

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA****1.- SINTESIS DEL DIAGNOSTICO PARA LA ELABORACION DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS****1.1 DIAGNOSTICO DESDE UNA PERSPECTIVA MUNICIPAL**

Dentro del Area Metropolitana de Donostia San Sebastián, "-Area Funcional de Donostia, como se denomina en las "Directrices de Ordenación del Territorio del Pais Vasco", en adelante D.O.T. -, el Municipio de Pasaia juega un papel como agente socio-económico de primer orden, estrechamente vinculado al Puerto de Pasaia y a las desembocaduras de los corredores industriales de IRUN, OIARTZUN-RENTERIA e incluso el corredor del Urumea.

El desarrollo urbano de Pasaia, es motivado y paralelo al desarrollo del puerto a medida de que éste crece y se amplía, multiplicando su actividad, crece el casco urbano, produciéndose el punto álgido con el desarrollo del sector primario - pesca, que conlleva un gran movimiento migratorio origen del salto poblacional en los años 60-70.

La crisis de el sector pesquero y el metalúrgico, principales sostenes de la actividad portuaria motivan la realidad actual urbanística del municipio, con una fuerte regresión poblacional, problemas sociales, pirámide poblacional envejecida, tasa alta de paro, etc. que conjuntamente con las carencias urbanísticas básicas de equipamientos y espacios libres cualificados motivados por el desarrollismo de los años 60-70, configuran la realidad actual del municipio.

A esto hay que unir la escasez de recursos de suelo disponible, la trama urbana heterogénea y separada en tres distritos con difícil comunicación entre ellas, asentamientos industriales totalmente inadecuados, obsoletos y con problemas de accesos, el déficit de equipamientos básicos, y el mal estado general de conservación de una parte importante del parque residencial.

Resulta por tanto prioritario para el municipio invertir todo este proceso degradatorio en base a políticas de reequipamiento general, rehabilitación del parque de viviendas, reconversión de la actividad y sector portuario, saneamiento del tejido industrial e integración del modelo de relaciones industriales.

El Municipio debe modernizar y crear servicios turísticos y de ocio, vinculadas al puerto y a los cascos históricos así como la oportuna integración de áreas recreativas y de esparcimiento en los espacios de Ulía y Jaizkibel.

Resulta urgente el desarrollo del Plan Especial del Puerto y la mejora y acondicionamiento de los espacios libres portuarios así como desarrollar una zona de atraques deportivos intraportuarios con suficiente entidad para inducir la reconversión de todo el tejido industrial de la Herrera logrando de esta forma una mejora de la escena urbana.

Esta integración puerto-ciudad que se propone a exámen de este Plan Especial y las presentes Normas resulta fundamental para redotar al municipio de gran parte de las carencias que padece.

A nivel de infraestructuras, el desarrollo de la variante de la N.I en Antxo y la conexión posterior - Luzuriaga Molinao - Landarro, así como los nuevos accesos, (Harinera), resultan trascendentales y supondrá un vuelco en cuanto a la calidad urbana de este distrito.

Las Normas Subsidiarias también deben plantearse el grave problema medioambiental así como el de la preservación y puesta en valor del patrimonio natural, paisajístico e histórico-artístico del municipio.

En este sentido resulta fundamental el saneamiento y recuperación de la Bahía y la ría de Molinao, la recuperación y regeneración forestal de Jaizkibel y Ulía, la concentración de los astilleros en la zona portuaria y la recuperación de las calas de Bursa y Ondartxo y la protección y rehabilitación de los Cascos Históricos.

Sin embargo, a pesar de todas las medidas correctoras que se puedan aplicar el municipio es directamente

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

dependiente de la comarca, sobre todo de San Sebastián y Rentería. En cuanto a equipamientos de gran escala y resolución del problema industrial, con los polígonos de Landarro y Txirrita-Maleo (47 Ha. entre ambos), que gravitan a escasos 500 m. lineales sobre el área de Luzuriaga.

1.2 DIAGNOSTICO Y PROPUESTAS DE LOS PLANES DE ORDENACION TERRITORIAL EN REDACCION Y TRAMITACION.

Tras la aprobación de la Ley 4/1.990 de 31 de Mayo de Ordenación del territorio del País Vasco, el Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco ha iniciado la elaboración de los Planes de Ordenación Territorial que deberán configurar el sistema de planeamiento supramunicipal de la Comunidad Autónoma.

