8.- EL MODELO DE ORDENACIÓN TERRITORIAL Y DESCRIPCIÓN DE LAS PRINCIPALES PROPUESTAS

8.1.- EL MODELO DE ORDENACIÓN TERRITORIAL. MODELO FUNCIONAL Y MODELO ALTERNATIVO

El Modelo de Ordenación Territorial queda configurado por la síntesis de las principales propuestas de ordenación temática sectorial sistematizadas de forma integrada sobre el contexto global del conjunto del ámbito territorial del área funcional de Donostialdea-Bajo Bidasoa.

Lejos de constituir un esquema normativo de carácter determinista y unívoco, 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, la amplia gama de solicitaciones urbanísticas e iniciativas infraestructurales que se proyectan sobre el territorio.

Se configura, por tanto, el Modelo como la superposición de las principales conclusiones propositivas enumeradas en los capítulos precedentes, conclusiones relativas al Medio Natural, a la Red de Transporte y Comunicaciones, a la Red de Infraestructuras y Servicios, y al Sistema de Asentamientos Urbanos.

Dado que algunos de los principales extremos propositivos planteados son de carácter dual o alternativo, se deriva, lógicamente, la condición abierta del Modelo. Esta circunstancia adquiere, si cabe, mayor significado durante la presente fase de Avance del PTP, fase en la que se barajan diferentes opciones alternativas en cuestiones tan relevantes como la futura configuración de la red general de comunicaciones por carretera, el futuro esquema funcional de la nueva red ferroviaria, o la hipotética posibilidad de construcción de un puerto exterior.

Se concretan estas dualidades sobre determinados aspectos propositivos del PTP en el enunciado de dos bloques de opciones de ordenación, denominados convencionalmente como Modelo Funcional y Modelo Alternativo.

Naturalmente, cada modelo no constituye un conjunto unitario cerrado en sí, sino que se compone de múltiples variables intercambiables entre las respectivas determinaciones de cada uno de ellos, posibilitando un amplio espectro combinatorio.

Otro aspecto importante a resaltar para la valoración de los diferentes modelos es el carácter de la relación entre sus determinaciones básicas estructurantes y las posibles opciones superestructurales de desarrollo específico y coyuntural incorporadas en cada caso. La valoración de los modelos debe considerarse en cualquier caso como una cuestión básicamente

cualitativa, más que como un ejercicio de cómputo cuantitativo de las posibles superficies de ocupación urbanística generadas, o consumidas, en cada caso, según desde que perspectiva se efectúe el análisis.

La plasmación gráfica de los Modelos de Ordenación Territorial se concreta en dos Mapas Síntesis, mapa J.1, correspondiente al Modelo Funcional, y mapa J.2., correspondiente al Modelo Alternativo. En ambos mapas se han superpuesto a escala más detallada todas las determinaciones contenidas en los mapas temáticos de carácter propositivo cuya definición requiere de un mayor nivel de concreción espacial para garantizar su caracterización o identificación (trazados orientativos de las intervenciones infraestructurales o delimitación aproximada de las operaciones urbanísticas o reservas espaciales).

8.2.- DESCRIPCIÓN DE LAS PRINCIPALES PROPUESTAS

Se presenta a continuación la relación exhaustiva del conjunto de acciones estratégicas, criterios de intervención, modelos funcionales, pautas de zonificación y operaciones urbanísticas específicas que se plantean dentro del PTP. Se trata de un resumen sistematizado de las principales propuestas de ordenación ya adelantadas en los precedentes capítulos propositivos temáticos.

Con el fin de facilitar la identificación espacial de los diferentes contenidos propositivos, pero, sobre todo con la finalidad de expresar el carácter estructurado por "comarcas o cuencas de población y empleo" del conjunto de las propuestas del PTP, se presentan éstas, a continuación, desagregadas según los diferentes "ámbitos territoriales" configurados en el Plan : Bajo Bidasoa, Oarsoaldea, Centro de Donostialdea, Corredor del Urumea y Bajo Oria.

Con esta presentación segmentada se persigue, asimismo, evidenciar otro de los objetivos básicos del Plan : el de preservar el reparto equilibrado y descentralizado del desarrollo urbanístico sobre el conjunto del territorio del área funcional, y potenciar la consolidación de la identidad y diversidad urbana de cada una de sus comarcas o cuencas territoriales de población.

Se detallan, por tanto, de forma desagregada para cada uno de los ámbitos territoriales, las principales propuestas que se plantean en el PTP para cada comarca. Se exponen éstas agrupadas en bloques temáticos con arreglo al siguiente orden expositivo: el Medio Natural, la Red de Transporte y Comunicaciones, las Redes de Infraestructuras y Servicios y, finalmente, el Sistema de Asentamientos Urbanos.

Dentro de este último epígrafe se incluyen los contenidos propositivos referentes a la cuantificación del parque de viviendas y del suelo para actividades económicas, a la zonificación indicativa de las áreas de nueva expansión urbana, a las principales intervenciones urbanísticas contempladas y a las estrategias más significativas de planificación.

Como ya se señalaba en el epígrafe 7.1., las propuestas de carácter específico que se deben vincular expresamente, y de forma excluyente, con el Modelo Funcional o con el Modelo Alternativo se señalan, respectivamente, con las notaciones entre paréntesis (M.F.) o (M.A.).

8.3.- BAJO BIDASOA

- **El Medio Natural. Acciones estratégicas y criterios de intervención para la compatibilización de los futuros desarrollos con la sostenibilidad de los recursos naturales.**

  - *Pasillos Ecológicos. Recuperación de la permeabilidad entre ecosistemas en puntos estratégicos del territorio.*

    - Collados de Gaintxurizketa y Usategieta.

      La posible ocupación urbanística de los suelos altos de los collados de Gaintxurizketa y Usategieta debe complementarse con la consolidación de franjas verdes a media ladera que ofrezcan continuidad ecológica entre el monte Jaizkibel y el macizo de Peñas de Aya.

      Las vías de comunicación, y sobre todo la A-8, representan barreras ecológicas para cuya superación deberán estudiarse medidas correctoras de permeabilidad.

    - Laderas entre Jaizubia y Jaizkibel.

      Acción complementaria a la condición de espacio protegido de las marismas de Jaizubia. Preservación de las vaguadas y laderas del Monte Jaizkibel con criterios de ocupación urbanística y explotación agropecuaria de baja intensidad y respeto con el medio preexistente, en especial arbolado, setos y cursos de agua.

    - Valle del Bidasoa.

      Preservación del Bidasoa como pasillo ecológico entre las terrazas de Lastaola y Endarlatza. A tal efecto, las futuras obras de ampliación de la N-121 deberán garantizar y potenciar la permeabilidad de los ecosistemas laterales.

  - *Parques Periurbanos. Espacios verdes de rango comarcal situados en la periferia urbana y destinados a actividades de ocio y contacto con la naturaleza.*

    - Parque de Guadalupe-Higer.

      Regulación del cordal Guadalupe-Higer, desde la costa hasta la playa de Hondarribia, como espacio libre con características de futuro Parque Periurbano Comarcal del Txingudi.

    - Parque de Olaberria (M.A.).

      Regulación del cordal del monte Zubeltzu como espacio libre con características de futuro Parque Periurbano Comarcal del Txingudi.

- *Conservación y mejora de los activos naturalísticos existentes en determinadas áreas susceptibles de nuevo desarrollo urbanístico.*

  - Laderas de Jaizkibel.

    Preservación del sistema de vegetación de bosquetes y fondos de vaguada de las estribaciones sur del Monte Jaizkibel como zona idónea de Hondarribia para la expansión de áreas residenciales de baja densidad.

  - Desarrollo de las Vaguadas de Estebenea y Altzuko en Irún.

    Preservación de las masas de vegetación existentes y conservación de altos niveles de permeabilidad ecológicos con el futuro desarrollo urbanístico de los barrios de Olaberria, Meaka y zona de Ibarla.

  - Ocupación parcial de las terrazas de Lastaola.

    Recuperación de una parte de la Vega como bosque de ribera y marisma de inundación y creación de una banda de doble cauce arbolado inundable a lo largo del río Bidasoa.

- *Ordenación integrada de Vegas Inundables. Previsión de áreas inundables y tramos de doble cauce destinados a actividades de ocio, contacto con la naturaleza y creación de itinerarios blandos.*

  - Bajo Bidasoa.

    Tratamiento integral del curso del río Bidasoa desde el Puente de Santiago hasta Endarlatza. Recuperación de la continuidad espacial y ecológica de su margen izquierda, disponiendo tramos de doble cauce inundable con un itinerario blando.

- *Conservación y mejora de relieves de significación paisajística. Potenciación de lomas de relieve medio como espacios naturales verdes.*

  - Monte Zubeltzu.

    Regulación del tratamiento urbanístico de sus laderas y preservación de su cima ante un escenario de superación de la actual barrera de la A-8.

  - San Marcial.

    Conservación del promontorio de San Marcial como espacio libre e hito significativo del entorno urbano próximo.

- **La Red de Transportes y Comunicaciones. Propuesta de un modelo funcional para futura organización de las infraestructuras de comunicaciones y transporte.**

  - *Autopista Exterior. Extensión del 21 Cinturón de la A-8 hasta el Bidasoa. [M.A.]*

    Nuevo trazado de la Autopista de Peaje a su paso por Irún. Creación en el valle alto de Olaberria de una zona de servicio a la Autopista.

- *Reconversión de la actual A-8. [M.A.]*

  Recuperación de la A-8 como vía primaria de distribución urbana interior del conjunto de la conurbación Donostialdea-Bajo Bidasoa. Supresión del peaje, reconversión de los enlaces existentes y apertura de nuevas conexiones.

- *Reconsideración de la funcionalidad de la N-1. [M.A.]*

  Al recuperar la actual A-8 como distribuidor urbano, buena parte de los tráficos de agitación se podrán canalizar hacia la nueva variante Sur, descargando significativamente las previsiones de tráfico que se proyectan en la actualidad sobre la N-1.

- *Potenciación de la N-121 como carretera general.*

  Tratamiento de la N-121 como elemento de la red viaria básica de conexión con Navarra. Reformas de trazado y ampliación de su capacidad.

- *Apertura de un eje de travesía urbana Norte-Sur por el centro Irún. [M.A.]*

  Conexión de la A-8, desde el nuevo enlace del Alto de Arretxe, con la N-1 a la altura del Hospital. Apertura de un acceso viario directo desde la actual A-8 al área de reconversión integral de la Estación.

