresponde con parte del ARPSI ES017-GIP-BID-01
- Regatas Olaberria y Artia. Irun, corresponde con parte del ARPSI ES017-GIP-BID-01

Se definen, así mismo, en el Plan Territorial Parcial los ámbitos correspondientes a las subcuencas laterales de los valles principales y las pequeñas cuencas altas, ya urbanizadas o potencialmente urbanizables, que presentan problemáticas de drenaje. Se plantea como determinación complementaria del Plan Territorial Parcial la necesidad de acometer las obras necesarias para la resolución del drenaje de estos ámbitos con la previa realización y aprobación de un Estudio Hidrológico e Hidráulico Integral del conjunto de la cuenca en el que se contemple el escenario de su desarrollo urbanístico completo. Estas cuencas quedan delimitadas indicativamente en el plano nº 4. Son las siguientes:

- Vaguada de Puntapax Erreka en Usurbil.
- Regata Anoeta en Donostia-San Sebastián.
- Vaguada de Sallaenea en Lasarte y Hernani.
- Regata de Ziako-Errekabeltz en Andoain.
- Cuencas altas aguas arriba del núcleo urbano de Urnieta.

- Regata Latxumbe aguas arriba del núcleo urbano de Hernani.
- Polígono 27 en Donostia-San Sebastián y Astigarraga.
- Vaguada de Molinao en Donostia-San Sebastián y Pasaia.
- Cuenca de la regata Pontika, aguas arriba de la GI-20, en Erreenteria.
- Cuenca de la regata Lintzirin, en Lezo y Oiartzun.
- Cabecera de la cuenca de la regata Jaizubia, en Irun y Hondarribia.
- Cuenca de la regata Olakiñeta, zona de Urune, en Irun.

## 5.2.- ABASTECIMIENTO DE AGUA

El abastecimiento de agua de las zonas urbanas del área funcional se resuelve mediante tres sistemas diferenciados (ver plano nº 4).

La Mancomunidad de Aguas del Añarbe, que agrupa a los municipios de Astigarraga, Donostia-San Sebastián, Errenteria, Hernani, Lasarte-Oria, Lezo, Oiartzun, Pasaia, Urnieta y Usurbil, se abastece desde el embalse de Añarbe por medio del Canal del mismo nombre, que conduce las aguas hasta la Estación de tratamiento de agua potable (ETAP) de Petritegi. Desde dicha ETAP se distribuyen las aguas hasta los diversos depósitos principales de la red.

Para la mejora de este sistema y para disminuir su alta vulnerabilidad frente a roturas y averías, que puede dejar sin agua a una población del orden de 300.000 habitantes, se ha programado ya la construcción del “Proyecto de Conducción Alternativa al Canal Bajo de Añarbe” con un bombeo desde el río Urola en Lastaola. Así se consigue disponer de un elemento de abastecimiento general hasta la ETAP complementario del Canal del Añarbe ante averías, reparaciones, emergencias, etc. Esta intervención se contempla, lógicamente, en el Plan Territorial Parcial como actuación infraestructural de interés general.

Servicios de Txingudi, que agrupa a los municipios de Hondarribia e Irun, se abastece desde el embalse de Endara, y diversas captaciones en manantiales y pozos en Jaizkibel. Las aguas de abastecimiento desde los tres puntos citados, se concentran en la ETAP de Elordi y desde aquí, se distribuyen las aguas hasta los diversos depósitos de la red.

Finalmente, el municipio de Andoain, adscrito al Consorcio de Aguas de Gipuzkoa, se abastece desde el Embalse de Ibiur.

Como propuestas específicas del Plan Territorial Parcial se plantea la construcción de tres nuevos depósitos de cola e interconexión entre los tres sistemas de abastecimiento del Área Funcional:

- Nuevo Depósito de cola del Sistema Añarbe en Zubieta, en Donostia-San Sebastián.
- Nuevo Depósito de cola e interconexión entre los sistemas Añarbe y Txingudi en Usategieta, en Oiartzun.
- Nuevo Depósito de cola e interconexión entre los sistemas Añarbe e Ibiur en el camino a Xoxoka, en Urnieta.

La construcción de estos dos últimos depósitos disminuye o contribuye a disminuir la vulnerabilidad de los sistemas de abastecimiento permitiendo una respuesta rápida ante averías y otras contingencias. En este sentido, Aguas de Añarbe y Txingudi han realizado un gran esfuerzo para reducir la vulnerabilidad de sus sistemas de abastecimiento, pero la interconexión entre ambos mejoraría más este extremo.

### 5.3.- SANEAMIENTO

Las infraestructuras de saneamiento del Área Funcional se encuentran así mismo agrupadas en tres sistemas diferenciados (ver plano nº 4).

La Mancomunidad de Aguas del Añarbe comprende el sistema de saneamiento de los municipios de Astigarraga, Donostia-San Sebastián, Errenteria, Hernani, Lasarte-Oria, Lezo, Oiartzun, Pasaia, Urnieta y Usurbil. Concentra sustancialmente los vertidos en la Estación depuradora de aguas residuales (EDAR) de Loiola, de la que parte una conducción hasta el emisario submarino.

Servicios de Txingudi, que agrupa a los municipios de Hondarribia e Irun, cuenta con su propio sistema de colectores hasta la EDAR de Atalerreka en Jaizkibel.

Por último, el municipio de Andoain se encuentra integrado en el sistema de Oria Medio, del Consorcio de Aguas de Gipuzkoa, estando en servicio el bombeo de sus vertidos hasta la EDAR de Uralde en la Vega de Aduna.

Encontrándose ya plenamente consolidado este esquema infraestructural, no se plantea en el Plan Territorial Parcial ninguna nueva propuesta específica, siendo necesario la realización o finalización de las obras de colectores que ya están programadas o en marcha, tales como el saneamiento de la regata Ziako de Andoain, el saneamiento de los barrios de Aginaga y Txokoalde de Usurbil y el saneamiento de Pasai Donibane. Además se incluyen las actuaciones previsibles, en su caso, de adecuación de la EDAR de Atalerreka y de la EDAR de Loiola a las condiciones de mejor incorporación al medio receptor.

Por otra parte y siguiendo las actuales normativas sectoriales será necesario establecer un mejor control de los alivios en los sistemas unitarios de saneamiento con el fin de reducir la contaminación vertida durante los episodios de lluvia. El alcance de esta mejora de control de alivios se debe desarrollar previamente a nivel de planes de saneamiento o planes hidrológicos de cuenca. De todas formas y a nivel de este Plan Territorial Parcial, el alcance territorial de estas mejoras será mínimo.

#### **5.4.- ENERGÍA ELÉCTRICA**

En la actualidad, y con la parada total de la Central Térmica de Pasaia, no existe ninguna planta significativa de producción de energía eléctrica en el Área Funcional.

En el Plan Territorial Parcial no se contempla, en principio, la creación de una nueva planta de generación eléctrica.

En relación con la red de transporte y distribución de energía eléctrica el Área Funcional cuenta, por su condición de territorio de paso hacia Francia, además de con su propia red de suministro, con dos importantes tendidos aéreos, de 380 Kv. y 220 Kv., de conexión con Francia.

El punto más significativo de la incidencia de estos tendidos sobre los ámbitos con desarrollo urbanístico del Área Funcional se produce en la travesía de la línea aérea de 220 Kv. por la mitad del Valle de Oiartzun, ya muy antropizado.

Se contempla en el Plan Territorial Parcial como nueva intervención infraestructural, el tendido de una nueva línea de 132 Kv. desde Urnieta hasta los Altos de Zubieta, donde se prevé la construcción de una nueva Subestación Eléctrica para el suministro a los nuevos desarrollos urbanísticos programados en el Bajo Oria (ver plano nº 4).

## 5.5.- INFRAESTRUCTURAS DE RESIDUOS URBANOS

Sobre esta cuestión, en la que se ha suscitado una fuerte polémica entre las propias administraciones del Territorio, tan sólo se plantea en el Plan Territorial Parcial el punto de confluencia general de considerar el ámbito de Artzabaleta, en los Altos de Zubieta, como el emplazamiento idóneo y disponible para la implantación del futuro Centro de Gestión de Residuos de Gipuzkoa con la configuración funcional que formalmente se adapte (ver plano nº 4); en consonancia con lo establecido en el vigente Plan Territorial Sectorial de Infraestructuras de Residuos Urbanos de Gipuzkoa, aprobado definitivamente mediante el Decreto Foral 024/2009, de 21 de julio.

Como elementos consolidados se señalan los siguientes:

- Planta de Residuos de Construcción y Demolición en el ámbito de Arizmendi. Donostia-San Sebastián.
- Planta de Separación de Envases de Urnieta.

### **5.6.- RED DE GAS**

En el plano nº 4 del Plan Territorial Parcial se recoge la red principal de distribución y transporte de gas ya existente, constituida por la línea de los gasoductos en alta presión (72 bar) que atraviesa de Oeste a Este el área funcional para conectar con Francia, y los ramales de gasoductos de distribución en alta presión (16 bar) hasta las diferentes ERM. Se estudia ahora la posibilidad de tender una nueva línea en alta presión desde el ramal Urnieta-Hernani hasta Lasarte-Oria Sur y la zona de los Altos de Zubieta.

## 6.- ORDENACIÓN GENERAL DEL MEDIO URBANO Y PERIURBANO

### 6.1.- ORDENACIÓN GENERAL DEL MEDIO URBANO Y PERIURBANO

Las propuestas que se plantean en el Plan Territorial Parcial para la regulación del medio urbano y periurbano se estructuran en los siguientes bloques de disposiciones:

- Zonificación básica para la ordenación territorial general del medio urbano y periurbano

Dentro del territorio del Área Funcional se establece como determinación básica del Plan Territorial Parcial la delimitación global de los ámbitos espaciales sobre los que se contendrá el desarrollo urbano y periurbano en el horizonte del mismo. Se configura como una determinación complementaria o inversa del conjunto de los espacios del medio físico considerados de especial protección y contemplados en el capítulo 2.3 como vedados o no programados desde el Plan Territorial Parcial para su desarrollo urbanístico.

Estos ámbitos espaciales urbanos y periurbanos se estructuran según cinco agrupaciones o subcomarcas con identidad ciudadana propia dentro de la conurbación del conjunto urbano y periurbano del Área Funcional.

Dentro de estas agrupaciones se establecen unas delimitaciones internas más pormenorizadas: los ámbitos susceptibles de desarrollo urbanístico en el horizonte del Plan Territorial Parcial; los suelos asignados a la categoría “Suelo Rural Periurbano”, donde existe una predominancia del hábitat rural y será en el planeamiento municipal donde se dilucidará sobre su consolidación o sobre su posible adscripción al desarrollo urbanístico; y los tramos urbanos de los corredores fluviales, con su clara especificidad regulatoria.

Se establece, por tanto, la siguiente zonificación del conjunto de las áreas urbanas y periurbanas:

- “Agrupaciones Urbanas y Periurbano”
- “Agrupaciones Urbanas”
- “Suelo rural Periurbano”
- “Corredores Fluviales Urbanos”

Esta zonificación de las áreas urbanas y periurbano queda definida en el plano nº 5, de Ordenación General del Medio Urbano.

- Identificación de los ámbitos conceptuados como “Áreas de Carácter Estratégico”, con la propuesta de criterios o pautas generales de ordenación

Dentro del medio urbano se identifican en el Plan Territorial Parcial, como determinación superpuesta a la zonificación básica anterior, una serie de enclaves de gran importancia para la ordenación territorial que se definen como “Áreas de Carácter Estratégico”.

Se trata de ámbitos en los que como resultado de procesos de nuevo desarrollo infraestructural, de reconversión de zonas obsoletas o de nuevo crecimiento urbano se prevén operaciones de transformación infraestructural y urbanística de incidencia determinante sobre la estructura general del Área Funcional; y que se consideran, por tanto, de importancia estratégica desde la óptica del Modelo de Ordenación Territorial del Plan Territorial Parcial.

Para estos ámbitos, entendidos desde el Plan Territorial Parcial como de máxima trascendencia para la ordenación general del conjunto del Área Funcional, se especifican criterios, pautas y/o propuestas de ordenación más detalladas, planteándose en algunos casos opciones alternativas de desarrollo territorial.

- Consideración en la ordenación general del medio urbano y periurbano de los espacios del medio físico definidos en el Plan Territorial Parcial como “Parques Rurales Interurbanos” y “Parques Rurales Periurbanos”

Consideración de estos Parques dentro de la estructura urbana y periurbana general del Área Funcional como una serie de grandes espacios verdes integrados en el interior y en el perímetro exterior inmediato de los ámbitos urbanos, para los que se propugna su conservación como piezas de consolidación del territorio físico y pervivencia preferente de las actividades del medio rural. Se plantea en ellos una regulación territorial específica, de encuentro y compatibilización de las diferentes solicitudes emanantes desde el medio rural y desde el medio urbano.

- Ordenación del parque residencial de viviendas del área funcional

Ordenación general del suelo residencial y dimensionamiento global del parque de viviendas a contemplar en el planeamiento municipal.

- Ordenación del suelo para actividades económicas del área funcional

Ordenación general del suelo para actividades económicas, propuestas de actuaciones públicas preferentes y dimensionamiento global de los crecimientos.

## 6.2.- LAS AGRUPACIONES URBANAS Y PERIURBANO

Se identifican en el Plan Territorial Parcial dentro del Área Funcional una serie de ámbitos supramunicipales de carácter básicamente urbano y con complementos de suelo rural periurbano, delimitados en el Plan Territorial Parcial como agrupaciones con vocación de continuidad urbana y funcionalidad ciudadana integrada. Quedan definidos como “Agrupaciones Urbanas y periurbano” para las que se apuesta por su progresiva configuración como partes de ciudad completas en sí mismas, mediante la consolidación de su cohesión urbana interna y la optimización de su equilibrio entre los usos residenciales, los de actividades económicas, su sistema dotacional y terciario e incluso su entorno exterior periurbano.

Para estas Agrupaciones Urbanas y Periurbano se propone en el Plan Territorial Parcial la estrategia de tender hacia su configuración como tramas urbanas y periurbano de continuidad ininterrumpida e integridad funcional completa, mediante la agregación de equipamientos complementarios y la reordenación de los intersticios espaciales vacantes u obsoletos.

Este ejercicio de identificación de unos nuevos distritos territoriales, desagregados dentro de un Área Funcional que ya constituye prácticamente en su conjunto una conurbación unitaria, se plantea como una propuesta del Plan Territorial Parcial tendente a la preservación del activo identitario y de funcionalidad urbana de escala intermedia que supone la presencia de los valles del Oria, Urumea, Oiartzun y Bidasoa, con sus correspondientes ríos y bahías, como el sustrato básico territorial interno de la ciudad; presencia que en el Plan Territorial Parcial se trata de consolidar y enfatizar con la previsión de los tres Parques Rurales Interurbanos de Zabalaga, Lau Haizeta y Usategieta, programados como grandes elementos internos verdes complementarios en la vertebración de la conurbación.

Con estos planteamientos se definen en el Plan Territorial Parcial las cinco Agrupaciones Urbanas y Periurbano de Txingudi o Bajo Bidasoa, Oarsoaldea, Centro de Donostia-Donostia-San Sebastián/Urumea, Bajo Oria y Andoain-Urnieta. (Ver plano nº 5, de Ordenación General del Medio Urbano):

- La Agrupación Urbana y Periurbano de Txingudi o Bajo Oria comprende ámbitos urbanos y periurbano de los municipios de Hondarribia e Irun.
- La Agrupación Urbana y Periurbano de Oarsoaldea se corresponde con los ámbitos urbanos y periurbano de los municipios de Lezo, Oiartzun, Errenteria, Pasaia y la parte de Donostia-San Sebastián vertiente a la bahía de Pasaia.

- La Agrupación Urbana y Periurbano de Centro de Donostia-San Sebastián y Urumea comprende el conjunto del núcleo urbano y periurbano del término municipal de Donostia-San Sebastián, salvo su parte Este y el pertenecido de Zubieta; y los ámbitos urbanos y periurbano de los municipios de Astigarraga y Hernani.
- La Agrupación Urbana y Periurbano de Bajo Oria comprende los ámbitos urbanos y periurbano de Lasarte-Oria, Usurbil y el ámbito de Zubieta del término municipal de Donostia-San Sebastián, en el que se prevén en un futuro próximo importantes desarrollos urbanísticos.
- La Agrupación Urbana y Periurbano de Andoain-Urnieta comprende los ámbitos urbanos y periurbano de los municipios de Andoain y Urnieta. Aunque la divisoria de aguas en este corredor se localiza entre Andoain y Urnieta, en el alto de Irurain, el desarrollo urbanístico continuo ha difuminado en esta zona la discontinuidad urbanística. Se conserva todavía, sin embargo, un vacío urbano entre Urnieta y Hernani, por lo que se propone en el Plan Territorial Parcial extender uno de los brazos del gran parque interurbano de Zabalaga hasta este espacio.