Este conjunto está configurado de manera piramidal siendo en primera instancia las D.O.T. la figura de mayor rango, y como desarrollo de éstas los Planes Territoriales Parciales -P.T.P.- de las "Áreas Funcionales" definidas en las D.O.T. y por los Planes territoriales sectoriales, -P.T.S.- que afectarán a diversos aspectos "sectoriales" de la ordenación territorial "infraestructuras viarias", "vivienda", "industria", etc...

El estado de estos trabajos es que se ha tramitado el "Avance" de las D.O.T. habiéndose sometido a "informe" de las administraciones y a exposición al público, habiéndose otorgado la Aprobación Inicial del documento en Diciembre de 1.993. El "Plan Territorial Sectorial de Suelo Industrial" se encuentra en fase de Avance habiéndose sometido a "informe y sugerencias" por parte de las administraciones afectadas. Asimismo también se encuentra en fase de elaboración el "Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Donostia-San Sebastián", habiéndose elaborado la fase de Información y Diagnóstico.

Estos documentos establecen en algunos casos definiciones que se formulan con el objetivo expreso de servir de referencia para la formulación de los contenidos de ordenación y del dimensionamiento del desarrollo proyectado por el Planeamiento General de los municipios afectados, de manera transitoria durante el desarrollo y tramitación del Planeamiento Territorial.

En lo que respecta al municipio de Pasaia las definiciones que afectan a las determinaciones de planeamiento en estos Documentos son las siguientes:

A. DIRECTRICES DE ORDENACION TERRITORIAL DEL PAIS VASCO - D.O.T. - AVANCE**1. EL MODELO TERRITORIAL****1.3 Delimitación de Áreas para la Ordenación Territorial.**

- Se incluye al Municipio de Pasaia como parte del Área Funcional de Donostia/San Sebastian, que será objeto de un P.T.P.

1.4 Estrategias de corrección de desequilibrios territoriales.

- Se establece como objetivo la renovación urbana y recompensación morfológica de San Sebastián, Pasaia, Rentería y Lezo, un proceso progresivo de transformación o relocalización de la industria urbana y para ello se proponen mecanismos de compatibilización de los planeamientos municipales.
- Se propone la configuración de un sistema de transporte que mejore la integración funcional de todo el Área.

2.- ORDENACION URBANA Y ESTRUCTURACION TERRITORIAL

**Texto Refundido
Testu Bategina**

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

2.1 Orientaciones para la política de suelo residencial y suelo industrial.

Se remite a la redacción del P.T.P. del Area funcional la cuantificación de la oferta de suelo residencial, la de segunda residencia al P.T.S. de Ordenación de los Recursos Turísticos y de la Segunda Vivienda, la de la política de vivienda pública al P.T.S. de Creación Pública de Suelo Residencial y Promoción Pública de Viviendas y respecto al Suelo Industrial se remite al P.T.S. para la Ordenación del Suelo Industrial.

2.2 Directriz para la ordenación de la segunda residencia y los recursos turísticos.

No tiene relevancia alguna para el Ayuntamiento de Pasaia.

2.3 Necesidades de vivienda y cuantificación de la oferta de nuevo suelo residencial.

Se señala la fuerte regresión de Pasaia, junto con Rentería y Lezo en el período 1.986/91. Establece una metodología para el cálculo de la oferta máxima de suelo residencial basado en cinco componentes, que en tanto se formulan las P.T. sirve de referencia provisional con vistas a la formulación de planeamiento municipal.

Los cinco componentes son:

- C1: Oferta debida a las modificaciones del modelo territorial propuesto por las D.O.T.
- C2: Oferta debida al crecimiento demográfico del municipio.
- C3: Variación de la estructura familiar.
- C4: Corrección de la rigidez de la oferta.
- C5: Crecimiento tendencial de la "segunda residencia"

Se adjunta a modo de anexo el resultado de los sumandos y formulas tras la aplicación de esta metodología, que difiere no de manera relevante sobre la propuesta. Quizás en el caso de Pasaia, por sus especiales características y parque de viviendas tan deteriorado e inadecuado no es directamente aplicable una metodología general sino que el resultado depende más directamente de la gestión urbanística necesaria para equilibrar la ciudad.

El número de viviendas propuesto por las N.N.S.S. es 854 y teniendo en cuenta que de ellas 160 lo son por sustitución de edificios con un perfil medio de P.B.+IV, habría que considerar un coeficiente corrector de desarrollo a ocho años, del 50%, lo que nos presentaría una propuesta final de 774 viviendas de incremento, coherente con las 830 del cálculo de las Directrices.