- *Accesos viarios a Hondarribia.*

  Localización al Norte de Mendelu del sistema general de accesos viarios a Hondarribia. Previsión de un nuevo itinerario alternativo de acceso a Hondarribia.

- *Nuevo vial de acceso al valle alto de Olaberria. [M.A.]*

  Apertura de una nueva conexión viaria desde el enlace previsto sobre la actual A-8 en el Alto de Arretxe.

- *Reconversión integral del sistema ferroviario de las Estaciones de Irún y Hendaya.*

  Consideración de la Estación de Irún como la Estación Básica en la futura configuración de la travesía de la nueva red ferroviaria por el Área Funcional, frente a la alternativa Astigarraga contemplada en el PTS ferroviario. Nueva Estación de Viajeros de Largo Recorrido *[M.A.]*.

  Reordenación integral de las actuales instalaciones ferroviarias de forma conjunta con Hendaya. Racionalización del sistema de intermodalidad tren-carretera. Integración en la nueva ordenación de los equipamientos del Ferial y la Estación de Autobuses. Reconsideración de las interferencias con la N-1 y con el trazado de Euskotren. Posibilidad de recuperar espacios ferroviarios obsoletos para operaciones de vivienda y terciario como fuente de financiación de la reconversión ferroviaria.

- *Creación de Nuevas Plataformas Intermodales y Polígonos de Servicio al Transporte por Carretera.*

  Estudio de viabilidad de diferentes alternativas de localización : Araso, Zaisa, Kostorbe y las nuevas opciones de Terrazas de Lastaola y Valle Alto de Olaberria *[M.A.]*.

- **Red de Infraestructuras y Servicios.**

  - *Depósito General de Agua en el Alto de Usategieta.*

    Se plantea la conveniencia de prever la futura interconexión de las redes de abastecimiento y distribución de los sistemas Txingudi y Añarbe. Se propone la construcción de un nuevo Depósito General compartido en el Alto de Usategieta para resolver el abastecimiento al Corredor de Gaintxurizketa.

  - *Nuevo trazado de línea eléctrica 220 kv.*

    Se propone la modificación del trazado del actual tendido aéreo de 220 kv que atraviesa las zonas de futuro desarrollo urbanístico de Olaberria y Meaka.

- **Sistema de Asentamientos Urbanos.**

  - *Red de Itinerarios Blandos. Itinerarios específicos de peatones y bicicletas para posibilitar la circulación interurbana y el acceso al territorio desde los núcleos urbanos.*

    - Itinerario de Gaintxurizketa.

      Creación de un itinerario para peatones y bicicletas alternativo a la N-1 desde Gaintxurizketa hasta Hondarribia que discurra al Norte de la Regata de Jaizubia.

    - Itinerario de Irún Sur.

      Creación de un itinerario para peatones y bicicletas alternativo a la N-1 desde Gaintxurizketa hasta Irún que discurra al Sur de la A-8 por Gurutze y el valle alto de Olaberria.

    - Itinerario del Bidasoa.

      Creación de un itinerario para peatones y bicicletas alternativo a la N-121 que discurra por la margen izquierda del Bidasoa. Se podrá recuperar la antigua explanación ferroviaria y disponer tramos sobre un doble cauce del río.

  - *Cuantificación del Parque de Viviendas y dimensionamiento de las previsiones de suelo para actividades económicas.*

    - Cuantificación del Parque de Viviendas.

Previsión en el planeamiento urbanístico de Irún y Hondarribia de una capacidad de crecimiento residencial en su conjunto global de 6.200 a 8.200 nuevas viviendas en el periodo 2002 a 2018.

- Dimensionamiento del Suelo para Actividades Económicas.

  Previsión en el planeamiento urbanístico de Irún y Hondarribia de unas reservas de 60 a 100 nuevas hectáreas de suelo para actividades económicas.

➢ *Zonificación indicativa para las áreas de nueva expansión urbana.*

En los mapas J.1. y J.2. se expresa de forma orientativa una aproximación sobre la asignación de los usos globales en los nuevos desarrollos urbanísticos.

Los territorios de los valles de Olaberria (M.F.) e Ibarla se recogen como una reserva con capacidad de acogida de equipamientos e instalaciones descentralizadas y usos urbanos no definidos.

➢ *Operaciones de Gestión Pública de Suelo para V.P.O.*

Entre otras alternativas se propone como posibles localizaciones para la promoción intensiva de VPO las áreas de San Miguel-Anaka, Olaketa, Palmera-Altzukaitz-Arbes, Oinaurre, Reconversión de la Estación, Txenperenea, Olaberria (M.A.) e Ibarla (M.A.) en Irún, y Komentualde, Lau-Haizeta y Presa, en Hondarribia.

➢ *Parques empresariales y dotacionales*

- Parque empresarial y dotacional en Zubieta.

  Promoción de un parque empresarial de actividades avanzadas en la finca de Zubieta, propiedad de la D.F.G., complementada con una zona de equipamientos deportivos, áreas verdes y espacios libres en el nodo de comunicaciones a configurar entre Mendelu y Jaizubia.

  Como dotación complementaria se podrá contemplar la posible implantación en el valle de Ibarla de instalaciones de actividad económica compatibles con el desarrollo residencial.

- Parque empresarial y dotacional en Usategieta (M.A.).

  Posible implantación en el futuro de un parque empresarial y dotacional en el collado de Usategieta, entre el Restop y Erain, apoyado en un nuevo vial público a construir entre el enlace de la A-8, sin peaje, y la N-1.

➢ *Incentivación de Núcleos Terciarios y Dotacionales en enclaves de nueva dinamización urbana.*

- Ferial y área dotacional de la Avda. de Iparralde.

  Recinto Ferial, Estación de Cercanías de Renfe y Euskotren, Dotaciones Terciarias y Oficinas. Equipamiento Deportivo.

- Edificación Terciaria en áreas de reconversión de la Estación.

Centro de Oficinas y Servicios a las Empresas. Estación de Largo Recorrido. Estaciones de Cercanías de Renfe y Euskotren. Equipamiento Cultural.

- **Estrategias de planificación.**

  - *Áreas de interés estratégico por su condición de puntos sensibles para la futura configuración de la red de comunicaciones en relación con el medio natural y con el desarrollo urbanístico a dotar de una planificación intersectorial de carácter no coyuntural.*

    - Futuros accesos a Hondarribia.

      Triángulo espacial existente entre la N-1, la N-638 y el Barrio de Mendelu.

    - Futuros enlaces sobre la A-8.

      Reservas espaciales en las zonas de Ibarla, Olaberria y Oinaurre, como posibles futuros enlaces sobre la A-8.

  - *Áreas sobre las que se prevén operaciones de cambio de uso y deslocalización de los usos existentes.*

    - Reordenación integral del Corredor Ferroviario.

      Recuperación urbana de los espacios ferroviarios obsoletos ubicados en el centro de Irún.

  - *Áreas a desarrollar mediante una planificación territorial integrada. Zonas con capacidad de acogida de nuevos crecimientos urbanísticos, a planificar de forma integrada, con niveles de baja intensidad de ocupación y de forma condicionada a la creación de su propio soporte infraestructural.*

    - Zona de Ibarla.

      Ordenación espacial del conjunto espacial del valle enclavado al Sur de la A-8, una vez despejada la incógnita del trazado de la Autopista Exterior.

    - Valle alto de Olaberria.

      Ordenación integral como ámbito para la futura localización de plataformas de actividad económica y de servicio al transporte. Construcción de una vía de acceso desde el nuevo enlace previsto en la actual A-8.

    - Zona de Lastaola.

      Operación combinada de rectificación del trazado de la N-121, creación de plataformas de servicio al transporte, recuperación naturalística de las terrazas y márgenes del Bidasoa y apertura de un itinerario blando a lo largo del río.

8.4.- OARSOALDEA

- **El Medio Natural. Acciones estratégicas y criterios de intervención para la compatibilización de los futuros desarrollos con la sostenibilidad de los recursos naturales.**

  - *Pasillos Ecológicos. Recuperación de la permeabilidad entre ecosistemas en puntos estratégicos del territorio.*

    - Lau Haizeta-Landarbaso.

      Nexo de conexión entre las comarcas de Oarsoaldea y Urumea.

      Compatibilización de las afecciones infraestructurales sobre el collado de Ventas de Astigarraga por su condición de punto estratégico para el paso de comunicaciones. Configuración del collado como elemento de continuidad del medio natural entre el macizo de San Marcos y el territorio interior a través de soluciones de permeabilidad.

      Exclusión de nuevos desarrollos urbanísticos en el collado, salvo los compatibles con la configuración de un posible Parque Periurbano.

    - Collados de Gaintxurizketa y Usategieta.

      Nexo de conexión entre las comarcas de Oarsoaldea y Bajo Bidasoa.

      La posible ocupación urbanística de los suelos altos de los collados de Gaintxurizketa y Usategieta debe complementarse con la consolidación de franjas verdes a media ladera que ofrezcan continuidad ecológica entre el monte Jaizkibel y el macizo de Peñas de Aya.

      Las vías de comunicación, y sobre todo la A-8, representan barreras ecológicas para cuya superación deberán estudiarse medidas correctoras de permeabilidad.

  - *Parques Periurbanos. Espacios verdes de rango comarcal situados en la periferia urbana y destinados a actividades de ocio y contacto con la naturaleza.*

    - Parque Periurbano de Ulia-Bocana del Puerto de Pasajes.

      Configuración del macizo del Monte Ulia y del área de la Bocana del Puerto de Pasajes como espacios libres con características de Parque Periurbano. Posible incorporación de algunos equipamientos dotacionales ligados a las zonas densamente pobladas de Gros, Bidebieta, Trintxerpe y Pasaia.

    - Parque Periurbano de Lau-Haizeta.

      Consolidación de la iniciativa ya en marcha de crear un Parque Periurbano en el cordal que discurre entre Ametzagaña y San Marcos, como zona libre de descongestión de las zonas urbanas de Egia, Intxaurrondo, Alza, Pasaia y Renteria, por el Norte, y de Loyola, Martutene y Astigarraga, por el Sur.

Incorporación al Parque de instalaciones dotacionales compatibles, como el nuevo Cementerio, zonas de huertas ocupacionales, una gran explanada polivalente frente a Auditz-Akular, equipamiento escolar, el Fuerte de San Marcos, etc..

- Parque Periurbano de Ventas de Astigarraga [M.A].

