

ERRETERIAKO UDALA
AYUNTAMIENTO DE ERRETERIA



Plan Orokorraren Bulegoa
Oficina del Plan General

II. **DIAGNÓSTICO TERRITORIAL**



II.01. PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

II.01.01. La Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio.

El artículo 1 de la Ley 4/1990 establece que "Es objeto de esta Ley la definición y regulación de los instrumentos de ordenación territorial del País Vasco, así como el establecimiento de los criterios y procedimientos necesarios para asegurar la coordinación de las acciones con incidencia territorial que corresponda desarrollar a las diferentes Administraciones Públicas en ejercicio de sus respectivas competencias."

Por su parte, el artículo 2.1. establece que: "La ordenación territorial del País Vasco se realizará a través de los siguientes instrumentos:

- a) Las Directrices de Ordenación Territorial.
- b) Planes Territoriales Parciales.
- c) Planes Territoriales Sectoriales.

Directrices de Ordenación Territorial (DOT)

Las DOT (artículo 6, apartados 7 y 8) deberán contener, entre otras, las determinaciones siguientes:

- ✓ Cuantificación de la necesidad de viviendas, especialmente de las de protección oficial, en las diferentes áreas o zonas del territorio y establecimiento de los criterios de localización de las mismas y de los parámetros a tener en cuenta por los instrumentos de ordenación urbanística, a efectos de asegurar la disponibilidad del suelo necesario para dicho fin.
- ✓ Evaluación de los déficit de equipamiento en las diferentes áreas del territorio.

La vinculación de las DOT en relación con los planeamientos urbanísticos, Planes Generales y Especiales y las Normas Complementarias y Subsidiarias, se establece en el artículo 9 de la Ley 4/1990 que establece que todos esos documentos de planeamiento "habrán de ajustarse a las Directrices" en los términos establecidos en los artículos correspondientes de la Ley.

Planes Territoriales Parciales (PTP)

Por su parte, los PTP desarrollarán las DOT en las áreas o zonas supramunicipales que éstas delimiten, concretando para cada una de ellas los criterios específicos de ordenación que las Directrices establezcan. Entre otras, deberán contener (artículo 12, apartado 1.f) las determinaciones siguientes:



Cuantificación de las superficies de suelo que hayan de reservarse en todo caso con destino a alguna de las siguientes finalidades:

- ✓ Construcción de viviendas de protección oficial, tanto de promoción pública como privada, o cualesquiera otras que en el futuro pudieran ser limitadas en su precio final mediante regulación específica.
- ✓ Promoción pública de suelo industrial al objeto de posibilitar la formación de polígono urbanizados.

La vinculación de los PTP con los planes urbanísticos se establece en el artículo 15, que señala: "Los Planes Territoriales Parciales vincularán en sus propios términos a los Planes urbanísticos regulados en la Ley del Suelo". Por último, la Disposición Adicional Sexta de la Ley establece que:

"Para el cumplimiento de las determinaciones establecidas en los artículos 6.7, 6.8 y 12.1. apartado f) de la presente Ley, los Ayuntamientos delimitarán las áreas o sectores de suelo urbano, urbanizable programado o apto para urbanizar en el Plan General Municipal de Ordenación Urbana o en las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal, en los que deban cumplirse las previsiones que establezcan las Directrices de Ordenación Territorial y los Planes Territoriales Parciales, en materia de vivienda sometida a cualesquiera regímenes de Protección Oficial, y de Suelo Industrial, de promoción pública, para lo que clasificarán y calificarán el suelo que resulte necesario."

"La obtención de los terrenos destinados en el Planeamiento a la finalidad prevista en el apartado anterior, se realizará a través del sistema de actuación que la Administración Urbanística considere en cada caso más idóneo, de conformidad con lo dispuesto en la legislación sobre Régimen de Suelo y Ordenación Urbana."

Planes Territoriales Sectoriales (PTS)

El artículo 16 de la Ley 4/1990 establece que:

- 16.1 Los planes con incidencia territorial que elaboren los Departamentos del Gobierno Vasco tendrán el carácter de Planes Territoriales Sectoriales y se formularán cuando el Gobierno Vasco lo determine.
- 16.2 El mismo carácter tendrán, a los efectos de esta Ley, los planes con incidencia territorial que elaboren y aprueben los Organos Forales de los Territorios Históricos.

Por su parte, la vinculación de los PTS con los planes urbanísticos se establece en el artículo 22, que señala: "Los Planes Territoriales Sectoriales y los planes y proyectos a que se refiere el artículo anterior, que por su naturaleza trasciendan el ámbito o interés estrictamente municipal y se encuentren correctamente insertados en el marco territorial definido por las



Directrices de Ordenación y Planes Territoriales Parciales que, en su caso, los desarrollen, vincularán con sus determinaciones a los planes urbanísticos regulados por la legislación sobre régimen de suelo, con los efectos establecidos en el artículo 15.2."

II.01.02. Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV.

La Ley Autonómica 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco establece que *"Las Directrices de Ordenación Territorial del País Vasco, constituirán el marco general de referencia para la formulación de los restantes instrumentos de ordenación regulados en la presente Ley, así como de los planes de Ordenación previstos en la legislación sobre régimen del suelo, al que en todo caso habrán de acomodarse los planes, programas y acciones con incidencia en el territorio que puedan desarrollar las diferentes Administraciones Públicas, de carácter autonómico, foral o local, en el ejercicio de sus respectivas competencias"*.

Las DOT aprobadas mediante Decreto 28/1997, de 11 de febrero, entienden como evidente la insuficiencia del planeamiento municipal para acometer los grandes temas de estructuración territorial. Asimismo hay ciertas cuestiones en la Ordenación del Territorio que no pueden tratarse con suficiente coherencia desde la escala global del conjunto de la Comunidad Autónoma. Por ello, se delimitan las denominadas "Áreas Funcionales."

"La escala territorial "intermedia" correspondiente a las Áreas Funcionales del Territorio identificadas en las DOT resulta de un tamaño físico y funcional adecuado para el análisis de problemas y para la implantación de programas de Ordenación Territorial".

"Las Áreas Funcionales del Territorio y las ciudades intermedias constituyen "piezas clave" para la aplicación de posibles estrategias de equilibrio territorial en el contexto global de la Comunidad Autónoma".

Las DOT incluyen al municipio de Errenteria integrándolo dentro del Área Funcional de Donostia- San Sebastián. En los mismos términos de las DOT, hay que destacar que:

"Todo el Área Funcional de Donostia- San Sebastián está sometido a un progresivo proceso de metropolitanización. Donostia- San Sebastián, Pasaia, Errenteria y Lezo configuran un continuo urbanizado. El denominado cinturón industrial de Donostia – San Sebastián tiene unas relaciones ambientales y funcionales cada vez más estrechas con la capital guipuzcoana".

.....

" La integración morfológica y funcional de Donostia – San Sebastián con Pasaia, Errenteria y Lezo junto con la renovación urbana de los tejidos de estos municipios es un reto importante que se afronta desde estas DOT".



En relación con la formulación del Plan General de Ordenación Urbana hay que tener en cuenta los artículos del Decreto 28/1997, siguientes:

Artículo 6. Compatibilización de planeamientos municipales.

2. El Plan Territorial Parcial del Area Funcional de Donostia/San Sebastián, deberá compatibilizar el planeamiento de los municipios de Donostia/San Sebastián, Pasaia, Renteria, Lezo, Oiartzun, Hernani y Astigarraga.

Artículo 7. Cuantificación residencial en el planeamiento municipal.

1. Hasta la aprobación de los Planes Territoriales Parciales, el planeamiento municipal utilizará para la cuantificación de la capacidad residencial, los criterios, indicadores y coeficientes que figuran en el Anexo 1 del documento de las Directrices.

Artículo 8. Cuantificación de suelo para Actividades Económicas.

Hasta que se redacten los correspondientes Planes Territoriales Parciales, el planeamiento municipal se atenderá a los Criterios para la cuantificación de suelo para actividades económicas que viene aplicando la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco.

Artículo 10. Uso de vivienda familiar o bifamiliar aislada no vinculada a explotación agropecuaria.

1. En el suelo no urbanizable se prohíbe el uso de la vivienda unifamiliar o bifamiliar aislada salvo en aquellos casos en que, fehacientemente, se demuestre su vinculación a la explotación de los recursos agropecuarios.

2. La demanda de vivienda unifamiliar o bifamiliar aislada en medio rural ha de ir dirigida hacia los núcleos rurales o a ámbitos clasificados y calificados urbanísticamente para acoger tal uso.