HOJA DE CALCULO PARA LA CUANTIFICACION DE LA OFERTA DEL SUELO RESIDENCIAL

-D.O.T.-

Componente 1. IMPLICACIONES DEL MODELO TERRITORIAL	
Crecimiento Selectivo	-

Texto Refundido
Testu Bategina

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

Habitat de Descongestión	-
V.O.B.= 5.653 - Segunda Residencia VOB (CSR-CSR 91)	134
TOTAL COMPONENTE 1	134
Componente 2. CRECIMIENTO DEMOGRAFICO	
PB= 18.373 - P9= 18.373 - P8= 19.552	TMF (n) 3,00
PH=PB (1+TAC) ³ = 17.006 - CD=PH-PB=	-1.367
Necesidad de Viviendas CD/TMF (n)	-455
Total Componente 2	-455
Componente 3. VARIACION DE LA ESTRUCTURA FAMILIAR	
Necesidad de Nuevas Viviendas PB/TMF (n)-VOB=	18.373/3,00-5.653
Total Componente 3	471
Componente 4. CORRECCION DE LA RIGIDEZ DE LA OFERTA	
CR= 0,12 -(VOB+C2+C3)CR= (5.653 - 455 + 471) 0,12	
Total Componente 4	680
Componente 5. SEGUNDA RESIDENCIA	
CSR= - C2 +C3+ C4	-
(C2+C3+C4) (CSR-1)0,5=	-
Total Componente 5	-
NUMERO MAXIMO DE VIVIENDAS A OFERTAR POR EL PLANEAMIENTO	-
C1+C2+C3+C4+C5 TOTAL	830

2.4 Compatibilización de Planeamientos Municipales.

Se establece la necesidad de establecer estos mecanismos a fin de dar mayor coherencia al conjunto del Area Urbana de San Sebastián, Lezo, Pasaia y Rentería.

Para el Area de Donostia, será el P.T.P. correspondiente el que contendrá los criterios a adoptar para la compatibilización de planeamientos.

2.5 Aplicabilidad de la Ley 8/1.990

Define Pasaia como municipio de aplicación general. Supondrá la obligación de la formulación de un Plan

**Texto Refundido
Testu Bategina**

"A" DOK.- TXOSTENA**DOC. "A" MEMORIA**

General y la aplicación de Areas de Reparto y Aprovechamiento tipo en Suelo Urbano.

2.6 Prioridades en las Estrategias de Renovación Urbana.

Se establece dentro del Area Urbana Integrada de San Sebastián como propuesta para llevar a cabo "Programas Estratégicos de Renovación Integral", en el contexto del P.T.P.

2.7 Prioridades para la Rehabilitación de los Cascos Históricos.

Los Cascos de Donibane y San Pedro a pesar de estar incluidos en la relación de Cascos de la Comunidad Autónoma no se incluyen entre los de actuaciones de máxima prioridad ni son objeto de programas Estratégicos de Rehabilitación Integral.

2.8 Sistema de Areas de Esparcimiento y Núcleos de Acceso al Territorio.

El área de Txurtxipi-Guadalupe, incluye todo el monte Jaizkibel, como área recreativa.

2.9 Ordenación del Paisaje Industrial.

Se remite en general al P.T.S. del Suelo Industrial.

3.- ORDENACION DEL MEDIO FISICO.

Se define como Area de preservación estricta parte de los acantilados de Jaizkibel, con dos zonas, Arando Aundi y Mitxitxola.

En el resto de Jaizkibel se plantean dos criterios de intervención:

- Ladera Sur: Se plantea el objetivo de "regeneración del bosque climático" - recuperación del bosque originario-.
- Ladera Norte: Se destina a "replantación forestal con especies reproductoras" -roble, pino radiata, abedul y haya, con el complemento de avellano, nogal y castaño-.

Tratamiento del Espacio Litoral y Medio Marino: Se han de incluir la delimitación del Dominio Público Marítimo Terrestre, así como sus zonas de servidumbre.(Ley de Costas).

4.- REFERENCIAS PARA LA ORDENACION TERRITORIAL DEL SISTEMA DE EQUIPAMIENTO.

- Equipamiento escolar: Se contempla todo el ciclo excepto el universitario para Pasaia.
- Equipamiento Sanitario y Asistencial: Según las recomendaciones es suficiente la capacidad, m² y facultativos de la dotación actual.
- Equipamiento comercial: Se remite al P.T.P. del Area Funcional la definición de estrategias al respecto.
- Equipamiento cultural: Se prevé la implantación del Centro Comarcal en Donostia y el Subcomarcal en Irún.
- Ordenación territorial del Sistema Dotacional de Equipamiento Deportivo:

Pasaia se define como objeto de Actuación Prioritaria (déficit de 18.101 m²) Centro Comarcal en Donostia y Subcomarcal en Irún-Hondarribia.