En estas agrupaciones urbanas y periurbano serán de aplicación las determinaciones establecidas por los diferentes Planes Territoriales Sectoriales (Agroforestal, Protección de Ríos y Arroyos, Litoral y Zonas Húmedas). En concreto cabe reseñar expresamente los suelos pertenecientes a la categoría de ordenación agroganadera y campiña de alto valor estratégico del Plan Territorial Sectorial Agroforestal, cuyas limitaciones de acuerdo con tal plan, mantienen su total vigencia.

### **6.3.- DELIMITACIÓN Y ORDENACIÓN DE LAS AGRUPACIONES URBANAS**

Se establece como determinación importante del Plan Territorial Parcial la fijación de unos límites máximos, sobre ámbitos que no poseen elementos de protección desde la escala territorial según el capítulo 3, para las posibilidades de extensión superficial del desarrollo urbanístico a prever en el planeamiento municipal durante el horizonte del Plan.

Esta delimitación, señalada en el plano nº 5, de Ordenación General del Medio Urbano, será de carácter vinculante y deberá ser recogida y respetada en los documentos de planeamiento general de los diferentes municipios del Área Funcional. No se podrá, por tanto, a partir de la aprobación del Plan Territorial Parcial, prever en el planeamiento municipal la clasificación de nuevos suelos urbanos y urbanizables en los límites exteriores al perímetro del ámbito señalado como agrupación urbana, salvo, en caso debidamente justificado, el mantenimiento, total o parcial, de ámbitos ya calificados en la actualidad dentro de las áreas zonificadas en el Plan Territorial Parcial como “Suelo Rural Periurbano”.

Dentro de dicho perímetro serán, sin embargo, los correspondientes planeamientos municipales quienes establezcan los límites reales de los suelos urbanos y urbanizables, con sus correspondientes calificaciones, pudiendo disponer también, obviamente, recintos de suelo no urbanizable dentro del perímetro general de los ámbitos globales delimitados en el Plan Territorial Parcial como susceptibles de hipotético crecimiento urbanístico.

Tal y como se señalaba ya en el epígrafe 3.1, en los suelos exteriores al perímetro de los ámbitos considerados en el Plan Territorial Parcial como Agrupaciones urbanas se respetarán los usos urbanísticos preexistentes o los que, en su caso, ya estuviesen previstos en el planeamiento urbanístico vigente.

En principio, y salvo disposición alternativa del planeamiento municipal debidamente justificada, en el interior de los ámbitos considerados en el PTP como de agrupaciones urbanas en el horizonte del PTP serán de aplicación, como condicionantes superpuestos, todas las regulaciones y planes de gestión aprobados para los diferentes espacios naturales protegidos localizados en estos ámbitos.

#### **6.4.- SUELO RURAL PERIURBANO**

Tal y como ya se define previamente en el capítulo 3.1., se trata de ámbitos del territorio inscritos en el entorno circundante a las áreas del actual desarrollo urbano con predominancia del hábitat rural y del medio natural que, con independencia de su inclusión en algunos casos en el planeamiento urbanístico aprobado o en tramitación como suelos urbanizables, se consideran en el Plan Territorial Parcial como ámbitos con disponibilidad espacial.

Sobre estos ámbitos no se contempla la necesidad de su ocupación urbanística en el horizonte del Plan Territorial Parcial y en el futuro podrá dilucidarse desde el planeamiento municipal, la doble opción de su calificación como hábitat rural consolidado o su adscripción a zonas de nueva expansión urbanística.

La regulación territorial prevista en el Plan Territorial Parcial para estos ámbitos será asimilable, en los suelos actualmente clasificados como no urbanizables y con carácter transitorio en tanto en cuanto sobre estos ámbitos no se produzca en el futuro su posible reclasificación como suelos urbanizables, a la de la categoría de ordenación de las D.O.T. de “Zona agroganadera y campiña”, con las siguientes precisiones:

- Esta regulación territorial transitoria quedará sustituida, obviamente, por la correspondiente regulación urbanística que se le adjudique en el caso de producirse en el futuro su reclasificación urbanística.
- Por lo tanto, en estas zonas quedan prohibidos, de forma en principio transitoria, los crecimientos urbanísticos y se evitarán los edificios de utilidad pública e interés social, salvo los precisos para el desarrollo del hábitat rural y los inherentes a los usos y actividades propias de los Parques Rurales Interurbanos y Periurbanos, según se disponga en sus correspondientes Planes Especiales de Ordenación.
- En todo caso, se respetarán en estos ámbitos, como condicionantes superpuestos, todas las regulaciones y planes de gestión aprobados para los diferentes espacios naturales protegidos localizados en los mismos.
- Se consolidan en estas zonas los usos urbanísticos preexistentes y se someterán a reconsideración territorial en el planeamiento general municipal, en su caso, los posibles usos urbanísticos previstos en el planeamiento pero todavía no desarrollados.

## 6.5.- LOS CORREDORES FLUVIALES URBANOS

En el capítulo de ordenación del medio físico ya ha quedado definida la figura de los Corredores Fluviales y su procedimiento de regulación mediante los correspondientes Planes Especiales de Ordenación Fluvial Integrada. Se contempla ahora su incidencia específica en el medio urbano, que dada la configuración del área funcional, comprende prácticamente la totalidad del desarrollo de los cursos de agua considerados.

En el plano nº 5 del Plan Territorial Parcial se delimitan los Corredores Fluviales Urbanos definidos en el Plan Territorial Parcial:

- Río Oria, desde Andoain hasta Orio.
- Río Urumea, desde Ereñozu hasta su desembocadura.
- Río Oiartzun, desde Ergoien hasta su desembocadura.
- Regata Jaizubia, desde Urdanibia hasta el aeropuerto.
- Río Bidasoa, desde Lastaola hasta el Puente de Santiago.

Estas delimitaciones, definidas de forma transitoria\* en los planos nº 2 y 5 del Plan Territorial Parcial se incorporarán con carácter vinculante en el planeamiento general municipal, estableciendo las superficies que quedan adscritas a la categoría específica de Corredor Fluvial.

Ya se ha expuesto en el epígrafe 3.1 que cada uno de estos cinco corredores fluviales será objeto de un Plan Especial de Ordenación Fluvial Integral, de carácter multisectorial (consideración conjunta de las componentes ambiental, hidráulica, urbanística e infraestructural) y alcance supramunicipal (consideración unitaria del conjunto del desarrollo del curso fluvial).

---

\* Las delimitaciones definitivas se establecerán con la elaboración, tramitación y aprobación de los correspondientes Planes Especiales de Ordenación Fluvial Integrada.

Como contenidos sustanciales de los Planes Especiales de Ordenación Fluvial Integral se contemplará, además de la fijación definitiva de su ámbito espacial, para la acogida del cauce del río, su zona de flujo preferente y sus vegas inundables, la valorización ambiental y paisajística del curso fluvial, el establecimiento de medidas para la prevención de inundaciones en zonas urbanas, considerando, en su caso, las posibles intervenciones de eliminación de obstáculos hidráulicos, el tratamiento prioritario de sus riberas libres y verdes, la creación de itinerarios blandos a lo largo de sus márgenes, la ordenación suprasectorial del conjunto de las infraestructuras concurrentes y la evaluación económico financiera de las intervenciones programadas, con su correspondiente plan de gestión.

Dado el carácter funcional y espacialmente supramunicipal de los ríos, la determinación del Corredor Fluvial de un río en un municipio requerirá del correspondiente proceso de compatibilización de los planeamientos de los municipios colindantes en la cuenca fluvial. Esta compatibilización se instrumentalizará a través de la tramitación del Plan Especial de Ordenación Fluvial Integrada, tutelada o promovida por la administración superior competente.

Los Planes Especiales de Ordenación Fluvial Integrada, dentro de las zonas ARPSI definidas por la Confederación Hidrográfica del Cantábrico Oriental y por la Agencia Vasca del Agua, deberán seguir en todos los aspectos los condicionantes establecidos en los Planes de Gestión del Riesgo de Inundación.

Así mismo, en la delimitación de los Corredores Fluviales Urbanos y en la configuración de su ordenación, se respetarán íntegramente las determinaciones normativas de los vigentes Plan Hidrológico del Cantábrico Oriental y Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Protección de Ríos y Arroyos de la CAPV o las que, en su caso, se establezcan en las modificaciones y/o revisiones de las mismas.

Además, se tendrán en cuenta, dentro de estos Planes Especiales de Ordenación Fluvial Integral, la prevalencia de la normativa de desarrollo de la Red Natura 2000 así como los Planes de Ordenación de Recursos Naturales vigentes y la obligación de analizar las posibles afecciones realizando una adecuada evaluación según la Ley 42/2007 del 13 de Diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, art. 46.4.

## 7.- ÁREAS DE CARÁCTER ESTRATÉGICO

### 7.1.- LAS ÁREAS DE CARÁCTER ESTRATÉGICO

Se identifican en el Plan Territorial Parcial una serie de ámbitos espaciales que, a pesar de sus muy diferentes condiciones orográficas, emplazamientos relativos dentro del área funcional, problemáticas infraestructurales y situaciones urbanísticas, presentan el denominador común de constituir los soportes territoriales y escenarios urbanísticos de los importantes procesos de transformación infraestructural y reordenación urbana que se proyectan sobre el Área Funcional en el futuro inmediato. Por su indudable transcendencia en el devenir en la ordenación territorial del Área Funcional de Donostia-San Sebastián y en la del conjunto de Gipuzkoa, se configuran dentro del Plan Territorial Parcial como áreas que deben ser objeto de especial estudio y consideración. Se definen en el Plan Territorial Parcial con la denominación genérica de Áreas de Carácter Estratégico y se plantean para ellas diferentes criterios y pautas de ordenación general y algunas propuestas específicas de ordenación territorial.

Se establecen en el Plan Territorial Parcial los siguientes enclaves territoriales como “Áreas de Carácter Estratégico” objeto de especial atención:

- Áreas de Carácter Estratégico de Lasarte-Oria, Altos de Zubieta y Aritzeta

La zona alta de Zubieta, de gran disponibilidad espacial y libre de ocupación urbanística y actividad rural, ofrece la oportunidad de acoger, además de nuevos suelos destinados a actividades económicas, algunos grandes equipamientos periféricos de nueva implantación, como, entre otros, instalaciones para el tratamiento de residuos o el nuevo centro penitenciario de Gipuzkoa.

Se configura, por tanto, esta zona como un polo emergente de localización de los nuevos desarrollos urbanísticos destinados a la acogida de instalaciones de actividad económica o de los nuevos equipamientos de carácter general y gran dimensión superficial, a sumar a los ya existentes del Hipódromo, las instalaciones deportivas de la Real Sociedad y el Centro de Transportes de Zubieta.

Aprovechando, por tanto, los factores sinérgicos que generan estos proyectos, se completa la operación de la implantación de los nuevos grandes equipamientos con la previsión del desarrollo de un gran polígono de actividades económicas y logísticas, de carácter comarcal y promoción pública, de 70 Ha, directamente conectado con la red general viaria (N-1).

Para equilibrar el impacto de esta operación dentro de la comarca del Bajo Oria se propone en paralelo la incentivación pública del proceso de transformación residencial (1.000 viviendas) de la antigua zona industrial de Cocheras en Lasarte, y la promoción, también como iniciativa de interés público, de una industrialdea de nuevas actividades terciarias mediante la transformación de suelos obsoletos de la planta industrial de Michelin enclavados en el centro de Lasarte-Oria.

Como complemento infraestructural, se contempla el desarrollo de nuevos elementos de movilidad viaria e itinerarios blandos a lo largo de la margen izquierda del río Oria, entre Lasarte y Oria, generando de este modo nuevos canales de accesibilidad desde Usurbil, Lasarte, Zubietza y Oria hacia las nuevas zonas de actividad y equipamiento dotacional de los Altos de Zubietza.

Se incluye, así mismo, como zona considerada de interés estratégico dentro del Bajo Oria, el ámbito del triángulo de Aritzeta, por constituir un enclave idóneo para la implantación de equipamientos especiales de interés general que requieran en el futuro próximo de un emplazamiento de carácter periférico y con buena accesibilidad comarcal.

- Área de Carácter Estratégico del Corredor del Urumea

Sobre el Corredor del Urumea confluyen en la actualidad importantes procesos de transformación de la red general de comunicaciones.

A la reciente apertura de la Autovía del Urumea (nueva A-15) y del 2º Cinturón (nueva travesía de la AP-8/AP-1), se deben sumar los proyectos, cada vez más consolidados, de la construcción de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco.

Sobre este escenario de potente irrupción infraestructural sobre 2 kilómetros de amplio valle relativamente desocupado, en el que las planificaciones sectoriales se han impuesto hasta ahora con excesiva rotundidad y unilateralidad a la oportunidad de planificar con una estrategia de ordenación territorial más integrada y compleja, subyacen las tareas todavía no resueltas de fijar el definitivo tratamiento hidráulico y paisajístico del río Urumea y sus vegas inundables, así como la ordenación formal de sus futuros bordes ciudadanos y el nuevo tratamiento urbano a conferir al nuevo eje central resultante de la deslocalización de la antigua carretera GI-131.

Desde la óptica del Plan Territorial Parcial, una de las transformaciones urbanística fundamentales que se va a producir en el Área Funcional en los próximos años radicará en la extensión del centro de la ciudad de Donostia-San Sebastián desde Amara hasta Hernani a lo largo del valle del Urumea; y convendrá que el criterio central rector que presida este proceso no resida en el mero resultado aditivo y residual de la toma de decisiones infraestructurales sectoriales.

Tras la construcción de la Autovía del Urumea y el 2º Cinturón, y el ya incipiente desembarco de los proyectos de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco, la secuencia de las nuevas operaciones previstas y en desarrollo sobre la zona es la siguiente: ordenación integrada de la estación ferroviaria de Atotxa, la nueva estación de autobuses y el centro Tabakalera, Intercambiador en Riberas de Loiola, remodelación urbana en Loiola, operaciones de expansión residencial en Txomin y Antzita, reordenación urbana y del cauce fluvial en Sarrueta y Martutene, nuevo ensanche residencial entre Astigarraga y Ergobia, desarrollo de las vegas de Martindegui y Akarregi como zonas de nueva implantación de actividades económicas y operaciones de nuevo desarrollo residencial mediante la deslocalización de algunas de las zonas industriales enclavadas entre la Florida y Zinkuenea en Hernani.

Todas estas operaciones ya se contemplan en los respectivos documentos de planeamiento municipal de Donostia-San Sebastián, Astigarraga y Hernani, aunque se echa a faltar un trabajo unificado de ordenación completa e integrada del futuro corredor urbano a configurarse en el Urumea.

Esta importante secuencia de operaciones puntuales de transformación urbana debería venir acompañada de una serie de intervenciones estructurales de carácter general: la reordenación del cauce del río Urumea y el tratamiento integrado de sus márgenes como fachadas urbanas, la transformación global de la carretera antigua GI-131 como un nuevo eje interno ciudadano y la potenciación de la futura secuencia urbana en la localización de las estaciones de cercanías de la red ferroviaria del ADIF.

Teniendo en cuenta que todavía no se han resuelto algunas incógnitas importantes, como la configuración definitiva de la travesía de la nueva red ferroviaria a través del valle del Urumea, el tratamiento de la penetración del TAV hasta el centro de Donostia-San Sebastián, entre otras, se proclama desde el Plan Territorial Parcial que el proceso de desarrollo del Corredor del Urumea requiere, como futura pieza de primer orden en la estructuración de la ordenación urbana de Donostialdea, de la elaboración de los instrumentos de planeamiento urbanístico previstos en la Ley 2/2006, de Suelo y Urbanismo.

- Área de Carácter Estratégico de la Bahía de Pasaia

Las problemáticas vinculadas a la recualificación urbanística integral de la Bahía de Pasaia y a la reordenación infraestructural del Puerto de Pasaia, junto con las derivadas de la ordenación territorial del Corredor Lezo-Gaintxurizketa constituyen cuestiones indisociables entre sí y desde la óptica del Plan Territorial Parcial, de importancia capital en la ordenación territorial global del Área Funcional.

En el ejercicio de ordenación territorial propuesto por el Plan Territorial Parcial se contempla como único escenario el correspondiente a la progresiva reordenación urbanística e infraestructural del entorno de la Bahía, dentro del marco general de la consolidación de las actividades específicamente portuarias del recinto del Puerto y de acuerdo con el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto.

