

ERRETERIAKO UDALA
AYUNTAMIENTO DE ERRETERIA



Plan Orokorraren Bulegoa
Oficina del Plan General

III. OBJETIVOS



III.01.

LA REHABILITACIÓN DEL CASCO HISTÓRICO Y DEL PATRIMONIO CULTURAL

En la CAPV, tal y como se indica en las Directrices de Ordenación Territorial, existe un rico patrimonio de Centros Históricos repartidos en los tres Territorios Históricos entre los que se encuentra, precisamente, el de Errenteria.

Por ello, la protección, renovación, restauración, rehabilitación y posterior conservación de nuestro Casco Histórico es una responsabilidad común del conjunto de las Instituciones Públicas y de los ciudadanos.

Si bien el Centro Histórico de Errenteria padeció en su momento un cierto grado de abandono, en la actualidad las circunstancias se están modificando como consecuencia de una serie de actuaciones que se han venido desarrollando desde el momento en el que las NNSS fueron aprobadas.

En efecto, en primer lugar debe destacarse la declaración parcial del ámbito como "Bien Cultural" con la categoría de Conjunto Monumental (Decreto 101/1996, de 7 de mayo), quedando fijado su régimen de protección.

También, debe destacarse la formulación y aprobación del Plan Especial de Rehabilitación (PERCH) que ha fijado unas reglas de actuación y de regulación de la totalidad de su ámbito. Así, como cuestión más determinante, se puede señalar la que hace referencia a la identificación individualizada de la relevancia de la edificación, que califica todos y cada unos de los edificios en diferentes categorías (protección especial; protección media; protección básica; sin protección; discordante).

Asimismo, en el PERCH, se fijan las determinaciones que regulan las diferentes intervenciones de rehabilitación constructiva permitidas (nueva edificación; demolición total con sustitución o reedificación; modificación profunda sin ampliación o con ampliación). En ese sentido cabe señalar que a la vista de la experiencia adquirida desde el momento de la aprobación definitiva del PERCH, se podría efectuar alguna reconsideración puntual sobre estas cuestiones. En cualquier caso, esta reconsideración debería ser objeto de la preceptiva Modificación de ese documento de desarrollo.

Otro de los aspectos que deben reseñarse es el nivel de urbanización del Casco Histórico, totalmente renovado.

Sin embargo, debe destacarse que, a pesar de que sobre el Casco Histórico ha recaído la declaración de Área de Rehabilitación Integrada, en el marco de referencia del Decreto 214/1996, de 30 de julio, sobre Actuaciones Protegidas de Rehabilitación del Patrimonio Urbanizado y Edificado, y que se ha aprobado la "Ordenanza Reguladora de las Ayudas a la rehabilitación del Casco Histórico", hasta el momento no se ha abordado con decisión, a través del oportuno órgano de gestión, la dinamización de las actuaciones pertinentes que permitan que vecinos y propietarios en general puedan acogerse a los beneficios que esa legislación posibilita.



En definitiva, los objetivos que se persiguen desde el Plan General en relación con el Casco Histórico son los siguientes:

- Mantenimiento del uso residencial como predominante.
- Mejora de la calidad de vida de los residentes mediante ayudas para actuaciones de rehabilitación.
- Ayuda y encauzamiento a los vecinos y a los promotores de actuaciones de rehabilitación en relación con los beneficios derivados de la declaración del Casco Histórico como Area de Rehabilitación Integrada.
- Consecución de la rehabilitación de los edificios protegidos.
- Creación de un órgano de gestión que fomente las actuaciones y encauce las ayudas financieras del ámbito.

Finalmente, debe señalarse que junto con el documento del Plan General se ha elaborado un Catálogo de aquellos elementos que por sus singulares valores o características son objeto de una especial protección. En ese Catálogo se incluyen, también, aquellos elementos que lo merecen, al margen de su localización en el conjunto del término municipal.



III.02.

LA REVITALIZACIÓN DEL CENTRO URBANO, COMO REFERENCIA CULTURAL Y COMERCIAL DE LA COMARCA

Una de las cuestiones que en lo relativo a la revitalización de los centros urbanos en general se entiende como más destacada es la que guarda relación con una nueva consideración de la problemática de las actividades comerciales, tanto desde el punto de vista de su propio contexto, como desde el de su localización espacial. Se trata de un criterio naturalmente válido para Errenteria y, en este sentido, se tiene en cuenta en el presente documento.

La consideración de este aspecto sectorial en relación con la incidencia territorial debe enfocarse desde la triple vertiente siguiente:

- Como sector económico asociado a nuevas tecnologías, a una nueva organización del tiempo de los ciudadanos y a un diferente cuadro de vida de las ciudades modernas.
- Como equipamiento comunitario asociado a un servicio público de primera necesidad, elemento esencial en el encuadre del necesario equilibrio de los tejidos urbanos.
- Como actividad asociada a la propia centralidad.

Por tanto, la estrategia que se plantea en este PGOU, en relación con la revitalización comercial del Centro Urbano del municipio, y que se persigue como objetivo fundamental, guarda relación con diversas operaciones asociadas. Estas son las siguientes:

- Asociación de estrategias basadas en el mantenimiento del comercio tradicional, junto con políticas de renovación y de rehabilitación del Casco Histórico y su zona de influencia, entendiéndose por tal, en términos generales, la dispuesta entre la calle Viteri y la Avenida de Navarra.
- Desarrollo de operaciones contempladas en el Plan Especial de Revitalización Comercial (PERCO).
- Promoción de usos mixtos, asegurando la salvaguarda de la dimensión residencial del Centro, y posibilitando la satisfacción prioritaria de las necesidades de su población.
- Promoción de acciones relativas a la mejora de la accesibilidad peatonal y ciclista, con un adecuado servicio del transporte público, asociando las estrategias de mejora ambiental y peatonalización en la promoción y el fortalecimiento de la centralidad comercial con la previsión de las suficientes plazas de aparcamientos.



III.03. LA POLÍTICA RESIDENCIAL

III.03.01. Cuestiones generales

En la exposición de motivos de la Ley 17/1994, de 30 de junio, de medidas urgentes en materia de vivienda y de tramitación de los instrumentos de planeamiento y gestión urbanística se señala que *“En la Comunidad Autónoma del País Vasco la carestía de la vivienda en los últimos años constituye una problemática grave y generalizada a todos los municipios que provoca que, actualmente, un porcentaje muy elevado de la población no pueda acceder a una vivienda”*. Esta situación exige que los poderes públicos deban adoptar las medidas correspondientes a fin de poder hacer realidad el derecho que toda persona tiene a acceder a una vivienda digna.

El municipio de Errenteria, no escapa de esa problemática, a pesar del importante desarrollo residencial que se ha venido produciendo desde la aprobación definitiva de las Normas Subsidiarias de Planeamiento que, en actos de concesión de licencia de obras, se cuantifica en 1.394 nuevas viviendas (31.11. 2002).

Asimismo, se ha detectado que en determinados ámbitos residenciales consolidados del municipio se dispone de un importante patrimonio edificado, en concreto el que se ubica en las plantas bajas de los edificios, previsto para uso terciario, pero que como consecuencia de las nuevas tendencias carece actualmente de actividad. Se trata, por tanto, de unos activos edificatorios desaprovechados y que, además, provocan en la mayoría de los casos una imagen degradada del paisaje urbano.

Por ello, se ha considerado que diversos locales, mediante un procedimiento regulado y controlado, podrían variar su situación acogiendo el uso residencial. En este sentido, deben tenerse en cuenta las múltiples consultas que, en los últimos tiempos, diversos particulares han venido presentando ante el Ayuntamiento a fin de recabar información al respecto.

A esos efectos, según acuerdo del Pleno de la Corporación en sesión celebrada el 27 de julio de 2001, se ha aprobado definitivamente la Ordenanza reguladora de las actuaciones tendentes a la modificación de uso, de terciario a residencial, en locales ubicados en determinados ámbitos consolidados de suelo urbano residencial.