Artículo 11. Actividades extractivas.

El planeamiento municipal deberá incluir la delimitación de las zonas afectadas por la realización de actividades extractivas así como las que pudieran dedicarse a estos usos.



II.01.03. Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Donostialdea.

El artículo 6.2. "Compatibilización de planeamientos municipales" del Decreto 28/1997 por el que se aprobaron definitivamente las DOT, establece que "El Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Donostia – San Sebastián, deberá compatibilizar el planeamiento de los municipios de Donostia – San Sebastián, Pasaia, Errenteria, Lezo, Oiartzun, Hernani y Astigarraga".

En el año 1995, promovido por el Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Gipuzkoa, se elaboró el Avance del PTP del Area Funcional de Donostialdea – Bajo Bidasoa.

En dicho documento se señala que "El ámbito territorial de la Bahía de Pasaia se define en conjunto como un Núcleo Urbano Central Consolidado y se proponen para él, de forma prioritaria, operaciones de recualificación urbanística. Se deberá favorecer la reconversión de las zonas industriales obsoletas enclavadas en el interior de las áreas urbanas que circundan al Puerto con prioridad sobre la promoción de operaciones de nueva ocupación de las escasas zonas libres subsistentes."

Dentro de este contexto se proponen, entre otras, la siguiente operación estratégica prioritaria:

✓ *Reconversión integral de la Vaguada de Pontika. Sustitución de las industrias por espacios libres, dotaciones y edificación residencial.*

Asimismo, se propone complementar estas acciones de rehabilitación integral con el replanteo global del futuro escenario de la red general de carreteras en la zona. Se plantea, con carácter básico, la reconsideración del actual sistema de peaje en la A-8 y, a medio - largo plazo, la construcción del futuro Cinturón Sur de Donostialdea. Con estas actuaciones, y con la construcción de una variante a la actual travesía de la N-I desde Molinao hasta Larzabal, se pretende posibilitar la paulatina reconversión de la N-I en una gran Avenida Urbana de interconexión viaria y enlace peatonal entre los diferentes núcleos residenciales existentes en torno al Puerto.

En el entorno circundante a la aglomeración urbana de la Bahía de Pasaia se propone la consolidación de los Montes de Ulía, Jaizkibel y San Marcos-Txoritokieta – Lau Haizeta como futuros Parques Periurbanos.

Se propone limitar el desarrollo urbano de Errenteria al Sur de la A-8 a la promoción de polígonos industriales que ya están previstos en el planeamiento, configurando el resto del entorno de Zamalbide como un área de Desarrollo Urbano Disperso y de Baja Intensidad.

"Debe protegerse la zona Zamalbide-Agustinas con claros criterios de reserva espacial dado que las previsiones de los trazados del



Cinturón Sur y del Ferrocarril de Alta Velocidad confluyen sobre esta área."

Para favorecer la operación de reconversión del Polígono de Herrera deberá programarse, complementariamente, el progresivo traslado de algunas de las actuales actividades hacia nuevos polígonos previstos en el exterior del Puerto (Lezo, Renteria, Landarro, Oiartzun, etc.). Una vez elaborado el Avance del PTP de Donostialdea el desarrollo de ese documento, por diversas causas, no se ha culminado.

Posteriormente, una vez efectuada la correspondiente convocatoria, los trabajos de redacción del PTP del Area Funcional Donostia/San Sebastián, mediante resolución de 2 de agosto de 2001 (BOG 20.08.01) le fueron adjudicados a la empresa IKAUR, S.L.

II.01.04. 2º Plan General de Carreteras del País Vasco 1999-2010.

El Plan General de Carreteras del País Vasco constituye el instrumento fundamental de ordenación y coordinación de la política sectorial de las Administraciones públicas vascas en materia de carretera y tiene, a los efectos de inserción y articulación con los demás instrumentos de planificación, el carácter de Plan Territorial Sectorial.

La disposición adicional cuarta de la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio establece que *"la aprobación del Plan General de Carreteras del País Vasco conllevará la adaptación de los Planes Territoriales y Sectoriales así como los instrumentos de planificación urbanística de los municipios o áreas urbanísticas afectadas cuando sean incompatibles con la ejecución de los proyectos en desarrollo del Plan. La aprobación de los citados proyectos facultará en todo caso, para la inmediata ejecución de las obras previstas en los mismos"*.

Mediante Decreto 250/1999 de 8 de junio del Gobierno Vasco (BOPV de fecha 23 de junio de 1999) quedó aprobado el 2º Plan General de Carreteras correspondiente al periodo 1999-2010. Las carreteras incluidas dentro de la Red objeto del Plan General de Carreteras que discurren por este término municipal son la A-8 y la N-I.

En concreto, las actuaciones previstas en el 2º Plan General que afectan directamente al termino municipal de Errenteria se corresponde con los Programas de Obra Principal y de Variantes Urbanas. Las previsiones del Plan son las que se señalan en las tablas siguientes:

Programa: Obra Principal. Nuevas Infraestructuras
Segundo Cinturón de San Sebastián: Arizeta – Renteria

Carretera	Longitud Km.	Sección Transversal	Inversión Mpts
A - 8	14,50	2x7/10,5	23.497

Año inicio Ejecución	Año final ejecución
-------------------------	------------------------



2003	2007
------	------

Programa: Variantes urbanas
Variante de Pasaia

Carretera	Longitud Km	Sección Transversal	Inversión Mpts
N - I	2,20		1.500

Año inicio ejecución	Año final ejecución
2000	2002

Programa: Variantes urbanas
Variante de Errenteria (1ª fase)

Longitud Km	Carretera	Sección Transversal	Inversión Mpts
2,50	N - I	7/10	388

Año inicio ejecución	Año final Ejecución
1996	1999

Programa: Variantes urbanas
Variante de Errenteria (2ª fase)

Carretera	Longitud Km	Sección Transversal	Inversión Mpts
N - I	2,50	7/10	1.900

Año inicio ejecución	Año final Ejecución
2005	2007

Debe destacarse que una vez construido el Segundo Cinturón de Donostia/San Sebastián la actual autopista A-8, entre Oiartzun y Arizeta, dispondrá del carácter de "Variante comarcal".

II.01.05. Planeamiento Territorial Sectorial de la CAPV.

La relación de documentos de Planeamiento Territorial Sectorial formulados son los siguientes:



- *PTS de la Red Ferroviaria.*
- *PTS de Ordenación de Márgenes de los Ríos y de los Arroyos (Vertiente Cantábrica).*
- *PTS de Protección y Ordenación del Litoral.*
- *PTS de Suelo para Actividades Económicas.*
- *PTS de Telecomunicaciones.*
- *PTS de Suelo para la Promoción Pública de Viviendas.*
- *PTS de la Energía Eólica.*
- *PTS Agroforestal y del Medio Natural*

PTS de la Red Ferroviaria.

Las DOT, en relación con las infraestructuras, señalan que el sistema de transportes previsto se ha diseñado para optimizar las posibilidades de conexión exterior e interior de los núcleos de la CAPV: "Las Directrices asumen importantes planes y proyectos en marcha y se propone un conjunto variado de acciones complementarias para integrar el sistema vasco de ciudades en Europa, interconectar las tres capitales de Euskadi, mallar la red de ciudades de tamaño medio, lograr una mejor estructuración territorial interna de las diferentes Áreas Funcionales y propiciar un mayor equilibrio y complementariedad territorial."

El PTS de la Red Ferroviaria en la CAPV fue aprobado inicialmente por Orden del Consejero de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco de fecha 17 de marzo de 1998 (BOPV nº 58 del 26 de marzo de 1998).

En dicho documento, entre otras cuestiones, se define la traza ferroviaria de la prevista Nueva Red Ferroviaria la cual discurre por el término municipal de Errenteria. En el trámite de información pública el Ayuntamiento de Errenteria, a la vista de la solución prevista en el PTS, presentó una alegación solicitando que la traza de esa Nueva Red, en las inmediaciones del Sector industrial Masti – Loidi, se desplazara hacia el Sur a fin de que la misma no incidiera en el desarrollo de las actuaciones industriales previstas en el mismo. Con fecha 28 de noviembre de 2000 el Consejero de Transportes y Obras Públicas comunicó la aceptación de la alegación.