Se combina este ejercicio de ordenación de la Bahía con el escenario planteado en el Plan Territorial Parcial sobre la futura configuración de la red ferroviaria, en el que se contempla, al margen del horizonte de la posible adaptación parcial de la red ADIF al ancho mixto (Ibérico y U.I.C.), la construcción en todo caso del baipás de mercancías entre Astigarraga y Gaintxurizketa, la resolución de los enlaces ferroviarios con el Puerto, y la posibilidad de futura deslocalización o minorización de la playa de vías de mercancías de Pasai Antxo ante el escenario de la futura construcción de la intermodal de Lezo, con plataformas logísticas de apoyo.

Se mantiene, así mismo, como un criterio general del Plan Territorial Parcial, el de contemplar para todos los supuestos de transformación del recinto portuario interior que los suelos liberados por la posible deslocalización de las actividades portuarias ambientalmente molestas (chatarras, graneles, carbones, etc.) se destinan a la acogida de nuevas actividades económicas y/o equipamientos generales y dotaciones terciarias, frente a la opción de su hipotética reconversión como suelo residencial.

- Área de Carácter Estratégico del Corredor Lezo-Gaintxurizketa

La plataforma Logística de Lezo se inserta en uno de los ejes principales de transporte de la Unión Europea, el conocido como Corredor Atlántico (o corredor nº4). Este corredor, al igual que todos los de la UE, comprende todos los medios de transporte tanto el viario, ferroviario, marítimo y aéreo. Es objetivo de la Unión Europea, con el fin de mejorar la intermodalidad, y con ello optimizar el costo del transporte, insertar en estos corredores los grandes centros logísticos estratégicos, tal y como ocurre con la plataforma intermodal y logística de Lezo que se recoge, a nivel estatal, inicialmente en el Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte (PEIT) y posteriormente, en el año 2012, tras su revisión y cambio de denominación, en el Plan de Infraestructuras Transporte y Vivienda (PITVI).

Así, el Corredor Lezo-Gaintxurizketa se considera como el espacio de oportunidad de apoyo logístico para el desarrollo urbanístico integral destinado a la implantación de una nueva plataforma logística de apoyo al Puerto, a la transformación de Irun y en general del sistema de intermodalidad tren-carretera de la red de comunicaciones del Área Funcional, de acuerdo con el actual PITVI (Plan de Infraestructuras Transporte y Vivienda).

Esta propuesta de desarrollo territorial se configura como una operación de oportunidad para el desarrollo del puerto de Pasaia, ya que contempla la creación de un espacio logístico de apoyo al sistema portuario y ofrece la oportunidad de reorganizar desde el Este el sistema de accesibilidad al Puerto desde las redes exteriores; permitiendo de esta forma liberar progresivamente de tráfico pesado el resto del perímetro urbano de la Bahía.

- Área de Carácter Estratégico de Txingudi

Para la planificación del futuro urbanístico en el entorno de la Estación de Irun se deben considerar con especial atención las previsiones sobre las operaciones de transformación de los ejes de comunicaciones que atraviesan la ciudad. La estrategia que se adopte repercutirá así mismo decisivamente sobre la ordenación de la parte Sur del término municipal de Hondarribia, lindante con el de Irun.

Desde la óptica del Plan Territorial Parcial, la transformación de la zona de la Estación de Irun y de Zubieta debe plantearse con una visión a largo plazo, para poder ir acometiendo acciones progresivas de intervención de forma escalonada en el tiempo pero confluyentes hacia unos objetivos compartidos. Aunque los pasos que se vayan dando sean cortos y no excesivamente rápidos, si la dirección en la que se enfocan es la correcta, será sin duda posible llegar al objetivo deseado.

El objetivo es múltiple. Aprovechar el potencial transformador de los espacios públicos ferroviarios obsoletos del centro de Irun para dotar de continuidad a la trama urbana, actualmente interrumpida, generar un nuevo centro residencial intensivo y un polo de actividades universitarias, terciarias enclavado en el nuevo centro de comunicaciones de la ciudad y con una conexión viaria directa con la autopista.

Complementariamente, se plantea en el Plan Territorial Parcial la conveniencia de programar el escenario de la futura transformación de Zubieta como Parque de servicios a empresas y de actividades avanzadas, con unos espacios de moderada y graduada intensidad de ocupación urbanística entre el borde actual de la trama urbana interna de Irun y los espacios verdes protegidos del entorno de la regata Jaizubia.

## **7.2.- PROPUESTAS DEL PLAN TERRITORIAL PARCIAL EN RELACIÓN CON LAS ÁREAS DE CARÁCTER ESTRATÉGICO**

Las propuestas de ordenación territorial planteadas en el Plan Territorial Parcial para las Áreas de Carácter Estratégico son de diversa índole temática, extensión superficial o alcance temporal, afectando en casi todos los casos a diferentes instancias administrativas, municipales o sectoriales, y requiriendo, obligatoriamente, de una compleja secuencia de estudios, proyectos, toma de decisiones y, en su caso, capacidad económica de realización.

A pesar de su evidente heterogeneidad, presentan, sin embargo, el denominador común de constituirse como una serie de cuestiones que, al margen de su relevancia específica, resultan muy significativas por su incidencia determinante sobre la configuración del modelo de ordenación territorial del Área Funcional.

Se suscita, así mismo, la circunstancia, también común para el conjunto de las Áreas de Carácter Estratégico consideradas, de que se produce una profunda imbricación e interrelación entre las distintas instancias administrativas confluyentes en cada caso (administraciones responsables de la configuración de las redes generales infraestructurales , administraciones responsables del medio ambiente y administraciones municipales, forales y/o gubernamentales responsables de la regulación urbanística y el desarrollo de las diferentes operaciones programadas).

Se constata, en conclusión, que el diseño y desarrollo territorial de cada una las Áreas de Carácter Estratégico identificadas se podrá llevar a cabo a través de los instrumentos de planeamiento urbanístico previstos en la Ley 2/2006, de Suelo y Urbanismo (Plan General, Plan de Compatibilización, Plan Especial, o Plan Parcial), de los Planes Especiales para el desarrollo de infraestructuras formulados de acuerdo con la legislación sectorial de aplicación, o de convenios de colaboración oportunos.

Además, se tendrán en cuenta como condicionantes superpuestos los Planes de Gestión aprobados de los ámbitos correspondientes a la Red Natura 2000 y la obligación de analizar las posibles afecciones realizando una adecuada evaluación según la Ley 42/2007 art.46.4, del 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

El conjunto de las propuestas planteadas en el Plan Territorial Parcial, algunas recogiendo planificaciones ya consolidadas y otras suscitando soluciones de índole prospectiva, se plantean, en todo caso, con un carácter sustancialmente indicativo, ya que su concreción requerirá de los correspondientes estudios y proyectos, y la consiguiente toma posterior de decisiones por parte de las administraciones competentes en cada caso.

Se exponen en los epígrafes siguientes las propuestas de ordenación planteadas específicamente para cada una de las Áreas de Carácter Estratégico con la finalidad de alcanzar los objetivos generales de ordenación territorial propuestos en el Plan Territorial Parcial.

### **7.3.- ÁREAS DE CARÁCTER ESTRATÉGICO DE LASARTE-ORIA, ALTOS DE ZUBIETA Y ARITZETA**

En el Plan Territorial Parcial se plantean una serie de pautas principales de ordenación de carácter general a desarrollar por el planeamiento general de los municipios. Son las siguientes (ver plano nº 5.1):

- Futura red viaria de distribución primaria
  - Nuevo viario entre Oria y la N-634 por la margen izquierda del Río Oria.
  - Nuevo vial de acceso a Eskuzaitzeta y Artzabaleta.
- Futura red básica de itinerarios peatonales y ciclistas
  - Nuevo itinerario por la margen izquierda del río Oria entre Oria-Lasarte Zubieta y Usurbil.
  - Nuevo itinerario Oria, Eskuzaitzeta, túnel en el collado de Letabide, Artzabaleta, Santuenea, Usurbil.
- Nuevo desarrollo residencial y terciario intensivo, reconversión de zona industrial y consolidación del tratamiento verde de la fachada fluvial.
  - Operación Cocheras ( $\pm 1.000$  viviendas).
- Grandes equipamientos de interés general y localización estratégica, por su escala de servicio, para el conjunto de Gipuzkoa
  - Hipódromo de Lasarte.
  - Instalaciones deportivas de la Real Sociedad.
  - Centro de Gestión de Residuos de Gipuzkoa en Artzabaleta.
  - Nuevo Centro Penitenciario de Gipuzkoa.
  - Futuras implantaciones estratégicas en el triángulo de Aritzeta. 15 Ha

- Plataformas de suelo para actividades económicas de interés general por su emplazamiento estratégico con accesibilidad directa desde la red general de carreteras.
  - Nuevo gran polígono de actividades económicas, logísticas en Eskuzaitzeta, de carácter supramunicipal y de promoción pública (70 Ha). Se propone que en la Sociedad de Titularidad del Suelo y en el Órgano de Gestión Urbanística del polígono se incorporen, además del Gobierno Vasco, de la Diputación Foral de Gipuzkoa y el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, los Ayuntamientos de Lasarte-Oria y Usurbil como territorios más próximos al nuevo polígono.
  - Industrialdea de nuevas actividades económicas por reconversión en Michelin. 2 Ha
  - Centro de transportes de Zubieta. 17 Ha
  - Polígono Bugati. 3 Ha
- Extensión al Bajo Oria de la red general de abastecimiento de agua del Añarbe.
  - Construcción de un nuevo depósito general en los Altos de Zubieta y una tubería de conexión con Usurbil a través de Santuenea.
- Parque Rural Interurbano de Zabalaga-Aritzeta
  - Integración en el futuro Parque Interurbano de Zabalaga de los desarrollos previstos en el triángulo de Aritzeta.

#### **7.4.- ÁREA DE CARÁCTER ESTRATÉGICO DEL CORREDOR DEL URUMEA**

En el Corredor del Urumea la máxima prioridad radica en la prevención del riesgo de inundación de sus zonas urbanizadas y hacia este objetivo deben conferir todas las intervenciones infraestructurales concurrentes sobre este ámbito estratégico, en el que la implantación de la red viaria pasante exterior (2º Cinturón y Autovía del Urumea), así como la penetración de la Autovía del Urumea hasta el centro de Donostia-San Sebastián se configuran ya como determinaciones consolidadas.

La implantación de la nueva infraestructura ferroviaria del TAV en el valle del Urumea se encuentra también cada vez más configurada. Según los últimos proyectos elaborados por la administración sectorial competente, la penetración del TAV hasta el centro de Donostia-San Sebastián va a llegar de forma pasante mediante un tercer hilo hasta la Estación de Atotxa, donde recientemente se ha construido la nueva Estación de Autobuses. El único elemento todavía no configurado es la plataforma del PAET (Puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes) de la nueva red ferroviaria prevista en la margen izquierda del río Urumea a la altura de Astigarraga.

Como ya se ha expuesto en el epígrafe 7.1, junto a estas grandes intervenciones infraestructurales, se han previsto en el planeamiento municipal de Donostia-San Sebastián, Astigarraga y Hernani una serie de intervenciones de transformación urbanística de diferente índole, manejándose como documento común de referencia el Estudio Hidráulico y de Ordenación del cauce del Río Urumea realizado por el Gobierno Vasco, denominado Plan de Gestión del Riesgo de Inundación, actualmente en trámite de aprobación.

En este contexto general, se plantea como determinación básica del Plan Territorial Parcial la elaboración de los instrumentos de planeamiento urbanístico previstos en la Ley 2/2006, de Suelo y Urbanismo y en especial, de los Planes Especiales para el desarrollo de infraestructuras, formulados de acuerdo con la legislación sectorial de aplicación, o bien de convenios de colaboración oportunos; con el fin de posibilitar el desarrollo de las diferentes previsiones infraestructurales y urbanísticas previstas en el área y de definir el programa de promoción y financiación de las mismas.

En el Plan Territorial Parcial se plantean una serie de pautas principales de ordenación de carácter general a desarrollar con mayor precisión. Son las siguientes (ver plano nº 5.2):

- Delimitación del Corredor Fluvial del Urumea con fijación de secciones tipo mínimas de cauce y zonas anejas vinculadas al mismo.

Concretamente, en el Plan Territorial Parcial se determinan tres secciones tipo mínimas para tres puntos críticos. Estas secciones se considerarán propositivas, en tanto no sean reformuladas en su caso, en base a la aprobación del correspondiente estudio hidráulico integrado en el mismo.

- Red de itinerarios peatonales y ciclistas de continuidad interurbana a disponer en el Corredor del Urumea.

Los trazados y las características principales de estos itinerarios deberán ser definidos como elementos estructurantes de escala supramunicipal.

- Configuración de una gran eje central urbano a lo largo del Corredor del Urumea, continuo desde Amara hasta Hernani, mediante la progresiva transformación de la carretera GI-131 en un eje de carácter urbano.

Este eje, a modo bulevar urbano, deberá ser formalizado como un elemento estructurante de escala supramunicipal.

- Configuración de un tratamiento cualificado de la fachada fluvial para los sucesivos desarrollos urbanísticos previstos a lo largo del valle, con la creación de franjas verdes de ribera e itinerarios peatonales arbolados de borde en los nuevos desarrollos residenciales y terciarios intensivos programados a lo largo del corredor.
- Potenciación de la red actual de ADIF como servicio de cercanías, con la apertura de nuevos apeaderos en Astigarraga y Riberas de Loiola (Intercambiador con ETS) y mejora de los ya existentes de Hernani-La Florida, Hernani-Centro, Martutene y Txomin.
- Potenciación de la red actual de ETS como servicio de cercanías, con la apertura de un nuevo apeadero en Riberas de Loiola (Intercambiador con ADIF) y mejora del ya existente en Loiola.
- Operaciones de construcción integrada de terminales de transporte público y equipamientos dotacionales y terciarios de carácter emblemático en torno a las nuevas estaciones-intercambiadores de:
  - Atotxa (ADIF Cercanías/Largo Recorrido/TAV/Autobuses)
  - Riberas de Loiola (ADIF Cercanías/ETS Cercanías/Autobuses)

- Implantación de la nueva red ferroviaria mediante su penetración desde el Sur a través de la nueva red de ancho UIC, hasta la plataforma PAET de Astigarraga que funcionará como intercambiador de anchos con la red ADIF de ancho ibérico. Desde el referido PAET se dispondrá una nueva red, con el carácter de variante exterior hacia Oarsoaldea mediante ancho mixto, (baipás de mercancías y posibilidad de pasante directa del TAV). Se dispondrá, así mismo, la incorporación del ancho mixto o tercer hilo en la actual red pasante por el centro de Donostia, la cual se reservará para tráfico de viajeros (cercanías, largo recorrido y TAV).
- Creación, junto a la nueva plataforma PAET del TAV en Astigarraga, de una nueva Estación de Cercanías para Astigarraga, respetando para el corredor fluvial una sección mínima (según la sección C-C definida en planos) de 95 metros de anchura y disponiendo un vial rodado y una pasarela peatonal de acceso desde Astigarraga.
- Resolución de la penetración del TAV por el centro de Donostia con un tratamiento integrado del conjunto de la infraestructura ferroviaria (ancho ibérico y U.I.C.), compatible con la máxima funcionalidad del servicio de cercanías. Posibilidad de rectificación del trazado, a la altura de Martutene. Apeaderos en Martutene, Txomin y Ribera de Loiola (intercambiador con ETS) y nueva Estación de ADIF (TAV/Cercanías/Largo Recorrido) en Donostia-San Sebastián-Centro (Atotxa) (intercambiador con la nueva estación de autobuses recientemente construida).

## 7.5.- ÁREA DE CARÁCTER ESTRATÉGICO DE LA BAHÍA DE PASAIA

La recualificación urbanística Integral de la Bahía de Pasaia constituye un objetivo social y político sustancial.

Al presentar el Puerto de Pasaia un nítido carácter de puerto-ciudad resulta clave que el proceso de transformación y modernización de las infraestructuras portuarias contemple la reordenación de su sistema de accesibilidad y garantice su coherencia con el proceso de recualificación urbanística del conjunto de la Bahía de Pasaia.

Así mismo, la planificación portuaria interna deberá atender las solicitudes de ordenación territorial, infraestructurales y urbanísticas derivadas del entorno circundante exterior.