A pesar de todo ello se comprueba que el potencial residencial que se posibilita en las NNSS no cubre, en modo alguno, las necesidades y requerimientos que se solicita por parte de los ciudadanos ni, por tanto, se daría respuesta a las conclusiones que se derivan del Estudio Demográfico y de la Vivienda elaborado en el marco de formulación de este Plan General.

Por otra parte, es imprescindible tomar en consideración las determinaciones establecidas en la Ley 17/1994, de 30 de junio, de Medidas urgentes en materia de vivienda y de tramitación de los instrumentos de planeamiento y gestión urbanística, en concreto la fijación de los estándares de viviendas de protección pública. Así en suelo urbano, al menos el 20% del total residencial previsto en actuaciones integradas de reforma interior que deban



ser ejecutas mediante unidades de ejecución deberá preverse con adscripción al régimen de vivienda de protección oficial, alcanzando ese parámetro el valor mínimo del 65% en el supuesto de suelo clasificado como urbanizable.

En cualquier caso, en relación con la exigencia legal referida en ese sentido al suelo urbano, debe tenerse en cuenta el artículo 2 del Decreto 142/1997 donde se clarifica el concepto "operaciones integradas de reforma interior" que en el caso de este municipio se refiere al supuesto en el que el incremento de viviendas previsto sea igual o superior a 75 unidades o, en defecto de su determinación, a 7.500 m² de techo edificable residencial.

III.03.02. El actual potencial residencial según las NNSS

En el tomo I: Información urbanística se señala que el futuro parque de viviendas en este municipio estará condicionado por múltiples factores y en función de:

- A.-El futuro de la población de Errenteria en el año 2012.
- B. El porcentaje de unidades familiares unipersonales.
- C. El tamaño medio de la unidad familiar por vivienda ocupada.

En función de ello se estima que:

1. El paso de los años producirá un aumento del número de vivienda unipersonales.
2. El tamaño medio de la unidad familiar por vivienda continuará en descenso.

Asimismo, en el tomo I: Información Urbanística se describe detalladamente el potencial residencial que actualmente se posibilita y que se cifra en 177 unidades, con la salvedad de que algunas actuaciones son, como se indica, de dudosa efectividad por cuestiones de dudosa capacidad de gestión.

Como conclusión más determinante debe señalarse que para mantener el actual nivel poblacional del municipio deberá preverse un incremento del número de viviendas del orden de 1.300 unidades. Sin embargo, se pretende disponer de los medios urbanísticos necesarios que posibiliten la recuperación de anteriores cifras de habitantes, por lo que esa cifra de unidades supera, como se verá, las 2.000 unidades.

III.03.03. La cuantificación del suelo residencial según las DOT

El Decreto 28/1997, de 11 de febrero, por el que se aprueban definitivamente las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV, en su artículo 7 "Cuantificación residencial en el planeamiento municipal" se establece:



“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”.

Así, en función de esa determinación obtenemos la siguiente hoja de cálculo para la cuantificación de la oferta de suelo residencial en este municipio:

Hoja de cálculo para la cuantificación de la oferta de suelo residencial en Errenteria			
Componente 1. IMPLICACIONES DEL MODELO TERRITORIAL			
Crecimiento selectivo: 0		0	
Hábitat Alternativo: 0		0	
VOB 96= 12.476	Segunda Residencia VOB (CSR-CSR 91)		0
Total Componente 1			0
Componente 2: CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO			
PB 96= 39.203	P86=43.676	TMF ₍₁₉₉₆₎ : 3,15	
PH=PB (1+TAC) ⁿ = 19.203 [1+(0,00107)] ⁸ = 35.957 (Población regresiva)		CD = PH – PB (Población regresiva, PH=PB 96) CD = 0	
Necesidad de viviendas CD/TMF (n) 0/3,15		0	
Total Componente 2			0
Componente 3: VARIACIÓN DE LA ESTRUCTURA FAMILIAR			
Necesidad de Nuevas Viviendas PB 96/TMF (s) – VOB= (39.203/2,85) – 12.476			
Total Componente 3			1.279
Componente 4: CORRECCIÓN DE LA RIGIDEZ DE LA OFERTA			
CR = 0,12	(VOB+C2+C3) CR = (12.476 + 0 + 1.279) 0,12		
Total Componente 4			1.651
Componente 5: SEGUNDA RESIDENCIA			
CSR = 1	C2 + C3 + C4 = 0 + 1.279 + 1.375		
(C2 + C3 + C4) (CSR – 1) 0,5 = (2.654) 0 = 0			
Total Componente 5			0
NÚMERO MÁXIMO DE VIVIENDAS A OFERTAR POR EL PLANEAMIENTO			
C1 + C2 + C3 + C4 + C5 0 + 0 + 1.279 + 1.651 + 0	TOTAL	2.930	

III.03.04. Viviendas en suelo no urbanizable

El Decreto 28/1997, de 11 de febrero, por el que se aprueban definitivamente las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV, establece en su artículo 10 “Uso de vivienda unifamiliar o bifamiliar aislada no vinculada a explotación agropecuaria” establece:



- 1. En suelo no urbanizable se prohíbe el uso de 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.*



III.04. LA REGENERACIÓN URBANA

III.04.01. La Desafección de la Carretera Nacional I. Los Programas PERCO Y URBAN

De entre los Criterios y Objetivos Generales de Planeamiento previstos en las NNSS hay que destacar el señalado en el apartado "La Descongestión viaria" en la que se indica: "Todos los estudios realizados hasta la fecha coinciden en la necesidad de dotar a Errenteria de una Variante que desvíe el mayor tráfico posible de la Avenida de Navarra". Por su parte, en el apartado "La Regeneración de los Barrios", también se indica, como propuesta principal, la que pretende conseguir la "Mayor integración de Iztieta con el resto del casco urbano por la previsible disminución de la intensidad de tráfico a través de la carretera nacional y la urbanización de ésta como vía cívica."

También en las NNSS, en la descripción del previsto Sistema General de Comunicaciones, y en concreto en lo que hace referencia a la Red Interurbana, al destacar la necesidad de construir la Variante, se señala que: "La ejecución a corto plazo de esta actuación, es sumamente importante para buena parte de la regeneración urbana de Renteria".

En la actualidad, tras la construcción y puesta en servicio de esa Variante en el año 1999, ya se ha iniciado la actuación prevista en las NNSS con el objetivo de readecuar el uso y la reordenación de la Avenida de Navarra. A esos efectos se redactó un Anteproyecto de esta calle estructurante de la red que conforma el núcleo urbano central de la Villa, en el que se delimitan diversas fases para poder resolver coordinada y coherentemente la total reurbanización de la Avenida. Estos trabajos de reordenación, encuadrados en el programa PERCO, promovido por el Departamento de Comercio del Gobierno Vasco, ya se han iniciado, así como las de las calles Viteri, Francisco Gazkue, Segundo Izpizua, etc. con el objetivo de lograr su mejor tratamiento superficial, primando su utilización peatonal sobre la del tráfico rodado.

En ese sentido, cabe reseñar que esa actuación se está abordando mediante financiación pública, a través de los recursos municipales con la subvención del Departamento de Comercio del Gobierno Vasco. Además, parte de esta actuación, que incluye la previsión de incorporar una red ciclista de incidencia comarcal, está incluida en el programa de regeneración urbana – Programa URBAN - que, a través del Ministerio de Hacienda, financia la Comunidad Europea.

III.04.02. El Programa IZARTU

El municipio de Errenteria situado en el entorno de la Bahía de Pasaia se caracteriza por presentar un conjunto de inconvenientes de índole urbanístico, económico y social. Esta situación presenta, además de las propias dificultades intrínsecas, un fuerte desequilibrio en relación con otros ámbitos próximos, según el encuadre referencial que se presenta en el actual proceso de crecimiento económico de la Comunidad Autónoma del País Vasco.