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA****5.- DIRECTRICES DE ORDENACION DE LAS INFRAESTRUCTURAS BASICAS.**

Puertos: El puerto de Pasaia se ha de consolidar como Puerto Comercial de Primer Orden.

Carreteras: Se contempla, dentro del contexto del Plan General de Carreteras del País Vasco, la construcción de la Variante de Antxo.

B) PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DEL SUELO INDUSTRIAL DEL PAIS VASCO**3.- VALORACION Y DIAGNOSTICO**

Se propone llevar a cabo operaciones de recualificación urbana en Donostia, Pasaia, Rentería, Lezo y Hernani.

Se señala como pieza esencial de la infraestructura de Comunicaciones y Transportes el Puerto de Pasaia.

Se señala también cómo el municipio de Pasaia tiene su suelo Industrial totalmente ocupado.

4.- PROPUESTAS.

Específicamente para Pasaia además de declararlo de interés preferente para la ordenación, gestión y promoción urbanística del suelo industrial, se propone además una política prioritaria de reconversión y remodelación de sus áreas industriales obsoletas.

También se propone Pasaia como zona preferente de reconversión industrial, a fin de posibilitar la erradicación o traslado de empresas obsoletas o mal ubicadas y la remodelación integral, con o sin cambios de uso de las zonas industriales degradadas, concretamente la operación de remodelación integral de las Instalaciones de Victorio Luzuriaga, S.A. y CAMPSA en coordinación con la prevista promoción del Polígono Landarro (Donostia-San Sebastián) en el fondo de la regata de Molinao-

Criterios de dimensiones para Pasaia 30 Ha. (ocupación actual). - En realidad, contando el Puerto son 47 Ha. -, y sin contarle 6,4.

2.- OBJETIVOS GENERALES (PROPUESTA)

La lectura del epígrafe anterior conlleva la diferenciación entre el diagnóstico desde el punto de vista municipal y el territorial según el Departamento de Urbanismo y Vivienda del Gobierno Vasco, si bien el contenido presenta una serie de puntos comunes, sobre todo en lo referido a los conceptos generales de renovación y rehabilitación urbana, necesidad de transformación y relocalización de la industria urbana, y sobre todo, saneamiento y regeneración del tejido industrial, además de evidenciar ambos diagnósticos el déficit general de equipamientos.

Puede interpretarse cierta discrepancia en el dimensionamiento del número de viviendas propuesto y en el grado de prioridad de ciertas operaciones de rehabilitación o renovación urbana (cascos históricos, etc...).

2.1 SUELO RESIDENCIAL. LA VIVIENDA.

La imposibilidad física de Pasaia de calificar nuevas zonas residenciales, junto con el crecimiento poblacional negativo de los últimos años, determinan, en el Avance de Normas, en su diagnóstico y en el Diagnóstico de las D.O.T., la limitación y no necesidad de nuevas propuestas de suelo residencial ampliando el suelo urbano, y hace innecesaria la clasificación de nuevos suelos (apto para urbanizar).

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

El número de viviendas propuesto para los ocho (8) años de horizonte de este Proyecto, viene determinado por la gestión urbanística en las pautas de regeneración y rehabilitación de la trama urbana existente.

La propuesta que conlleva el modelo de desarrollo elegido implica la sustitución e incidencia en la trama residencial o industrial fuertemente degradada u obsoleta y diagnosticada como no admisible por el territorio donde se implanta, por nuevas áreas residenciales que permitan el esponjamiento de la trama, la génesis de espacios libres cualificados y la inserción de "paquetes" dotacionales de equipamiento, en ocasiones incluso con carácter gravoso para la administración actuante.

El modelo de planeamiento que el presente documento impulsa, participa de una voluntad de resolución comarcal de las diferentes problemáticas urbanísticas. La imposibilidad de llegar a acuerdos intermunicipales para la ordenación del territorio hace que se adapten soluciones contradictorias con las ideas expresadas. Así el actual suelo industrial de Campsa-Luzuriaga, ante la imposibilidad de llegar a acuerdos con Donostia-San Sebastián para su desarrollo junto con el colindante polígono industrial de Landarro, hace que se deba optar por una gestión posibilista modificando su calificación y transformándolo en suelo preferentemente residencial.