Desde el Plan Territorial Parcial se propone, dentro de una estrategia general de consolidación, transformación y modernización del recinto del Puerto de Pasaia en clave de optimización y priorización de su actividad portuaria, la asunción en paralelo de una serie de intervenciones de contribución a la mejora urbanística de la ciudad circundante; intervenciones que no podrán llevarse a cabo sin arbitrar un nuevo diálogo entre el puerto y la ciudad y sin algunos cambios de coexistencia funcional.

Como principal propuesta del Plan Territorial Parcial se plantea la elaboración de los instrumentos de planeamiento urbanístico previstos en la Ley 2/2006 y/o en el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia, coordinado y complementado, a su vez, con los instrumentos de planeamiento correspondientes del Corredor Lezo-Gaintxurizketa.

Se plantean para el Área de Carácter Estratégico de la Bahía de Pasaia las siguientes pautas y criterios generales de ordenación espacial, infraestructural y urbanística, además de contemplar de forma coordinada y complementaria las pautas y criterios así mismo planteados para la colindante Área de Carácter Estratégico del Corredor Lezo-Gaintxurizketa (ver plano nº 5.3):

- Dentro del Sistema General Portuario, el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia es el documento de ordenación pormenorizada del mismo y se estará a lo que en él se establezca, por lo que las pautas y criterios generales de ordenación que se señalan a continuación tiene el carácter de recomendaciones.

- Mejora de la conectividad interurbana, donde las necesidades de comunicación de la población de todo el entorno de la bahía sean contempladas integradamente con las necesidades de conectividad de la actividad portuaria. Se recomienda la consolidación y/o apertura de los siguientes itinerarios públicos interurbanos, siempre y cuando en el recinto portuario se cumpla el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia:
  - Itinerario de borde por el Norte de la Bahía, incluido el bote Pasai Donibane-San Pedro y la conexión con los paseos públicos de la Bocana.
  - Itinerario de borde por el Sur de la Bahía desde Errenerteria hasta Herrera.
  - Itinerario de borde junto a la Variante Oeste de la carretera GI-3440 por Lezo - Pasai Donibane.
  - Conexiones Trintxerpe-Herrera.
  - Conexión peatonal mediante bote entre Pasai Donibane y Pasai Antxo; siempre y cuando la misma sea compatible con el desarrollo de la actividad portuaria.
- Apertura de nuevos elementos de conexión viaria directa del interior del puerto con las redes generales de comunicaciones exteriores y con la zona logística del corredor Lezo-Gaintxurizketa, priorizando a medio-largo plazo la resolución de las conexiones con la autopista por el Este del Puerto.
- Mejora del acceso ferroviario al recinto portuario, con la implantación del tercer hilo o ancho mixto en la red actual de ADIF.
- Nueva estación de E.T.S. en Altza-Auditza-Akular y reforma de las estaciones de Herrera, ya realizada, y de Pasai Antxo.
- Consolidación, con mejora y/o transformación de la actividad económica portuaria, de acuerdo con el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia.
- Consolidación de las dársenas deportivas ya habilitadas en Pasai Donibane, San Pedro y Herrera-Trintxerpe.

- Proceso de regeneración urbanística de la Bahía de Pasaia y modernización del Puerto con la recomendación de las siguientes intervenciones de transformación de usos dentro del recinto portuario, siempre y cuando los mismos se recojan en el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia:
  - Paseos públicos de borde de la Bocana
  - Equipamiento público (Proyecto Albaola) en la cala Ondartxo
  - Reordenación y uso público de los muelles de San Pedro y Trintxerpe.
  - Nuevos desarrollos urbanísticos, nuevos formatos de polígono para actividades económicas avanzadas, generación frente de ciudad y actividad portuaria, prestando una especial atención a La Herrera.
- Reordenación de la estación de ADIF en Pasai Antxo, con la reversión de espacio libre para la ampliación del Bulevar de la antigua N-1 y el tratamiento de la barrera ferroviaria existente entre Antxo y el recinto portuario.
- Reordenación del frente de encuentro con el casco de Lezo, disponiendo una variante de la carretera GI-3440 de acceso a Pasai Donibane y un nuevo paseo de cornisa hacia el puerto, de remate del casco, de acuerdo con el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia.
- Reordenación y uso público del extremo Oeste del ámbito de Bordalaborda, de acuerdo con el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia.

## **7.6.- ÁREA DE CARÁCTER ESTRATÉGICO DEL CORREDOR LEZO-GAINTXURIZKETA**

El Corredor Lezo-Gaintxurizketa se configura como un espacio de oportunidad idóneo para el desarrollo infraestructural del futuro sistema de accesibilidad al Puerto de Pasaia y para la creación complementaria de una plataforma logística intermodal y polígono de actividad económica de escala territorial general; dotado de conexión directa con las redes generales, viarias y ferroviarias, siguiendo los criterios señalados por la Unión Europea dentro del actual el Plan de Infraestructuras Transporte y Vivienda (PITVI).

Se plantea, por tanto, como determinación básica del Plan Territorial Parcial la necesidad de elaboración de los documentos realizados a través de los instrumentos de planeamiento urbanístico previstos en la Ley 2/2006, de Suelo y Urbanismo, de los Planes Especiales para el desarrollo de infraestructuras formulados de acuerdo con la legislación sectorial de aplicación, o de convenios de colaboración oportunos en los que se establezcan con carácter vinculante las diferentes previsiones infraestructurales y urbanísticas a desarrollar en el área y el programa de promoción y financiación de las mismas.

En el Plan Territorial Parcial se contempla la alternativa del desarrollo infraestructural y urbanístico del Corredor Lezo-Gaintxurizketa como un escenario de futuro necesario para viabilizar de forma sostenible la continuidad de las actividades portuarias en el recinto interior del Puerto de Pasaia y, así mismo, como un elemento de apoyo a la transformación del centro de Irun, posibilitando la relocalización de actividades de dicho municipio en Lezo-Gaintxurizketa.

Las principales intervenciones planteadas en el Plan Territorial Parcial para el Corredor Lezo-Gaintxurizketa, muchas de ellas con efectos complementarios y sinérgicos con las intervenciones previstas en el Puerto de Pasaia, son las siguientes (ver plano nº 5.4):

- Consolidación de todos los itinerarios peatonales y ciclistas interurbanos previstos en el Modelo de Movilidad del Plan Territorial Parcial.
- Construcción de un nuevo enlace en Lanbarren sobre la actual autopista AP-8/AP-1 para resolver la conexión directa del Corredor Lezo-Gaintxurizketa con la red general de carreteras.
- Configuración de un sistema viario de interconexión del nuevo enlace de la AP-8/AP-1 en Lanbarren con la GI-636 y la GI-2638 y, a través de éstas, con el Puerto de Pasaia y los diferentes polígonos de actividad económica, actuales y/o futuros, del Corredor. Este nuevo sistema viario sustituirá al actual eje urbano de la GI-2132, posibilitando la eliminación del actual paso del tráfico pesado por Arragua y Larzabal en la zona de interconexión entre la AP-8/AP-1 y la GI-636.

- Desdoblamiento de la conexión viaria entre el Puerto y el nuevo enlace de Papelera, para absorber la canalización del tráfico pesado de mercancías entre el Puerto y el Corredor Lezo-Gaintxurizketa
- Integración en la planificación del Corredor del conjunto de los nuevos elementos ferroviarios contemplados en el esquema general de Modelo de Movilidad del Plan Territorial Parcial para el desarrollo de la nueva red de alta velocidad, ancho U.I.C., y la variante de mercancías entre Astigarraga y Oarsoaldea, anchos Ibérico y U.I.C, de ADIF. Con este modelo se posibilita la disposición de una nueva vía ancho UIC desde la Plataforma de Lezo hasta el Puerto siguiendo el trazado de la red actual de ADIF y pudiendo consolidarse parte de la actual playa de vías de Pasaia Antxo como intercambiador de mercancías del Puerto.
- Configuración de una nueva Plataforma Ferroviaria e Intermodal en Lezo.
- Propuesta de creación en el Corredor de una serie de nuevas plataformas para actividades económicas de carácter estratégico y logístico. Dimensionamiento en 61 Ha de la superficie bruta de las nuevas plataformas para actividades económicas de carácter estratégico y logístico susceptibles de desarrollo en el ámbito del Corredor.
- Propuesta de integración de la loma de Altamira como parte del parque rural interurbano de Usategieta, para la configuración de un espacio libre verde de articulación y encuentro entre los núcleos urbanos de Lezo y Erreenteria y el nuevo polo logístico del Corredor.
- Estudio y resolución integrada del sistema global de drenaje de todas las subcuencas del sistema Lintzirin, como condicionante para el desarrollo de las nuevas plataformas previstas en el Corredor.

## 7.7.- ÁREA DE CARÁCTER ESTRATÉGICO DE TXINGUDI

En el Plan Territorial Parcial se identifica la importancia que para la ordenación de la futura conurbación de Irun-Hondarribia supone la toma de decisiones sobre los criterios de protección y recualificación ambiental y de nuevo desarrollo urbanístico a adoptar en el Área de Carácter Estratégico de los espacios ligados a los ámbitos de mayor valor naturalístico de la bahía de Txingudi y a los procesos de transformación de la actual red ferroviaria y de la GI-636 en su travesía por el centro de Irun.

Como las problemáticas suscitadas, la medioambiental, la infraestructural y la urbanística, resultan interactivas entre sí, se plantea en el Plan Territorial Parcial la necesidad de establecer un modelo de movilidad a largo plazo de máximo respeto ambiental, en el que se dilucide la futura configuración de las travesías de las redes exteriores y del sistema de accesibilidad en la zona central del futuro crecimiento urbano de la comarca de Txingudi; con el objeto de resolver en paralelo las estrategias de transformación de los nuevos desarrollos urbanísticos previstos.

Entre Oiartzun y la frontera las únicas intervenciones que se contemplan en el Plan Territorial Parcial son la ampliación a tres carriles de la autopista AP-8/AP-1 y la apertura de dos nuevos enlaces, uno de acceso al Centro de Irun y otro, en Lanbarren, de acceso al Corredor Lezo-Gaintxurizketa y al Puerto de Pasaia.

En relación con la infraestructura ferroviaria parecen haberse consolidado las previsiones sobre el trazado del futuro tronco principal pasante de la nueva red ferroviaria en ancho UIC a través del Área Funcional y la instalación de un tercer hilo en toda la red actual de ADIF desde Astigarraga hasta Irun; configurando una red pasante, con ancho mixto o tercer hilo, de acceso a la Estación de San Sebastián-Centro, al Puerto de Pasaia, a la futura Intermodal programada en Lezo y a la Estación de Irun.

También parece haberse despejado de forma definitiva el tratamiento del Aeropuerto de San Sebastián, habiéndose consolidado la opción del mantenimiento de su dimensión actual.

Ante este escenario de futura reordenación infraestructural general cobra vital importancia estratégica el ámbito espacial de las actuales instalaciones ferroviarias de Irun, que se configura como el escenario inevitable de la futura configuración de un enclave de máxima centralidad urbanística dentro de la conurbación Irun-Hondarribia y la oportunidad de consolidar y potenciar, además, la política de ordenación definitiva de los espacios de protección ambiental en la bahía de Txingudi.

Desde este escenario de previsiones infraestructurales se plantean en el Plan Territorial Parcial las siguientes propuestas para la ordenación general integrada del Área de Carácter Estratégico de Txingudi delimitada en los planos del Plan Territorial Parcial:

- Área de Carácter Estratégico de Txingudi

1. Estación de Irún. Se propone la vinculación de la operación de la transformación de los espacios ferroviarios de la Estación de Irún a la apertura de una vía de conexión directa, mediante un nuevo enlace, con la autopista AP-8/AP-1 y su destino prioritario, complementario con otros usos urbanísticos intensivos convencionales, hacia la creación de un intercambiador de comunicaciones de máxima centralidad urbana y hacia nuevos usos residenciales intensivos, equipamiento universitario, servicios terciarios, comerciales y dotacionales de ocio urbano.

Se propone la elaboración de un Plan Especial de Ordenación de carácter intersectorial, ligado al proceso de transformación de la Estación de Irún, en el que se desarrolle una evaluación de alternativas de ordenación y se culmine con la selección de la solución más conveniente.

2. Espacio protegido de Txingudi. Se propugna la revisión del vigente Plan Especial de Recursos Naturales de Txingudi que culmine la ordenación e incremente los espacios protegidos con la incorporación de suelos residuales de la transformación de las actuales vías de Adif o suelos del entorno de Zubieta.

Se propone la ordenación de un nuevo paseo peatonal y ciclista por el borde de la bahía de Txingudi entre Oxinbiribil y Hondarribia.

3. Zubieta. Se plantea la posibilidad de destinar la zona de Zubieta a Parque de servicios a empresas y de actividades avanzadas, así como a nuevos desarrollos residenciales, dotacionales, terciarios y a la exploración de las posibilidades de incrementar los espacios protegidos del área de Txingudi.

4. Aeropuerto de Hondarribia. Se contempla la consolidación del Aeropuerto, sin ampliación de la pista; así como un servicio público de lanzadera de conexión directa entre la Estación de Irún, el Aeropuerto y el núcleo de Hondarribia, según modo a definir.

- Se propone la elaboración de un instrumento urbanístico de los que están recogidos en la Ley 2/2006, de Suelo y Urbanismo, de carácter intersectorial, ligado al proceso de transformación de la Estación de Irún, en el que se desarrolle una evaluación de alternativas de ordenación y se culmine con la selección de la solución más conveniente.
- Como propuesta indicativa para la zonificación global del conjunto del Área de Carácter Estratégico se plantean en el Plan Territorial Parcial unos criterios generales para la reasignación de los usos del suelo en sus diferentes ámbitos, con la finalidad de jerarquizar los mismos en función de las condiciones naturalísticas del territorio y optimizar el aprovechamiento público de las sinergias derivadas de las transformaciones infraestructurales.

Se propone tres tipos diferenciados de tratamiento del suelo según la zonificación establecida en el plano nº 5.5:

- Reasignación de usos de máxima valoración naturalística y ambiental (Espacio Protegido de Txingudi).
- Reasignación de usos urbanísticos terciarios de parque de servicios y actividades avanzadas, de carácter dotacional o de equipamiento compatibles con la preservación de las condiciones paisajísticas, naturalísticas y ambientales de su entorno. (Zubieta)
- Estrategia de implantación, con máxima intensidad y diversificación, de usos urbanísticos generadores de nueva centralidad urbana, apoyados en la accesibilidad derivada del nuevo Intercambiador de Comunicaciones (nuevas estaciones, nuevos usos residenciales intensivos. equipamiento universitario, terciarios, comerciales y dotacionales de ocio urbano) (Estación de Irún).
- La pormenorización detallada de algunas de las principales propuestas específicas planteadas en el Plan Territorial Parcial para el Área Estratégica de Txingudi es la siguiente (ver plano nº 5.5):
  - Nuevo enlace Irun-Centro en la autopista AP-8/AP-1.
  - Víario de accesibilidad directa en correspondencia con la estructura urbana existente entre el nuevo enlace y el nuevo Intercambiador Central de Comunicaciones.

- Operación de transformación integral de las instalaciones ferroviarias de Irun con la generación de un nuevo nodo de centralidad urbana (intercambiador ADIF/ETS/Autobuses).
- Nueva Estación de ADIF (Cercanías/Largo recorrido/TAV) de ancho mixto.
- Nuevas Estaciones de ETS Cercanías Irun Centro (Colón y Belaskoenea).
- Nueva Estación de Autobuses (Cercanías y Largo Recorrido).
- Permeabilización del centro de Irun, con nuevas conexiones urbanas peatonales, ciclistas y viarias.
- Consolidación del Aeropuerto, sin ampliación de la pista.
- Servicio público de lanzadera de conexión directa entre la Estación de Irun , el Aeropuerto y el centro de Hondarribia, según modo a definir; la cual no podrá suponer interferencia en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria
- Nuevo paseo peatonal y ciclista por el borde de la bahía de Txingudi entre Oxinbiribil y Hondarribia.
- Posibilidad de ampliación de la marisma de Txingudi con el desmantelamiento de parte de la playa de vías en el proceso de transformación integral de las actuales instalaciones ferroviarias de Irun.

## 8.- ORDENACIÓN DEL PARQUE RESIDENCIAL DE VIVIENDAS

### 8.1.- INTRODUCCIÓN GENERAL. VIVIENDA DE PROTECCIÓN PÚBLICA. CUANTIFICACIÓN RESIDENCIAL

Como cuestión previa inicial debe señalarse que en el artículo 12 de la Ley 4/1990, de Ordenación del Territorio, se establece como una de las determinaciones concretas de los Plan Territorial Parcial la necesidad de cuantificar las superficies de suelo que hayan de reservarse para la construcción de viviendas de protección oficial.