En ese sentido debe comprenderse la inclusión de Errentería entre las denominadas "Comarcas desfavorecidas", según el "Análisis territorial de zonas desfavorecidas", documento aprobado por el Consejo del Gobierno Vasco en sesión celebrada el día 21 de marzo de 2000.

Se trata de un fenómeno perfectamente perceptible en el ámbito territorial, observándose diferentes comportamientos dentro de nuestra Comunidad tanto en las fases expansivas como en las contractivas del ciclo económico. Ahora bien, la heterogeneidad de situaciones concurrentes en una misma área así como la necesidad de abordar actuaciones de discriminación positiva sobre aquellas zonas con problemas de carácter económico más agudos aconseja la utilización de la escala municipal para el diseño de dicho tipo de actuaciones.

Además no puede pasarse por alto que la situación de declive económico lleva generalmente asociado un deterioro del clima social y medioambiental de aquellos enclaves en que la negativa situación económica resulta mayor. Así, directamente unido a una menor participación en el crecimiento económico se producen fenómenos de muy diversa índoles. Deterioro urbanístico, fragmentación social (elevados niveles de desempleo, delincuencia juvenil y marginalidad social, etc.), medio ambiente degradado, aislamiento y alejamiento respecto del resto del municipio en el que se enclava, etc.

A los efectos de paliar esa problemática y en el contexto de incorporar criterios de discriminación positiva hacia las áreas desfavorecidas, como es el caso de este municipio, tiene lógicamente sentido la promoción de la regeneración socioeconómica de las zonas urbanas degradadas de la CAPV mediante actuaciones de carácter integrado en las que se aborde, de manera conjunta, todos los problemas específicos de aquellas zonas con el objetivo último de alcanzar su cohesión territorial, económica y social.

La regulación que se presentó en la Orden de 9 de enero de 2001 (BOPV de 10 de enero de 2001), de la Consejera de Hacienda y Administración Pública por la que se hizo pública la convocatoria de concesión de ayudas dentro del marco establecido por el Decreto 236/2000, de 28 de noviembre, por el que se establecieron medidas de apoyo a actuaciones integrales de revitalización urbana en la Comunidad Autónoma del País Vasco vino a ofrecer una primera respuesta a cuanto se ha manifestado.

Por ello, el municipio de Errentería consciente de las posibilidades de resolución de los aspectos señalados referidos a una zona concreta de su núcleo urbano, la Vaguada de Pontika/Arramendi de carácter homogéneo y con una continuidad geográfica, se presentó como candidato a recibir las ayudas establecidas en la Orden de 9 de enero de 2001 y, a esos efectos, elaboró el correspondiente Programa Integrado de Revitalización Urbana de la Vaguada de Pontika/Arramendi.

En ese Programa Integrado de Revitalización Urbana 2001/2005 se planteó un conjunto de actuaciones referidas, como se ha indicado, a una zona homogénea y con continuidad geográfica, en el que se describen de manera individualizada, pero, eso sí, relacionadas entre sí, diferentes tipos de actuaciones con el objetivo de resolver cuestiones de



“Renovación Urbana”, de “Calidad Ambiental”, de “Emprendedores y Empleo” y de “Movilidad Sostenible”. De su consecución dependerá la resolución de un área urbanística degradada, mediante la implantación de un ámbito residencial de viviendas de protección oficial, de nuevo suelo industrial, de dotaciones de espacios libres, así como la implantación de nuevas actividades generadoras de empleo y de formación.

De esta manera se habrá logrado, según las previsiones del Gobierno Vasco y del Ayuntamiento, dar una respuesta a las exigencias de mejora del paisaje urbano y de la calidad de vida de los ciudadanos.

Mediante Resolución de 13 de junio de 2001 del Viceconsejero de Economía, Presupuestos y Control Económico del Gobierno Vasco se aprobó, encuadrada en el programa IZARTU, una inversión subvencionable y se concedió una subvención de carácter no reintegrable para la realización de las actuaciones siguientes:

- Nueva Alhóndiga Municipal
- Parque de José Miguel Barandiarán
- Paseo de Arramendi
- Parque de Arramendi
- Vial Sur (fase A)

III.04.03. La Rehabilitación de los barrios.

Uno de los aspectos más destacados en relación con los objetivos del Plan General es el que guarda relación con la rehabilitación de los barrios, tanto en lo referente a la urbanización general como a la correspondiente a las edificaciones que los integran.

Así debe tenerse en cuenta, además de la Declaración del Casco Histórico como Área de Rehabilitación Integrada, los expedientes incoados por el Gobierno Vasco relativos a los barrios de Iztietia, Galtzaraborda y Gaztaño.

Así, en el Decreto 308/2000, de 26 de diciembre sobre Actuaciones protegidas de Rehabilitación del Patrimonio Urbanizado y Edificado (BOPV 30 de diciembre de 2000) se regula (artículo 6: Definición de las Áreas de Rehabilitación Integrada; artículo 7: Planes Especiales de Rehabilitación; artículo 8: Incoación del expediente de declaración de Área de Rehabilitación Integrada y siguientes) el procedimiento para la obtención de la declaración de Área de Rehabilitación Integrada (ARI). En ese mismo Decreto se establece que:



"Igualmente podrán ser declaradas Áreas de Rehabilitación Integrada los conjuntos urbanos residenciales de reciente creación que, aun no siendo de notorio valor sus caracteres arquitectónicos o urbanísticos, así lo aconseje el estado de degradación de su patrimonio urbanizado o edificado, que pudieran tener la consideración de Área Degradada".

A los efectos del Decreto se entiende por Area Degradada aquella en la que se dan el conjunto de las condiciones de degradación económica - social y urbanístico - arquitectónicas que se indican en el artículo 6.2. del Decreto 308/2000.

La Orden de 26 de diciembre de 2000 del Consejero de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco (BOPV 30.12.00) tiene por objeto el desarrollo del artículo 16 del Decreto 306/2000 de 26 de diciembre, sobre régimen de viviendas de protección oficial y suelo, en su apartado 1.d) referente a actuaciones protegibles de rehabilitación del patrimonio urbanizado y edificado. En esta Orden se regulan las cuestiones siguientes:

- * Requisitos generales
- * Titulares de las actuaciones protegidas de rehabilitación
- * Ambito de las actuaciones
- * Presupuesto protegible
- * Requisitos para el acceso a las medidas financieras
- * Plazo de las obras
- * Préstamo
- * Subvenciones
- * Tramitación del expediente
- * Resolución administrativa

Préstamo. Los titulares de las actuaciones de rehabilitación de viviendas y locales comerciales podrán acceder a los préstamos cualificados concedidos por los Establecimientos de Crédito, siempre que así se haya reconocido mediante resolución del órgano administrativo correspondiente. Los préstamos cualificados para la rehabilitación tendrán las siguientes características:



- Cuantía del crédito: podrá alcanzar la totalidad del presupuesto protegible.
- Plazo de amortización: podrá establecerse entre 5 y 15 años, con un periodo de carencia de 2 años como máximo.
- El préstamo será garantizado con hipoteca y/o, en su caso, con las garantías exigidas a los prestatarios por las Entidades de Crédito.

Subvención. El Gobierno Vasco concederá a través del Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente una subvención personal a fondo perdido en las actuaciones protegidas de rehabilitación en función del presupuesto protegible, del tipo de obras y de los niveles de renta y composición familiar del titular. Asimismo las subvenciones se determinarán en función del tipo de rehabilitación. Las subvenciones se calcularán aplicando los porcentajes que se determinan en la Orden de 26 de diciembre de 2000.

En cualquier caso el tope máximo de subvención se establece en 4.507,59 euros en el caso de las obras 1, 2 y 3 y en 3.005,06 euros en el caso de las obras 4. Siendo,

Obras 1, 2 y 3: obras de adecuación estructural y constructiva del edificio, de adecuación de las condiciones de habitabilidad de las viviendas y de adecuación de las viviendas y sus accesos a la normativa vigente para minusválidos.