La desaparición de este suelo industrial 4,6 Ha. además del desclasificado en la ribera de la Ría 1,8 Ha., confirma la tendencia de transformación de estos suelos en residenciales que se viene experimentando en los últimos cincuenta años.

El plantear una remodelación industrial de estos suelos, que no debemos olvidar provocan molestias a las zonas residenciales próximas y presentan graves problemas de obsolescencia y accesibilidad, supondría el insistir en anticuadas políticas localistas ignorando la comarca próxima, toda vez que el Planeamiento de Rentería y Donostia, ofertan a escasos 200 m., suelo industrial con una capacidad próxima a las 50 Ha. Txirrita Maleo y Landarro.

Por todo ello, además de lo dificultoso de su gestión, no parece correcto ni posible plantear un nuevo suelo industrial en competencia con el ya excesivo planteado en la comarca próxima.

Ahora bien, este Ayuntamiento deberá realizar los oportunos esfuerzos de participación en estos suelos próximos para facilitar la ubicación en estas zonas, de las actuales industrias pasaitarras que deseen instalarse en estas zonas dada la localización de sus trabajadores.

El número de viviendas resultante es de 1.173 nuevas viviendas, a las cuales hay que restar 319 que se eliminan. Este número de viviendas viene determinado por necesidad de gestión urbanística, resolución de problemas urbanísticos, (apertura de actuales calles en fondo de saco, génesis de parques y espacios libres, reservas de equipamientos, etc...).

El total resultante neto, es un incremento de 854 viviendas, en suelo urbano, (no existe suelo apto para urbanizar), frente a las 830 resultantes del diagnóstico de las D.O.T.

Hemos de añadir además que 160 viviendas propuestas (18,7%) se ubican en el distrito de Antxo, (A.I.U. 3.01) en zona de ensanche, con dificultades de gestión para el desarrollo de las operaciones, por lo que si consideramos la evolución de las sustituciones en los últimos años, el ritmo de viviendas construidas por año es de 10, por lo que tendríamos una oferta real en el período de programación del plan de 80 nuevas viviendas.

En definitiva la única operación realmente programable, es la contemplada en la zona Luzuriaga Molinao Ambito 3.02, con 270 viviendas de incremento (31,6% del total) operación en la que la oferta deberá contemplar el 75% del total como vivienda protegida.

Otra operación destacable, es la prevista en el Ambito 2.05 calle Pescadería con 88 viviendas, 10,3%, operación en que no está prevista ninguna vivienda protegida pero en la que el Ayuntamiento se

**Texto Refundido
Testu Bategina**

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

compromete a realizar una aportación de ciento cincuenta millones, operación ésta que se estima de urgente realización dado el deterioro de la zona.

Por último otra operación de vivienda significativa es la recogida en el Ambito 2.02/2 Estrataldea, en la que las 75 viviendas previstas, se subordinan a la efectiva realización de complejas operaciones urbanísticas.

Las demás operaciones previstas, del orden del 30% del total, son acciones de goteo previstas para resolver problemas puntuales de sutura del territorio.

Todo lo arriba expuesto donde se observa que las dos operaciones que suponen el 40% de la oferta, se corresponden con operaciones de sustitución de tejidos industriales obsoletos, inadecuados y con graves problemas de accesibilidad.

Como ya indicamos en otros apartados de la memoria, la razón de la transformación de estos suelos industriales en residencial preferentemente, responde a que no se han podido encontrar otros usos que las hicieran viables y a la no existencia de vías financieras que lograsen la liberalización de los terrenos para localizar equipamientos o reequilibrar la ciudad actual.

Por todo ello entendemos que el presente proyecto presenta en realidad una opción de crecimiento cero, destinando los esfuerzos de la próxima década a intentar corregir los desmanes y olvidos de épocas anteriores.

Texto Refundido
Testu Bategina

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

RESUMEN DE LAS CARACTERISTICAS SOCIOURBANISTICAS Y TERRITORIALES POR
AMBITOS DE INTERVENCION URBANISTICA

ESTADO ACTUAL

* La superficie de la lámina de agua de la bahía es de 855.722 m². A esta superficie habría que sumar las "zonas de amarres tradicionales" incluidos en los Ambitos de San Pedro, Donibane y Bordalaborda 1, y la superficie del nuevo muelle Donibane proyectado e incluido en el Ambito de Bordalaborda 2.

Fuente: CARTOGRAFIA MUNICIPAL. CENSOS DE 1.991

Elaboración propia.