Sobre esta cuestión se señala que, con la aprobación de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo de la CAPV, la obligatoriedad de la reserva de suelos para viviendas sometidas a algún régimen de protección pública ha quedado ya específicamente regulada (arts. 80 a 82), por lo que no procede definir nuevas disposiciones al respecto en el presente Plan Territorial Parcial; remitiéndose éste por tanto, a lo establecido en la legislación vigente.

Teniendo en cuenta que cada uno de los trece municipios del Área Funcional de Donostia-San Sebastián cuenta con una población superior a los 3.000 habitantes, el planeamiento urbanístico de la totalidad de dichos municipios deberá establecer una reserva de terrenos calificados con destino a viviendas sometidas a algún régimen de protección pública que garantice el cumplimiento de los estándares establecidos en la Ley 2/2006.

Por otro lado, en el punto 3.2. del capítulo 9 de las Directrices de Ordenación del Territorio se establece como cometido específico del Plan Territorial Parcial la cuantificación de la oferta de suelo residencial de cada municipio del Área Funcional sobre la base del modelo territorial adoptado.

Con la determinación del dimensionamiento máximo y mínimo de las previsiones de crecimiento del parque de viviendas a contemplar en el planeamiento general de los municipios se pretende garantizar que la planificación residencial global proyectada, tanto para el conjunto del Área Funcional, como para cada uno de sus municipios, se acomode, con respeto a un equilibrado reparto intermunicipal y en función de los ritmos de crecimiento previsibles, a unos programas razonables de reordenación urbana interna y, en su caso, de nueva ocupación de suelos en cada uno de los municipios del Área Funcional.

Esta cuantificación se configura como una de las primeras y más importantes determinaciones para la compatibilización de los planeamientos municipales, aspecto a contemplar así mismo en el Plan Territorial Parcial.

## **8.2.- CRITERIOS GENERALES PARA LA ORDENACIÓN DEL PARQUE RESIDENCIAL**

En el Plan Territorial Parcial se establecen, de forma previa al enunciado de los parámetros cuantitativos para la regulación del dimensionamiento del parque residencial planificado, los siguientes criterios generales para la planificación urbanística del parque residencial de viviendas del Área Funcional:

- En el planeamiento urbanístico se debe priorizar el crecimiento del parque residencial basado en la reordenación interna y el mejor aprovechamiento de los tejidos urbanos ya existentes, mediante procesos de reconversión y de rehabilitación urbanística; como alternativa a la programación sistemática de operaciones expansivas de ocupación de nuevos suelos.

Con esta estrategia de desarrollo sostenible se posibilita el aprovechamiento y renovación de los soportes infraestructurales ya existentes, sin requerir nuevos consumos de suelo y la construcción de elementos infraestructurales y dotacionales innecesarios.

- En el planeamiento urbanístico se deberá asumir y contemplar la existencia dentro del parque residencial de un stock técnico permanente de viviendas desocupadas y de un porcentaje más o menos significativo de viviendas utilizadas como segunda residencia o destinadas a otras actividades.

La presencia dentro de los parques residenciales previstos en los documentos de planeamiento urbanístico de porcentajes significativos de viviendas destinadas a segunda residencia o a actividades terciarias compatibles (oficinas, despachos, etc...), debe asumirse como un fenómeno insoslayable y positivo de nuestras ciudades. Salvo en casos de desviaciones excesivas, que no se presentan en el Área Funcional de Donostia-San Sebastián, esta circunstancia resulta urbanísticamente conveniente y necesaria, por facilitar los movimientos de renovación del parque y la transferencia de viviendas, fomentar la diversificación de actividades, evitar la excesiva uniformidad de vecindarios, agilizar el funcionamiento del parque de alquiler de viviendas y posibilitar, en suma, una mayor movilidad e interacción social y funcional dentro del tejido urbano residencial.

- En el planeamiento urbanístico se deberá contemplar, en el diseño del parque de viviendas de cada municipio, la creciente demanda de nuevas fórmulas de residencia, previendo por ello tipologías de residencias colectivas, apartamentos tutelados y otros formatos alternativos de habitación permanente; en algunos casos adscrribibles al epígrafe del equipamiento dotacional.

- Finalmente, se deben contemplar en el planeamiento urbanístico los cambios tipológicos y/o de adecuación normativa que posibiliten el incremento del número de viviendas sin aumento de la superficie de techo ya edificado, o del techo edificable previsto (Disminución de la superficie mínima de la vivienda, posibilidad de división de algunas de las viviendas existentes, posibilidad de reutilización de determinados locales como viviendas, etc...); dando así respuesta a la progresiva disminución del número de ocupantes que habita cada vivienda, tendencia que de forma global se está produciendo durante las últimas décadas en la totalidad del territorio de la CAPV.

Conviene precisar en todo caso que la referida actual tendencia de disminución progresiva del número de habitantes que ocupa cada vivienda contrasta significativamente con una estrategia de priorización del desarrollo sostenible mediante la optimización del aprovechamiento del patrimonio edificado existente; así como con la aplicación de políticas sociales orientadas a la resolución de la problemática de acceso a la vivienda como derecho universal de la población.

### **8.3.- CUANTIFICACIÓN DEL PARQUE RESIDENCIAL**

Para el cálculo en el Plan Territorial Parcial de las previsiones sobre las futuras necesidades de incremento del parque de viviendas en los diferentes municipios del Área Funcional, se utiliza la metodología derivada de los criterios establecidos en las Directrices de Ordenación Territorial y en concreto en la Modificación relativa a la Cuantificación Residencial que ha sido aprobada mediante el Decreto 4/2016, de 19 de enero, de modificación del Decreto por el que se aprueba definitivamente las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco, en lo relativo a la cuantificación residencial.

Dicha metodología se fundamenta en el sumatorio de una serie de variables significativas para la estimación del incremento de necesidades de vivienda previsible en cada municipio. A partir de las necesidades derivadas de las previsiones de crecimiento demográfico extraídas por extrapolación del pasado reciente, de la reducción del tamaño familiar, de la consideración de la demanda de segunda residencia y de la variación del coeficiente de vivienda desocupada, aplicados de forma general para el conjunto en los municipios de la CAPV, se proyecta para el horizonte temporal de 8 años la necesidad de nueva vivienda que se generará en cada municipio. A estos ratios se les aplica unos coeficientes de esponjamiento, para establecer mediante una horquilla de valores máximos y mínimos el dimensionamiento de la capacidad de crecimiento del parque residencial que se debe contemplar en el planeamiento municipal. Finalmente incorpora el concepto de vivienda vacía, estableciendo un porcentaje del parque actual de viviendas que, por no considerarse ocupadas, deben contabilizarse a efectos del cálculo de la capacidad residencial a prever en el planeamiento.

A través de dicha metodología, se consideran por tanto las siguientes variables:

- CR: Capacidad residencial.
- CMT: Correcciones de modelo territorial vigente.
- A1: Necesidades de vivienda principal por previsiones de evolución demográfica.
- A2: Necesidades de vivienda principal por variación de tamaño familiar.
- B1: Demanda de vivienda secundaria.
- C: Previsión de viviendas desocupadas por variación de vivienda ocupada.
- ESP: Factor de esponjamiento.
- VV: Aplicación de un porcentaje vivienda vacía.

Para la aplicación de la metodología de cálculo se deben adoptar una serie de condicionantes específicos inherentes al modelo de ordenación territorial propuesto en el Plan Territorial Parcial; los cuales son los siguientes:

- Se plantea como base de partida para la estimación y proyección en el Plan Territorial Parcial de la evolución demográfica, la variación del tamaño familiar y el crecimiento del parque residencial en los diferentes municipios, el reparto de las tendencias calculadas en cada caso para el conjunto del Área Funcional de forma proporcional para cada subcomarca y municipio a su actual peso demográfico.

Considerando que con el reparto del crecimiento residencial entre los diferentes municipios de forma proporcionada a su correspondiente peso demográfico, a su parque residencial y a la evolución experimentada por los mismos, se favorece una política de máximo respeto de las señas de identidad de cada ámbito urbano local, se contribuye a la consolidación del modelo descentralizado del Área Funcional y se favorece además la estrategia de diversificación y equilibrio por subcomarcas de los usos urbanísticos y de fomento de la proximidad entre residencia y trabajo. Se incorpora al Plan Territorial Parcial el sistema de reparto que surge de la aplicación directa de la metodología establecida en las Directrices de Ordenación Territorial, por considerarse el criterio más adecuado para planificación general del suelo residencial.

- Para absorber las inevitables fluctuaciones propias de un estudio prospectivo, se plantea la conveniencia de disponer márgenes de flexibilidad para la fijación del futuro dimensionamiento del parque residencial desglosado por municipios. En este sentido y en concordancia con lo establecido en las D.O.T., todos los parámetros propositivos que se planteen en el Plan Territorial Parcial para el futuro dimensionamiento del parque residencial a contemplar en el planeamiento urbanístico se enuncian mediante horquillas numéricas de máximos y mínimos con un razonable margen de variabilidad.

**8.4.- PROPUESTA DEL PLAN TERRITORIAL PARCIAL PARA EL DIMENSIONAMIENTO Y LA DISTRIBUCIÓN POR MUNICIPIOS DE LAS PREVISIONES DE CRECIMIENTO DEL PARQUE RESIDENCIAL A DISPONER EN EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL**

El crecimiento medio del parque de viviendas en el conjunto del Área Funcional durante el periodo 1991-2013, periodo de crecimiento económico sostenido hasta 2007 y de acusada ralentización entre 2008 y 2013, ha sido aproximadamente de 2.257 nuevas viviendas por año (5,8 nuevas viviendas/año por cada mil habitantes). A partir de este dato y teniendo en cuenta la previsiblemente irrepetible buena coyuntura media, el carácter progresivamente decreciente del efecto de la disminución del tamaño familiar, la necesidad, cada vez más insoslayable en atención a criterios de sostenibilidad, de dedicar parte del esfuerzo constructor a políticas de rehabilitación del parque existente, a la mayor entrada en carga de la vivienda vacía así como la coyuntura desfavorable del punto de partida del periodo 2016-2031, horizonte temporal del Plan Territorial Parcial, con la necesidad de absorber un importante stock de viviendas no vendidas, se prevé una prudente extrapolación a la baja, para la estimación del crecimiento anual previsible en el futuro próximo del parque de viviendas en el conjunto del Área Funcional.

La propuesta del Plan Territorial Parcial para la distribución espacial del crecimiento del parque residencial entre los distintos municipios de acuerdo con los criterios establecidos en las D.O.T., resulta, en una primera aproximación, proporcional a sus respectivos pesos poblacionales.

- Esta lógica de reparto por municipios se confirma, sin introducir especiales distorsiones en el equilibrio, con la práctica descentralizadora emprendida por el municipio de Donostia-San Sebastián en la última revisión de su Plan General, programando varias de sus mayores operaciones residenciales en localizaciones periféricas del Área Funcional (3.000 viv. en Antondegi -Urumea-, 3.000 viv. en Auditz-Akular -Oarsoaldea-, 1.000 viv. en Zubieta -Bajo Oria-).
- En Oarsoaldea se da la circunstancia especial de la programada futura entrada en carga de la importante operación de Auditz-Akular; derivada de la escasez de disponibilidad espacial de Pasaia y de Errenteria en el territorio situado al Norte de la Autopista.
- Algunos de los municipios de menor dimensión (Usurbil, Urnieta, Astigarraga y Oiartzun) presentan, sin embargo, disponibilidad de espacios adecuados para el nuevo desarrollo residencial en zonas de centralidad urbana local y dotadas de buenas condiciones de accesibilidad viaria y servicio ferroviario de cercanías.

- En Hondarribia y Donostia-San Sebastián-Centro se deberá tener presente la significativa extensión de un parque residencial destinado a segunda residencia.
- En el Bajo Oria se debe considerar, en el dimensionamiento de los crecimientos residenciales, la previsión del municipio de Donostia-San Sebastián de desarrollos residenciales intensivos en Zubieta.

Tal como se ha señalado anteriormente, tanto para los parámetros globales referidos al conjunto del Área Funcional, como para los parámetros particulares desagregados municipios, se presentan horquillas de valores que contemplan dimensionamientos flexibles, con valores máximos y mínimos derivados de la aplicación de los criterios de cálculo establecido en las D.O.T.

La consideración de la capacidad residencial máxima y mínima a prever por los distintos planeamientos municipales requerirá en algunos casos de la introducción en el modelo de las siguientes correcciones:

- Minoración ponderada a la baja de las previsiones de crecimiento del parque en el municipio de Pasaia por falta de disponibilidad espacial.
- Minoración ponderada a la baja, así mismo, en las previsiones del municipio de Errenerria ante el criterio de priorizar el desarrollo residencial de Auditz-Akular. Para los nuevos desarrollos previstos en Errenerria al sur de la GI-20, se plantea la posible mayor densificación de los mismos polígonos de Gamongoa, Perutxene y Palacio Zarra y la reconsideración de las operaciones de Zamalbide y Tolareberri.
- Mayoración ponderada al alza de las expectativas de crecimiento residencial en los municipios de Usurbil, Urnieta, Astigarraga y Oiartzun, por la disponibilidad de suelos adecuados para el desarrollo residencial en puntos de centralidad urbana local, con buena accesibilidad viaria y con servicio ferroviario de cercanías.
- Mayoración ponderada al alza de las expectativas de crecimiento residencial de Hondarribia y Donostia-San Sebastián-Centro atendiendo a la previsible demanda específica de vivienda para segunda residencia.
- Priorización dentro del término municipal de Donostia-San Sebastián de las operaciones previstas a lo largo de las riberas del Urumea (Loiola, Txomin-Enea, Martutene) y en Auditz-Akular frente a los de Antondegi y Zubieta, susceptibles de reconsideración.

- En los restantes municipios, Hernani, Irun, Lezo, Andoain y Lasarte-Oria las previsiones de dimensionamiento del parque se ajustan a la extrapolación de las expectativas de crecimientos derivadas de la evolución de su tamaño demográfico y de su parque residencial durante las últimas décadas.

En el plano nº 6 del Plan Territorial Parcial, de Ordenación del Parque Residencial, se refleja, en forma de sugerencia los datos del Cuadro de Ordenación Residencial, la mapificación y cuantificación de las principales reservas de crecimiento del parque residencial previstas en el planeamiento vigente y en los procesos de revisión en trámite. Del contraste del cuadro y el plano se desprenden las propuestas de ordenación de escala supramunicipal planteadas en el Plan Territorial Parcial para cada municipio, estableciendo pautas cuantitativas globales, señalando las actuaciones que se conceptúan como prioritarias por sus mejores características de integración urbanística en la trama preexistente y planteando alguna operación específica de interés general no contemplada en el correspondiente proceso de revisión del planeamiento municipal.

La síntesis propositiva es la siguiente (ver plano nº 6):

- En Txingudi (Hondarribia e Irun):
  - Ajuste del crecimiento del parque residencial planificado en Irún en el horizonte medio (2016-2023) del Plan de acuerdo con los criterios establecidos en el Plan Territorial Parcial.
  - Posibilidad de redistribución dentro del conjunto de la conurbación Irun-Hondarribia de la localización prioritaria de los nuevos desarrollos residenciales, en función de las condiciones de accesibilidad viaria y de la disponibilidad de servicios ferroviarios de cercanías.
- En Oarsoaldea (Lezo, Oiartzun, Errenteria, Pasaia y parte Este de Donostia-San Sebastián):
  - El dimensionamiento de la planificación vigente cubre las necesidades de incremento del parque de vivienda previsible para el horizonte medio (2016-2023) del Plan Territorial Parcial en el contexto de una satisfacción redistribuida entre los diferentes municipios de la demanda generada en el conjunto de Oarsoaldea, ante la escasez de disponibilidad del suficiente suelo para el crecimiento residencial de Errenteria y sobre todo, de Pasaia.