  En el supuesto de desplazamiento del 2º Cinturón del Collado de Ventas de Astigarraga éste territorio puede configurarse como un parque de equipamientos dotacionales y rótula de encuentro entre las comarcas del Urumea y Oarsoaldea.

➢ *Conservación y mejora de los activos naturalísticos existentes en determinadas áreas susceptibles de nuevo desarrollo urbanístico.*

- Valle de Oiartzun.

  Conservación de las masas de arbolado y de los cursos de agua que se conservan en el valle como medida complementaria y compensatoria al desarrollo urbanístico.

  Preservación de las características paisajísticas globales del valle, evitando una ocupación urbanística de carácter extensivo.

- Puerto Exterior (En el supuesto de confirmarse su viabilidad).

  La construcción del Puerto Exterior conlleva afecciones a la fauna y a la flora afincados en el Jaizkibel, espacio integrado en la Red Natura 2000 y también colisiona con las disposiciones del PTS del Litoral.

  Deberán, en su caso, valorarse medidas compensatorias al impacto producido, como la de posibilitar la regeneración urbanística del entorno circundante al Puerto Interior y el traslado de algunas instalaciones inadecuadas.

➢ *Conservación y mejora de relieves de significación paisajística. Potenciación de lomas de relieve medio como espacios naturales verdes.*

- San Marcos.

  Consolidación del promontorio de San Marcos como espacio libre e hito paisajístico dominante sobre el entorno urbano del Puerto de Pasajes.

- Altamira.

  Preservación del cordal de Altamira como espacio libre de descongestión y zona de Importancia Agraria entre el núcleo urbano de Lezo y las zonas de futuro desarrollo del Corredor de Gaintxurizketa.

- Urkabe.

  Preservación del Monte Urkabe como espacio libre e hito paisajístico dominante sobre el entorno urbano del Valle de Oiartzun.

- **La Red de Transportes y Comunicaciones. Propuesta de un modelo funcional para futura organización de las infraestructuras de comunicaciones y transporte.**

  - *Variante de Pasaia (M.F.).*

    Construcción de una conexión viaria entre la A-8 y la Variante de Renteria entre Pasaia y Renteria. Tercer carril en la A-8 y supresión de peje en Alza y Pasaia.

  - *2º Cinturón (M.F.)*

    Construcción del 2º Cinturón hasta Larzabal-Arragua, suprimiendo el peaje de la A-8 y Renteria.

  - *Variante de la N-1 entre Renteria y Gaintxurizketa (M.F.)*

    Construcción de una nueva carretera a lo largo del corredor de Gaintxurizketa como alternativa a la ampliación de la actual N-1.

  - *Autopista Exterior. Extensión del 21 Cinturón al Este del Área Funcional (M.A.).*

    Nuevo trazado de la Autopista A-8 por el Sur del Valle de Oiartzun, liberando la actual A-8 desde Renteria hasta Irún.

    Disposición de un enlace de acceso a Oarsoaldea y Puerto de Pasajes en el nuevo trazado del 2º Cinturón.

  - *Reconversión de la actual A-8 (M.A.).*

    Recuperación de la A-8 como vía primaria de distribución urbana interior de Oarsoaldea. Supresión del peaje, reconversión de los enlaces existentes y apertura de nuevas conexiones.

    Creación de un enlace de conexión directa entre la Autopista Exterior y la actual A-8. Esta conexión posibilita, además, el desbloqueo de la accesibilidad al territorio al Sur de Renteria y al Valle de Oiartzun.

  - *Reordenación integral del nudo de comunicaciones de Larzabal (M.A.).*

    Eliminación del enlace proyectado para resolver el encuentro entre el 21 Cinturón y la A-8. Traslado del enlace de tráfico pesado a Lintzirin-Lanbarren (futura conexión A-8 con variante de Renteria y acceso al Puerto). Reconversión de Larzabal como enlace urbano, sin peaje, para tráficos ligeros. Recuperación de la comunicación urbana entre Renteria y el Valle de Oiartzun.

  - *Apertura del enlace de Usategieta (M.A.).*

    Configuración del enlace del Restop como acceso viario libre a la zona de expansión urbana de Usategieta.

Conexión directa con la N-1 y la GI-2638 en Gaintxurizketa.

- *Disposición de un nuevo enlace en Alza.*

  Nuevo acceso directo a Alza y Auditz-Akular desde la actual A-8. Creación de una gran explanada polivalente con acceso directo desde el nuevo enlace en el parque de Lau-Haizeta.

- *Resolución de los futuros accesos al Puerto sin interferir en la antigua N-1 (M.A.).*

  Disposición de dos accesos viarios independientes al Puerto desde la red exterior, desactivando su interconexión para tráficos pesados a través de la antigua N-1 entre Pasaia y Renteria.

  Acceso Centro al Puerto a través de la nueva infraestructura prevista en Pasajes Antxo, y Acceso Este al Puerto desde la rotonda de Lezo y la variante de Renteria, susceptible de desdoblarse en caso de necesidad.

- *Progresiva transformación de la N-1 como vía urbana.*

  Transformación urbana del tramo Herrera-Antxo de la N-1 una vez realizada la operación Variante de Pasajes.

  Transformación del tramo Antxo-Renteria de la antigua N-1 como vía urbana mediante la supresión de tráficos pesados entre los dos puntos de acceso al Puerto (M.A.).

  Estas acciones se viabilian con la apertura de la Autopista Exterior y la creación del nuevo enlace propuesto entre Lintzirin y Lanbarren para la conexión de la antigua A-8 con la N-1 (M.A.).

- *Nuevo circuito para la red viaria urbana básica en el Valle de Oiartzun.*

  Nueva variante de Ugaldetxo, Iturriotz y Altzibar por la margen derecha del río Oiartzun, configurando un corredor verde de protección del río y el bidegorri de Arditurri. Conexión con la GI-2134 al Este de Elizalde.

  Conexión de la GI-2134 con el nuevo enlace de la A-8 propuesto entre Lintzirin y Lanbarren (M.A.).

- *Nuevo trazado ferroviario previsto en el PTS Ferroviario (M.F.).*

  Nuevo trazado exterior hasta Larzabal.

- *Propuesta de trazado exterior para la futura red ferroviaria de alta velocidad [M.A].*

  Disposición de un nuevo trazado exterior por el Sur del Valle de Oiartzun.

  Liberación de afecciones en Renteria Sur, Ugaldetxo y Arragua.

- *Progresiva reordenación del actual trazado ferroviario de Renfe.*

  Futura apertura de una nueva vía, ancho U.I.C., para acceso al Puerto desde Irún. Minoración de la playa de Vías de Antxo para facilitar la reconversión de su frente urbano.

  Consolidación de la entrada de mercancías al Puerto desde Renteria.

  Potenciación del tráfico de cercanías con la apertura de un nuevo apeadero en Arragua.

- *Propuesta de reorganización del trazado ferroviario de Euskotren.*

  Variantes de trazado con desdoblamiento de vía en los tramos Intxaurrondo-Herrera-Alza-Pasajes Antxo y creación de nuevas estaciones en Alza y Pasajes Antxo.

  En Pasajes Antxo se propone la eliminación de la estación actual y su sustitución por una nueva estación elevada situada en el futuro ensanche residencial. Esta solución resulta compatible con el tránsito de mercancías, posibilita la rehabilitación urbana del ensanche y separa las estaciones de Renfe y Euskotren (M.A.).

  Entre Loyola y Buenavista el antiguo trazado se reserva para mercancías, posibilitando la recuperación del acceso al Puerto.

  Desdoblamiento de vía en Renteria y apertura de una nueva estación en Fandería.

- *Consolidación del Puerto Interior como elemento básico del sistema de transporte de mercancías (M.F.).*

  Progresiva orientación del Puerto Interior hacia tráficos especializados. Mejora de su sistema de accesos viarios y ferroviarios.

  Reconversión urbanística del Muelle de Herrera. Creación de un Puerto Deportivo y un polígono de actividades terciarias.

- *Construcción del Puerto Exterior (M.A.)*

  Construcción del Puerto Exterior. Contribución con medidas compensatorias al impacto ambiental.

  Transformación y reconversión urbanística integral del recinto portuario interior.

- *Creación de Nuevas Plataformas Intermodales y Polígonos de Servicio al Transporte por Carretera en el Corredor de Gaintxurizketa.*

  Estudio de viabilidad de diferentes alternativas de localización : Triángulo de Lezo, Lanbarren, Lintzirin, Lezo-Oeste, etc..

- **Red de Infraestructuras y Servicios.**

  - *Nuevo Depósito General de Agua en el Alto de Usategieta.*

    Se plantea la futura interconexión de las redes de abastecimiento y distribución de los sistemas Txingudi y Añarbe. Se propone la construcción de un nuevo Depósito General compartido en el Alto de Usategieta para resolver el abastecimiento al Corredor de Gaintxurizketa.

  - *Nuevo trazado de línea eléctrica 220 kv. en el Valle de Oiartzun.*

    Se propone la modificación del trazado del actual tendido aéreo de 220 kv que atraviesa longitudinalmente de Este a Oeste el Valle de Oiartzun por encima de sus principales núcleos de población.

- **Sistema de Asentamientos Urbanos.**

  - *Red de Itinerarios Blandos. Itinerarios específicos de peatones y bicicletas para posibilitar la circulación interurbana y el acceso al territorio desde los núcleos urbanos.*

    - Itinerario de Lau Haizeta-Oiartzun.

      Sistematización de un itinerario para peatones y bicicletas que enlace Donostia-San Sebastián con Oarsoaldea y el Valle de Oiartzun a través del Parque de Lau Haizeta y Zamalbide.

    - Itinerario de Gaintxurizketa.

      Sistematización de un itinerario de travesía urbana específica para peatones y bicicletas desde Donostia-San Sebastián, por Ulia, Trintxerpe, San Pedro, San Juan y Lezo, hasta el Alto de Gaintxurizketa, sin interferir en este último tramo con la carretera GI-2638.

    - Itinerario Renteria-Arditurri.

      Prolongación del bidegorri de Arditurri hasta el núcleo urbano de Renteria, resolviendo la travesía de la zona de Larzabal y compatibilizando su trazado con la propuesta de nueva variante urbana del Valle de Oiartzun.

  - *Cuantificación del Parque de Viviendas y dimensionamiento de las previsiones de suelo para actividades económicas.*

    - Cuantificación del Parque de Viviendas.