En el PTS se detallan, también, las actuaciones previstas en cada línea ferroviaria, tanto de las redes existentes como de las nuevas, distinguiéndolas, a su vez, en función del explotador, ya sea Renfe o Euskotren. La actuación más destacada es la que se refiere a la Nueva Red Ferroviaria de Largo Recorrido (red conocida como "Y vasca") que, una vez fijada la alternativa seleccionada, se define con precisión (trazado, parámetros básicos, instalaciones, etc.).



Nueva Red Ferroviaria de Largo Recorrido

Esta Nueva Red Ferroviaria afecta directamente al término municipal de Errenteria.

Desde la Vega del Urumea, en Ergobia, el corredor ferroviario previsto discurre bajo los montes Txoritokieta y San Marcos (en las inmediaciones del vertedero). Cruza sobre la GI-3671 y discurre hasta la zona de Arragua en las inmediaciones de la A-8, cerca del límite entre los municipios de Errenteria y Oiartzun. Después, la traza ferroviaria hasta el río Bidasoa discurre en paralelo a la A-8.

En cuanto al trazado, tras discurren en un túnel de 2.740 m de longitud, con pendiente del 15‰ ascendentes y radio de 4.000 m en su mitad segunda, pasa bajo el Parque de Lau-Haizeta, aparece en superficie en Errenteria, coincidiendo con el límite del Parque, y discurre en superficie en 1 Km siguiendo con radio de 4.000 m y pendiente 2‰ descendente. Dentro de ese tramo en superficie se distinguen dos viaductos de 40 y 90 metros, respectivamente.

Pasado un túnel de 660 m. con pendiente de 15‰ descendente, la traza llega al valle de Oiartzun, situándose paralelamente a la A-8, a unos 100 metros de ella, terminando el tramo en viaducto sobre el río Oiartzun, la GI-3671 y el polígono de Ugaldetxo. El fin del tramo, (pk 72 + 970), se sitúa en el límite entre Errenteria y Oiartzun.

En relación con la tramitación del Proyecto de la Nueva Red Ferroviaria hay que hacer referencia a la Resolución de 22 de octubre de 2000 (BOE de 6 noviembre de 2000) de la Secretaría General de Medio Ambiente por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo "Proyecto de la nueva red ferroviaria en el País Vasco" de la Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, así como a la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras de 24 de noviembre de 2000 (BOE de 5 de febrero de 2001) por el que se aprueba el expediente información pública y definitivamente el estudio informativo del proyecto de nueva red ferroviaria en el País Vasco.

El Consejo del Gobierno Vasco en reunión celebrada el 27 de febrero de 2001 aprobó definitivamente el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria de la C.A.P.V. (BOPV 9.04.01).

Eusko Trenbideak / Ferrocarriles Vascos, S.A.(Euskotren)

Además en el PTS se señalan objetivos y actuaciones referidas a las líneas de titularidad de la CAPV, explotadas por Euskotren. Así, el planteamiento estratégico planteado por el Gobierno Vasco se puede resumir en los puntos siguientes:

Los análisis diversos que, de forma continuada, han venido realizándose por el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, unidos a la experiencia internacional acumulada, vienen a constatar el hecho de que la red ferroviaria de Euskotren va a comenzar a ser crítica para la región en un plazo de diez años, una vez que el proceso creciente de congestión viaria fuerce en principio el trasvase de la red de autobuses hacia el ferrocarril y, posteriormente, sea necesaria la adopción de medidas restrictivas del automóvil en los centros urbanos, siendo en ese momento indispensable la presencia ferroviaria.



Esta conclusión general conduce a plantear como línea de actuación inicial del PTS: "el mantenimiento de cada una de las líneas, servicios y estaciones que componen en la actualidad la red ferroviaria vasca". Bajo esta óptica, se entiende que no se debe dejar sin servicio a ningún núcleo conectado a la red, ni dejar sin un adecuado nivel de mantenimiento tramos de la red ferroviaria. Esto equivale a preservar los activos para el momento en que la congestión viaria (no solamente de las grandes capitales, sino de los demás núcleos) provoque que el modo ferrocarril se convierta en esencial para satisfacer parte de las necesidades de movilidad. (Este proceso ha tenido ya lugar en muchos países del norte europeo, habiéndose comprobado cómo cuando no se había reservado la opción ferroviaria, el costo de su recuperación, cuando ha sido posible, ha sido extremadamente alto).

El planteamiento estratégico de la actuación ferroviaria planteado desde el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, puede resumirse en los puntos siguientes:

- ✓ Aumento de Oferta en los Mercados Suburbanos: Se trata de concentrar el servicio en aquellos puntos en los que la demanda es más acusada en razón de la progresiva saturación del entorno de los capitales.
- ✓ Establecimiento de unos Umbrales Adecuados de Calidad de la Oferta Ferroviaria. Se plantea la adopción de intervalos mínimos de 30 minutos para relaciones medias y de 15 minutos para relaciones suburbanas, como niveles de oferta independientes en principio de la demanda, pero coherentes con la calidad que se pretende en base a su protagonismo futuro.
- ✓ Mantenimiento de la Opción Ferroviaria como Vía Irrenunciable de Futuro: Los niveles previsibles de congestión en las capitales sitúan al Ferrocarril en una posición estratégica clave como una alternativa más para hacer frente a los efectos de la congestión viaria. Se trata por tanto de preservar sus distintos patrimonios como organización de servicio, entre los cuales destaca la continuidad como corredor de su trazado actual.
- ✓ Expansión de su zona de Influencia mediante mejoras de la Cuenca de Captación: Se plantea como actuación crítica el aumentar el radio de influencia virtual de las estaciones, mediante mejoras de su accesibilidad peatonal, introducción de la accesibilidad ciclista e implantación de esquemas mediante autobuses colectores coordinados tarifariamente.

El establecimiento de estos escenarios o fases, se derivará de un proceso abierto en el que gradualmente se tengan en cuenta todos aquellos aspectos que puedan condicionar la viabilidad de las propuestas. Como objetivo básico se establece el racionalizar y simplificar las explotaciones, tanto en sus recorridos como en sus frecuencias, centrando la oferta, entre otras, en las "cercanías" de Donostia - San Sebastián (Zumaia e Irún).

Actuaciones propuestas.



El conjunto de actuaciones previstas por el Departamento de Transportes y Obras Públicas, para las líneas de Euskotren, se agrupan en dos grupos que responden a conceptos y criterios diferenciados entre sí:

- “Actuaciones de Adecuación de las líneas”.
- “Actuaciones de Ampliación y Mejora de las líneas”.

➤ *Propuesta de Actuaciones en la línea San Sebastián-Hendaia.*

Dada la importancia que la línea Donostia/San Sebastián- Hendaia tiene ya en la actualidad en el conjunto de la explotación ferroviaria de Euskotren, y considerando las posibilidades de crecimiento de la demanda en el futuro, se plantea como objetivo la mejora de esta infraestructura de cara a hacer posible el incremento de la oferta de transporte.

El PTS plantea diversas actuaciones en el conjunto de la línea. Centrándonos en las actuaciones que afectan directamente al término municipal de Errenteria, hay que referirse a las siguientes:

Para flexibilizar el sistema, el tramo desde Herrera debe desdoblarse, ya que a medida que se aumentan las frecuencias el tramo se aproxima a su límite de explotación.

Con la implementación de los nuevos talleres de Usurbil se podrá suprimir el edificio de talleres de Renteria. En esta localidad se prevé la ubicación de un nuevo Apeadero en el Sector de “La Fandería”.

➤ *Actuaciones en talleres y cocheras.*

En Gipuzkoa los medios de que disponen los actuales talleres de Renteria no resultan en absoluto adecuados. El PTS contempla, por tanto, la construcción de unas nuevas instalaciones dotadas con los medios necesarios para dar el servicio de mantenimiento en el término municipal de Usurbil, en Txikiardi.

➤ *Recomendaciones.*

El papel relevante que desde las DOT se confiere al desarrollo futuro del ferrocarril debe traducirse en un mayor protagonismo urbano de las Estaciones y sus alrededores, por lo que desde estas directrices se establece que el entorno de aquellas debe ser tratado de manera singular por el planeamiento municipal.