- En el horizonte total del Plan Territorial Parcial (2024-2031) se recomienda que los municipios con mayor disponibilidad de reservas espaciales idóneas, Lezo y especialmente Oiartzun y Donostia-San Sebastián Este, equilibren en su planificación la previsible falta de suelo para crecimiento residencial de Erreneria y sobre todo de Pasaia.
- Otra opción recomendada es la posibilidad de incrementar en Erreneria la densidad residencial en los futuros polígonos de Gamongoa, Perutxene y Palacio Zarra y, sin embargo, reconsiderar los desarrollos de Zamalbide y Tolare Berri.
- En el Centro de Donostia-San Sebastián y el Urumea (Centro de Donostia- San Sebastián, Astigarraga y Hernani):
  - El dimensionamiento de la planificación vigente cubre las necesidades de incremento del parque de vivienda previsible para el horizonte medio (2016-2023) del Plan Territorial Parcial, en el contexto de una satisfacción redistribuida entre Centro de Donostia-San Sebastián y los municipios de Astigarraga y Hernani de la demanda conjunta global generada.
  - Propuesta de un dimensionamiento global en torno a las 15.000 nuevas viviendas para el futuro parque residencial planificado en el horizonte final del Plan Territorial Parcial (2024-2031) para el sumatorio compensado de los planeamientos del centro de Donostia-San Sebastián, Astigarraga y Hernani.
  - Propuesta de reconsideración de la previsión de crecimiento residencial en Antonddegui (3.100 viviendas).
- En el Bajo Oria (Usurbil, Lasarte-Oria y el barrios de Zubieta y Rekalde de Donostia-SS):
  - Ajuste del crecimiento del parque residencial planificado entre Lasarte-Oria, Usurbil y Donostia-San Sebastián Oeste (Zubieta y Rekalde) en el horizonte medio del Plan de acuerdo con los criterios establecidos en el Plan Territorial Parcial.
  - Se definen en el Plan Territorial Parcial una serie de actuaciones consideradas prioritarias con la finalidad de facilitar la selección de las actuaciones a acometer.

En este sentido, se propone priorizar las operaciones de Cocheras y Okendo en Lasarte-Oria y las enclavadas en el núcleo urbano central de Usurbil. Se recomienda, complementariamente, la reconsideración del desarrollo de Aldatxeta programado en Zubieta.

- En Andoain y Urnieta:
  - Ajuste del crecimiento del parque residencial planificado en Andoain y Urnieta en el horizonte medio del Plan de acuerdo con los criterios establecidos en el Plan Territorial Parcial.
  - Se definen en el Plan Territorial Parcial una serie de actuaciones consideradas prioritarias con la finalidad de facilitar la selección de las actuaciones a acometer preferentemente entre las viviendas programadas en el sumatorio de los planeamientos municipales.

Las propuestas y alternativas de ordenación relativas a los procesos de reconversión del recinto interior del Puerto de Pasaia y de planificación integral del ámbito urbano central de Irun-Hondarribia se complementan con los planos específicos de detalle nº 5.4 y 5.5.

Se adjunta a continuación y a título informativo un cuadro en el que, partiendo de los datos estadísticos de población y viviendas elaborados por el EUSTAT (a partir de los censos quinquenales correspondientes a los años 1996, 2001, 2006 y 2011) se realiza una proyección de la posible evolución de los mismos y se calculan las necesidades y capacidad residencial a considerar por el planeamiento municipal para un horizonte de 8 años; todo ello de acuerdo con los criterios establecidos en la modificación de las Directrices de Ordenación Territorial relativa a la cuantificación residencial.

Debe señalarse que el cálculo de la referida capacidad residencial deberá ser objeto de actualización en función de los datos estadísticos disponibles en el momento de redacción de la revisión del planeamiento municipal.

**PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL ÁREA FUNCIONAL DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN (DONOSTIALDEA-BAJO BIDASOA)**

**Cuadro de la capacidad residencial del Área Funcional de Donostia-San Sebastián (2016-2024)**

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

## 9.- ORDENACIÓN DEL SUELO PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS

### 9.1.- CRITERIOS GENERALES DE ORDENACIÓN

Se establece como criterio general del Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Donostia-San Sebastián para la ordenación territorial del suelo para actividades económicas la consolidación del modelo actual, caracterizado por la localización repartida de los suelos de actividad entre diversos enclaves del conjunto de las agrupaciones urbanas del Área Funcional, de forma sensiblemente equilibrada entre ellas en función de los pesos poblacionales y los tejidos urbanos preexistentes de cada zona.

Con este modelo, se optimiza, en sintonía con los criterios del vigente Plan Territorial Sectorial de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales, una interrelación equilibrada de usos en el interior de cada agrupación urbana, fomentando la autonomía local y la descentralización funcional que caracterizan a la organización urbanística general de Donostialdea, y se favorece, así mismo, la minoración de las necesidades de desplazamiento diario de la población activa entre residencia y trabajo.

En la actualidad, se detectan en el Área Funcional algunos pequeños desajustes entre las proporciones del empleo secundario y el empleo terciario existentes en cada agrupación urbana. Se constata que en el centro de Donostia-San Sebastián se tiende a concentrar la oferta de nuevas actividades y empleo terciario, tendencia que en el futuro convendrá suavizar, incentivando la dinamización de polos de nuevas actividades y servicios terciarios en las restantes agrupaciones urbanas y evitando la transformación sistemática a edificación residencial y/o terciaria de las zonas de actividad económica convencional situadas en el núcleo central del Área Funcional.

En el Área Funcional de Donostia-San Sebastián, el suelo para actividades económicas ocupado ha pasado entre 2003 y 2014 de 1.008 Ha a 1.155 Ha. El ratio del incremento medio de la superficie de ocupación de suelo para actividades económicas asciende, por tanto, entre 2003 y 2014 a unas 13 nuevas Ha por año. Dentro de este ratio se debe incluir, lógicamente, una amplia gama de tipologías urbanísticas: áreas industriales dispersas, nuevos polígonos convencionales, plataformas logísticas ligadas al sector del transporte, parques tecnológicos para actividades avanzadas y sectores de nuevos servicios terciarios. También quedan absorbidos dentro de este ratio global los saldos negativos correspondientes a las superficies de transformación a otros usos por deslocalización de empresas enclavadas en los núcleos urbanos.

Hasta el año 2007, y al calor del largo ciclo de bonanza económica, la demanda de nuevo suelo para actividades económicas venía absorbiendo cada año prácticamente la totalidad de la oferta generada, debido al sostenido crecimiento económico y a las necesidades de reposición de espacio de las empresas deslocalizadas en los centros urbanos.

La situación, sin embargo, ha cambiado significativamente en el periodo 2008-2014. La brusca ralentización de la actividad económica ha paralizado las inversiones en edificación para actividades económicas, dando como resultado coyuntural la actual disponibilidad espacial de los suelos que se encontraban en curso de posición durante este periodo, a los que debe añadirse la oferta edificatoria de las empresas cuya actividad ha cesado.

Las propuestas de planificación del Plan Territorial Parcial deben contemplar, por tanto, que la necesidad de disponibilidad de suelo para actividades económicas ya se encuentra sustancialmente cubierta en el corto plazo con el planeamiento vigente, incluso con algunos excedentes; de forma que las propuestas de nuevos desarrollos de ocupación de suelo sólo corresponden a planteamientos prospectivos adscritos a la planificación a medio y largo plazo.

Una de las demandas que deberá atenderse en el medio y largo plazo es la relativa a las plataformas de servicio para el sector del transporte, la logística, y la distribución de mercancías; sector que constituye un campo de actividad de claro interés para el futuro del Área Funcional por su emplazamiento estratégico dentro del corredor de comunicaciones de la Península Ibérica con Europa.

Otras demandas a satisfacer son las generadas por el sector terciario y por las nuevas tecnologías, demandas que en nuestro caso deberán reconsiderarse en sus formatos tipológicos, acudiendo preferentemente a soluciones de implantación densa, situadas en puntos estratégicos del territorio, con conectividad directa con el transporte público y las redes generales de comunicaciones. Para la atención de estas demandas se propone descartar las tipologías importadas de parques de baja densidad, poco adecuadas a nuestro territorio por su alto consumo espacial, su desvinculación con las redes de comunicaciones básicas y su efecto de competencia indeseada sobre las plataformas logísticas. En un territorio en el que como respuesta a la escasez de suelo, gozamos de la espléndida tradición de una primera generación de edificación industrial en altura, constituye una oportunidad estratégica la creación de implantaciones urbanísticas de tipología densa para la acogida de las nuevas actividades económicas avanzadas.

Otro aspecto de importancia transcendental en el devenir de la ordenación del suelo para actividades económicas en el Área Funcional radica en el rumbo que tome el proceso de reconversión integral del recinto portuario interior de Pasaia. Al tratarse de un puerto directamente implicado con el entorno urbano circundante, del que inexorablemente se derivarán solicitudes espaciales, funcionales y medioambientales cada vez más exigentes, desde el Plan Territorial Parcial se entiende como necesaria la creación de plataformas exteriores de apoyo en el corredor Lezo-Gaintxurizketa, con conexiones viarias y ferroviarias directas, tanto con el Puerto como con las redes generales de comunicaciones, hacia los que poder transferir las actividades portuarias menos compatibles con la proximidad de la ciudad circundante.

En todo caso, desde el Plan Territorial Parcial se plantea la conveniencia de redestinar los suelos liberados en el recinto portuario interior, como resultado del desplazamiento de las actividades menos compatibles y los grandes almacenamientos hacia las plataformas exteriores en Lezo-Gaintxurizketa, sustancialmente a la implantación de nuevas actividades y servicios terciarios; configurando el nuevo recinto interior de la bahía de Pasaia como un polo económico de efecto tractor, con elementos de equipamiento de interés general y edificación destinada a la acogida de nuevas actividades económicas avanzadas. En este sentido, se recomienda limitar de forma importante la alternativa de prever posibles desarrollos residenciales en el proceso de transformación del recinto portuario.

En síntesis, y en sintonía con un ejercicio de actualización de las pautas generales de ordenación establecidas en su momento en las D.O.T. y desarrolladas posteriormente en el Plan Territorial Sectorial de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales de la CAPV, se establecen las siguientes disposiciones de ordenación general:

- Siguiendo los parámetros del Plan Territorial Sectorial, los municipios de Andoain, Astigarraga, Donostia-San Sebastián, Errenteria, Hernani, Irun, Lasarte-Oria, Lezo, Oiartzun, Pasaia, Urnieta, Usurbil y la parte Suroeste del término municipal de Hondarribia se categorizan como “Municipios de Interés Preferente” en relación a la ordenación y el desarrollo del suelo para actividades económicas; categorizándose el resto del término municipal de Hondarribia, enclavado al Norte de la regata de Jaizubia, como “Municipio de crecimiento moderado”.
- Dentro del Área Funcional se configura la Agrupación Urbana de Oarsoaldea como Área de Incentivación para la recuperación económica y la regeneración urbanística de las zonas de reconversión industrial.
- Las principales operaciones de creación pública de suelo para actividades económicas propuestas en el Plan Territorial Parcial son las siguientes:

- Transformación integral del recinto interior del Puerto de Pasaia, contemplando las diferentes opciones alternativas que se configuren en función del devenir de la propuesta de creación de una plataforma logística en Lezo-Gaintxurizketa, pero respetando en todo caso un importante cupo de retorno hacia nuevas actividades económicas estratégicas terciarias en los suelos liberados por la deslocalización de usos en el interior del puerto, de acuerdo con el Plan Especial de Ordenación de la Zona Portuaria del Puerto de Pasaia.
- Desarrollo de un polo de nuevas plataformas para actividades económicas de carácter estratégico y logístico en el Corredor Lezo-Gaintxurizketa (61 Ha).
- Creación de un-parque de servicios a empresas y de actividades avanzadas, en la zona de Zubietza (Irun-Hondarribia).
- Desarrollo como nuevo ámbito supramunicipal de promoción pública y de carácter estratégico para actividades económicas y plataformas logísticas del polígono de Eskuzaitzeta (70 Ha) y desarrollo complementario de una Industrialdea en Lasarte-Oria como operación de reconversión de una parte de la planta de Michelin (2 Ha).
- Desarrollo como nuevo ámbito supramunicipal de carácter estratégico para actividades económicas y terciarias de la zona de Galarreta en Hernani (30 Ha)
- En relación con la regulación de los grandes equipamientos comerciales en el Área Funcional, se clasifican todos los municipios del Área Funcional como “Municipios de Máxima Centralidad” (Categoría A) de acuerdo con el Plan Territorial Sectorial de creación pública de suelo para actividades económicas y de equipamientos comerciales.

## 9.2.- PAUTAS DE CUANTIFICACIÓN GENERAL DEL SUELO PLANIFICADO

Si para el dimensionamiento en el Plan Territorial Parcial de la superficie global de nuevo suelo para actividades económicas a planificar en el conjunto del Área Funcional se parte de la estimación de los ratios de la futura demanda de suelo disponible por extrapolación del ritmo medio del crecimiento del suelo para actividades económicas ocupado en el periodo reciente (2003-2014) en el Área Funcional (13 Ha/año, aproximadamente), se constata que para el horizonte de los próximos 16 años del Plan Territorial Parcial (2016-2031) las reservas actualmente planificadas en el planeamiento municipal resultan suficientes, aun aplicando un generoso ratio de esponjamiento como factor de corrección de la rigidez de la oferta máxima\*, si se tiene también en cuenta la oportunidad de recuperación de instalaciones vacantes generadas durante el reciente ciclo de ralentización económica.

Por lo tanto, las propuestas de posible creación de nuevas superficies de suelo de actividad económica planteadas en el Plan Territorial Parcial no obedecen, lógicamente, a la necesidad de satisfacer una carencia cuantitativa, sino a la intención de dar acogida a la propuesta de creación del nuevo nodo logístico de Lezo-Gaintxurizketa (61 Ha) y a la conveniencia de posibilitar, en todo caso, cierta capacidad de futura reordenación y reconsideración de la planificación interna de cada municipio del Área Funcional durante el horizonte temporal del Plan Territorial Parcial.

Se presentan a continuación en el Cuadro del Plan Territorial Parcial de Ordenación del Suelo para Actividades Económicas las propuestas para el dimensionamiento global del suelo para actividades económicas a contemplar en el planeamiento, con la distribución de las previsiones entre las diferentes agrupaciones urbanas y municipios. También se reflejan en el cuadro, con carácter informativo, de forma global y desglosada por agrupaciones urbanas y municipios, la situación actual del suelo planificado, ocupado y libre previsto en los documentos de revisión del planeamiento municipal.

En síntesis, el dimensionamiento global de la superficie total del suelo para actividades económicas a contemplar en el planeamiento urbanístico con el horizonte del año 2031, según el Plan Territorial Parcial y desglosado por agrupaciones urbanas, es:

---

\* 13Ha/año x16 añosx1.5=312 Ha< 344Ha, siendo 1.5 el ratio de esponjamiento aplicado y 334 Ha la superficie de suelo para actividades económicas calificada y libre considerada en el Plan Territorial Parcial consolidada como tal (ver cuadro adjunto)

• Txingudi	255/275 Ha
• Oarsoaldea	420/470 Ha
• Centro D-SS y Urumea	440/480 Ha
• Bajo Oria, Andoain y Urnieta	420/440 Ha
-----	
Total AF de Donostia-San Sebastián	1.535/1.665 Ha

<b>MUNICIPIOS Y SUBCOMARCAS</b>	<b>SUELO PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS SEGÚN LAS PREVISIONES DEL PLANEAMIENTO MUNICIPAL</b>			<b>PROPUESTA PARA EL DIMENSIONAMIENTO Y LA DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL PARQUE DE SUELO PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS HASTA 2031</b>					<b>MUNICIPIOS Y SUBCOMARCAS</b>
	<b>Sup ocupada (Ha)</b>	<b>Sup. Libre (Ha)</b>	<b>Sup. Total (Ha)</b>	<b>Sup. Calificada ocupada consolidada (Ha)</b>	<b>Sup. Calificada libre consolidada (Ha)</b>	<b>Sup. Industrial propuesta a descalificación (Ha)</b>	<b>Propuestas nueva calificación de suelo (Ha)</b>	<b>Propuesta de dimensionamiento global del suelo planificado hasta 2031 (Ha)</b>	
Hondarribia (1)	17	21	38	17	21	-	0/0	20/30	Hondarribia (1)
Irún	200	50	250	200	40	10	0/0	235/245	Irún
Txingudi	217	71	288	217	61	10	0/0	255/275	Txingudi
Lezo (2)	60	14	74	60	14	0	25/50	100/125	Lezo (2)
Oiartzun	121	26	147	121	25	1	20/30	165/175	Oiartzun
Errenerteria (2)	93	10	103	93	1	9	10/25	105/120	Errenerteria (2)
Pasaia (2)	30	0	30	30	0	0	0	30	Pasaia (2)
Donostia-San Sebastián Este	5	15	20	5	15	0	0	20	Donostia-San Sebastián Este
Oasoaldea	309	65	374	309	55	10	50/100	420/470	Oasoaldea
Donostia-San Sebastián Centro	166	29	195	166	7	22	20/40	195/215	Donostia-San Sebastián Centro
Astigarraga	67	21	88	67	0	21	10/20	90/100	Astigarraga
Hernani	130	25	155	130	25	0	0/10	155/165	Hernani
Centro de D-SS-Urumea	363	75	438	363	32	43	30/70	440/480	Centro de SS-Urumea
Usurbil	81	2	83	81	2	0	0/5	83/88	Usurbil
Lasarte-Oria	22	5	27	22	5	0	0/5	27/32	Lasarte-Oria
Donostia-San Sebastián Oeste	40	100	140	40	100	0	0	140	Donostia-San Sebastián Oeste
Bajo Oria	143	107	250	143	107	0	0/10	250/260	Bajo Oria
Urnieta	51	22	73	51	22	0	0/5	70/75	Urnieta
Andoain	69	37	106	69	31	6	0/5	100/105	Andoain
Total A.F. Donostia-San Sebastián	1152	377	1529	1152	308	69	80/190	1535/1665	Total A.F. Donostia-San Sebastián

**CUADRO DE ORDENACIÓN DEL SUELO PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS DEL ÁREA FUNCIONAL DE  
DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN**

PROPUESTA DE DIMENSIONAMIENTO Y DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DEL PARQUE DE SUELO PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS DESAGREGADO  
POR SUBCOMARCAS Y MUNICIPIOS

(1) Se considera como planeamiento vigente los nuevos documentos en tramitación de revisión del planeamiento general de Hondarribia.