AMBITO	superficie	Población	Hogares	VIVIENDAS			Composición media familiar	Densidad de Población	Densidad de Viviendas	
				Principales TOTAL	Secundarias	Desocupadas				
1.01 Donibane	¹ 63.600	942	322	315	17	55	387	2,9	148,1	60,8

Texto Refundido
Testu Bategina

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

1.02 Bordalaborda	² 24.167	132	43	43	2	3	48	3	54,62	19,86
1.03 Bordaundi	45.690	1.703	467	460	9	35	504	3,6	372,7	110,3
1.04 Liceo	39.116									
1.05 Jaizkibel	8.745.000	22	5	5			5			
1.06 Larrabide	27.624	25	7	7		1	8			
Zona Rural	261.000	35	6	6		2	8			
SUBTOTAL	9.206.197	2.859	850	836	28	96	960	3,4		

2.01 San Pedro	³ 53.400	896	291	291	6	42	339	3,1	167,8	63,5
2.02 Zamatete	40.490	872	256	256	3	14	273	3,5	215,3	67,4
2.03 Salinas	42.470	1.292	437	432	8	51	491	2,9	304	115,6
2.04 Pablo Enea	43.220	1.430	395	387	14	32	433	3,6	330,8	100,2
2.05 Pescadería	32.536	631	190	189	3	9	201	3,3	193,9	61,7
2.06 Araneder	62.879	1.168	317	316	8	23	347	3,7	185,6	55,1
2.07 Trintxer	38.125	1.747	589	579	19	75	673	2,9	472,3	177,5
2.08 Azkuene	47.412	2.452	714	711	13	87	811	3,4	517,4	169,4
2.09 Azkuene Goia	10.400	122	37	37	4	8	49	3,3	117,3	47,1
2.10 Ondartxo 01	97.040									
2.11 Ondartxo 02	68.800									
2.12 Trintxerpe Alto	69.850	22	9	9	0	15	24			
2.13 Ulia	740.060	5	2	2			2			
Zona Rural	138.000			2			2			
SUBTOTAL	1.484.682	10.637	3.237	3.211	78	356	3.645	3,3		

3.01 Antxo Norte	71.440	4.604	1.550	1.529	25	240	1.794	3	655,9	251,1
3.02 Antxo Sur	46.284	INDICE DE OCUPACION 85%								
3.03 Ria Molinao	24.736	187	63	63	3	20	86	3	75,6	34,7
SUBTOTAL	142.460	4.791	1.613	1.592	28	261	1.881	3	342,1	132

4.01 Askorreta	7.320									
4.02 M.S Pedro-Her.	39.720									
4.03 Herrera 01	36.800									
4.04 Herrera 02	54.960									
4.05 Herrera 03	4.800	54	15	14			14	3,6		
4.06 M.Herrera-Antx	247.250									
4.07 Termica	10.387									
4.08 Astillero	28.200									
4.09 Bordalaborda 02	52.075									
SUBTOTAL	481.592	54	15	14			14	3,6		

1 21.800 m² amarres tradicionales

2 8.350 m² amarres tradicionales.

3 4.224 m² amarres tradicionales.

Texto Refundido
Testu Bategina

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

S.G.COMUNICAC.	100.039									
----------------	---------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

TOTAL	11.414.970	18.302	5.715	5.653	134	713	6.500	3,2	16	5,7
-------	------------	--------	-------	-------	-----	-----	-------	-----	----	-----

* La superficie de la lámina de agua de la bahía es de 855.722 m². A esta superficie habría que sumar las "zonas de amarres tradicionales" incluidos en los Ambitos de San Pedro, Donibane y Bordalaborda 1, y la superficie del nuevo muelle Donibane proyectado e incluido en el Ambito de Bordalaborda 2.

Fuente: CARTOGRAFIA MUNICIPAL, CENSOS DE 1.991

Elaboración propia.

PROPUESTA

Nuevas viviendas	Viviendas sustitui-das	Balance Final	Densidad vivienda Viv./Ha.
------------------	------------------------	---------------	----------------------------

		387	60,8
111	11	148	61,2
		504	110,3
		5	
6		14	
		8	
117	11	1.066	

		339	63,5
109	2	380	94,3
		491	115,6
20	6	447	103,4
88		289	88,8
43	4	386	61,7
55	28	700	183,6
20	12	819	172,7
33	26	56	53,8
46	24	70	
	2		
	2		
414	78	3.981	

.373	213	1.974	276,31
271	1	270	58,3
50	16	120	48,5
694	230	2.345	164,6

Texto Refundido
Testu Bategina

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

		14	
		14	
1.225	139	7.426	6,5

2.2 LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS.

La desaparición del tejido industrial existente en Antxo es la característica fundamental de la propuesta. Esto implica que la sustitución de las actividades y su traslado se resuelvan de manera inmediata en la comarca, es decir la reubicación de las empresas ha de producirse en Landarro y Txirrita-Mateo, además de las que puedan tener cabida en la Herrera.