➤ *Mejora del entorno de la Estación entendido como aproximación a un sistema general de comunicaciones y no a una barrera límite.*



- *Tratamiento de las áreas limítrofes de manera que acojan a las Estaciones y respeten y remarquen su valor funcional y edificatorio en su caso.*
A fin de conseguir este objetivo principal para el ferrocarril, se plantea como una de las condiciones de partida el aumentar el "radio de influencia virtual" de las Estaciones a fin de disponer de una mayor "cuenca de captación". En este sentido se establece que en las revisiones de los respectivos documentos de planeamiento municipal se tengan en cuenta, además del tratamiento singular de la actuación, y con carácter prioritario los aspectos siguientes:
- *Mejora del acceso peatonal mediante ejes bien definidos y priorizados que respondan a un origen-destino suficientemente identificado.*
- *Mejora del entorno peatonal, eliminando puntos de conflicto peatón-vehículo.*
- *Coordinación de recorridos (y horarios) con servicios urbanos o suburbanos existentes, ubicando en proximidad y con gran visibilidad dársenas para la parada de autobuses.*
- *Instalación de equipamientos de aparcamiento en el entorno de la Estación, con suficiente visibilidad como para garantizar la seguridad de su almacenamiento.*
- *Actuaciones en pasos a nivel mediante propuestas para su resolución incorporando a las Administraciones y particulares implicados.*

PTS de Ordenación de Márgenes de los Ríos y de los Arroyos (Vertiente Cantábrica).

Mediante el Decreto 415/1998, de 22 de diciembre (BOPV de 18 de febrero de 1999), se aprobó definitivamente el Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Márgenes de los Ríos y Arroyos de la Comunidad Autónoma del País Vasco (Vertiente Cantábrica).

El ámbito de aplicación del PTS está constituido por el conjunto de franjas de suelo de 100 metros de anchura situadas a cada lado de la totalidad de los cursos de agua de las cuencas hidrológicas cantábricas vertientes en los Territorios Históricos de Bizkaia y Gipuzkoa, desde su nacimiento hasta su desembocadura en el mar, así como las franjas de suelo de 200 metros de anchura situadas en el entorno de sus embalses.

En el PTS los márgenes de los ríos y arroyos se zonifican y/o tramifican de la siguiente forma:

1. Zonificación de las márgenes según su Componente Medioambiental.
2. Tramificación de los cursos de agua según sus Cuencas Hidráulicas.
3. Zonificación de las márgenes según su Componente Urbanística.

El planeamiento municipal establecerá en las márgenes de los cauces en suelo no urbanizable la categoría de "Suelo No Urbanizable de Protección de Aguas Superficiales" con las zonas derivadas de este PTS. Este Suelo No Urbanizable de Protección de Aguas



Superficiales tendrá en cada margen las anchuras definidas en el punto 1 del apartado F.1. de la Normativa del Presente Plan.

Además de lo señalado en el punto anterior el planeamiento municipal deberá recoger sobre la banda de 100 metros de anchura a cada lado de los cauces los criterios definidos en este Plan Territorial Sectorial.

Zonificación de las márgenes según su Componente Medioambiental

Las zonas de protección del medio físico son aquéllas que obedecen a la conveniencia de garantizar la conservación de los valores ecológicos, paisajísticos, productivos y científico-culturales, a la defensa ante determinados riesgos como la erosión o la contaminación de acuíferos, o bien a la necesidad de recuperar enclaves degradados por usos o actividades incompatibles con su vocación intrínseca.

Se distinguen específicamente cuatro zonas especiales, además de las zonas sin especial cualificación que también deberán ser objeto de una política de protección medioambiental de carácter genérico básico:

- ✓ Márgenes en Zonas de Interés Naturalístico Preferente.
- ✓ Márgenes con Vegetación Bien Conservada.
- ✓ Márgenes en Zonas con Riesgo de Erosión, Deslizamientos y/o Vulnerabilidad de Acuíferos (condicionantes superpuestos de las DOT).
- ✓ Márgenes con Necesidad de Recuperación.

Tramificación de los cursos de agua según sus Cuencas Hidráulicas

Se establece para el conjunto de los cursos de agua contemplados en el PTS su segmentación en ocho tramos en función de la superficie de la cuenca afluyente en cada punto. Concretamente, se propone la siguiente escala:

Tramos	Superficie en Km ² . de Cuenca afluyente
VI	600 km ² < C
V	400 km ² < C ≤ 600 km ²
IV	200 km ² < C ≤ 400 km ²
III	100 km ² < C ≤ 200 km ²
II	50 km ² < C < 100 km ²
I	10 km ² < C ≤ 50 km ²
0	1 km ² < C ≤ 10 km ²
00	C ≤ 1 km ²



Los tramos de nivel VI a I corresponden a los cursos de agua con una cuenca afluyente superior a 10 km² cuyo estudio particularizado se desarrolla en las colecciones de hojas gráficas a escala 1/25.000 en sus componentes hidráulica, medioambiental y urbanística.

Los tramos de nivel 0, que corresponden a los cursos de agua con una cuenca afluyente entre 1 y 10 km², se denominan arroyos o regatas y se reflejan gráficamente en la cartografía del Plan, aunque las características de sus márgenes no son objeto de un estudio específico detallado.

Los tramos de nivel 00 corresponden a los cursos de agua, en muchos casos intermitentes, que no alcanzan 1 km de cuenca. Se denominan escorrentías.

En el caso concreto del término municipal de Errenteria se establece la división de las cuencas siguientes:

- Cuenca del Oiartzun
- Cuenca del Urumea

Su pormenorización es la siguiente:

Tramos de nivel III (100 < C ≤ 200 Km²)

- Cuenca del Urumea:
Urumea, de 21,5 a 31,4 Km (confluencia del Añarbe)

Tramos de nivel II (50 < C ≤ 100 km²)

- Cuenca de Oiartzun:
Oiartzun, de 0 (desembocadura en el Puerto de Pasajes, punto de la ría situado bajo el puente de servicio portuario) a 3,4 km (confluencia del Sarobe)
- Cuenca del Urumea:
Añarbe, de 0 (confluencia del Urumea) al embalse de Añarbe.

Tramos de nivel 0 (1 < C ≤ 10 km²)

Corresponden al conjunto de los arroyos representados en la información gráfica del PTS sin identificación específica.

Tramos de nivel 00 (C ≤ 1 km²)

Corresponden al resto de los cursos de arroyos menores o escorrentías intermitentes que no se representan en la documentación gráfica del PTS.

Zonificación de las márgenes según su Componente Urbanística

Se establece para el conjunto de los cauces contemplados en el PTS una zonificación pormenorizada de sus márgenes en función de su nivel de desarrollo urbanístico general:

- A. Márgenes en Ámbito Rural.
- B. Márgenes ocupadas por Infraestructuras de Comunicaciones Interurbanas.



- C. Márgenes en Ámbitos Desarrollados.
- D. Márgenes con Potencial de Nuevos Desarrollos Urbanísticos.

Finalmente hay que destacar finalmente, que la Disposición Transitoria Segunda del PTS de Ordenación de Márgenes de los Ríos establece:

“En los procedimientos de formulación y aprobación de Planes Generales de Ordenación Urbana, Normas Complementarias y Subsidiarias de Planeamiento, así como sus revisiones y modificaciones, en los que aún no se hubiera otorgado la aprobación inicial en el momento de la entrada en vigor de este Plan Territorial Sectorial, deberán adaptarse a las determinaciones contenidas en el mismo.”

PTS de Protección y Ordenación del Litoral.

El Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco, con fecha 21 de septiembre de 1999, remitió el Avance del PTS de Protección y Ordenación del Litoral de la CAPV, a los efectos de que en el plazo de dos meses, contados a partir de su recepción, se pudieran formular observaciones, sugerencias, alternativas y propuestas.

En la presentación del Avance del PTS se señala que, el mismo, “nace con la voluntad de ser un instrumento integral y marco general de protección del litoral vasco. Para ello, se impone tener en cuenta todos los usos y actividades, presentes y potenciales, del espacio marítimo - terrestre y su área de influencia y concederle un tratamiento integrado como zona de transición, contemplando tanto al medio terrestre como al marino.”

Debe señalarse que en el Anejo 1: “Afecciones al Planeamiento Urbanístico Municipal” se distinguen aquellos “Municipios Incluidos” de los “Municipios Excluidos” de las determinaciones del PTS. Dentro de esta segunda clasificación se encuentra, precisamente, el municipio de Errenteria.

PTS de Zonas Húmedas

El Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco, con fecha 30 de marzo de 1998, remitió el Avance del PTS de Zonas Húmedas de la CAPV a los efectos de que en el plazo de dos meses, contados a partir de su recepción, se pudieran formular observaciones, sugerencias, alternativas y propuestas. El Ayuntamiento no formuló ninguna sugerencia.