(2) Se computan como suelo urbano para actividades económicas ocupado los ámbitos inscritos dentro del recinto portuario del Puerto de Pasaia, de 5 Ha en Lezo, 7 Ha en Errenerteria y 30 Ha en Pasaia, según el Udalplan 2015

### **9.3.- PAUTAS DE ORDENACIÓN PARTICULARIZADAS POR AGRUPACIONES URBANAS**

En el Plan Territorial Parcial se establecen junto a los criterios generales de ordenación y dimensionamiento general del suelo para actividades económicas, una serie de pautas específicas de ordenación particularizada para cada agrupación urbana del Área Funcional, planteadas éstas en base a las oportunidades estratégicas derivadas de la conjunción del modelo de movilidad, las disponibilidades espaciales y las características urbanísticas y socioeconómicas de cada zona.

Se detallan a continuación estas determinaciones, especificándose además de los parámetros para el dimensionamiento del suelo para actividades económicas a planificar en cada agrupación urbana y municipio, en concordancia con el Cuadro, las pautas que se establecen en cada agrupación urbana para la priorización de determinadas actuaciones y las principales propuestas específicas de operaciones de carácter estratégico. Ver plano 6 del Plan Territorial Parcial, de Ordenación de Suelo para Actividades Económicas:

- **Txingudi (Hondarriba e Irun):**
  - Ajuste de las previsiones de planificación de suelo para actividades económicas y logísticas en Irun-Hondarribia en el horizonte del Plan Territorial Parcial a 255/275 Ha (en la actualidad el suelo ocupado asciende a 217 Ha y la superficie libre planificada a 61 Ha). En el inventario de los suelos planificados se han considerado como planeamiento vigente el documento en tramitación de la revisión del planeamiento general de Hondarribia.
  - Propuesta de creación de un parque de servicios a empresas y de actividades avanzadas, en la zona de Zubieta (Irun-Hondarribia) (31 Ha).
  - Localización prioritaria de las nuevas áreas de actividad económica en el extremo oeste del término municipal de Irún (32 Ha).
  - Propuesta de introducción de usos vinculados a la actividad primaria o a la protección del medio natural en los ámbitos de Urune (5,5 Ha) y Epele (5,5 Ha).
- **Oarsoaldea (Lezo, Oiartzun, Errenteria, Pasaia y parte Este de Donostia-San Sebastián):**
  - Incremento significativo, hasta 420/470 Ha, del dimensionamiento del suelo para actividades económicas y logísticas a planificar en Oarsoaldea en el horizonte del plan.

- Propuesta de creación de un polo de nuevas plataformas logísticas y áreas de actividad económica de carácter estratégico en el corredor Lezo-Gaintxurizketa, en Lezo y Oiartzun (61 Ha).
  - Propuesta de implantación de nuevos elementos terciarios y nuevos formatos de suelo para actividades económicas dentro del proceso de reconversión del recinto interior del Puerto de Pasaia.
  - Propuestas de desarrollo del nuevo polígono de Landarro (15 Ha).
  - Propuesta de deslocalización de la calificación como suelo urbanizable para actividades económicas del sector Urkiola (9 Ha) afectado por el trazado del TAV y de inadecuadas condiciones topográficas.
- Centro de Donostia-San Sebastián y Urumea (Centro de Donostia- San Sebastián, Astigarraga y Hernani):
    - Propuesta de un dimensionamiento global de 440/480 Ha para el total del suelo para actividades económicas planificado en el horizonte del plan en el centro de Donostia-San Sebastián, Astigarraga y Hernani; cifras que coinciden sensiblemente con el sumatorio cuantitativo de las actuales previsiones de los respectivos planeamientos municipales.
    - Consideración de la operación de generación de suelo para actividades económicas y terciarias en la zona de Galarreta, en Hernani, como una operación estratégica de escala supramunicipal (30 Ha).
    - Reconsideración de la idoneidad urbanística del desarrollo de los polígonos industriales de Antondegi (22 Ha), Urbarburu (7 Ha) de suelo libre y Zarkumendegi Zabalpena (13 Ha de suelo libre); ante la posibilidad de plantear en el futuro una opción unificada alternativa o de transferir parte de las futuras demandas de suelo al polígono Eskuzaitzeta.

- Bajo Oria (Usurbil, Lasarte-Oria y barrios de Zubieta y Rekalde de Donostia- San Sebastián):
  - Propuesta de un dimensionamiento global de 250/260 Ha para el total del suelo para actividades económicas planificado en el horizonte del plan, entre Usurbil, Lasarte-Oria y Donostia-San Sebastián (Zubieta y Rekalde) cifras que aunque coinciden con el sumatorio de las previsiones de los respectivos planeamientos municipales exceden las necesidades endógenas de la agrupación urbana.
  - Consideración de la operación de Eskuzaitzeta como una intervención pública de carácter estratégico y supramunicipal, para la que se propone una gestión de escala general de promoción y desarrollo del nuevo suelo para actividades económicas para cubrir las necesidades del conjunto del Área Funcional. Se propone que en la Sociedad de Titularidad del Suelo y en el Órgano de Gestión Urbanística del polígono se incorporen, además del Gobierno Vasco, de la Diputación Foral de Gipuzkoa y el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, los Ayuntamientos de Lasarte-Oria y Usurbil como territorios más próximos al nuevo polígono.
  - Consideración así mismo, como actuación pública prioritaria, la reconversión en Industrialdea de una parte de la planta de Michelin.
- Andoain y Urnieta:
  - Propuesta de un dimensionamiento global de 100/105 Ha para el total del suelo para actividades económicas planificado en Andoain en el horizonte del Plan Territorial Parcial; cifras que coinciden sensiblemente con las previsiones contempladas en el planeamiento municipal.
  - Propuesta de un dimensionamiento global de 70/75 Ha para el total del suelo para actividades económicas planificado en Urnieta en el horizonte del Plan Territorial Parcial, cifras que coinciden sensiblemente con las previsiones contempladas en el planeamiento municipal.

La exposición más detallada de las propuestas y alternativas de ordenación relativas a los procesos de reconversión del recinto interior del Puerto de Pasaia y de planificación integral de los suelos para actividades económicas en el Corredor Lezo-Gaintxurizketa y en el entorno de Zubieta (Irun-Hondarribia) se complementa con las consideraciones expuestas en el capítulo 7 y en los planos específicos de detalle nº 5.3, 5.4 y 5.5 para estas Áreas de Carácter Estratégico.

## **10.- EQUIPAMIENTO COMUNITARIO GENERAL**

En el Plan Territorial Parcial se recogen las iniciativas de promoción de los nuevos equipamientos comunitarios que, por sus características o escalas, constituyen elementos de claro interés supramunicipal; remitiéndose a la esfera de planeamiento municipal la programación y consiguiente ordenación urbanística del conjunto de los equipamientos, espacios libres y elementos dotacionales de carácter local.

En el plano nº 7 se reflejan los principales elementos y espacios que se entiende que conforman el sustrato, actual y/o futuro del equipamiento dotacional del Área Funcional y que resultan identificables en sí mismos por presentar suficiente escala territorial. Naturalmente, a estos espacios y elementos deberá añadirse los conglomerados dotacionales correspondientes al conjunto de los servicios de todo tipo existentes en los diferentes núcleos urbanos.

En relación con los elementos y espacios de equipamiento dotacional general planteados en el Plan Territorial Parcial se recogen equipamientos ya existentes y consolidados, algunas iniciativas en curso de promoción y varias alternativas de generación de nuevos elementos planteados como propuestas específicas del Plan Territorial Parcial:

### GRANDES ESPACIOS LIBRES DE USO DOTACIONAL Y RECREATIVO Y RED BÁSICA DE ITINERARIOS BLANDOS

- Parques interurbanos y periurbanos

El Parque Rural Interurbano de Lau-Haizeta ya se encuentra configurado. Se propone en el Plan Territorial Parcial la creación de los restantes Parques Rurales Interurbanos y Periurbanos planteados en el epígrafe 3.2 (ver planos nº 2 y 5)

- Playas
- Red básica de itinerarios peatonales y ciclistas

Red básica de itinerarios peatonales y ciclistas, incluyendo los caminos “Talai Bidea” de la costa y el conjunto de itinerarios señalados en los planos nº 3 y 3.1.

- Camino de Santiago

Consolidación de los dos caminos catalogados en el Decreto 14/2000, por el que se regula el Camino de Santiago como Bien Cultural, con la categoría de Conjunto Monumental.

### PRINCIPALES EQUIPAMIENTOS DOTACIONALES DE CARÁCTER GENERAL

- EQUIPAMIENTOS EXISTENTES Y/O PROGRAMADOS
  - Instalaciones hospitalarias de Donostia-San Sebastián.
  - Hospital Comarcal de Irun.
  - Campus Universitario de Ibaeta.
  - Palacio de Congresos del Kursaal.
  - Recinto Ferial de Ficoba.
  - Nuevo Centro Cultural Tabakalera.
  - Instalaciones Deportivas de Anoeta.
  - Aquarium
  - Museo de San Telmo.
  - Hipódromo de Lasarte.
  - Dársena deportiva de Donostia-San Sebastián.
  - Dársena deportiva de Hondarribia.
  - Dársenas deportivas del Puerto de Pasaia.
  - Nuevo centro penitenciario de Gipuzkoa. En curso de promoción.
  - Chillida-Leku. Se propone su reapertura.
  - Centro de Interpretación de Plaiaundi.
- NUEVOS EQUIPAMIENTOS GENERALES PROPUESTOS EN EL PLAN TERRITORIAL PARCIAL
  - Nuevos equipamientos generales dotacionales y terciarios en La Herrera  
Intervención contemplada dentro de la ordenación del Área de Carácter Estratégico de la Bahía de Pasaia y de acuerdo con el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia.
  - Nuevos equipamientos generales dotacionales, terciarios y universitarios en el nuevo centro ferroviario de Irun  
Operación ligada a la priorización de un nuevo desarrollo urbano residencial como elemento catalizador del proceso de reconversión del espacio ferroviario.
  - Proyecto Albaola  
Nuevo equipamiento cultural en el Astillero de Ondartxo.

- Zona estratégica para la implantación de futuros equipamientos generales de carácter periférico en el triángulo de Aritzeta

Este territorio se configura como una alternativa idónea para la implantación de nuevos elementos de servicio o la acogida de equipamientos especiales deslocalizados del interior de los núcleos urbanos, en los que se valore la conexión directa con la red general de carreteras.

- Complejo Deportivo de Zubieta (Irún-Hondarribia)

Nuevo complejo deportivo en la zona de Zubieta incorporado en el nuevo desarrollo propuesto en dicho ámbito.

## **11.- LA PERSPECTIVA DEL GÉNERO Y LA VIDA COTIDIANA**

La ordenación del territorio aborda cuestiones de interés para todos y debe tener en cuenta las diferentes opciones y aspiraciones de hombres y mujeres de diferente edad, clase social, grupo étnico, condición física y orientación sexual. Es por ello, que resulta hoy imprescindible incluir la visión del género desde la óptica de la Ordenación del Territorio y obtener una visión más completa y compleja. En este sentido los instrumentos de ordenación del territorio deben garantizar el acceso a todos los recursos en igualdad de condiciones, teniendo en cuenta las desigualdades existentes, las identifique y evalúe los resultados e impactos producidos por éstas en el avance de la igualdad.

La inclusión de la perspectiva del género en el urbanismo tiene ya un recorrido reconocible y ha enriquecido la visión desde la cual se han analizado las ciudades y barrios estos últimos años. Es hoy un reto, también para la ordenación del territorio, incluir la perspectiva del género en la escala desde la cual trabaja, y se le quiere dar respuesta a este reto mediante este documento, el Plan Territorial Sectorial de Donostia-San Sebastián, desde su escala comarcal. Se trata de analizar cómo puede mejorar la disciplina de Ordenación del Territorio al incluir Perspectiva del género y sacarle el mayor partido posible enriqueciendo el prisma desde el que trabajan la Ordenación del Territorio y sus instrumentos.

El género influye en los siguientes aspectos que contempla la Ordenación del Territorio:

- a. Transporte y movilidad
- b. Equipamientos y accesibilidad.
- c. Comercio
- d. Seguridad
- e. Participación
- f. Vivienda
- g. Compacidad y Mezcla de Usos.
- h. Ciudad compacta en región policéntrica:
- i. Prioridad en las Inversiones

### **a) Transporte y movilidad**

El diseño actual de las infraestructuras de movilidad, hecho desde pautas supuestamente universales, valora claramente los viajes laborales por encima de cualquier otro motivo de desplazamiento, respondiendo así a una necesidad de movilidad disociada en gran parte de la complejidad de la vida cotidiana.

Hoy en día y se estima que en el futuro también, la mayor complejidad de la vida se traduce en viajes consecutivos para cubrir diversos objetivos (compras, cuidados de personas, acompañamiento, gestiones,...) que contrastan con los viajes de un solo objetivo (hogar-trabajo), que se hacían anteriormente.

Los viajes actualmente son más cortos y con destinos diversos, razón por la cual es fundamental adecuar el transporte público a una sociedad más igualitaria, teniendo muy en cuenta, la frecuencia suficiente, la fiabilidad horaria, la economía, la flexibilidad y la seguridad.

Las infraestructuras del transporte rodado unen el territorio, pero también lo separan. Es por ello que se debe tener en cuenta y valorarse “la movilidad cotidiana o del cuidado”. Para ello, son necesarias nuevas herramientas de trabajo como las estadísticas disagregadas por sexo en el transporte y los tipos de viaje (en cadena, poligonales...o en péndulo, de casa al trabajo). Además son muy convenientes los análisis espacio-temporales y plasmar los mismos en planos: distancias, horarios, ritmos, frecuencias, densidades de uso...

**b) Equipamientos y accesibilidad**

La proximidad y/o accesibilidad de Equipamientos básicos como Salud, Educación, Cultura y Deportes es condición necesaria para conseguir una cierta calidad de vida para todas las personas, y sobre todo para aquellas que tienen cargas familiares y/o domésticas.

En este sentido, el Plan Territorial Parcial quiere recoger, que tanto en la actualidad como en el futuro, es importante a la hora de diseñar, planificar e incluso adecuar los equipamientos comunitarios tener en cuenta la accesibilidad y/o proximidad de los dichos equipamientos, para, además de garantizar la distribución equitativa de servicios de proximidad en el territorio, para facilitar la conciliación de la vida personal, familiar y laboral: cuidado infantil, de personas discapacitadas y mayores dependientes, centros de día, residencias, escuelas, comedores y centros de apoyo escolar y vacacional...

Otro aspecto esencial para ganar proximidad y accesibilidad, es el hecho de que a los equipamientos dotacionales no sólo se pueda acceder mediante una red de transporte público viaria o ferroviaria, sino que también es importante que se acceda a las mismas bien de manera peatonal o de manera ciclista.

c) **Comercio**

Desde el Plan Territorial Parcial se promueve una distribución equilibrada del comercio en el Territorio, promoviendo especialmente el comercio urbano. La localización excesivamente focalizada de las grandes superficies destinadas a actividades comerciales y de ocio, incide negativamente sobre la estructura funcional de nuestros pueblos y ciudades, ya que tiene como resultado que los centros de los pueblos y/o ciudades no tengan vida y queden muertas, sin gente. El reparto equilibrado de las áreas de equipamiento terciario dentro de cada núcleo urbano aporta una forma más compensada de ocupación territorial, no supeditada al uso obligatorio del automóvil.