Obras 4: las obras de adecuación del acabado general de la edificación y de las viviendas a los principios de la buena construcción.

La subvención obtenida para las obras 4 para la Rehabilitación Integrada se sumará a la obtenida por otros conceptos para la estimación de la subvención total.

Debe señalarse que, en cualquier caso, en idéntico sentido que lo señalado en el apartado correspondiente al objetivo de "Rehabilitación del Casco Histórico" es necesario dotarse de un órgano de gestión que fomente las actuaciones y encauce las ayudas financieras del ámbito.

III.04.04. La Regeneración del borde del Oiartzun

El río Oiartzun se encuentra afectado en este término municipal por sendas legislaciones sectoriales: la Ley de Costas y la Ley de Aguas.

Se pretende, en cualquier caso, lograr la total integración urbana del borde del río para su utilización peatonal y ciclista, y con el objetivo de asegurar la adecuada resolución del paisaje urbano. Para ello es imprescindible proceder a liberar la zona de tránsito de seis metros en el Área de Papresa, S.A. y, a continuación ejecutar un tratamiento de urbanización acorde con las soluciones que, hasta el momento han venido desarrollándose.



En cualquier caso, el eje del río deberá constituir uno de los elementos estructurantes del tejido urbano del municipio. En este sentido la completa integración de la Alameda de Gamón y de la plaza del Lehendakari Agirre tras proceder a la demolición del edificio del "Batzoki" (actuación ya prevista en las NNSS) resultará, sin duda, el aspecto más destacado de la nueva imagen de una Errenteria renovada.

Además, la eliminación de las instalaciones de CLH de su emplazamiento, posibilitará obtener una pieza urbana estratégica de relevante oportunidad.

III.04.05. La mejora de la Accesibilidad

La Ley 20/97, de diciembre, de promoción de la accesibilidad en la CAPV y el Decreto regulatorio, de 12 de diciembre de 2000 tiene por objeto garantizar la accesibilidad del entorno urbano, de los espacios públicos, de los edificios, de los medios de transporte y de los sistemas de comunicación para su uso y disfrute de forma autónoma por todas las personas y en particular por aquellas con movilidad reducida, dificultades de comunicación o cualquier otra limitación psíquica o sensorial, de carácter temporal o permanente.

También se establece que los poderes públicos promoverán la adopción de las medidas de acción positiva necesarias para la efectiva aplicación de la ley, así como en su caso la utilización de las ayudas técnicas que contribuyan a mejorar la calidad de vida de las personas.

En Errenteria y según información facilitada por el colectivo de minusválidos del Municipio (MINER) las actuaciones del Ayuntamiento pueden ser clasificadas como sigue:

- En las nuevas urbanizaciones en suelo urbano, se cumple la normativa y se favorece la accesibilidad para todo tipo de discapacitados.
- Semáforos: Se detectan pocos adaptados.
- En las urbanizaciones antiguas, se viene adaptando la vía pública con rebajes de aceras, etc.
- En los establecimientos privados (tiendas, cines, etc.) si bien en las nuevas licencias se cumple la normativa de accesibilidad, existe cierta problemática con los establecimientos más antiguos. En este sentido el colectivo MINER está trabajando para presentar un diagnóstico de esta problemática concreta al Ayuntamiento. En ella se detallarán, los establecimientos privados con problemas de accesibilidad.
- Plazas de aparcamiento: se cumple la legislación.
- Edificios Municipales: se cumple la legislación.



Por otra parte, a los efectos de disponer del Plan de Actuación para la Accesibilidad se presentó una solicitud para su redacción ante la Diputación Foral la cual, en el marco del Convenio de Colaboración suscrito entre el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales (IMSERSO), la Fundación ONCE para la Cooperación e Integración Social de Personas con Minusvalías y el Departamento de Servicios Sociales de la Diputación, figurará la redacción del Plan de Accesibilidad de este Municipio.



III.05. LOS EQUIPAMIENTOS

Las actuaciones a desarrollar deben ir dirigidas a cubrir las deficiencias observadas, que quizás en el momento actual no sean muy perceptibles pero que a lo largo de los años y con la consolidación del carácter de Errenteria como ciudad residencial se va demandar de manera explícita.

Así, desde el punto de vista de las plazas escolares, se debe señalar que la actual tendencia demográfica de la Villa va a demandar a medio plazo (en la segunda mitad de la década) nuevas plazas escolares para los que llegan a la escuela por vez primera. La población menor de cinco años aumentará casi dos puntos (pasa del 3,21 al 5,2 %) y los menores de diez años se situarán en el 9,8 %, frente al 6,59% actual. En la actualidad la demanda de plazas en guarderías es superior a la oferta.

Desde el punto de vista cultural se plantea el desarrollo pleno de los equipamientos previstos en el Centro Cultural de la Villa de Errenteria. Sin embargo, se debe tener muy presente que un municipio en el que se reafirmará o consolidará su carácter residencial debe ofrecer equipamientos que, acordes a la escala demográfica del municipio, complementen la actual oferta y, a medio plazo, la prevista. Así, se debe eliminar una ausencia detectada: la carencia de un Museo que muy bien podrá estar vinculado a la historia de la Villa e, incluso, con la referencia de la tradición industrial del municipio relacionado con la "Fabricación del Papel".

El municipio cuenta con una única sala de cine, por lo que dentro de los planes de revitalización comercial se debe tener presente la posibilidad de espacios mixtos (comerciales y lúdicos, con multicines).

Entre las actuales carencias "culturales – recreativas" se debe señalar la ausencia de un Aula de Interpretación de la Naturaleza, máxime cuando una parte importante del término municipal (San Marcos y su entorno) está incluido en el ámbito de Lau Haizeta y otra, todavía mayor, en el Parque Natural de Peñas de Aya.

La Biblioteca se encuentra en un lugar inadecuado dada la imposibilidad de desarrollarse, lo que le impide ofrecer en condiciones adecuadas nuevos servicios a los usuarios. Estos nuevos servicios (Cibernéticos, audiovisuales etc.) requieren el planteamiento de un edificio con características muy concretas.

Los jóvenes carecen de un lugar específico donde puedan desarrollar actividades que les son propias y que en ocasiones generan malestar en el entorno donde las desarrollan por inadecuado. Tal es el caso de las actividades de grupos y colectivos de música que carecen de locales adecuados donde poder desarrollar sus actividades.

Debe señalarse, sin embargo, que se disponen diversos locales de jóvenes en algunos barrios, concretamente en Beraun, Gabierrota, Capuchinos y Las Agustinas.



Por otra parte, determinadas actividades que se celebran de manera periódica o esporádica carecen de lugares adecuados para su normal desarrollo. Tal sería el caso de la Feria de Artesanía que se celebra con carácter anual o de algunas otras que podrían desarrollarse en el supuesto de disponer de un local adecuado. La futura planificación del actual Mercado podría eliminar estas deficiencias.

En relación con los equipamientos relacionados con los servicios sociales, el municipio tiene dos carencias sustanciales o de primer orden, independientemente que en ocasiones se requieran espacios para clubes de jubilados, de mujeres en determinados barrios de la Villa, lo cual también debe ser objeto de estudio en aras a subsanar tales deficiencias; que obviamente vienen marcadas por la propia demanda de estos colectivos.

La primera deficiencia es la carencia del número suficiente de guarderías, lo que conlleva, también, determinadas repercusiones sobre los centros escolares donde existe este servicio, tal y como se ha comentado con anterioridad. En el municipio hay tan sólo una guardería municipal, cuya oferta al ciudadano es inferior a la que presentan las guarderías privadas. Cualquier ligero repunte de la natalidad, en una sociedad donde el trabajo femenino va tomando cada vez más importancia, hace imprescindible la existencia de guarderías que palien los problemas derivados de la dualidad "trabajo/hijos de corta edad". Si además comprobamos que la oferta existente no se adapta a las necesidades de los demandantes de este servicio, nos encontramos con un problema de gran magnitud que incluso puede posibilitar un desplazamiento hacia municipios limítrofes que puedan prestar tales servicios.