      Previsión para el conjunto de los planeamientos urbanísticos de Lezo, Oiartzun, Errenteria, Pasaia y Donostia-San Sebastián-Este de una capacidad de crecimiento residencial de 5.800 a 7.800 nuevas viviendas en el periodo 2002 a 2018.

- Dimensionamiento del Suelo para Actividades Económicas.

  Previsión para el conjunto de los planeamientos urbanísticos de Lezo, Oiartzun, Errenteria, Pasaia y Donostia-San Sebastián-Este de unas reservas de 100 a 140 nuevas hectáreas de suelo para actividades económicas.

- *Zonificación indicativa para las áreas de nueva expansión urbana.*

  En los mapas J.1. y J.2. se expresa de forma orientativa una aproximación sobre la asignación de los usos globales en los nuevos desarrollos urbanísticos.

- *Operaciones de Gestión Pública de Suelo para V.P.O.*

  Entre otras alternativas se propone como posibles localizaciones para la promoción intensiva de VPO las áreas de Auditz-Akular y Nerecán en Donostia-San Sebastián, reconversión de Luzuriaga en Pasaia, de Esnabide, Gamongoa y Markola en Renteria, Sector 1 y reconversión de Algeposa en Lezo, y de Arragua y Ugaldetxo en Oiartzun.

- *Parque empresarial de Oarsoaldea.*

  Promoción de un parque empresarial de actividades avanzadas para la comarca de Oarsoaldea en el Corredor de Gaintxurizketa, en Lezo Oeste, o, alternativamente, en el supuesto de la construcción del Cinturón Exterior, en Usategieta (M.A.) o en el Cordal de Zamalbide (M.A.).

- *Incentivación de Núcleos Terciarios y Dotacionales en enclaves de nueva dinamización urbana.*

  - Muelle de Herrera.

    Puerto Deportivo, Equipamientos comerciales y culturales, Servicios terciarios, Oficinas, Centros de Ocio, etc.. Conexión con estación de Euskotren en Herrera.

  - Pasai Antxo.

    Transformación del primer frente edificado del Ensanche como Centro Terciario. Reconversión urbana de la travesía de la N-1 por Antxo, con la minoración de las playas de vías de Renfe y la creación de una alameda.

    Desplazamiento hacia el Sur, al nuevo ensanche interior, de la travesía y la Estación de Euskotren. (M.A.).

  - Arragua [M.A.].

    Transformación del enclave mediante el traslado de la A-8 y la reordenación integral del enlace actual. Punto estratégico de continuidad urbana entre Renteria y Oiartzun. Configuración de un foco terciario de oficinas y servicios en la zona de Arragua. Estación de Euskotren y nueva Estación de Renfe.

- **Estrategias de planificación.**

  - *Áreas de interés estratégico por su condición de puntos sensibles para la futura configuración de la red de comunicaciones en relación con el medio natural y con el desarrollo urbanístico a dotar de una planificación intersectorial de carácter no coyuntural.*

    - Conexión viaria entre Antxo y Renteria.

      Configuración urbanística de la N-1 entre Antxo y Renteria como calle de continuidad urbana vs/. vía rápida general.

    - Larzabal-Arragua.

      Ámbito de máxima concentración de enlaces viarios para el que se propone su transformación integral, con la reconversión de la A-8 y la reordinación de sus enlaces.

      Como objetivos se plantea la resolución de la continuidad urbana entre La Fandería y Ugaldetxo y la configuración de un nuevo núcleo de edificación residencial y terciaria en el espacio delimitado entre las líneas ferroviarias de Renfe y Euskotren. Compatibilización de los planeamientos de Renteria y Oiartzun.

    - Lintzirin-Lanbarren.

      Enclave estratégico para la construcción de un nuevo enlace viario de conexión entre la actual A-8, la Variante de Renteria y la salida de la N-1 hacia Gaintxurizketa. Nuevo sistema de acceso al Puerto para tráficos pesados.

    - Collado de Ventas de Astigarraga

      Enclave estratégico de comunicación entre Oarsoaldea y el Valle del Urumea por el que se prevé el trazado del 2º Cinturón

  - *Áreas sobre las que se prevén operaciones de cambio de uso y deslocalización de los usos existentes.*

    - Muelle de Herrera.

      Transformación en centro terciario y puerto deportivo.

    - Herrera-Alza.

      Transformación residencial de las zonas industriales obsoletas de Herrera y Nerecán.

    - Antxo-Pasaia.

Transformación del frente urbano a la N-1. Reconversión de la travesía ferroviaria de Euskotren (M.A.) y transformación residencial de Luzuriaga.

- Algeposa en Lezo.

  Transformación residencial.

- *Áreas a desarrollar mediante una planificación territorial integrada. Zonas con capacidad de acogida de nuevos crecimientos urbanísticos, a planificar de forma integrada, con niveles de baja intensidad de ocupación y de forma condicionada a la creación de su propio soporte infraestructural.*

  - Cordal de Gaintxurizketa

    Ordenación integral de la pieza territorial que se extiende desde Lezo hasta Gaintxurizketa, estructurando conjuntamente la nueva red de comunicaciones y los nuevos desarrollos urbanísticos. Municipios de Lezo y Oiartzun.

  - Cordal de Zamalbide.

    Ordenación unitaria de la pieza territorial del cordal de Zamalbide, complementando las previsiones urbanísticas de Renteria con la consideración de las potencialidades del territorio perteneciente a Oiartzun.

    Sistematización de un viario urbano conjunto con distintos puntos de accesibilidad perimetral.

  - Collado de Usategieta.

    Ordenación unitaria de la pieza territorial correspondiente a las zonas altas del collado de Usategieta, contemplando la conexión viaria entre la A-8 y la N-1 y GI-2638 en Gaintxurizketa y coordinando los planeamientos de Lezo, Irún y Oiartzun.

  - Ugaldetxo-Iturrioz (M.A.)

    En el supuesto de la construcción del Cinturón Exterior esta zona se configuraría como un nuevo portal de acceso al Valle de Oiartzun desde la Autopista.

    Programa de acogida de nuevos desarrollos residenciales y transformación de la red viaria interna del valle con la creación de un gran eje verde central.

8.5.- CENTRO DE DONOSTIALDEA

- **El Medio Natural. Acciones estratégicas y criterios de intervención para la compatibilización de los futuros desarrollos con la sostenibilidad de los recursos naturales.**

  - *Pasillos Ecológicos. Recuperación de la permeabilidad entre ecosistemas en puntos estratégicos del territorio.*

    - Mendizorrotz-Ángel de la Guarda.

      Cordal sobre el que discurre la Autopista A-8, en el que recientemente se ha construido el enlace de Arrizeta y sobre él se prevé el trazado del 21 Cinturón.

      Los desarrollos infraestructurales deben compatibilizarse con la continuidad del cordal y con la permeabilidad ecológica entre el valle de Igara y las vaguadas altas de Usurbil.

  - *Parques Periurbanos. Espacios verdes de rango comarcal situados en la periferia urbana y destinados a actividades de ocio y contacto con la naturaleza.*

    - Parque Periurbano de Oriamendi-Santa Bárbara.

      Creación de un Parque Periurbano como futuro espacio libre de descongestión espacial y rótula de encuentro entre las comarcas del Centro de Donostialdea, Corredor del Urumea y Bajo Oria.

      Incorporación al parque de los equipamientos dotacionales de Txillida Leku, Lore Toki, Finca Zabalegi, Parque Tecnológico, Galarreta, etc.. y los espacios de Oriamendi y Santa Bárbara.

      Propuesta de un nuevo parque empresarial, con tipología de baja intensidad, para el Corredor Urumea en la zona de Galarreta-Jauregi, compatible con la preservación de la permeabilidad del collado como pasillo ecológico (M.F.).

      Tratamiento de los nuevos desarrollos infraestructurales del collado de Galarreta con criterios de pasillo ecológico.

    - Parque Periurbano de Ulia-Bocana del Puerto de Pasajes.

      Configuración del macizo del Monte Ulia y del área de la Bocana del Puerto de Pasajes como espacios libres con características de Parque Periurbano. Posible incorporación de algunos equipamientos dotacionales ligados a las zonas densamente pobladas de Gros, Bidebieta, Trintxerpe y Pasaia.

- Parque Periurbano de Lau-Haizeta.

  Consolidación de la iniciativa ya en marcha de crear un Parque Periurbano en el cordal que discurre entre Ametzagaña y San Marcos, como zona libre de descongestión de las zonas urbanas de Egia, Intxaurrondo, Alza, Pasaia y Renteria, por el Norte, y de Loyola, Martutene y Astigarraga, por el Sur.

  Incorporación al Parque de instalaciones dotacionales compatibles, como el nuevo Cementerio, zonas de huertas ocupacionales, una gran explanada polivalente frente a Auditz-Akular, equipamiento escolar, el fuerte de San Marcos, etc..

- *Conservación y mejora de los activos naturalísticos existentes en determinadas áreas susceptibles de nuevo desarrollo urbanístico.*

  - Vaguada de Igara.

    La posible ocupación urbanística de la cuenca alta de la Vaguada de Igara debe complementarse con una política de conservación y mejora de los elementos de valor naturalístico preexistentes : fondos de regata con arbolado, zonas de arbolado disperso, lomas altas de valor paisajístico y sistema de charcas protegidas.

- *Ordenación integrada de Vegas Inundables. Previsión de áreas inundables y tramos de doble cauce destinados a actividades de ocio, contacto con la naturaleza y creación de itinerarios blandos.*

  - Urumea.

    Tratamiento integral del curso bajo del Río Urumea desde Hernani hasta Loyola. Recuperación de la continuidad espacial y ecológica de sus márgenes, disponiendo tramos de doble cauce inundable e itinerarios blandos de borde.

- *Conservación y mejora de relieves de significación paisajística. Potenciación de lomas de relieve medio como espacios naturales verdes.*

  - Ángel de la Guarda.

    Regulación del tratamiento urbanístico de sus laderas y preservación paisajística de las zonas altas del Cordal de Ángel de la Guarda.

  - Oriamendi.

    Conservación del promontorio de Oriamendi como espacio libre e hito significativo del paisaje urbano circundante.

    Se propone su integración en el futuro Parque Periurbano de Oriamendi-Galarreta-Santa Bárbara.

- Ametzagaña.

  Preservación paisajística de la loma de Ametzagaña como extremo más occidental y cercano al centro de Donostia-San Sebastián del futuro Parque de Lau-Haizeta.