El ocio vinculado a los equipamientos comerciales no debería desvincularse de la ciudad y se debería promover la supervivencia del sector terciario asentado en los centros urbanos y en los diferentes barrios de las ciudades, para así ganar accesibilidad y/o proximidad, es decir, calidad de vida.

Se aboga por el menor dimensionamiento de los centros comerciales y, en consecuencia, la mayor fragmentación espacial de los equipamientos comerciales a implantar en el área funcional. De esta manera, se posibilitaría una distribución, mejor, más compleja y equilibrada, de estas nuevas dotaciones terciarias en el contexto general de la ciudad preexistente, favoreciendo, además, el objetivo urbanístico de ofrecer una mayor aproximación de la oferta al usuario.

Se propone como norma general, que las actividades económicas terciarias y comerciales se localicen preferentemente en los espacios intersticiales interiores de los núcleos urbanos. Se podrá lograr este objetivo mediante operaciones de reconversión de los tejidos industriales obsoletos y la ocupación de los vacíos urbanos residuales.

d) **Seguridad.**

La seguridad en el espacio público es uno de los derechos fundamentales a integrar en la ciudad. Este tema afecta transversalmente a mujeres, niños y niñas, gente mayor, gente joven..., ya que son estas personas las que cambian de trayecto, con el mismo origen y destino, dependiendo de la hora o de la situación del momento, y, además, es condición indispensable para garantizar el acceso al espacio público para toda la ciudadanía.

La relación de las personas con el espacio público aparece mediada por distintos factores, (como el recurso tiempo, la seguridad para transitar o permanecer en los espacios) y por los condicionantes sociales y culturales que le asignan o inhiben determinados comportamientos. La mejor solución a los problemas relacionados con la inseguridad es crear espacios para el encuentro, a los que se pueda acceder siempre sin que el individuo tenga sensación de inseguridad.

En este sentido los Instrumentos de Ordenación del Territorio hacen un cuestionamiento de la ciudad construida por partes como zonas monofuncionales, apostando por la mezcla de usos.

Los procesos de revisión del planeamiento municipal abordarán con ayuda de la participación pública la detección de los “puntos peligrosos” para resolver en el nuevo planeamiento. Para ello será necesario realizar planos o mapas que representen un análisis y definan los puntos peligrosos con la participación ciudadana.

En síntesis, el planeamiento municipal en los procesos de revisión recogerá, tras un proceso de participación y un diagnóstico participativo, documentación gráfica de calidad para solucionar aspectos de seguridad.

e) **Participación**

Tras la edad de oro de la participación de los grupos vecinales de los años 80 y su lucha por las mejores condiciones de habitabilidad de los barrios y nuevos equipamientos, se ha dado una época de escasa o nula participación ciudadana, en la que se ha acusado a las administraciones de cierta tecnocracia. Hoy, la constatación de la necesidad de incorporar la participación ciudadana al ámbito de la ordenación territorial y el urbanismo se ha ido abriendo paso lenta pero firmemente hasta ocupar un lugar cada vez más importante.

A través de instrumentos o técnicas de participación (encuestas, reuniones grupales, etc.) se debe analizar cómo se vive el territorio y diagnosticar cuáles son los problemas con los que se encuentran los diferentes segmentos de la población en su vida cotidiana. Se trata de incorporar la perspectiva del género a través de procesos participativos, y así dotar al instrumento de planeamiento de una visión mucho más completa, compleja, real y actual y se pueda implementar cuestiones como accesibilidad, seguridad y cercanía a equipamientos necesarios para la vida cotidiana creando un territorio más equilibrado (mezcla de usos) que dé respuesta a las necesidades sociales de los sectores de población más vulnerables (infancia, mayores, dependientes...).

En los Pliegos de Prescripciones Técnicas Particulares para la contratación de los diversos diagnósticos y/o para redacciones de planeamiento, desde el Plan Territorial Parcial, se recomienda incorporar una perspectiva del género que incluya una cláusula sobre participación que recoja a todos los segmentos de la población (mujeres, hombres, mayores, dependientes...).

f) **Vivienda**

El Parque de viviendas se debe adaptar a las nuevas y muy diversas estructuras y composiciones familiares de hoy en día, de manera que se dé respuesta a las necesidades de la actual vida cotidiana y facilite la calidad de vida de todas las personas.

El entramado social es hoy más complejo y las tipologías de viviendas deben hacer eco de ello, dando respuesta a las necesidades actuales. En este sentido, hay que diversificar las tipologías de las viviendas, las viviendas deben ser adaptables a cambiantes estructuras familiares y/o a edades de los residentes, con espacios comunes diseñados con criterios de seguridad, espacios comunes de cuidado y con encuentros sobre los cuales construir redes de apoyo entre el vecindario, como lavanderías, guarderías o viviendas que promuevan la intergeneracionalidad... Ya no sirve el modelo único de 90m<sup>2</sup> y tres habitaciones.

g) **Compacidad y Mezcla de Usos.**

La densidad media de las áreas urbanas residenciales de Donostialdea-Bajo Bidasoa asciende al orden de las 68 viviendas por hectárea, índice que puede considerarse como muy aceptable en consonancia con las características topográficas del territorio. Las áreas de mayor densificación puntual se concentran en torno al Puerto de Pasaia, al centro de San Sebastián, y a los núcleos de Irun, Hernani, Lasarte y Andoain.

Planificar el territorio con criterios de multifuncionalidad; es decir, combinar diversos usos en un mismo territorio, facilita el acceso a lugares e instalaciones y reduce, al mismo tiempo, la necesidad de viajar, con lo que al final se gana en calidad de vida.

Hoy en día, para poder compaginar una carrera profesional con el trabajo reproductivo y/o incluso del cuidado de personas, es importante que los barrios cuenten con una mezcla de usos (viviendas y actividades económicas), con suficientes equipamientos (colegios, centros de día etc.) y comercio. Esto además, genera vida en los barrios y da a su vez mayor sensación de seguridad, mejorando su calidad de vida. Para facilitar la vida cotidiana, se deben crear espacios para el encuentro, flujos entre espacio público y privado, que fomenten la autonomía de todas las personas y den respuesta a las necesidades sociales de los sectores de población más vulnerables (infancia, mayores, dependientes etc.).

Desde la escala del Área Funcional se advierte que avanzar en la monofuncionalidad aumentaría el desequilibrio, y que deberían limitarse los nuevos procesos de recalificación para usos únicos y fomentar los usos mixtos. (Partiendo de que la estratificación de usos puede ser una vuelta atrás desde el punto de vista del género).

Las instalaciones de carácter terciario, por ejemplo, constituyen implantaciones de actividad económica que pueden localizarse perfectamente en el interior de los núcleos urbanos, por ser plenamente compatibles con los usos residenciales y dotacionales, y así fomentar los espacios mixtos, que den calidad de vida al individuo, y permitan tener vida laboral y personal. Se deberían disponer espacios intersticiales interiores de los núcleos urbanos y reconvertir espacios obsoletos para fomentar así los usos mixtos.

La clasificación y calificación de nuevos suelos debe ir unida a la resolución de la accesibilidad por transporte público, peatonal y ciclista, y siempre esta accesibilidad debe ser segura.

**h) Ciudad compacta en región policéntrica:**

Desde el punto de vista del género la ciudad debe ser una ciudad compacta que se traduce que esta debe tener las siguientes características:

- Debe ser una ciudad de proximidad, de distancias cortas y mezcla de usos, con un buen sistema de transporte público, suficientes equipamientos y comercios en los barrios accesibles a pie y con garantía de acceso a grandes equipamientos en transporte público, que por su propia naturaleza no pueden estar en todos los barrios. Tender hacia una ciudad pluriangular de estructura celular; es decir, evitar la existencia de un solo centro urbano, y dotar a la periferia de las infraestructuras necesarias para hacerla autosuficiente e independiente con cualidades de centralidad (se da en Donostialdea). Esto, rompe las divisiones entre suburbios y centro urbano, haciendo que cada uno tenga las ventajas del otro, y reduce los problemas de congestión de tráfico, aparcamiento y transporte público, con lo que se gana en calidad de vida.
- La ciudad es un territorio que además de garantizar el acceso a los equipamientos clásicos de salud, educación y ocio, deberá disponer de nuevos equipamientos para las nuevas necesidades de atención a las personas dependientes, con alguna discapacidad física o psíquica, menores y mayores, es decir, personas que necesitan un transporte y espacio público seguro y de calidad para que puedan desplazarse con autonomía. Además, se debe tener en cuenta que en los años atrás se han construido territorios que en los que cada vez más personas tienen menos autonomía y dependen de otras para moverse, centros comerciales a las afueras, barrios muertos y sin comercio etc...

El área funcional de Donostialdea es un ejemplo del buen funcionamiento del sistema polinuclear y denso, en gran parte debido a su orografía. Se promoverán, desde el Plan Territorial Parcial, por lo tanto, desarrollos densos en coincidencia con criterios del género. Donostialdea es un Área Funcional policéntrica con municipios de cierta entidad, una densidad entorno a las 68 viv./Ha y una serie núcleos urbanos que en el conjunto mantienen un equilibrio ponderado.

**i) Prioridad en inversiones:**

El concepto “género” aporta entonces el visualizar la sociedad como es, compleja y heterogénea, y por lo tanto, innovar en las respuestas dando cuenta de los cambios y transformaciones sociales. Permite a su vez, focalizar las inversiones y los recursos más equitativamente y más eficientemente.

Desde el punto de vista del género, el Plan Territorial Parcial considera importante que los ayuntamientos dediquen una parte de sus inversiones prioritarias a mejorar la ciudad, es decir, a crear equipamientos municipales en aquellos sitios donde no los haya, a mezclar los usos en los barrios o centros de las ciudades y a intentar solucionar aquellos puntos marcados en los planos de la ciudad prohibida o que se consideren inseguros y/o conflictivos.

Estas inversiones no sólo tienen que estar centradas en mejorar espacios no seguros, sino que también pueden ser requeridas en una mejora o en mantenimiento general de la vía urbana (iluminación, vegetación, señalización etc.) que pueden hacer que la accesibilidad a ciertos espacios o el tránsito por ciertas calles sea más seguro. La localización de dichos espacios tendrá que ser actualizada, para lo cual, se considera necesaria la participación ciudadana además del personal técnico correspondiente.

## **12.- COMPATIBILIZACIÓN DE PLANEAMIENTOS**

### **12.1.- COMPATIBILIZACIÓN DE PLANEAMIENTOS**

La compatibilización de planeamientos contemplada en el presente Plan Territorial Parcial no se refiere exclusivamente a la necesidad de acometer procesos de planificación unitaria sobre ámbitos supramunicipales, o de garantizar la concordancia de planeamientos municipales colindantes, sino también, y si cabe con mayor importancia, a la necesidad de afrontar de forma integrada el dimensionamiento global de las previsiones de crecimiento de cada municipio y los procesos de planificación sectorial de los soportes básicos de las redes de comunicaciones y de las infraestructuras asociadas al ciclo integral del agua o a la explotación de los recursos energéticos, ya que en muchos casos, la toma de decisiones sectoriales incide y condiciona de forma determinante la posterior ordenación del territorio.

## **12.2.- DETERMINACIONES, ELEMENTOS Y ÁMBITOS OBJETO DE PLANIFICACIÓN COMPATIBILIZADA**

En el presente Plan Territorial Parcial se establecen una serie de determinaciones generales, elementos infraestructurales y ámbitos específicos que por su incidencia estratégica sobre la posterior ordenación del territorio se declaran objeto preferente de la planificación compatibilizada de carácter supramunicipal y/o intersectorial.

- Determinaciones generales relativas al dimensionamiento del planeamiento municipal
  - Pautas, para cada municipio y/o agrupación urbana, sobre el dimensionamiento del crecimiento del parque residencial planificado a disponer en el planeamiento municipal.
  - Pautas, para cada municipio y/o agrupación urbana, sobre el dimensionamiento global del suelo para actividades económicas planificado a disponer en el planeamiento municipal.
- Elementos infraestructurales objeto de planificación compatibilizada preferente
  - Los elementos constitutivos de la red básica de itinerarios peatonales y ciclistas de conexión interurbana.
  - Los elementos constitutivos de la red viaria interurbana.
  - Los elementos constitutivos de la red ferroviaria.
  - Los elementos constitutivos de las redes básicas de las infraestructuras de servicio.
- Áreas de carácter estratégico objeto de planificación compatibilizada preferente
  - Áreas de carácter estratégico de Lasarte-Oria, Altos de Zubieta y Aritzeta, además de la zona limítrofe de Urbil-Michelin-Rekalde (Lasarte-Oria, Donostia-San Sebastián y Usurbil).
  - Área de carácter estratégico del Corredor del Urumea (Donostia-San Sebastián, Astigarraga y Hernani).

- Áreas de carácter estratégico de la Bahía de Pasaia (Pasaia, Lezo, Errenerteria y Donostia-San Sebastián).
- Área de carácter estratégico del Corredor Lezo-Gaintxurizketa (Lezo, Oiartzun y Errenerteria).
- Área de carácter estratégico de Txingudi (Irun y Hondarribia).
- Corredores fluviales objeto de planificación compatibilizada preferente
  - Corredor fluvial del Río Oria (Usurbil, Lasarte-Oria, Donostia-San Sebastián y Andoain).
  - Corredor fluvial del Río Urumea (Donostia-San Sebastián, Astigarraga y Hernani).
  - Corredor fluvial del Río Oiartzun (Errenerteria y Oiartzun).
  - Corredor fluvial de la Regata Jaizubia (Hondarribia e Irun).
- Parques rurales interurbanos y periurbanos objeto de planificación compatibilizada preferente
  - Parque Rural Interurbano de Zabalaga (Usurbil, Donostia-San Sebastián, Lasarte-Oria, Hernani y Urnieta).
  - Parque Rural Interurbano de Lau-Haizeta (Donostia-San Sebastián, Astigarraga y Errenerteria).
  - Parque Rural Interurbano de Usategieta (Lezo, Oiartzun, Hondarribia e Irun).
  - Parque Rural Periurbano de Mendizorrotz-Igeldo (Usurbil y Donostia-San Sebastián).
  - Parque Rural Periurbano de Ulia-Bocana (Donostia-San Sebastián y Pasaia).
  - Parque Rural Periurbano de Listorreta-Landarbaso (Astigarraga, Errenerteria y Donostia-San Sebastián).

### **12.3.- SISTEMÁTICA PARA LA COMPATIBILIZACIÓN DE PLANEAMIENTOS**

Como primera instancia de aplicación de las pautas de compatibilización de planeamientos previstas en el Plan Territorial Parcial se debe señalar el hecho de la propia aprobación del documento del Plan Territorial Parcial y la consiguiente aplicación del conjunto de sus determinaciones en los procesos de elaboración, tramitación y aprobación de los documentos de planeamiento general municipal y de los estudios y proyectos sectoriales para el desarrollo de infraestructuras generales de comunicaciones y/o servicios.

Como estrategia instrumental para el logro del objetivo de la compatibilización de planeamientos se establece que en la gestión inicial de cada proceso de planificación de carácter intersectorial y/o supramunicipal, de dimensionamiento global del planeamiento municipal, o de toma de decisiones sobre cuestiones que impliquen una incidencia supramunicipal, deberán participar, bien en la promoción del mismo o bien mediante otro sistema de audiencia y codecisión, todas las administraciones sectoriales y todos los municipios concernidos.

En el supuesto de falta de iniciativa de promoción, no coincidencia sobre los criterios de ordenación o discrepancias para su aprobación entre las administraciones sectoriales y los municipios concurrentes, actuarán subsidiariamente como promotores y supervisores del correspondiente proceso de planificación la Diputación Foral de Gipuzkoa y/o el Gobierno Vasco, y, en su caso, el Gobierno Central.

La incidencia de la compatibilización de planeamientos por parte de las administraciones superiores y/o de las administraciones sectoriales sobre las administraciones municipales sólo se producirá en las cuestiones relevantes de escala supramunicipal y/o de carácter estructurante sobre el territorio, respetando, sin embargo, una vez garantizada la preminencia de las directrices y decisiones estratégicas de ordenación territorial general, la autonomía municipal en todos los aspectos relativos a la escala propia del desarrollo de su planeamiento urbanístico.

En el plano nº 8, de Compatibilización de Planeamientos, se refleja gráficamente la delimitación de los ámbitos espaciales que se plantean como objeto de una planificación compatibilizada preferente, remitiéndose al conjunto de la documentación gráfica y escrita del Plan Territorial Parcial la identificación de las restantes determinaciones y/o elementos asimismo considerados como objeto de planificación compatibilizada preferente.