Por ello es muy importante adaptar la actual guardería a las necesidades reales del municipio, en cuanto a número y horario y plantear nuevos espacios destinados a estos usos.

La segunda deficiencia a subsanar es la relacionada con las residencias para la tercera edad. En efecto, además del Gerontológico, se cuenta con una residencia que data de hace más de una década. En los momentos de su inauguración el municipio contaba con el 10,26% de la población con edad igual o superior a los 65 años. Hoy ese porcentaje casi se duplica y a corto y medio plazo va a seguir creciendo, por lo que la demanda va a aumentar y si la oferta actualmente es insuficiente, a medio y corto plazo lo será todavía más.

Y cuando se hace referencia a las Residencias de la Tercera Edad, se debe pensar no sólo en las residencias de estancias permanentes, sino en los Centros de Día u otros que palien la problemática de los colectivos ancianos que, al amparo de una mayor esperanza de vida, están aumentando considerablemente. Errenteria en los próximos años va a incrementar de manera sustancial el número de personas dependientes y la necesidad de servicios y prestaciones será muy importante, a todos los niveles (tanto plazas fijas en centros específicos, como profesionales vinculados a la geriatría).



III.06. LA PREVISIÓN DE SUELO PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS

III.06.01. Previsiones del Plan Territorial Sectorial de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas

En las Directrices de Ordenación Territorial (epígrafe 9.4), se establecen orientaciones para la política de ordenación del Suelo para Actividades Económicas. En concreto, se dispone que serán los Planes Territoriales Parciales los que determinen las necesidades de suelo para actividades económicas de cada área funcional, teniendo en cuenta el modelo territorial de las DOT y el Plan Marco de Política Industrial, y desarrollando, para ello, los siguientes contenidos:

- a) Análisis cualitativo y cuantitativo de la demanda de suelo para actividades económicas en el Área.
- b) Análisis y diagnóstico pormenorizado del suelo para actividades económicas en el Área Funcional.
- c) Propuesta de las principales operaciones de oferta de nuevo suelo con indicación aproximada de su emplazamiento y características.
- d) Análisis de las posibilidades de relocalización de la industria existente si sus características así lo aconsejan.
- e) Recomendaciones sobre tipologías y demás condiciones de las áreas de actividad económica propuestas, a precisar y desarrollar por el planeamiento municipal.

Se concluye en las DOT disponiendo que hasta que se redacten los correspondientes PTP., el planeamiento municipal, y el sectorial en su caso, se atenderá a los Criterios para la cuantificación de suelo para actividades económicas que viene aplicando la COTPV.

Asimismo, el Pleno de la Corporación en sesión celebrada el 26 de octubre de 2001, acordó presentar, como sugerencia al Avance del Plan Territorial Sectorial (PTS) de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales, que se prevea la implantación, en el término municipal de Errenteria, de los Polígonos de Escala Comarcal de Egiburu y Lanterneta.

En el Avance del Plan Territorial Sectorial de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales se efectúa una sistematización de los parámetros de aprovechamiento y los estándares dotacionales en los suelos de actividad económica.

Así, la asignación de unos parámetros básicos para la regulación del aprovechamiento edificatorio y el equipamiento dotacional de los nuevos sectores de suelo para actividades económicas se plantea la conveniencia de adoptar estos índices de forma requerida a la



superficie real de las plataformas netas disponibles, en vez de, como hasta ahora, a la superficie bruta total del sector.

Se propone la adopción de las ratios genéricas de obligado cumplimiento siguientes:

- Reserva para dotaciones:
 - Reserva, en todo caso, de una superficie no inferior al 15 % de la superficie bruta total del Sector para dotaciones públicas locales de espacios libres y equipamientos
- Aprovechamiento Máximo Edificatorio:
 - Un máximo del 65 % de Superficie Máxima de Ocupación en Planta y del 95 % de Superficie Máxima de Techo Edificable, respecto a la superficie neta del conjunto de las plataformas horizontales configuradas como parcelas edificables en el planeamiento parcial del Sector.
- Dotación Mínima de Edificación para Servicios de Interés Público y Social:
 - Un mínimo de 3 % de la superficie de techo edificable se destinará a equipamiento dotacional de servicios a las empresas (oficinas, hostelería, empresas auxiliares, servicios comunes, etc.), con titularidad pública o privada.
- Dotación mínima de aparcamiento:
 - 1 plaza por cada 100 m² de techo edificado, disponiéndose como mínimo el 20 % de las plazas en la red viaria de acceso público.

III.06.02. La Cuantificación de Suelo para Actividades Económicas según las DOT

Como se ha señalado anteriormente, en el Decreto 28/1997, de 11 de febrero por el que se aprueban definitivamente las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco, se establece, en su artículo 8. "Cuantificación de suelo para Actividades Económicas" lo siguiente:

"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."

III.06.03. Otras cuestiones

Desde el punto de vista de la actividad económica, se considera que deberá preverse suelo industrial donde alojar o fijar la residencia de todos aquellos talleres mecánicos o similares que el desarrollo de la Villa ha ido englobando en el entramado urbano. También, se considera que merece una reflexión la búsqueda de suelo destinado a favorecer la implantación de actividades terciarias, en la búsqueda del "asentamiento poblacional" de aquellos trabajadores relacionados con actividades propias del sector: consultorías,



asesorías etc. que el modelo de ciudad residencial, a diferencia de otros años puede generar.

Desde el punto de vista comercial el predominio de los servicios básicos es claro: los comercios de alimentación, bebidas, y comercio al por menor de productos no industriales es mayoritario. El anquilosamiento comercial del municipio se debe eliminar con una urgente adaptación de las nuevas estructuras comerciales a los nuevos hábitos sociales lo que conlleva la consolidación de las actuales zonas de centralidad y en tal sentido, el desarrollo de planes de revitalización comercial es la fórmula más adecuada para la revalorización de los, en estos momentos, decaídos centros comerciales del municipio.

Por ello, los Planes de Revitalización Comercial son las figuras idóneas para el resurgimiento de una actividad comercial en el núcleo central del municipio; más en este momento donde la eliminación del paso de la N-1 por la Avenida de Navarra va a suponer la integración de este barrio en lo que podemos considerar como continuo urbano del Centro de la Villa.

III.06.04. Plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Pasajes

En el mes de marzo de 1999, la Autoridad Portuaria de Pasajes elaboró el Plan de utilización de los espacios portuarios, una parte de los cuales se disponen en este término municipal.

En ese Plan se efectúa una justificación de la redacción del Plan en los términos siguientes:

La Ley vigente de Puertos, indica en su artículo 15, apartados 1 y 2, lo siguiente:

- Apartado 1. *"El Ministerio de Fomento delimitará en los puertos de competencia estatal una zona de servicio que incluirá las superficies de tierra y de agua necesarias para la ejecución de sus actividades, las destinadas a tareas complementarias de aquéllas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria".*
- Apartado 2. *"La delimitación de la zona de servicio se hará, a propuesta de la Autoridad Portuaria, a través de un plan de utilización de los espacios portuarios que incluirá los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, así como la justificación de la necesidad o conveniencia de dichos usos".*

La razón básica de la redacción del Plan de Utilización de Espacios Portuarios es, por un lado, dar cumplimiento a la Ley para permitir la delimitación de la Zona de Servicio, cuya modificación es hoy necesaria en algunas áreas portuarias.

Por otro lado, las actividades básicas del Puerto de Pasajes, comerciales, pesqueras y de reparación de buques, están en evolución y es necesario ajustar las nuevas necesidades y armonizar los espacios a ellas dedicados.