- **La Red de Transportes y Comunicaciones. Propuesta de un modelo funcional para futura organización de las infraestructuras de comunicaciones y transporte.**

  - *2º Cinturón (M.F.).*

    Construcción del 2º Cinturón como variante exterior de la A-8 según proyecto programado.

  - *Nuevo Trazado para el Cinturón Exterior (M.A.).*

    Desplazamiento al Sur de Hernani del trazado del 2º Cinturón, liberando el collado de Galarreta, la Vega del Urumea y el collado de Ventas de Astigarraga.

  - *Reconversión de la actual A-8.*

    Recuperación de la A-8 como vía primaria de distribución urbana interior del conjunto de la conurbación Donostialdea-Bajo Bidasoa. Posible reforma de los enlaces existentes y apertura de un nuevo enlace de conexión con la carretera de Hospitales y Autovía del Urumea.

  - *Autovía del Urumea.*

    Construcción de la Autovía del Urumea según proyecto programado.

  - *Transformación de la N-1 como vía urbana entre Rekalde y El Infierno.*

    Progresiva reconversión de la actual travesía de la N-1 por Añorga, Añorga Txiki y Enlace con la A-8, mejorando sus características como itinerario urbano compatible para peatones y bicicletas.

  - *Nuevo acceso viario desde el Cruce de Lore Toki a la zona rural de Lasarte.*

    Previsión de un futuro acceso viario desde el punto de encuentro de la N-1 y a la GI-2132 a los barrios rurales de Lasarte.

  - *Nuevo acceso viario desde la N-634 a Igara.*

    Previsión de un futuro acceso viario desde la N-634, a la altura de Txikierdi, hasta la parte alta del valle de Igara pasando bajo la A-8 en el cordal de Ángel de la Guarda.

  - *Itinerario urbano interno desde Añorga hasta el Urumea.*

    Previsión de un futuro itinerario urbano desde la N-1, a la altura de Añorga, hasta la Autovía del Urumea mediante un túnel bajo la carretera de Ayete a Galarreta y la conexión con la futura variante Norte de Hernani. Esta actuación está ligada a la reconversión urbanística de la fábrica de Cementos Rezola.

- *Nueva travesía ferroviaria según PTS ferroviario [M.F.].*

  Nueva Estación de Largo Recorrido de Astigarraga y tercera vía ancho U.I.C. hasta la Estación de Tahotas.

- *Desplazamiento exterior de la línea de Alta Velocidad [M.A.]*

  Liberación del Valle de Urumea de la travesía principal de la línea de Alta Velocidad. Tercera vía ancho U.I.C. hasta la Nueva Estación de Amara.

- *Actuaciones sobre la línea ferroviaria de Renfe.*

  Creación de una nueva Estación Intermodal en Tahotas o Amara. Tercera vía ancho U.I.C. para el acceso de trenes de alta velocidad de corto recorrido. Conexión con nueva Estación de Euskotren y Estación de Autobuses.
  Nueva Estación de cercanías en el EUTG.

  Construcción de un bypass ferroviario en ancho Renfe para evitar el paso de mercancías por el centro de Donostia-San Sebastián [M.F.].

  Progresiva supresión del tránsito de mercancías [M.A].

- *Actuaciones sobre la línea ferroviaria de Euskotren.*

  Desdoblamiento de vía para potenciar el tránsito de cercanías, compatible con mercancías.

  Nueva Estación de Lugaritz, variante para mercancías entre Ibaeta y Amara, Nueva Estación Intermodal en el Apéndice de Amara y Nueva Estación en Intxaurrondo. Variante para mercancías entre Loyola y Herrera y reposición del acceso al Puerto.

- **Red de Infraestructuras y Servicios.**

  - *Nuevo Depósito General de Agua en Oriamendi.*

    Se propone la construcción de un nuevo depósito de agua en Oriamendi para servicio de los nuevos desarrollos urbanísticos previstos en cotas altas.

    El depósito servirá al Centro de Donostialdea, a Hernani y al corredor de Rekalde.

  - *Nuevo Depósito General de Agua en Ángel de La Guarda.*

    Se propone la construcción de un nuevo depósito de agua en el cordal de Ángel de la Guarda para resolver el futuro servicio a todos los desarrollos urbanísticos previstos en la parte Oeste de Donostialdea.

- **Sistema de Asentamientos Urbanos.**

  - *Red de Itinerarios Blandos. Itinerarios específicos de peatones y bicicletas para posibilitar la circulación interurbana y el acceso al territorio desde los núcleos urbanos.*

    - Itinerarios Donostia-SS-Usurbil.

      Configuración de dos itinerarios específicos para peatones y bicicletas dentro de los futuros desarrollos urbanísticos previsibles en el Oeste de Donostialdea.

      Un itinerario arrancaría de Ibaeta y por el fondo de la regata de Igara ascendería hasta la altura del Restop en la A-8 para posteriormente ir descendiendo hasta Usurbil. El itinerario alto recorrería el cordal de Ángel de la Guarda y descendería hacia el Oria a la altura de Zubieta.

    - Itinerario Donostia-SS-Andoain.

      Sistematización de un itinerario para peatones y bicicletas según el recorrido urbano Ayete-Oriamendi-Galarreta, para posteriormente proseguir hasta Andoain.

    - Itinerario del Urumea.

      Creación de un itinerario urbano para peatones y bicicletas alternativo a la red viaria principal que permita recorrer el valle del Urumea desde Amara hasta Hernani.

      Se propone su disposición a lo largo de la margen izquierda como un elemento urbano complementario a la construcción de la Autovía y al tratamiento integral del cauce del Urumea.

    - Itinerario de Lau Haizeta-Oiartzun.

      Sistematización de un itinerario para peatones y bicicletas que enlace Donostia-San Sebastián con Oarsoaldea y el Valle de Oiartzun a través del Parque de Lau Haizeta.

    - Itinerario de Gaintxurizketa.

      Sistematización de un itinerario de travesía urbana específica para peatones y bicicletas desde Donostia-San Sebastián, por Ulia, Trintxerpe, San Pedro, San Juan y Lezo, hasta el Alto de Gaintxurizketa.

  - *Cuantificación del Parque de Viviendas y dimensionamiento de las previsiones de suelo para actividades económicas.*

    - Cuantificación del Parque de Viviendas.

      Previsión en el planeamiento urbanístico de Donostia-San Sebastián, exceptuando la parte Este del término municipal adscrita a Oarsoaldea y el distrito de Zubieta, de una capacidad de crecimiento residencial de 7.300 a 11.300 nuevas viviendas en el periodo 2002 a 2018.

- Dimensionamiento del Suelo para Actividades Económicas.

  Previsión en el planeamiento urbanístico de Donostia-San Sebastián, exceptuando la parte Este del término municipal adscrita a Oarsoaldea y el distrito de Zubieta, de unas reservas de 30 a 50 nuevas hectáreas de suelo para actividades económicas.

- *Zonificación indicativa para las áreas de nueva expansión urbana.*

  En los mapas J.1. y J.2. se expresa de forma orientativa una aproximación sobre la asignación de los usos globales en los nuevos desarrollos urbanísticos.

- *Operaciones de Gestión Pública de Suelo para V.P.O.*

  Entre otras alternativas se propone como posibles localizaciones para la promoción intensiva de VPO las áreas de Marrutxipi, Morlans, Riberas de Loyola, Iza, Cuarteles de Loyola, Txomin-Enea y Martutene.

  En la zona de Antondegi se propone la acogida preferencial de actuaciones residenciales de baja densidad, recomendándose el emplazamiento del grueso de la operación residencial en la parte baja del valle del Urumea.

- *Parques empresariales*

  Expansión de los parques empresariales de Miramón y Zuatsu, contemplando la posibilidad de optimizar sus ratios de aprovechamiento.

  Como dotación complementaria se podrá contemplar la posible implantación en el valle de Igara de instalaciones de actividad científica ligadas al equipamiento universitario de Ibaeta.

- *Incentivación de Núcleos Terciarios y Dotacionales en enclaves de nueva dinamización urbana.*

  - Amara.

    Centro de Actividades Terciarias, Servicios y Oficinas apoyado en la nueva Estación Intermodal de Amara.

  - Eguía-Tahotas.

    Centro de Actividades Terciarias, Servicios y Oficinas apoyado en la reconversión urbanística integral de la Estación de Tahotas y la zona de Tabacalera.

  - Añorga.

    Promoción de un Centro Dotacional y de Servicios Terciarios como elemento dinamizador del futuro proceso de reconversión urbana integral de las actuales instalaciones de Cementos Rezola. Estación de Euskotren.

- Martutene [M.A.]

  Creación de un Centro Dotacional y de Servicios Terciarios como elemento dinamizador del desarrollo urbano en el caso de desplazarse al exterior el 2º Cinturón y liberarse el ámbito reservado para el enlace viario ahora programado. Apeadero de Renfe en sustitución de Nueva Estación de Alta Velocidad.

- **Estrategias de planificación.**

  - *Áreas de interés estratégico por su condición de puntos sensibles para la futura configuración de la red de comunicaciones en relación con el medio natural y con el desarrollo urbanístico a dotar de una planificación intersectorial de carácter no coyuntural.*

    - Enlace entre la A-8 y la N-1 en Añorga Txiki.

      Se propone la adopción de medidas correctoras para recuperar la continuidad urbana entre la Avenida de Tolosa y Añorga Txiki.

    - Lore Toki.

      El espacio ocupado por la finca de Lore Toki de la Yeguada Militar constituye una rótula estratégica para las futuras comunicaciones urbanas de la comarca. Se deberá prever una nueva conexión viaria de acceso hacia el sur al ámbito rural de Lasarte bajo el trazado del 21 Cinturón.

  - Galarreta.

    El collado de Galarreta debe protegerse como elemento de superposición de diferentes solicitaciones viarias y urbanísticas.

  - Meandro del Urumea entre Martutene y Astigarraga.

    Enclave estratégico sobre el que inciden múltiples solicitaciones del futuro desarrollo infraestructural y urbanístico.

  - *Áreas sobre las que se prevén operaciones de cambio de uso y deslocalización de los usos existentes.*

    - Morlans.

      Transformación Residencial.

    - Eguía-Tahotas.

      Operación de reconversión integral de la Estación de Tahotas, Tabacalera y los edificios colindantes.

Tratamiento general del frente urbano Palacio de Justicia-Tahotas-Tabacalera-Parque de Cristina Enea-EUTG, con la creación de un polo de Equipamiento Cultural y Terciario.