El "Leit Motiv" de la dinámica productiva del municipio es y debe ser el Puerto. Es necesario, tal y como se plantea, la reconversión de la Herrera, incluso de los muelles y dársena portuaria y la formalización correcta del polígono, la mejora de sus viales y servicios así como su reordenación interna en función de una mayor capacidad de acogida de actividades relacionadas con la actividad portuaria o de servicio de esta actividad.

La industria pesada de Astillero, en pleno declive, ha de reconvertirse y aunar la dispersión actual. Se propone dos A.I.U. de Bordalaborda y Astillero, como zona idónea para su reconversión, liberando a su vez Ondartxo. La dinámica que puede generar una única actividad de astillero industrial debe ser complementada por industrias auxiliares. Es lo que se ha dado a llamar la Navalaldea, que puede abarcar dependiendo de la solución definitiva del muelle, 78.115 m².

En total el suelo industrial programado, incluyendo el Puerto es de 47 Ha.

El detrimento respecto a la situación anterior es de 6,40 Ha.

2.3 LA RED VIARIA.

Las intervenciones fundamentales que se proponen van dirigidas a racionalizar el tráfico, desviando el de paso hacia Rentería-Irún, en Antxo por la variante, y a la reordenación del tráfico en los distritos en base a soluciones de único sentido y apertura de nuevas calles, son las siguientes:

- Construcción de la Variante de la N-I a su paso por Antxo, reconvirtiendo la actual en un vial de doble sentido con amplias aceras arboladas.
- Construcción de la glorieta de Gomistegi.

En la red Urbana interior las intervenciones más relevantes con la nueva red viaria de Antxo incluidos los nuevos accesos, y las remodelaciones y aperturas de calles en Trintxerpe, así como la mejora y discriminación de tráfico de los accesos peatonales.

La creación de la red de Parkings subterráneos propuesta conllevará la desaparición de 1.354 coches de la superficie, propiciando las peatonalizaciones propuestas.

Otro objetivo es la creación de zonas y calles peatonales, ó cuanto menos de carácter mixto o de coexistencia, Antxo, Cascos Históricos, muelle de San Pedro, c/ Terranova, Paseo de Puntas de San Pedro, etc...

2.4 RED FERROVIARIA Y TRANSPORTE URBANO.

En General se consolida en su actual situación excepto la supresión de vías y andenes en antxo por su ocupación por la futura variante. También será necesario reedificar la estación, bien subterránea (bajo la variante) o sobreelevada.

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

Es oportuno mencionar el proyecto de mejora intermodal del transporte urbano, debidamente expresada en el Avance, con conexiones de los tres modos de transporte urbano. Autobús, tren y motoras de conexión. En este sentido la motora debe de ser rotatoria, ANTXO-BORDALABORDA-DONIBANE-TORRE-BUENAVISTA-ANTXO, debidamente conectada con el autobús urbano TORRE Y ANTXO, y las dos líneas de ferrocarril, TOPO en ANTXO y HERRERA Y RENFE en Antxo.

2.5 EL PUERTO

Las Normas, recogen los objetivos reiteradamente planteados por el Ayuntamiento con respecto a los problemas urbanísticos determinantes relacionadas con el ámbito portuario, y en base a los acuerdos del protocolo firmado en Mayo de 1.991.

El Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio deberá recoger y pormenorizar dichos objetivos:

- Desarrollo de la nueva zona portuaria de Bordalaborda, con el nuevo muelle e integrando la reconversión de los Astilleros y la "Navalaldea".
- Mejora de los accesos portuarios y discriminación del tráfico pesado únicamente intra-puerto.
- Génesis de equipamiento y espacios libres en las zonas de contacto y accesos para con las zonas urbanas de uso residencial, -BORDALABORDA, HERRERA Y SAN PEDRO.
- Reserva de espacio para amarres tradicionales y deportivos (recogido en las D.O.T.)
- Regeneración y reestructuración del suelo industrial específico de la Herrera.