Este segundo aspecto es especialmente necesario para facilitar, en su caso, el cumplimiento de la Adicional Decimo Séptima de la Ley, que se refiere a la segregación de la zona de servicio portuaria de espacios pesqueros y deportivos.

Por todo lo anterior, la redacción del Plan de Utilización de Espacios Portuarios se considera necesaria, imprescindible y urgente, ya que es llave para la aprobación de la Zona de Servicios Terrestre y Marítima, que a su vez es básica para el desarrollo de un instrumento urbanístico como es el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio. Por último, el Plan de Utilización es, asimismo, imprescindible para la iniciación en su caso del Expediente de Segregación de Espacios Pesqueros."

En lo que se refiere a las propuestas concretas, debe señalarse que los ámbitos del Puerto que se ubican en Errenteria se encuentran en las denominadas "Área Comercial de Ancho" (9. Muelle de Molinao; 10. Muelle de Capuchinos; 11. Muelle de Petróleos; 12. Muelle Ro-Ro) y "Área Comercial de Lezo" (Muelle Lezo-3). Las previsiones que se señalan para cada uno de estos ámbitos son los que se expresan a continuación:

Area Comercial de Ancho.

Aspectos Físicos

El Area Comercial de Ancho ocupa prácticamente la totalidad del borde Sur de la Bahía de Pasajes.

En su lado Oeste limita con las Areas Pesquera e Industrial de la Herrera y al Este, con el Río Oyarzun que la separa de la que hemos denominado Area Comercial de Lezo. Al Sur de este Area y separándola del entorno urbano nos encontramos con las redes de carreteras y ferroviarias.

Dentro de esta área se encuentran los muelles de La Herrera (2º tramo, de 136 m), Reloj, Avanzado, Buenavista, Molinao, Capuchinos, Petróleos y Ro/Ro.

Es el Area de mayor superficie del Puerto y su distribución es la siguiente:

Superficie edificada:.....	31.980 m ²
Superficie sin edificar:.....	253.787 m ²
Superficie total:.....	285.767 m ²

La longitud total de la línea de costa que coincide con la de los muelles del Area es de 2.236 metros.

El calado, aunque varía entre los 5 y los 12 metros, el 70 % de la longitud de muelle, tiene un calado de 10 m y es suficiente para todo tipo de buques que pueden entrar en el puerto.



El ancho medio teórico, que resulta de dividir la superficie total (285.767 m²) entre la longitud de los muelles (2.236 m), es de aproximadamente 125 metros, que resulta relativamente escasa para desarrollar, con pleno rendimiento, la manipulación y sobre todo el almacenamiento de mercancías. Este inconveniente de la poca anchura se evita en parte con una corta estancia y un rápido levante de las mercancías.

A continuación se añaden las características más importantes de cada uno de los muelles que constituyen este Area, junto con un plano de los mismos. Conviene destacar que al muelle Ro-Ro se le adscribe la superficie de la campa destinada a los automóviles y el tráfico Ro-Ro.

Muelle del Reloj

- **Situación:** Entre Muelle de la Herrera al oeste y Muelle Avanzado al este.
- **Características:** Longitud: 240 m – Anchura: 10/34 m – Calado: 5 m.
- **Superficie Total:** 7.300 m²
 - **Depósito cubierto:** 4.100 m²
 - **Almacén cubierto:** No tiene
- **Medios de carga y descarga:** 3 grúas pórtico de 12 Tn, propiedad de la Autoridad Portuaria.
- **Dotación ferroviaria:** Existen vías de ferrocarril en desuso junto a la zona de maniobra. En su parte posterior, existe una vía férrea de comunicación por todo el puerto.
- **Destino:** Chatarra y mercancía general.
- **Capacidad teórica:** 3.000 Tn/ml equivalente a 720.000 Tn/año.
- **Usos previstos:** La inmediata pavimentación de este muelle y su mejora de almacenaje, permitirán destinar su uso a mercancía general.

Muelle Molinao

- **Situación:** Entre Muelle Buenavista al este y Muelle de Capuchinos al noreste.
- **Características:** Longitud: 313 m – Anchura: 42/90 m – Calado: 10 m.
- **Superficie Total:** 24.200 m²
 - **Depósito cubierto:** 15.400 m²



- **Almacén cubierto:** 2.520 m²
1000 m². En segunda línea de muelle.
- **Medios de carga y descarga:** 2 grúas pórtico de 12 y 16 Tn de propiedad particular.
1 grúa automóvil de 45 Tn de propiedad particular.
- **Dotación ferroviaria:** Vías junto al cantil que conectan con el muelle de Buenavista al oeste y con el muelle de Capuchinos al este en mal estado de conservación.
Una vía en la parte trasera de enlace general.
- **Destino:** Carga general especialmente chatarra y productos siderúrgicos.
- **Capacidad teórica:** 4.500 Tn/ml equivalente a 1.400.000 Tn/año.
- **Usos previstos:** El uso de este muelle permanecerá ligado fundamentalmente al tráfico de chatarra y siderúrgicos, con una previsión de incremento continuado, especialmente en estos últimos.

Muelle Capuchinos

- **Situación:** Entre Muelle Molinac al sudoeste y Muelle Petróleos al nordeste.
- **Características:** Longitud: 298 m – Anchura: 60/84 m – Calado: 10 m.
- **Superficie Total:** 22.000 m²
 - **Depósito cubierto:** 9.000 m².
 - **Almacén cubierto:** 4.500 m². Para productos siderúrgicos.
- **Medios de carga y descarga:**
 - 1 grúa pórtico de 16 Tn.
 - 1 grúa pórtico de 30 Tn.
 - 1 grúa automóvil de 50 Tn de propiedad particular.
 - Cinta transportadora de Magnesitas de Navarra.
 - Instalaciones neumáticas y de bombeo de Cementos Rezola con capacidades de 125 y 200 Tn/h.
 - Bombas de Repsol Asfalto de 200 Tn/h.
 - Bombas de aceite vegetal de Koipe, de 6.000 m³.
- **Dotación ferroviaria:**
 - 3 vías junto al cantil sin escape.
 - 1 vía sin escape en la parte posterior que enlaza con el ramal general del puerto.
- **Destino:** Productos siderúrgicos, bobinas y chatarra.



- **Capacidad teórica:** 3.750 Tn/ml equivalente a 1.100.000 Tn/año.
- **Usos previstos:** La reciente construcción de un almacén cubierto y las previsiones sobre productos siderúrgicos, aconsejan mantener el mismo uso que en la actualidad.

Muelle de Petróleos

- **Situación:** Entre Muelle Capuchinos al sudoeste y Muelle Ro-Ro al este.
- **Características:** Longitud: 159 m – Anchura: 53/80 m – Calado: 10 m.
- **Superficie Total:** 5.700 m²
 - **Depósito cubierto:** La mayor parte de la superficie está ocupada por depósitos para productos petrolíferos.
 - **Almacén cubierto:** No tiene.
- **Medios de carga y descarga:** Manifolds de 5 líneas de tuberías:
 - 1 de 14'' para fuel-oil.
 - 1 de 12'' para gasoil.
 - 2 para gasolina y agua de mar (servicio contraincendios).
 - 1 de reserva.
- **Dotación ferroviaria:** No tiene.
- **Destino:** Únicamente productos petrolíferos.
- **Capacidad teórica:** Se establece en función de los productos petrolíferos.
- **Usos previstos:** La dependencia que tiene este muelle de la factoría de "C.L.H., S.A." y la intención de un próximo traslado a Pamplona de la misma, indican cambio de uso a corto plazo, que bien podría destinarse a tráfico de vehículos.

Muelle Ro-Ro

- **Situación:** Al sudoeste del Muelle de Petróleos – Límite norte de la Península de Capuchinos.
- **Características:** Longitud: 152 m – Anchura: 110/150 m – Calado: 8 m.