Mediante Orden de 23 de abril de 2001 del Consejero de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco, se ha aprobado inicialmente el PTS, sometiéndose al trámite de audiencia a todas las Administraciones Públicas Territoriales (BOPV 07.06.01).

En ese documento se prevé una normativa sectorial con los objetivos siguientes:



1. Garantizar para cada zona húmeda la conservación de sus valores ecológicos, paisajísticos, productivos y científico - culturales mediante:
 - a) Regulación de usos y actividades en las zonas húmedas.
 - b) Protección en las zonas húmedas de alto interés.
 - c) Coordinación de la ordenación y protección.
 - d) Vinculación tanto de actividades tradicionales como de la población en la conservación.
 - e) Protección del recurso hídrico y su territorio asociado, estableciendo medidas de protección.
2. Posibilitar la mejora, recuperación y rehabilitación del paisaje, fauna, flora y vegetación de las zonas húmedas degradadas.
3. Establecer líneas de acción que permitan la revalorización de los recursos naturales.

El ámbito de ordenación es el delimitado por la banda de 200 metros medidos a partir de la lámina de agua o cubeta de esta zona húmeda, estableciéndose la siguiente sectorización en anillos concéntricos al embalse:

1. Zona de la lámina de agua y orillas (cubeta): comprende el nivel máximo de agua embalsada en el humedal y las riberas del mismo.
2. Zona de la banda próxima: comprende una corona circular en torno a la cubeta de un ancho aproximado de 50 m.
3. Zona del entorno: la forma la corona comprendida entre la delimitación de la zona anterior y el círculo concéntrico a la cubeta, a una distancia de 200 m del borde de la misma.
4. Zona de la cuenca (subcuenca) hidrográfica: morfológicamente es similar a la anterior, contando en algunos casos con la presencia de suelo urbano.

Por otra parte, a efectos de precisar el grado de desarrollo de la propuesta de ordenación, el PTS clasifica las zonas húmedas en los tres grupos siguientes:

Grupo I: Humedales afectados por la declaración como espacios naturales protegidos.

Grupo II: Zonas húmedas protegidas por planeamiento especial urbanístico definitivamente aprobado antes de la entrada en vigor de este PTS, y las zonas ordenadas por el propio PTS.



Grupo III: El resto de humedales incluidos en el inventario del PTS.

En el inventario de zonas húmedas del País Vasco, ordenado por Territorios Históricos, y por tipologías, se encuentra, como "zona húmeda artificial" el Embalse del Añarbe, situado en la cuenca del Urumea, adscribiéndolo al Grupo I (Aiako Harria). Además, en el Avance de este PTS, en relación con el término municipal de Errenteria, se indica:

"La mejor aptitud para acoger a la vida silvestre la manifiestan los embalses de represa fluvial (...) y algunos embalses fuera de uso como los de Landarbaso en Errenteria (EG4)..."

La principal afección prevista en el PTS es la que hace referencia a que obligará al planeamiento municipal a fijar para el suelo no urbanizable la delimitación de distintos ámbitos conforme a las categorías y subcategorías siguientes:

- ✓ Especial protección (EP)
- ✓ Mejora ambiental:
 - Areas de mejora de ecosistemas (MA 1)
 - Areas degradadas a recuperar (MA 2)
- ✓ Protección de aguas superficiales (S)
- ✓ Zona agroganadera y campiña (AG)
- ✓ Forestal:
 - Forestal protector (FP)
 - Forestal intensivo (FI)

PTS de Suelo para Actividades Económicas.

En el año 1999, el Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco, procedió a encargar el trabajo "Redacción de un estudio técnico para la ordenación territorial del suelo para actividades económicas".

Mediante oficio del Consejero de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente de julio de 2001 se comunica el inicio del procedimiento establecido en la Disposición Adicional Primera de la Ley 4/1990, en relación con el artículo 13.4, y se remite el Avance del Plan Territorial Sectorial de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales en la CAPV.

Como criterio esencial del PTS se adopta la consideración global de las posibles demandas de suelo generadas indistintamente por el conjunto de agentes económicos que necesitan de suelo preparado urbanísticamente, exterior a los centros urbanos de carácter residencial



y dotacional, como soporte físico para el desarrollo de actividades económicas, bien sean estas directamente productivas o estén incluidas en el sector terciario.

En el capítulo 2 "Información y Diagnóstico" se señalan dentro de las "Intervenciones de creación pública de suelo para actividades económicas" relativas al T.H. de Gipuzkoa y más concretamente en relación con las de este municipio las siguientes:

Actuación	Entidad promotora	Superficie bruta Has.
Polígono Txirrita/Maleo	SPRI/DFG	18
Polígono Masti/Loidi	Ayuntamiento	21

El Pleno de la Corporación en sesión celebrada el 26 de octubre de 2001 adoptó el acuerdo de presentar una sugerencia al Departamento de Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco en el sentido siguiente:

"Que en el Plan Territorial Sectorial de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales se prevea la implantación, en el término municipal de Errenteria, de los Polígonos de Escala Comarcal de Egiburu y Lanterna".

En el Boletín Oficial del País Vasco de fecha 29 de julio de 2002 se publica un anuncio en el que se señala que mediante Orden de 16 de mayo de 2002 de los Consejeros de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente y de Industria, Comercio y Turismo del Gobierno Vasco se ha procedido a la aprobación de los criterios, objetivos y soluciones generales conforme a los cuales habrán de realizarse los trabajos de elaboración de los documentos definitivos del Plan Territorial Sectorial de creación Pública de Suelos para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales.

PTS de Telecomunicaciones

El Departamento de Industria y Energía del Gobierno Vasco, con fecha 29 de julio de 1994, remitió el Avance del PTS de Telecomunicaciones de la CAPV a los efectos de que en el plazo de dos meses, contados a partir de su recepción, se pudieran formular observaciones, sugerencias, alternativas y propuestas.

Es objeto del Plan la definición de pautas y criterios para la planificación territorial de las telecomunicaciones del País Vasco, que deberá ser recogida e integrada en los diferentes instrumentos de Ordenación del Territorio.

El Plan contemplará la introducción genérica de una serie de servicios básicos susceptibles de ser utilizados por todos los Departamentos del Gobierno, y en General por la Administración Vasca, como son:



- Transporte de señal de T.V. y radio pública.
- Transporte de datos.
- Interconectividad de Redes de banda ancha.
- Conectividad de redes externas.
- Telefonía interna.

En el trabajo se analizarán las aportaciones de la red de Telecomunicaciones de la CAPV al desarrollo socio - económico de cada uno de los tres Territorios Históricos, así como su contribución tanto a la mejora y competitividad de las empresas vascas como al bienestar y mejora de la calidad de vida de los ciudadanos en general.

El trabajo consiste básicamente en la descripción y evaluación cualitativa y cuantitativa de la infraestructura de telecomunicaciones que debe contemplar el planeamiento Territorial y Urbanístico y la propuesta de localización territorial de esta infraestructura en función de una valoración de características socio - económicas, de equipamiento infraestructural y de desarrollo de los tres Territorios Históricos.

Tales contenidos serán coherentes con las propuestas y determinaciones de toda índole, que en el proceso de formulación de tales Directrices queden establecidas en relación con el esquema y modelo de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma. El estudio se adaptará de este modo, a las normas y proyectos normativos de cualquier rango que emanen del Gobierno Vasco en relación con la Ordenación Territorial y Urbanística, así como con medidas relacionadas con la política de suelo y la política industrial, siendo coherente con ellas.

Además de la descripción generalizada del trazado de la red, definirá los criterios que han motivado la elección de tales trazados y no otros distintos, y, en su caso, planteará trazados alternativos en la búsqueda de la mayor extensión territorial de la red de modo que, a futuro, puedan también beneficiarse el mayor número posible de empresa y ciudadanos.

Analizado el contenido del Avance del PTS, se comprueba que, en lo que afecta al término municipal de Errenteria, hay que destacar la localización de la canalización de la red primaria por la zona de dominio del ferrocarril en la línea Donostia – San Sebastián / Hendaia de Euskotrenbideak – Ferrocarriles Vascos.

PTS de Suelo para la Promoción Pública de Viviendas.

En el año 1999, el Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco procedió a encargar el trabajo "Redacción del Plan Territorial Sectorial de Suelo para la promoción pública de viviendas."



PTS de la Energía Eólica

El Departamento de Industria, Comercio y Turismo del Gobierno Vasco, con fecha 11 de julio de 2001 (BOPV 24.07.01) acordó aprobar inicialmente, sometiéndolo al trámite de información pública durante el periodo de dos meses.