- Cuarteles de Loyola.

  Transformación residencial intensiva. Posible reubicación de instalaciones en Antondegi o Zubieta.

- Cárcel de Martutene.

  Transformación residencial intensiva. Posible reubicación de instalaciones en Antondegi o Zubieta.

- Cementos Rezola.

  Transformación integral de la planta industrial y las canteras.

➢ *Áreas a desarrollar mediante una planificación territorial integrada. Zonas con capacidad de acogida de nuevos crecimientos urbanísticos, a planificar de forma integrada, con niveles de baja intensidad de ocupación y de forma condicionada a la creación de su propio soporte infraestructural.*

- Valle de Igara.

  Planificación integral de las opciones de desarrollo urbanístico como futuro ámbito de expansión del Centro de Donostialdea.

  Se deberán contemplar, entre otros, los siguientes factores : conservación de los valores naturalísticos de la zona, tipologías urbanísticas de baja intensidad, resolución del sistema de accesibilidad viaria desde el exterior con una conexión desde la N-634, continuidad con la trama urbana de Igara, y tratamiento del sistema de desagüe del nuevo ámbito ocupado.

  Se podrán contemplar diferentes usos urbanísticos alternativos, como equipamientos dotacionales, áreas de residencia de baja densidad y zonas para actividades económicas avanzadas ligadas a la proximidad de la zona universitaria.

- Cementos Rezola.

  En el PTP se contempla la reconversión integral de sus instalaciones por su localización incompatible con el entorno urbano circundante.

  Operación integral de transformación urbana, promoviendo un centro terciario y residencia intensiva en Añorga, un nuevo vial urbano de conexión interurbana Este-Oeste con un túnel bajo el cruce de Oriamendi y nuevos desarrollos urbanos de baja densidad en el ámbito situado entre los Hospitales, Oriamendi y Basozabal.

- Antondegi.

  Ordenación integral de la pieza territorial delimitada entre Martutene, el Polígono 27 y la Variante de Astigarraga, en la que la administración es propietaria de buena parte de los terrenos y para la que se contemplan desarrollos residenciales de baja densidad.

  Al tratarse de un promontorio de accidentada topografía se proponen niveles bajos de ocupación urbanística. Se considera una zona apropiada para acoger instalaciones especiales y equipamientos dotacionales susceptibles de localización descentralizada en el contexto de operaciones urbanísticas de reconversión de áreas estratégicas.

8.6.- CORREDOR DEL URUMEA

- **El Medio Natural. Acciones estratégicas y criterios de intervención para la compatibilización de los futuros desarrollos con la sostenibilidad de los recursos naturales.**

  - *Pasillos Ecológicos. Recuperación de la permeabilidad entre ecosistemas en puntos estratégicos del territorio.*

    - Lau Haizeta-Landarbaso.

      Nexo de conexión entre la comarca del Urumea y Oarsoaldea.

      Compatibilización de las afecciones infraestructurales sobre el collado de Ventas de Astigarraga por su condición de punto estratégico para el paso de comunicaciones. Configuración del collado como elemento de continuidad del medio natural entre el macizo de San Marcos y el territorio interior a través de soluciones de permeabilidad.

      Exclusión de nuevos desarrollos urbanísticos en el collado, salvo los compatibles con la configuración de un posible Parque Periurbano.

  - *Parques Periurbanos. Espacios verdes de rango comarcal situados en la periferia urbana y destinados a actividades de ocio y contacto con la naturaleza.*

    - Parque Periurbano de Oriamendi-Santa Bárbara.

      Creación de un Parque Periurbano como futuro espacio libre de descongestión espacial y rótula de encuentro entre las comarcas del Centro de Donostialdea, Corredor del Urumea y Bajo Oria.

      Incorporación al parque de los equipamientos dotacionales de Txillida Leku, Toki Eder, Finca Zabalegi, Parque Tecnológico, Galarreta, etc.. y los espacios de Oriamendi y Santa Bárbara.

      Propuesta de un nuevo parque empresarial, con tipología de baja densidad, para el Corredor Urumea en la zona de Galarreta-Jauregi, compatible con la preservación de la permeabilidad del collado como pasillo ecológico (M.F.).

      Tratamiento de los nuevos desarrollos infraestructurales del collado de Galarreta con criterios de pasillo ecológico.

    - Parque Periurbano de Lau-Haizeta.

      Consolidación de la iniciativa ya en marcha de crear un Parque Periurbano en el cordal que discurre entre Ametzagaña y San Marcos, como zona libre de descongestión de las zonas urbanas de Egia, Intxaurrondo, Alza, Pasaia y Renteria, por el Norte, y de Loyola, Martutene y Astigarraga, por el Sur.

- Parque Periurbano de Ventas de Astigarraga.

  En el supuesto de desplazamiento del 2º Cinturón del Collado de Ventas de Astigarraga éste territorio puede configurarse como un parque de equipamientos dotacionales y rótula de encuentro entre las comarcas del Urumea y Oarsoaldea. Compatible con su condición de pasillo ecológico.

- *Conservación y mejora de los activos naturalísticos existentes en determinadas áreas susceptibles de nuevo desarrollo urbanístico.*

  - Área de Oztaran en Urnieta.

    La posible ocupación urbanística (M.F.) o infraestructural (M.A.) de la zona de Oztaran entre Urnieta y Hernani deberá compatibilizarse con la preservación de sus elementos de valor naturalístico. Se propone una estrategia de ocupación con bajos niveles de intensidad.

- *Ordenación integrada de Vegas Inundables. Previsión de áreas inundables y tramos de doble cauce destinados a actividades de ocio, contacto con la naturaleza y creación de itinerarios blandos.*

  - Urumea.

    Tratamiento integral del curso bajo del Río Urumea desde Hernani hasta Loyola. Recuperación de la continuidad espacial y ecológica de sus márgenes, disponiendo tramos de doble cauce inundable e itinerarios blandos de borde.

    Se propone la creación de una zona libre inundable en el meandro situado entre Martutene y Astigarraga y la posible rectificación del cauce en Hernani-Martindegi mediante una corta.

- *Conservación y mejora de relieves de significación paisajística. Potenciación de lomas de relieve medio como espacios naturales verdes.*

  - Santa Bárbara.

    Consolidación del Promontorio de Santa Bárbara como espacio libre e hito paisajístico dominante sobre el entorno urbano del Corredor del Urumea.

    Se propone su integración en el futuro parque de Oriamendi-Galarreta-Santa Bárbara.

  - Ibarluze.

    Preservación de la loma de Ibarluze como espacio libre del valle del Urumea que articula el perímetro del desarrollo urbano de Hernani.

- **La Red de Transportes y Comunicaciones. Propuesta de un modelo funcional para futura organización de las infraestructuras de comunicaciones y transporte.**

  - *2º Cinturón [M.F.].*

    Construcción del 2º Cinturón como variante exterior de la A-8 según proyecto programado. A la altura de Astigarraga se configura el enlace de conexión con la Variante del Urumea.

  - *2º Cinturón Exterior [M.A.].*

    Propuesta de desplazamiento del trazado del 2º Cinturón al Sur del Valle del Urumea situando el enlace principal de conexión con el Corredor del Urumea entre Hernani y Urnieta.

  - *Variante del Urumea, Variante Sur de Hernani y Variante de Urnieta.*

    Construcción de una vía de gran capacidad a lo largo del Corredor del Urumea que suponga una nueva conexión del Oria con la A-8, alternativa a la actual Autovía N-1.

    Esta nueva infraestructura permitirá liberar la actual GI-131 como distribuidor urbano.

  - *Variante Norte de Hernani.*

    Extensión de la GI-2132 por el Norte de Hernani desde Galarreta hasta conectar Variante del Urumea.

    Se configura de este modo un eje viario de conexión directa entre el corredor del Bajo Oria (N-634) y el corredor del Urumea.

  - *Futuros accesos desde Galarreta.*

    Deberá contemplarse la necesidad de disponer en Galarreta conexiones viarias con las futuras variantes Norte y Oeste de Hernani (Variante exterior de la carretera del circuito), así como una vía de acceso al territorio rural de Hernani y Lasarte enclavado al Oeste de Santa Bárbara.

  - *Recualificación urbana de la GI-131.*

    Una vez construida la nueva Autovía del Urumea desde Bazkardo hasta Donostia-San Sebastián se deberá acometer la progresiva reconversión de la GI-131 como vía urbana dotada de accesos peatonales y con adecuadas condiciones de habitabilidad para el tráfico ligero.

  - *Nueva Red Ferroviaria según PTS Ferroviario [M.F.].*

    Travesía de la nueva red, para viajeros, a lo largo del Valle del Urumea.

    Consolidación del tránsito de Mercancías a través de la red actual de Renfe.

    Nueva Estación de Largo Recorrido de Astigarraga.
  - *Trazado exterior para la Nueva Red Ferroviaria [M.A.].*

Liberación del Valle del Urumea del nuevo trazado ferroviario.

Como propuesta alternativa a la solución prevista en el PTS Ferroviario se plantea una solución exterior para el trazado de la nueva red ferroviaria en ancho U.I.C. y no se contempla, por tanto, la construcción de la Nueva Estación General prevista en Astigarraga.

Se propone la especialización de la actual infraestructura ferroviaria en futuro servicio metropolitano de cercanías, mediante la progresiva transferencia de los tráficos de mercancías a la red exterior. Apertura de una nueva estación de cercanías en Astigarraga.

- **Red de Infraestructuras y Servicios.**

  - Nuevo Depósito General de Agua en Oriamendi.

    Se propone la construcción de un nuevo depósito de agua en Oriamendi para servicio del conjunto de los futuros desarrollos urbanísticos previstos en cotas altas.

    El depósito servirá al Centro de Donostialdea, a Hernani y al corredor de Rekalde.

  - Tratamiento del curso del río Urumea.

    Se propone un tramitamiento integrado del cauce del Urumea entre Hernani y Astigarraga, disponiendo una corta en Martindegi y una zona de marisma de inundación entre Martutene y Astigarraga. En todo su desarrollo se propone una estructura de doble cauce con la creación de itinerarios blandos arbolados a lo largo de las márgenes del río.

- **Sistema de Asentamientos Urbanos.**

  - *Red de Itinerarios Blandos. Itinerarios específicos de peatones y bicicletas para posibilitar la circulación interurbana y el acceso al territorio desde los núcleos urbanos.*

    - Itinerario Donostia SS-Andoain.