- **Superficie Total:** 48.600 m² (Se le adscribe la campa de automóviles de la margen izquierda del Río Oyarzun).
 - **Depósito cubierto:** 48.600 m²
 - **Almacén cubierto:** No tiene.
- **Medios de carga y descarga:** En el extremo sudoeste, una pontona flotante con rampa ro-ro.
En tierra, rampa móvil regulable en altura para carga y descarga lateral.
- **Dotación ferroviaria:** No tiene.
- **Destino:** Automóviles y tráfico Ro-Ro.
- **Capacidad teórica:** 3.000 Tn/ml equivalente a 450.000 Tn/año.
Debido a su utilización casi exclusiva para el tráfico de automóviles, este dato no se deberá utilizar para un cálculo teórico total de la capacidad del Puerto de Pasajes.
- **Usos previstos:** Sin expectativas de cambio de uso.

Area Comercial de Lezo.

Aspectos Físicos

El Area Comercial de Lezo ocupa los terrenos portuarios de la margen derecha del Río Oyarzun y los terrenos del Noreste de la bahía de Pasajes.

Limita al Sur con el término municipal de Rentería materializado por la carretera nacional N-1 y su variante de Rentería, actualmente en fase avanzada de construcción. Al Este limita con el término municipal de Lezo, con su casco urbano y por su parte Norte es la carretera de Lezo al Monte Jaizquibel. Su relación y comunicación con el Area Comercial de Ancho se realiza a través de dos puentes sobre el Río Oyarzun, de los cuales, el situado aguas abajo sólo absorbe el tráfico de automóviles, mientras que el situado aguas arriba, forma parte de la comunicación general del puerto a través de un vial y una vía de ferrocarril. Es de destacar que la zona portuaria de este Area se encuentra situada a un nivel inferior del de sus límites.

El desglose de las superficies del Area es la siguiente:

Superficie edificada.....	6.920 m ²
Superficie sin edificar.....	139.471 m ²
Superficie total.....	146.391 m ²



La línea de costa con una longitud total de 972 metros, está formada por el muro de encauzamiento de la margen derecha del Río Oyarzun y las instalaciones de la rampa Ro-Ro del Muelle de Lezo – 3, que suman una longitud de 373 metros. El resto corresponde al citado Muelle Lezo – 3 y a los Muelles de Lezo – 2 y Lezo – 1 con una longitud de 599 metros.

El calado de los muelles varía desde 8 m en Lezo – 3, suficiente para el tipo de buques que atracan (para el transporte de vehículos) hasta los 10 m de los Muelles de Lezo – 2 y Lezo – 1, en el que pueden atracar los barcos de mayor calado que entran en el Puerto de Pasajes.

El ancho medio teórico que resulta de dividir la superficie total (146.391 m²) entre la longitud total de muelles de atraque (599 m) es de aproximadamente 240 m, cuyo valor está completamente distorsionado por el hecho de incorporar la superficie de la campa de automóviles como corresponde al Muelle de Lezo – 3. Si se descuenta dicha superficie, se obtiene, para la línea de muelle, la medición de 76.000 m², por lo que la anchura media teórica resultante es de 126 m, la cual resulta escasa para una eficaz operación portuaria. La superficie aneja al Muelle de Lezo . 3 resulta suficiente para la carga y descarga de automóviles y su tráfico Ro-Ro.

Muelle Lezo - 3

- **Situación:** Entre la desembocadura del Río Oyarzun y Muelle Lezo – 2 al nordeste.
- **Características:** Longitud: 151 m – Anchura: 40/100 m – Calado: 8 m.
- **Superficie Total:** 62.300 m² (Se le adscribe la campa de automóviles de la margen izquierda del Río Oyarzun).
 - **Depósito cubierto:** 59.000 m².
 - **Almacén cubierto:** En segunda línea. 2.100 m².
 - **Instalaciones:** En segunda línea, dos básculas para pesaje de camiones.
- **Medios de carga y descarga:** 2 rampas ro-ro, una tipo pescante y otra de pontón a cada extremo del muelle.
- **Dotación ferroviaria:** 2 vías sin escape hacia el muelle Ro-Ro con prolongación hacia el muelle Lezo – 2 y Lezo – 1 y conexión con el acceso por túnel, a la estación de Rentería.
- **Destino:** Automóviles y tráfico Ro-Ro.



- **Capacidad teórica:** 3.000 Tn/ml equivalente a 450.000 Tn/año. Debido a su utilización casi exclusiva para el tráfico de automóviles, este dato no se deberá utilizar para un cálculo teórico total de la capacidad del Puerto de Pasajes.
- **Usos previstos:** No se prevé el cambio de uso por lo que seguirá destinado fundamentalmente al tráfico de vehículos.



III.07.

LA RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO: PEATONAL Y CICLISTA. LOS APARCAMIENTOS.

III.07.01. Marco estratégico de actuación

En el Estudio de Tráfico y Aparcamiento en Errentería realizado en el año 2001 se plantea el conjunto de objetivos concretos siguientes:

- * Aumento de la oferta de aparcamiento para residentes.
- * Ampliación del ámbito de aparcamiento de rotación.
- * Mejora de la fluidez del tráfico.
- * Disminución de la accidentalidad.
- * Mejora de los desplazamientos peatonales.
- * Aumento de la extensión de las calles peatonales.
- * Mejora de la accesibilidad hacia el transporte público,

Estos objetivos se enmarcan en las estrategias siguientes:

1. Aumento de la eficacia del sistema viario.
2. Mitigación de los impactos negativos del automóvil.
3. Fomento de alternativas viables al automóvil.

III.07.02. Política de Aparcamientos.

El aparcamiento para residentes, tal como se ha constatado en el diagnóstico presenta una situación de déficit agudo. Será necesario seguir construyendo aparcamientos destinados a residentes, bien subterráneos o en edificación, a una distancia máxima de 100 a 150 metros del lugar de residencia. Sin embargo, este hecho plantea la discusión sobre el disfrute gratuito del espacio urbano, por lo que será necesario ir concienciando a la población de que el aparcamiento constituye un costo inherente al coche, tanto en un garaje como en el espacio público.

Una recomendación que se considera fundamental reside en la definición de las normas urbanísticas sobre la ratio relativa al número de garajes por vivienda. Se considera necesario aumentar progresivamente esta ratio hasta dos plazas por vivienda en los nuevos sectores residenciales. La idea es poder compensar parcialmente el déficit de partida de la zona de influencia de las nuevas viviendas.



En relación con el aparcamiento de rotación, se plantea la extensión de las zonas de aparcamiento regulado y se presenta un sistema de regulación flexible y autocumplible. Las ventajas que conlleva el nuevo sistema se pueden resumir en:

- Relativa inmediatez de su puesta en servicio.
- Equidad para distribuir un "bien escaso".
- Flexibilidad de expansión a otras áreas y de adaptación a condiciones cambiantes.
- Gran flexibilidad de gestión y control, variando los dos parámetros básicos: el período de control y el costo tarifario.
- Mayor disponibilidad de plazas de aparcamiento para los residentes.
- Mayor disponibilidad de aparcamiento de rotación para los foráneos y el resto de habitantes del municipio.

De cara a la evolución del sistema, se cree necesario precisar que toda situación de saturación posee una demanda latente que se revela cuando aumenta la oferta. Es decir, que la mayor disponibilidad de plazas de aparcamiento puede verse compensada con un crecimiento de la demanda, lo cual tiende a equilibrar los resultados de explotación.

III.07.03. Política Viaria.

Las propuestas realizadas giran entorno a los siguientes ejes:

- Reordenación viaria. Se ha canalizado mediante el modelo de transportes la reordenación consiguiente a la peatonalización de la Calle Viteri. Ello requiere la puesta en marcha de diversas fases.
- Tranquilización de tráfico. Se propone una serie de medidas de tranquilización que favorezcan:
 - Los desplazamientos que son mayoritarios en Errenteria.
 - La circulación de los coches mitigando sus efectos negativos.
 - La reducción de la accidentalidad.
- Señalización de encaminamiento a la Variante que favorezca el acceso a la misma sin atravesar el centro del núcleo.