PTS Agroforestal y del Medio Natural

El Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco, con fecha 18 de septiembre de 2001 acordó remitió el Avance del referido PTS, sometiéndolo al trámite de información pública durante el periodo de dos meses.

II.01.06. Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Gipuzkoa

A. La Norma Foral 17/1994 establece en su artículo 15 que el Plan General de Carreteras de Gipuzkoa tendrá por objeto:

- a) Establecer los objetivos generales para la Red de Carreteras de la Diputación Foral.
- b) Establecer las características a las que deberán tender las citadas carreteras según su clasificación.
- c) Establecer los programas de las actuaciones a realizar en dichas carreteras durante un determinado período en orden al cumplimiento de los objetivos señaladas en el Plan.

El Plan Territorial de Carreteras de Gipuzkoa tendrá la naturaleza de Plan Territorial Sectorial a los efectos de lo dispuesto en la legislación de ordenación territorial del País Vasco.

Mediante Orden Foral de 24 de agosto de 1998 del Diputado de Transportes y de Carreteras de la Diputación Foral de Gipuzkoa, se sometió a información pública el Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Gipuzkoa para la formulación de las alegaciones y sugerencias que se estimasen oportunas.

El Ayuntamiento presentó una alegación al objeto de que se tuviesen en cuenta, y fueran recogidas en el documento definitivo del Plan, diversas cuestiones relativas a: Carretera GI-2638; actual nudo de Iztietia - Lezo (C.N.-I); Carretera GI-3675: Ventas de Astigarraga - Pontika; "Ensanches y mejoras"; Polígonos industriales; 2º Cinturón.

B. Según la Norma Foral de Carreteras de Gipuzkoa la definición de los tipos de red son los especificados a continuación:

La Red de Interés Preferente (red roja) comprende los itinerarios de carácter internacional, los de acceso a los pasos fronterizos, a los puertos y a los aeropuertos de interés general, los itinerarios que soporten tráficos interautonómicos importantes de largo



recorrido, así como los que atiendan un volumen considerable de pesados o una carga apreciable de mercancías peligrosas tanto exteriores como interiores. En esta categoría de red, la Diputación Foral de Gipuzkoa incorpora los tramos libres de peaje de la A-8 (Variante de San Sebastián y el Puente Internacional de Behobia) y la nueva A-15 Tolosa-Navarra.

La Red Básica (red naranja) está compuesta por las carreteras que sin pertenecer a la Red de Interés Preferente, estructuran el territorio Histórico formando itinerarios completos y las que teniendo un tráfico importante conectan Territorios Históricos entre sí o con otras Comunidades.

La Red Comarcal (red verde) abarca las carreteras que, sin un tráfico importante, comunican comarcas vecinas.

La Red Local (redes amarilla y gris) comprende las restantes carreteras de Gipuzkoa y se divide en:

- ✓ Red Local amarilla: comprende las carreteras que, sin pertenecer a la Red Comarcal, sirven para la comunicación entre sí de núcleos de población de distintos municipios o de acceso al casco urbano de un municipio.
- ✓ Red Local gris principal y secundaria; integrada por las carreteras que no pertenecen a ninguna de las Redes anteriores.

Las dos primeras categorías, junto a alguna carretera comarcal, constituyen la llamada Red Funcional definida en el Plan General de Carreteras del País Vasco como el conjunto de carreteras que atendiendo a la importancia de los tráficos enlazan los Territorios Históricos de la Comunidad entre sí o con las carreteras de Comunidades limítrofes, además de todas aquellas que puedan influir en su potencialidad para alterar sus tráficos. Dentro de esta Red Funcional diagnosticada en el Plan General de Carreteras del País Vasco, se distingue la Red Objeto del Plan constituida por toda la Red de Interés Preferente y gran parte de la Red Básica.

En relación con el término municipal de Errenteria, el PTS de Carreteras de Gipuzkoa prevé, según programas, las actuaciones siguientes:

Programa: Acondicionamientos y Ensanches
Red Comarcal GI 2134 Errenteria - Oiartzun

Longitud Km	Sección Tipo	Inversión Mpts	Trienio de inicio de obra
2,5	7/9	216	2005-2007



Programa: Acondicionamiento de Travesía
Red Comarcal GI 2132 Travesía de Arragua

Longitud Km	Sección Tipo	Inversión Mpts	Trienio de inicio de obra
	7/8	100	1999-2001

Programa: Ensanches y mejoras
Red Local Gris principal GI-3671 Ventas de Astigarraga.Errenteria (Pontika)

Longitud Km	Sección Tipo	Inversión Mpts	Trienio de inicio de obra
2,5	6/7	108	1999-2001

Programa: Reordenación de intersecciones y control de accesos
Red Comarcal GI-2638 Errenteria-Lezo (Final zona industrial)

Longitud Km	Sección Tipo	Inversión Mpts	Trienio de inicio de obra
2,0	7/10	130	1999-2001



II.02.

EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO EN LOS MUNICIPIOS DE LA COMARCA

II.02.01. Criterios generales.

En las DOT, en el apartado 19 "Compatibilización de Planeamientos Municipales" se señala como objetivo la "Coordinación del planeamiento municipal, procurando que las determinaciones de los Planes Generales o de las Normas Subsidiarias de municipios colindantes e interrelacionados estén concebidas de forma integrada y en correspondencia con la realidad funcional y morfológica a la que se refieren."

Las DOT definen grupos de municipios en los que se deberán aplicar los mecanismos de compatibilización de planeamientos. Así se define, entre otros, el grupo compuesto por los municipios de Donostia – San Sebastián, Errenteria, Lezo, Pasaia, Oiartzun, Hernani y Astigarraga con las características siguientes:

"En el Área Funcional de Donostia – San Sebastián se encuentra la segunda área urbana integrada en importancia de toda la CAPV, que constituye uno de los nodos del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales. Como en el caso de la de Bilbao, presenta problemas y oportunidades que superan el ámbito de lo municipal y que deben ser resueltos en un marco más amplio. Se observa, por tanto, una clara necesidad de un planeamiento urbano integrado. La continuidad urbana actual no va asociada a unos niveles análogos de calidad ambiental de los municipios constitutivos ni a elementos que garanticen la integración infraestructural. Mediante los mecanismos que se proponen de compatibilización de planeamientos se aspira a dar mayor coherencia al conjunto de este Área Urbana. Así mismo es necesario ordenar de forma compatible los suelos residenciales del municipio de Oiartzun que tienen gran incidencia en Rentería. Igualmente ha de compatibilizarse el planeamiento de Donostia-San Sebastián con los de Hernani y Astigarraga en la vega del Urumea."

Por su parte, el Avance del Plan Territorial de Donostialdea señala que:

"La delimitación actual de los términos municipales guipuzcoanos, tiene su origen con ligeras modificaciones, en el deslinde que en el siglo pasado se realizó para el conjunto de los municipios del Estado. En todo caso esta delimitación fue realizada con anterioridad a los procesos sucesivos de industrialización y urbanización que dan como resultado la caracterización actual del sistema urbano del territorio de Gipuzkoa. Por tanto, el crecimiento y la transformación de los núcleos urbanos se ha verificado en el marco del condicionamiento jurídico - institucional de esta delimitación de términos municipales.

Es necesario constatar, en una primera evaluación de los condicionantes que se derivan de la existencia de tales límites, que si bien éstos fueron decisivos en la



organización del gobierno territorial en un momento histórico determinado, hoy en día se ven ciertamente superados por la evolución del desarrollo y transformación de las ciudades acaecidas en un contexto de crecimiento y expansión urbana que no ha tenido precedentes en la historia territorial de Gipuzkoa.

Las delimitaciones municipales que hace más de un siglo adscribieron el territorio a los núcleos urbanos, en un escenario de núcleos dispersos, más o menos homogéneamente repartidos y conectados por un sistema también homogéneo de vías de comunicación, entran en crisis cuando las magnitudes y dimensiones de la urbanización e industrialización desdibujan esta caracterización descrita. Este proceso de urbanización e industrialización, característico de los últimos 150 años en el territorio guipuzcoano, se ha producido en un contexto geográfico peculiar, que debe ser tenido en cuenta en las actuales circunstancias.