      Itinerario que en su parte central recorre el borde Oeste del valle del Urumea.

      Configuración de un itinerario para peatones y bicicletas que arrancando de Donostia-San Sebastián discurra por Ayete, Oriamendi, Galarreta, Jauregi, Santa Bárbara, Arrikarte, Oztaran y Buruntza hasta Andoain.

    - Itinerario del Urumea.

Creación de un itinerario urbano para peatones y bicicletas alternativo a la red viaria principal que permita recorrer el valle del Urumea desde Donostia-SS hasta Hernani.

Se propone su disposición a lo largo de las márgenes del Urumea, como un elemento urbano complementario a la construcción de la Autovía y del tratamiento hidráulico general del cauce del río.

- Itinerario del 2º Cinturón.

Creación de un itinerario urbano para peatones y bicicletas alternativo a la red viaria principal que conecte las diferentes zonas urbanas interiores del Área Funcional de Este a Oeste.

Arrancando de Ventas de Astigarraga se propone su recorrido por las laderas de Santiagomendi, Ergobia, Norte de Hernani, Galarreta y la zona rural de Lasarte, hasta llegar al Oria.

Se plantea esta actuación como una intervención complementaria a la construcción del 2º Cinturón, cualquiera que sea su trazado.

- *Cuantificación del Parque de Viviendas y dimensionamiento de las previsiones de suelo para actividades económicas.*

  - Cuantificación del Parque de Viviendas.

    Previsión en el planeamiento urbanístico de Astigarraga, Hernani y Urnieta, en su conjunto, de una capacidad de crecimiento residencial de 2.300 a 3.300 nuevas viviendas en el periodo 2002 a 2018.

  - Dimensionamiento del Suelo para Actividades Económicas.

    Previsión en el planeamiento urbanístico de Astigarraga, Hernani y Urnieta, en su conjunto, de unas reservas de 40 a 70 nuevas hectáreas de suelo para actividades económicas.

- *Zonificación indicativa para las áreas de nueva expansión urbana.*

  En los mapas J.1. y J.2. se expresa de forma orientativa una aproximación sobre la asignación de los usos globales en los nuevos desarrollos urbanísticos

- *Operaciones de Gestión Pública de Suelo para V.P.O.*

  Entre otras alternativas se propone como posibles localizaciones para la promoción intensiva de VPO las áreas de Valle del Urumea entre Martutene y Astigarraga [M.A.], Ensanche de Ergobia, en Astigarraga, zonas de la Estación, Florida, Sagastialde y Anziola, en Hernani, y Vegasa y Salesianos en Urnieta.

- *Parque empresarial del Corredor del Urumea.*

Se propone como emplazamiento idóneo para un futuro parque empresarial el área de Galarreta-Jauregi-Sorgintxulo. Podrá integrarse como un equipamiento compatible dentro del futuro Parque Periurbano Comarcal de Oriamendi-Santa Bárbara [M.F.].

En el caso de desplazarse al Sur el 2º Cinturón se propone también como emplazamiento adecuado el entorno del enlace con el Corredor de Urumea entre Hernani y Urnieta [M.A.].

- *Incentivación de Núcleos Terciarios y Dotacionales en enclaves de nueva dinamización urbana.*

  - Astigarraga.

    Núcleo Terciario y Dotacional junto a la Nueva Estación de Largo Recorrido y el enlace entre el 2º Cinturón y la Autovía del Urumea [M.F.].
    Promoción de un Centro de Actividades Terciarias y Servicios como elemento de conexión urbana entre Martutene y Astigarraga, apoyado en una nueva estación de cercanías, la Autovía del Urumea y el itinerario blando a crear en la margen izquierda del Urumea [M.A.].

- **Estrategias de planificación.**

  - *Áreas de interés estratégico por su condición de puntos sensibles para la futura configuración de la red de comunicaciones en relación con el medio natural y con el desarrollo urbanístico a dotar de una planificación intersectorial de carácter no coyuntural.*

    - Galarreta.

      El collado de Galarreta constituye un punto crítico por la superposición de diferentes vías de comunicación, su carácter de pasillo ecológico y las solicitaciones urbanísticas derivadas de su localización estratégica.

      Se propone que su planificación urbanística se supedite a un proceso intersectorial y supramunicipal y se inscriba en una filosofía general de preservación como reserva espacial. Se propone su inserción en el Parque Periurbano de Oriamendi-Santa Bárbara.

    - Enlace 2º Cinturón-Corredor del Urumea.

      El área situada entre Martutene y Astigarraga sobre la que se proyecta la travesía del 2º Cinturón por el Valle del Urumea constituye una reserva espacial de alto valor estratégico [M.F.].

      Se propone que su planificación urbanística se supedite a un proceso intersectorial y supramunicipal y se inscriba en una filosofía general de preservación como reserva espacial y como elemento de continuidad urbana entre Martutene y Astigarraga. Se propone el tratamiento del meandro del Urumea como marisma de inundación.

    - Ventas de Astigarraga.

El collado de Ventas de Astigarraga constituye un punto estratégico por la confluencia de diferentes vías de comunicación y su carácter de pasillo ecológico.

Se propone que su planificación urbanística se supedite a un proceso intersectorial y supramunicipal con criterios de preservación y reserva espacial.

- *Áreas sobre las que se prevén operaciones de cambio de uso y deslocalización de los usos existentes.*

  - Estación de Hernani.

    Transformación urbanística, de industrial a residencial y terciario, en el entorno circundante a la Estación.

8.7.- BAJO ORIA

- **El Medio Natural. Acciones estratégicas y criterios de intervención para la compatibilización de los futuros desarrollos con la sostenibilidad de los recursos naturales.**

  - *Pasillos Ecológicos. Recuperación de la permeabilidad entre ecosistemas en puntos estratégicos del territorio.*

    - Mendizorrotz-Andatza.

      Compatibilización del futuro desarrollo urbano del valle del Bajo Oria con la conservación de la permeabilidad y continuidad ecológica entre Mendizorrotz y el macizo de Andatza.

      Se plantea la recuperación de las vegas de Itzao como marismas de inundación.

    - Mendizorrotz-Ángel de la Guarda.

      Cordal sobre el que discurre la Autopista A-8, en el que recientemente se ha construido el enlace de Arrizeta y sobre el que se prevé el trazado del 21 Cinturón.

      Los desarrollos infraestructurales deben compatibilizarse con la continuidad del cordal y con la permeabilidad ecológica entre el valle de Igara y las vaguadas altas de Usurbil.

    - Abalotz-Buruntza.

      Compatibilización del desarrollo infraestructural del valle del Oria entre Lasarte y Andoain, con la conservación de la permeabilidad ecológica y la continuidad del medio natural entre el valle de Abalotz y el macizo de Buruntza.

  - *Parques Periurbanos. Espacios verdes de rango comarcal situados en la periferia urbana y destinados a actividades de ocio y contacto con la naturaleza.*

    - Parque Periurbano de Zubieta.

      Regulación de las estribaciones del Monte Andantza y cordal Letabide-Gaiñaundi como espacio libre con características de futuro Parque Periurbano Comarcal del Bajo Oria.

  - *Ordenación integrada de Vegas Inundables. Previsión de áreas inundables y tramos de doble cauce destinados a actividades de ocio, contacto con la naturaleza y creación de itinerarios blandos.*

    - Oria.

      Tratamiento integral del curso bajo del Oria desde la Ría de Orio hasta Zubieta. Previsión de una zona de marismas de inundación en Itzao y de una estructura de doble cauce inundable como tratamiento de borde para las vegas de Aginaga, Usurbil y Zubieta susceptibles de futuro aprovechamiento urbanístico.

      Disposición de itinerarios blandos y masas de arbolado a lo largo de las márgenes del Oria.

- *Conservación y mejora de relieves de significación paisajística. Potenciación de lomas de relieve medio como espacios naturales verdes.*

  - Letabide-Gaiñaundi.

    Regulación del tratamiento urbanístico de sus laderas y preservación de sus zonas altas ante un futuro escenario de desarrollo urbanístico de Zubieta.

  - Buruntza.

    Preservación del Monte Buruntza como espacio libre e hito paisajístico. Adopción de medidas correctoras del impacto paisajístico de las canteras.

    Minoración de impactos sobre las laderas bajas por las que discurrirá la futura variante de la GI-131.

- **La Red de Transportes y Comunicaciones. Propuesta de un modelo funcional para futura organización de las infraestructuras de comunicaciones y transporte.**

  - *Variantes de Usurbil y Aginaga de la N-634 [M.A.].*

    Previsión de futuras variantes de la N-634 a su paso por Usurbil y Aginaga para potenciar la configuración de un eje viario del Bajo Oria alternativo a la A-8.

    Liberación de los núcleos urbanos de Usurbil y Aginaga del tráfico exterior de travesía.

  - *Remodelación de la N-1 entre Lasarte y Andoain [M.A.].*

    Disposición de la Autovía desdoblada íntegramente por la margen izquierda del Oria entre Lasarte y Andoain, liberando la antigua N-1 como vía de interconexión urbana y configurando un itinerario blando a lo largo del Oria.

  - *Nueva vía de conexión entre la N-1 y la N-634 [M.A.].*

    Nueva vía de conexión entre la N-1 y la N-634 por la margen izquierda del Oria, desde el cruce de Oria hasta el nuevo enlace de Txikierdi, por Zubieta.

  - *Futuro enlace de Txikierdi sobre la N-634.*

    Configuración de un nuevo enlace sobre la N-634 para resolver los futuros accesos generales a Zubieta, al casco urbano de Usurbil y al valle de Igara.

  - *Variante de Andoain de la GI-131.*

    Construcción de la Variante de Andoain de la GI-131 como parte del eje de gran capacidad del Corredor del Urumea.

    Nuevo enlace de Bazkardo en la margen izquierda del Oria [M.A].

- *Ampliación de la N-1 a su paso por Andoain [M.F.].*

  Ampliación a carriles entre la Autovía de Navarra y Bazkardo.

- *Trazado exterior de la N-1 a su paso por Andoain [M.A.].*

  Nuevo trazado exterior al núcleo urbano para la Autovía N-1 a su paso por Andoain por la margen izquierda del río Oria.

- *Recalificación urbana de la N-1 y la GI-131.*

  Una vez construidas las variantes exteriores se podrá acometer la progresiva reconversión de la N-1 (M.A.) y la GI-131 como vías urbanas dotadas de aceras peatonales y con buenas condiciones de habitabilidad para el tráfico ligero.