III.07.04. Política de Transportes Públicos.

Se plantean tres tipos de medidas:

- Reorganización de la red urbana de autobús.
- Mejora de los accesos peatonales a las estaciones del ferrocarril y a las paradas del autobús, como expresión de reconocimiento público de que la utilización del transporte público es un comportamiento social más aceptable para la colectividad que el recurso automático al automóvil particular.
- Criterios de diseño de las paradas de autobús.

III.07.05. Otras recomendaciones.

En materia de planificación urbana, se considera que uno de los retos a superar en Errenteria reside en el equilibrio entre la población que reside y trabaja en el propio municipio, dado que así se fomentan los desplazamientos peatonales. Para impulsar y fomentar este activo, consideramos necesario:

- Atraer empleos de servicios y comercio, dada la transformación del tejido económico en el sentido de que son los servicios los que van a crear los empleos que son necesarios dada la previsible disminución del empleo industrial (aunque su importancia económica se mantenga). Se trata de prever espacios y locales en el propio casco en forma de incubadoras de empresas, dado que no hay mejor parque tecnológico que el propio núcleo urbano, que fue en su momento testigo precisamente del desarrollo industrial de Errenteria.
- Ubicación de actividades económicas y de empleo en relación con la fibra urbana del núcleo.

III.07.06. Las redes peatonal y ciclista.

Actualmente hay una presión excesiva del coche sobre el espacio urbano. El nivel de congestión y lentitud en el tráfico de vehículos se debe a la excesiva densidad de los tejidos urbanos y a los problemas de estructura física de la trama. Por ello, es preciso establecer nuevas alternativas de comunicación de escala más humana y de escaso impacto, que aumenten la calidad de vida de los habitantes y favorezcan la opción de nuevos hábitos y costumbres y creando zonas urbanas más vivibles.

En la actualidad existen viales no motorizados para peatones y bicicleta, que recogen los términos municipales de Errenteria, Lezo y Oiartzun, pero en su mayoría carecen de continuidad, lo que disuade de su utilización.



En esos sentido, se considera deseable prolongar la infraestructura, creando un auténtico vial no motorizado comarcal que facilite la conexión entre todos los municipios del entorno de Oarsoaldea, que permita que la bicicleta constituya una auténtica alternativa de transporte.

Es importante que los recorridos ciclistas tengan una auténtica continuidad, dado que de otro modo la disuasión para la utilización de este modo lúdico de transporte y ocio perdería mucho atractivo por la incomodidad y por el peligro que supone el uso de la bicicleta fuera de los recorridos específicamente preparados al efecto.

Se trata de una estructura blanda que puede atravesar indistintamente áreas naturales y zonas urbanas, y que se caracteriza por su escaso impacto, reducido coste y fácil implantación. A pesar de ello, su papel estructurante es importante, por cuanto facilita en gran medida las alternativas de desplazamiento peatonal y ciclista, en adecuadas condiciones, en un área que presenta graves carencias de espacios para peatón. Es deseable, por lo tanto, crear una infraestructura blanda que atraviese las distintas áreas naturales y zonas urbanas, que faciliten el desplazamiento peatonal y ciclista, creando una auténtica red comarcal y cree una conexión con todos los municipios del entorno de Oarsoaldea, uniendo los tramos ya existentes e implantando otros y que conecte con las zonas de ocio y expansión, como son las zonas deportivas, y áreas verdes con los núcleos urbanos altamente densificados.

La estrategia peatonal es un aspecto básico, que se trata de impulsar en el entorno urbanizado. La creación de dos redes superpuestas, una rodada y otra peatonal.

Los objetivos establecidos son los siguientes:

- Creación de una red en Erretera, estableciendo los tramos como anillos y uniendo los ya construidos.
- Establecimiento de una red no motorizada estructurante comarcal, de manera que se facilite la conexión entre los municipios del entorno de la bahía de Pasaia.
- Enlace de los tramos construidos de viales no motorizados para crear una auténtica red estructural, facilitando las alternativas de desplazamiento peatonal y ciclista, teniendo prioridad aquellas que formen parte de la red comarcal.
- Conexión con las instalaciones escolares, zonas deportivas, zonas verdes, ámbitos que presentan una mayor demanda por parte de los ciudadanos.



III.08. LA CONSECUCCIÓN DE UN TRANSPORTE PÚBLICO EFICAZ

III.08.01. Criterios generales.

En el Plan Estratégico, Euskotren XXI, en relación con los objetivos que dicha sociedad pública plantea, se señalan, entre otros, los siguientes:

- Potenciación del el servicio de transporte colectivo de cercanías, tanto por ferrocarril como por carretera.
En efecto, un adecuado servicio de cercanías ayudará, sin duda alguna, a hacer que se reduzca el transporte privado y por lo tanto la preocupante situación de tráfico podrá ser aliviada.
- Garantizar las conexiones ínter - metropolitanas de la Comunidad y, en la medida en que las nuevas infraestructuras lo permitan, potenciar el modo ferroviario en esas relaciones.
- Potenciar el transporte ferroviario en las comarcas industriales, contribuyendo así a conformar una unidad funcional, económica, social y cultural.
- Contribución de modo activo en el desarrollo de las políticas de transporte en la Comunidad Autónoma y su proyección a la sociedad.
- Desarrollar una empresa que gestione eficazmente las infraestructuras ferroviarias y se consolide como un operador integral de transporte.

III.08.02. Red de Euskotren

Los objetivos que desde el Plan General se plantean en relación con la Red de Euskotren son coincidentes con los señalados en el PTS de la Red Ferroviaria aprobado por el Departamento de Transportes del Gobierno Vasco.

“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: “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).



III.09. LA PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL

III.09.01. Cuestiones generales

En la Exposición de Motivos de la Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco, se señala que nació *"de la necesidad de concretar una voluntad colectiva de entender el medio ambiente, jerarquizando objetivos comunes de política ambiental, articulando competencias y diseñando, a tal fin, procedimientos e instrumentos adecuados. Se trata, en definitiva, de fijar el régimen de protección de los recursos ambientales, de regular la intervención administrativa respecto de las actividades con incidencia en el medio ambiente, incluyendo un régimen sancionador, y de propiciar nuevas fórmulas viables para abordar a corto, medio y largo plazo la protección ambiental en la sociedad en la que vivimos"*.

El Título Tercero de la Ley regula la ordenación de las actividades con incidencia en el medio ambiente, introduciendo el principio de control integrado de la contaminación. El capítulo dedicado a la evaluación de impacto ambiental diseña un sistema que permitirá estimar los efectos que sobre el medio ambiente puedan derivarse de la ejecución de los planes y proyectos que se relacionan en el Anexo I de la ley.

III.09.02. La Agenda Local 21

En el Marco de Agenda 21 se ha elaborado un Informe Diagnóstico de la Realidad Integral (ambiental, económica y social) de este municipio tomando como referencia los criterios de sostenibilidad o principios básicos a perseguir por toda sociedad sostenible.

Esos criterios de sostenibilidad que marcan los objetivos de actuación futura son:

1. Promoción de la utilización de los recursos de un modo racional y eficiente.
2. No - superación de la capacidad de carga ni de regeneración del medio.
3. Adecuación del desarrollo humano con respeto por el entorno.
4. Favorecimiento de la relación de los ciudadanos con los sistemas naturales.
5. Apuesta por unos usos sostenibles del suelo en la planificación urbana.
6. Garantizar la movilidad y accesibilidad a los servicios a todas las personas.
7. Potenciar una economía fuerte y diversificada.
8. Favorecer la integración e igualdad de las personas.
9. Garantizar una buena calidad de vida.
10. Fomento de la participación de los ciudadanos en la toma de decisiones del municipio.
11. Prestar una buena gestión municipal.