Así, el característico proceso de concentración de la población en torno a las capitales de provincia en el conjunto del Estado, en el caso de Donostia-San Sebastián y de Gipuzkoa se realiza de una determinada forma. El que Donostia cuente solamente con la cuarta parte de la población del territorio, unido al que la densidad de población mantenga en todas las áreas o comarcas, un nivel uniformemente alto, resulta una cuestión ciertamente específica de la forma de ocupar el territorio. Las causas de este fenómeno son, entre otras, las siguientes:

- ✓ Solamente 100 km², de los 2.100 km² que tiene el territorio guipuzcoano, tienen menos del 15% de pendiente. Esta parte del territorio acoge una población próxima a los 700.000 habitantes.
- ✓ La superficie con pendientes elevadas no es útil para usos productivos, lo que motiva que la población exclusivamente agraria sea reducida.
- ✓ La densidad neta global se acerca a los 10.000 habitantes por Km². En determinados ámbitos o áreas urbanizadas, ésta llega a alcanzar los 14.000 hab/km². En este kilómetro cuadrado, tiene que caber el suelo residencial, el industrial, el terciario, las infraestructuras, y las reservas de suelo de calidad agrícola, allí donde existan.

Estas circunstancias, derivadas de la geografía física, y del proceso económico de industrialización, han impuesto la utilización máxima de la superficie útil del territorio: básicamente los ensanchamientos de los fondos de los valles. Así, hoy día algunos núcleos aislados han crecido vertiginosamente, expandiendo los tejidos urbanos al lo largo de los valles y de los corredores espaciales en los que asientan, llegando en casos a funcionar con núcleos urbanos vecinos y formando un desarrollo urbano continuo, en el que resulta difícil cuando no imposible descubrir a simple vista cuando termina un municipio o empieza a otro. Las señas de identidad que cada núcleo mantiene poco o nada tienen que ver con la situación concreta de los límites administrativos.



Estamos inmersos en un proceso de conversión de un sistema de asentamientos, propio de núcleos aislados y dispersos por el territorio, en un conjunto de corredores de desarrollo urbano coincidentes con el sistema de valles, y de conexiones transversales entre ellos, que la geografía y la urbanización han ido configurando. Y en esta configuración de un sistema urbano de corredores de desarrollo continuo o semicontinuo, las fronteras municipales que en muchos casos han perdido su capacidad de ser reconocidas físicamente, constituyen hoy día una barrera jurídico - institucional que debe ser superada en la definición de los modelos territoriales que orienten en el desarrollo y el crecimiento urbano a medio y largo plazo.

Pero no solo, ni siquiera fundamentalmente, lo que pasa en los bordes, o los conflictos de compatibilidad entre territorios vecinos lo que debe ser objeto de atención preferente en la cuestión de la superación de estos límites municipales. En todo caso, este tipo de problemas o cuestiones puntuales pueden ser resueltos en la mayor parte de los casos de forma bilateral o trilateral por los municipios afectados. Sin embargo, el creciente proceso de metropolización en el entorno de unos 30 Km, alrededor de San Sebastián, y los procesos de agregación funcional producidos en otras áreas urbanas de Gipuzkoa, presentan un mayor grado de trascendencia en relación con la validez actual y la necesidad de superar los límites municipales, como configuradores de los ámbitos en los que deben reflexionarse y basarse las futuras estructuras territoriales, y la adopción de estrategias urbanas.

En este sentido, la "estructura general y orgánica del territorio municipal" que debe contemplarse y considerarse en los planeamientos urbanos de cada municipio, en el caso de Gipuzkoa, no solo depende de los municipios vecinos. Debe establecerse definiendo previamente un modelo de conjunto, con unidades equiprobemáticas, cuyo ámbito espacial de referencia no se corresponde en la actualidad con el de las demarcaciones municipales.

La trascendencia de la superación de las delimitaciones municipales hay que situarla también en la necesidad inaplazable de globalización de los recursos y las potencialidades espaciales en el marco de un análisis conjunto de las problemáticas generadas por el desarrollo urbano precedente, y en la consideración de que las tendencias previsibles de la evolución territorial se producen a partir de una situación urbana de hecho que ya ha superado ampliamente las barreras de esos límites actuales

Resulta imposible, por ejemplo, entender la estructura territorial de la aglomeración urbana de Donostia –San Sebastián sin considerar las relaciones espaciales y funcionales que se producen en el entorno territorial comarcal. Esta situación de desbordamiento del término municipal, como base espacial de referencia en los análisis, prospecciones, y planificaciones, ya tiene precedentes en la historia inmediata del planeamiento en Gipuzkoa. En el momento presente



persiste la necesidad conceptual y organizativa, territorialmente entendida, de un planeamiento de ámbito supramunicipal. Y también, existe el marco legislativo coherente con la organización administrativa e institucional vigente, en que aquel pueda materializarse, superando la barrera conceptual que las delimitaciones actuales de los términos municipales, suponen para una adecuada prospección del futuro territorial."

A continuación se describe el planeamiento urbanístico vigente en lo que se refiere a los territorios limítrofes con este municipio y correspondiente a cada uno de los términos municipales.

II.02.02. Astigarraga.

El municipio de Astigarraga dispone de unas Normas Subsidiarias, tipo b) aprobadas definitivamente el 15 de junio de 1999.

Relación de ámbitos urbanísticos limítrofes con el término municipal de Errenteria.

Area 15: "Bentas Auzoa"

Clasificación general	Suelo apto para urbanizar
Calificación general	Zona Z.R.3 Residencial baja densidad
Calificación pormenorizada	
Edificios a consolidar	2 viviendas
Nueva edificación	8 viviendas
Total	10 viviendas

Parque de "Lau-Haizeta"

Se desarrolla mediante el Plan Especial de "Lau-Haizeta".

Astigarraga	Superficie implicada (ha)	Porcentaje
	97,9 ha	16,3

Módulos	Superficie
Txoritokieta	42,759 has
San Marcos	52,656 has
Zuñalorreta	32,106 has

El resto del suelo limítrofe con Errenteria está clasificado como suelo no urbanizable.



II.02.03. Donostia - San Sebastián

El municipio de Donostia/San Sebastián dispone de un Plan General de Ordenación Urbana aprobado definitivamente el 27 de noviembre de 1995.

Relación de ámbitos urbanísticos limítrofes con el término municipal de Errenteria.

A.I.U. "AL.21 Esnabide"

Clasificación general	Suelo urbanizable no programado	8,84 Ha
Calificación general	Zona de Industria Especial "B.200" (uso de servicio al transporte por carretera)	56.938 m ²
	Red ferroviaria (S.G.) "E.200"	140 m ²
	Carreteras (S.G.) "E.110"	31.322 m ²
Aprovechamiento edificatorio		2.847 m ² (t)
Edificabilidad zonal		0.05 m ² (t)/ m ²

A.I.U. "AL.23 Las Mercedes"

Clasificación general	Suelo urbano	5,23 Ha
Calificación general	Zona Residencial de edificación abierta "A.300"	43.481 m ²
	Carreteras (S.G.) "E.110"	8.477 m ²
Aprovechamiento edificatorio	Existente consolidado	6.302 m ²
	Nuevo desarrollo	2.847 m ²
Nº estimado de viviendas	Existente consolidado	66 viv.
	Nuevo desarrollo	12 viv.

A.I.U. "AL.19 Landarro"

Clasificación general	Suelo urbanizable no programado	301.706 m ²
Calificación general	Zona Industrial Común "B.100"	280.795 m ²
	Carreteras (S.G.) "E.110"	2.128 m ²
	Vías Urbanas (S.G.) "E.120"	18.747 m ²
Aprovechamiento edificatorio		113.870 m ² (t)
Edificabilidad zonal		0.42 m ² (t)/ m ²

A.I.U. "AL.25 Luzuriaga"

Clasificación general	Suelo urbano	2.97 Ha
Calificación general	Zona Industrial Común "B.100"	29.721 m ²
Aprovechamiento edificatorio		13.948 m ² (t)
Edificabilidad zonal		0.55 m ² (t)/ m ²



Enlace de Pasaia

Superficie	7.99 Ha
Clasificación de Suelo	Suelo no urbanizable
Calificación global	79.929 m ²

Parque de "Lau-Haizeta"

27/Se desarrolla mediante el Plan Especial de "Lau-Haizeta".

Donostia/San Sebastián	Superficie implicada (ha)	Porcentaje
	297.0 ha	49.3

Módulos	superficie	
Ametzagaina	37,365 has	
Larratxo	8,984 has	
San Marcos	52,656 has	Compartido con Errenteria
Txoritokieta	42,759 has	Compartido con Astigarraga y Errenteria
Zuñalorreta	32,106 has	Compartido con Astigarraga y Errenteria
Merkear	15,169 has	

El resto del suelo limítrofe con Errenteria está clasificado como suelo no urbanizable común.