- *Propuesta de reorganización del trazado ferroviario de Euskotren.*

  Apertura de nuevos túneles para acortar el trazado actual en los meandros del Oria. Futura consolidación de la Estación de Aginaga y eliminación del paso a nivel.

  Apertura de una nueva estación en Urbil-Urbarte.

  Propuesta de trazado alternativo a través de la Vega de Zubieta, posibilitando la futura apertura de una nueva estación en Zubieta y la reubicación de la Estación de Lasarte en el tronco principal del trazado ferroviario. Conservación del trazado actual por Txikierdi como travesía de mercancías y área de servicios ferroviarios (M.A.).

- *Actuaciones sobre la línea ferroviaria de Renfe.*

  Trazado exterior para la nueva red ferroviaria de ancho U.I.C.

  Apertura de una nueva estación en Karrika.

  Especialización de la actual infraestructura ferroviaria en servicio metropolitano de cercanías mediante la progresiva transferencia de los tráficos de mercancías a la red exterior de ancho U.I.C. (M.A.).

- **Red de Infraestructuras y Servicios.**

  - Nuevo Depósito General de Agua en Zubieta.

    Se propone la construcción de un nuevo depósito de agua en Letabide-Gaiñaundi en Zubieta, dentro del sistema ANAVE, para resolver los futuros desarrollos urbanísticos del Bajo Oria.

- **Sistema de Asentamientos Urbanos.**

  - *Red de Itinerarios Blandos. Itinerarios específicos de peatones y bicicletas para posibilitar la circulación interurbana y el acceso al territorio desde los núcleos urbanos.*

    - Itinerario del Oria.

      Creación de un itinerario para peatones y bicicletas alternativo a la red viaria principal que permita recorrer el valle del Oria y resuelva la conexión entre sus diferentes núcleos urbanos.
      Se propone la progresiva configuración de un recorrido que discurra por la margen izquierda del Oria desde Royo hasta Subiera y que a la altura de Lasarte pase a la margen derecha.

      Para resolver la conexión entre Lasarte y Andoain se propone la futura recuperación de la antigua N-1 como vía urbana desplazando íntegramente la autovía a la margen izquierda (M.A.).

    - Itinerarios Donostia-SS-Usurbil.

      Configuración de dos itinerarios específicos para peatones y bicicletas dentro de los futuros desarrollos urbanísticos previsibles en el Oeste de Donostialdea.

      Un itinerario arrancaría de Ibaeta y por el fondo de la regata de Igara ascendería hasta la altura del Restop de la A-8 para posteriormente ir descendiendo hasta Usurbil. El itinerario alto recorrería el cordal de Ángel de la Guarda y descendería hacia el Oria a la altura de Zubieta.

    - Itinerario del 2º Cinturón.

      Creación de un itinerario urbano para peatones y bicicletas alternativo a la red viaria principal que conecte de Este a Oeste las diferentes zonas urbanas interiores del Área Funcional.

      Arrancando de Lasarte, se propone su recorrido hacia Galarreta, hasta llegar al Urumea.

      Se plantea esta actuación como una intervención complementaria a la construcción del 2º Cinturón, cualquiera que sea su trazado.

    - Itinerario Donostia SS-Andoain.

      Itinerario que en su parte central recorre el borde Oeste del valle del Urumea. Configuración de un itinerario para peatones y bicicletas que arrancando de Donostia-San Sebastián discurra por Ayete, Oriamendi, Galarreta, Jauregi, Santa Bárbara, Arrikarte, Oztaran y Buruntza hasta Andoain.

    - Itinerario de Leizarán.

      Recuperación de la antigua explanación del ferrocarril del Plazaola como itinerario alternativo para la travesía urbana de Andoain y consolidación del trazado de Plazaola a lo largo del Valle del Leizaran como itinerario de acceso al territorio.

Este itinerario podrá conectar con el itinerario alto de Donostia-SS a Andoain, previsto por Aiete, Galarreta, Arrikarte y Oztaran, y, también, conectar a través de Urnieta con el itinerario bajo previsto junto al Urumea.

- *Cuantificación del Parque de Viviendas y dimensionamiento de las previsiones de suelo para actividades económicas.*

  - Cuantificación del Parque de Viviendas.

    Previsión en el planeamiento urbanístico de Usurbil, Lasarte-Oria, distrito de Zubieta de Donostia-SS y Andoain de una capacidad global de crecimiento residencial de 2.900 a 4.800 nuevas viviendas en el periodo 2002 a 2018, repartidos 2.100 a 3.200 en Usurbil-Lasarte-Subiera y 800 a 1600 en Andoain.

  - Dimensionamiento del Suelo para Actividades Económicas.

    Previsión en el planeamiento urbanístico de Usurbil, Lasarte, distrito de Subiera de Donostia-SS y Andoain de unas reservas globales de 50 a 85 nuevas hectáreas de suelo para actividades económicas.

- *Zonificación indicativa para las áreas de nueva expansión urbana.*

  En los mapas J.1. y J.2. se expresa de forma orientativa una aproximación sobre la asignación de los usos globales en los nuevos desarrollos urbanísticos

- *Operaciones de Gestión Pública de Suelo para V.P.O.*

  Entre otras alternativas se propone como posibles localizaciones para la promoción intensiva de VPO las áreas del Hipódromo y la Vega de Zubieta en Zubieta, de Cocheras en Lasarte, de ampliación del casco urbano en Usurbil, de reconversión de la N-634 en Usurbil y Aginaga (M.A.), del Ensanche y Plazaola en Andoain.

  En las zonas altas de Zubieta se propone la acogida preferencial de actuaciones residenciales de baja densidad, emplazando el grueso de los programas de VPO en las partes bajas del valle.

- *Parque empresarial del Bajo Oria.*

  Promoción de un parque empresarial de actividades avanzadas en las zonas altas de Zubieta sobre terrenos adquiridos por la administración.

  Como localizaciones alternativas o complementarias se proponen las posibles intervenciones futuras en el meandro de Aguinaga y en Allurralde-Andoain.

- *Incentivación de Núcleos Terciarios y Dotacionales en enclaves de nueva dinamización urbana.*

  - Centro de Lasarte.

    Creación de un Centro de Actividades Terciarias, Servicios y Oficinas en el interior del núcleo urbano de Lasarte en conexión con la estación de Euskotren.

- Hipódromo de Lasarte.

  Creación de un Centro de Actividades Terciarias, Servicios y Nuevas Instalaciones Deportivas como alternativa a la consolidación del Hipódromo.

- Andoain.

  Posible creación de un Núcleo Terciario en Andoain-Sur, apoyado en la apertura de una nueva estación de Renfe en Karrika.

- **Estrategias de planificación.**

  - *Áreas de interés estratégico por su condición de puntos sensibles para la futura configuración de la red de comunicaciones en relación con el medio natural y con el desarrollo urbanístico a dotar de una planificación intersectorial de carácter no coyuntural.*

    - Nuevo enlace de la N-634 en Txikierdi.

      Creación de un nuevo nodo de comunicaciones interurbanas para resolver los accesos a Zubieta y hacia la N-1 a través de la margen izquierda del Oria, al núcleo urbano de Usurbil y al valle alto de Igara.

    - Nudo de Bazkardo.

      Enclave estratégico como punto clave de la red general de comunicaciones.

  - *Áreas sobre las que se prevén operaciones de cambio de uso y deslocalización de los usos existentes.*

    - Hipódromo.

      Posible transformación integral del espacio ocupado por el Hipódromo para posibilitar el futuro crecimiento urbano de la comarca del Bajo Oria sobre la margen izquierda del río Oria. Creación de un nuevo complejo de instalaciones deportivas de interés general y creación de un nuevo ensanche residencial, un itinerario blando junto al Oria y una nueva conexión viaria entre la N-1 y la N-634 por Zubieta.

  - *Áreas a desarrollar mediante una planificación territorial integrada. Zonas con capacidad de acogida de nuevos crecimientos urbanísticos, a planificar de forma integrada, con niveles de baja intensidad de ocupación y de forma condicionada a la creación de su propio soporte infraestructural.*

    - Zubieta.

      Ordenación integral de la pieza territorial de Zubieta en su conjunto.

      Planificación plurisectorial y supramunicipal, contemplando de forma coordinada diversas operaciones complementarias : transformación del hipódromo, ensanche

residencial en la margen izquierda del Oria, reubicación de instalaciones deportivas, desarrollo residencial de la Vega de Zubieta, enlace viario entre la N-1 y la N-634, desarrollos alternativos en las zonas altas de Zubieta con la posible promoción de un parque de actividades económicas, desarrollos residenciales de baja intensidad, y la creación de un vial interno de conexión de Oria con Usurbil a través de la zona alta, nuevo trazado de Euskotren y estación en Zubieta, etc..

- Zona rural de Lasarte.

  Ordenación integrada del ámbito territorial correspondiente a la zona rural de Lasarte y Hernani delimitada entre la N-1, el trazado del 2º Cinturón y el macizo de Santa Bárbara-Buruntza.

  Esta reserva espacial deberá contemplarse como una zona de potencial acogida de futuros desarrollos urbanísticos de baja intensidad siempre que se resuelvan sus problemas de accesibilidad viaria y drenaje.

- Aguinaga.

  El ámbito espacial de los meandros del Oria en el entorno de Aguinaga constituye una reserva con enorme potencial de futura intervención siempre que quede vinculada globalmente a la reconversión integral de su red de comunicaciones (Corredor de la N-634 y Euskotren).

- Troia Erreka.

  Incorporación de la vaguada de Troia Erreka de Usurbil al valle de Igara como ámbitos de desarrollo urbanístico vinculado.

EQUIPO REDACTOR

Dirección, Coordinación y Planeamiento
Alberto Zabala. Arquitecto. **IKAUR**

Transportes y Comunicaciones
José Antonio De Francisco. Ingeniero de Caminos. **IKAUR**

Infraestructuras y Servicios
Miguel Salaverria. Ingeniero de Caminos. **IKAUR**

Medio Natural
Antonio Bea. Biólogo. **EKOS.**

Aspectos Socioeconómicos
Juan José De Andrés. Economista. **IKERTALDE.**
Iñigo Arteche. Economista. **IKERTALDE.**

Asesoría Jurídica
Nekane Martínez. Licenciada en Derecho. **ARAUDI.**

Colaborador
Iñaki Izarra. Arquitecto.