II.02.04. Hernani

El municipio de Hernani dispone de unas Normas Subsidiarias, tipo b) aprobadas definitivamente el 27 de junio de 1995.

Relación de ámbitos urbanísticos limítrofes con el término municipal de Errenteria:

Clasificación general	Suelo no urbanizable
	Suelo no urbanizable de interés forestal.

II.02.05. Lezo

El municipio de Lezo dispone de unas Normas Subsidiarias, tipo b) aprobadas definitivamente el 27 de Mayo de 1987.



Relación de ámbitos urbanísticos limítrofes con el término municipal de Errenteria:

POLÍGONO 13. La Papelera

Clasificación general	Suelo urbano	10.090 m ²
Calificación general	Industrial	
Aprovechamiento edificatorio	Existente consolidado	3.000 m ²
	Parcela utilizable	7.090 m ²
	Aprovechamiento de parcela construida por parcela total	0,437 m ² /m ²
Nº estimado de viviendas	Se admite vivienda ligada al uso existente	

Se realizará un Plan Especial junto al término Municipal de Errenteria.

POLÍGONO 28. Campsa.

Clasificación general	Suelo urbano	9.740 m ²
Calificación general	Industrial	
Aprovechamiento edificatorio	Existente consolidado	4.275 m ²
	Aprovechamiento de parcela construida por parcela total	0,44 m ² / m ²

POLÍGONO 29.

Clasificación general	Suelo urbano	8.010 m ²
Calificación general	Servicios Industriales	
Aprovechamiento edificatorio	Parcela edificable	2.450 m ²
Se realizará un P.E.R.I.		

También es limítrofe con la zona portuaria .

El resto del suelo limítrofe con Errenteria está clasificado como suelo no urbanizable común.

Las NN.SS. han sufrido las siguientes modificaciones:

Modificación del NN.SS.	Aprobación
Para la rectificación de límites y ordenanzas del Polígono 29	27/03/90
Referente al S.G.1 referido a la zona determinada a equipamiento deportivo y su área de influencia	15/12/95
En el Polígono 27, zona de Altamira	08/10/96



II.02.06. Oiartzun

El municipio de Oiartzun dispone de unas Normas Subsidiarias, tipo b) aprobadas definitivamente el 27 de Junio de 1996.

Relación de ámbitos urbanísticos limítrofes con el término municipal de Errenteria.

AREA 12. Arragua

Clasificación general	Suelo urbano. Área de reforma interior.	49.689 m ²
Calificación general	Residencial (A-I)	
Ordenación pormenorizada	Deportivo y social	2.806 m ²
	Espacios libres públicos	8.951 m ²
	Residencial casco urbano	
	S.G. vía férrea	
	S.G. Red viaria	
Aprovechamientos	Existente consolidado	265 viv.
	Nuevo desarrollo	43 viv.
	Total	308 viv.
Densidad edificatoria	62viv/ha	
Edificabilidad	0,69 m ² / m ²	

AREA 35. Área industrial de Aranguren.

Clasificación general	Suelo urbano. Área de ejecución directa	84.000 m ²
Calificación general	Industrial (B-IV)	
Ordenación pormenorizada	Mercado de pescado al por mayor	31.500 m ²
	Industria de 3ª y 4ª categoría	36.230 m ²
	Zona verde	10.850 m ²
	viales	5.420 m ²
Aprovechamiento	50.009 m ²	
Edificabilidad	0,6 m ² /m ²	

AREA 35B. Área Urbanizable de Aranguren.

Clasificación general	Suelo urbanizable	3.500 m ²
Calificación general	Industrial (B-IV)	
Ordenación pormenorizada	Industria de 4ª categoría	
Aprovechamientos	2.835 m ²	
Edificabilidad	0,81 m ² / m ²	



AREA 47. Área industrial de Talaya.

Clasificación general	Suelo urbanizable	84.000 m ²
Calificación general	Industrial (B-IV)	
Ordenación pormenorizada	Industria de 3 ^ª y 4 ^ª categoría	
Aprovechamientos	Consolidado	5.100 m ²
	disponible	27.636 m ²
	Total	32.736 m ²
Edificabilidad	0,51 m ² / m ²	

AREA 69. Ambulatorio de Larzabal. (*)

Ámbito perteneciente a Errenteria y calificado y clasificado en sus NNSS.

Clasificación general	Suelo urbano área consolidada	3.500 m ²
Calificación general	S.G. asistencial	
Ordenación pormenorizada	Ambulatorio de Errenteria.	3.500 m ²
Aprovechamientos	Consolidado	2.240 m ²
Edificabilidad	0,64 m ² / m ²	

Sector de Arragua (Oiartzun-Errenteria).

Las áreas 12, 34 y 68 de las NNSS de Oiartzun junto al sector 39 (Larzabal-Arragua) de Errenteria se desarrollarán conjuntamente mediante Plan Parcial, desarrollado por la Dirección de Ordenación del Territorio y Urbanismo del Gobierno Vasco.

El resto del suelo limítrofe con Errenteria está clasificado como suelo no urbanizable. Las NN.SS. han sufrido las siguientes modificaciones:

Modificación de las NN.SS	Aprobación
Proyecto de adecuación de las NN.SS. al acuerdo C.D. de 25.06.1991 área Arragua Sur	30/06/99

II.02.07. Pasaia

El municipio de Pasaia dispone de unas Normas Subsidiarias, tipo b) aprobadas definitivamente el 31 de Octubre de 1997.

Relación de ámbitos urbanísticos limítrofes con el término municipal de Errenteria:



3.01 "Ancho Norte"

Clasificación general	Suelo urbano
------------------------------	--------------

3.02 "Ancho Sur"

Clasificación general	Suelo urbano	4.05 Ha
Calificación general	Zona Residencial de Edificación Abierta "A.300" Rías y Marismas(S.G.) "F.320"	37.322 m ² 3.129 m ²
Edificabilidad Zonal		0.91 m ² (t)/*m ²
Aprovechamiento edificatorio		33.840 m ² (t) Vivienda: 24.400 m ² (t) Usos terciarios: 9.440 m ²
Nº estimado de viviendas		271 viv. (75%-203 viv. VPO)

3.03 "Molinao Itxas-Adarra"

Clasificación general	Suelo urbano	1.99 Ha
Calificación general	Zona Residencial de Edificación Abierta "A.300"	4.828 m ²
Edificabilidad Zonal		5.649 m ² (t)/50 viv.
Aprovechamiento edificatorio	Zona industrial común"B.100" Vías Urbanas(S.G.) "E.120" Red Ferroviaria(S.G.) "E.200" Parque Urbano "F.100" Rías Y Marismas (S.G.) "F.320."	3.742 m ² 1.234 m ² 510 m ² 797 m ² 8.305 m ²
Nº estimado de viviendas		50viv.

El ámbito resulta afectado por la nueva solución prevista para el enlace "N-1/A-8".

Previsiones en la zona:

- Consolidación parcial y remodelación de los edificios existentes en los suelos situados al Norte de las vías del "Topo" –"Área Urbana 3.03.1 Katuen Etxadia"- con destino a usos de vivienda.
- Demolición de las edificaciones industriales que ocupan los terrenos pertenecientes al Dominio Público Marítimo-Terrestre en la ribera de la ría de Molinao, con excepción del edificio denominado "Pabinsa", en adecuado estado de conservación y ocupado por un gran número de empresas, lo que haría extremadamente complejo su desalojo –"Áreas Urbanas" "3.03.2 Molinao Itxas Adarra" y "3.03.3 Pabinsa"- . La intervención se realizará por expropiación.



- Apertura de un nuevo vial de acceso y salida de Ancho – condicionado, como hemos señalado por la solución adoptada por la Diputación Foral para el enlace entre la “N-1” y la “A-8-.

La propuesta de rescate de los suelos del “dominio público marítimo terrestre” ocupados por edificaciones industriales existentes en el “Área Urbana 3.03.2 Molinao Itxas Adarra”, constituye uno de los objetivos de regeneración urbana fundamentales previstos en el ámbito afectado por el “estudio”, necesitado específicamente de financiación pública, que se deberá considerar dentro del “Plan para la Revitalización de la Bahía de Pasajes”.

También es limítrofe con la zona portuaria.