2.6 LOS ESPACIOS LIBRES.

Las Normas, recogiendo los objetivos reiteradamente planteados por el propio Ayuntamiento de Pasaia y otras administraciones afectadas, de los que se hacen eco, asimismo, las D.O.T. proponiendo acciones de mejora de la capacidad de acogida del territorio para usos de ocio, y de recuperación y puesta en valor del mismo, definen varias intervenciones fundamentales:

- Desarrollo de los Espacios Libres Rurales de "Jaizkibel" y "Ulia" - afecta asimismo a territorios de Donostia, Lezo y Hondarribia -, bajo iniciativa de los Departamentos de Medio Ambiente y Agricultura de la Diputación Foral, que tendrá como objetivos específicos el acondicionamiento de zonas de esparcimiento de uso y acceso controlados,(Arrokandieta, Kalabursa,...) la reforestación, la ordenación de la explotación ganadera extensiva existente, y la preservación de los enclaves y elementos de valor naturalístico.
- Desarrollo del Area Luzuriaga y Ría Molinao, compensando en parte el déficit de espacios libres en Antxo. (La densidad baja de la actual de 273,51 viv./Ha. a 164,6 viv./Ha.).
- Acondicionamiento y recualificación de los espacios libres existentes.
- Acondicionamiento y urbanización de los paseos de puntas.

2.7 EL EQUIPAMIENTO.

Se plantea el objetivo fundamental de insertar equipamiento en la trama urbana existente a fin de restaurar, en la medida de lo posible el déficit que presenta:

- Se propone la creación de Equipamiento Deportivo con el Complejo de Usoz que puede dar servicio a la parte municipal de Donostia-San Sebastián-Polideportivo de Antxo- en estrecha relación con el eje Polideportivo de Antxo/Complejo Deportivo Usoz/Polideportivo de Alza, en Trintxerpe con dotación de Piscina y las instalaciones para el Remo necesarias en Donibane, paliándose en cierta medida el déficit alarmante ya detectado en las D.O.T.
- Se propone también el uso Socio-Cultural para la vaguada de Ondartxo y Kalabursa a fin de ubicar usos de este tipo en la parte baja.

2.8 INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS.

El Objetivo fundamental es el saneamiento integral de la Bahía y Ría de Molinao, para lo cual, dado que Pasaia es fondo de cuenca, la solución debe de contemplarse desde la comarca. La ubicación de la E.D.A.R. para esta cuenta (Oiartzun) y la del Urumea en Loyola implica el Bombeo directo desde la Herrera de todo lo recogido por el sistema Bahía-Oeste, Antxo-Molinao y Bahía-Este, bien según las dos alternativas, directamente desde la Herrera -estación de bombeo- o bien según el complejo sistema de túneles - alivios de costa.

2.9 CATALOGO DEL PATRIMONIO "EDIFICADO DE INTERES CULTURAL" y "NATURALISTICO".

Los objetivos principales son la protección de los acantilados y franja costera de Jaizkibel y Ulia y la rehabilitación integrada de los Cascos Históricos de Donibane y San Pedro.

3.- DESCRIPCION DE LA PROPUESTA

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA****3.1 EL SUELO RESIDENCIAL, LA VIVIENDA.****3.1.1 Criterios de calificación de suelo para usos residenciales.**

Ya se han presentado en el epígrafe 2.1 los objetivos generales que se proponen desde este proyecto de Normas respecto al suelo de usos residenciales del municipio, en función del diagnóstico de la especificidad del municipio poniendo en crisis el diagnóstico de las D.O.T. - Avance -, por la justificación presentada.

La propuesta, de acuerdo con las directrices establecidas por el Ayuntamiento se articula en los siguientes puntos principales:

- Regeneración urbana del municipio. Si se analiza una por una las actuaciones propuestas, se determina fácilmente el carácter de reforma interior de cada una de las intervenciones, buscando conseguir apertura de viales, urbanización y génesis de espacios libres cualificados, etc.
- Alternativa de ordenación al Area de Luzuriaga en base a la prevista desaparición de la actividad industrial, según informaciones directas de la Empresa. Esta alternativa debe de contar en sus objetivos reequipar y reequilibrar en lo posible la alta densidad del distrito de Antxo, así como la creación de espacios de una mayor riqueza espacial.
- Rehabilitar el parque residencial urbano degradado, tanto los Cascos Históricos como zonas desarrolladas en los años 50-70, que adolecen de condiciones urbanísticas adecuadas.

Estos objetivos buscan conseguir un equilibrio poblacional y paliar la acusada tendencia de crecimiento negativa de los últimos años. Según el análisis urbanístico (apartado II de la memoria), la despoblación provocada por inmigrantes que han vuelto a sus lugares de origen ya ha tenido término y el fenómeno actual consiste en una huida poblacional motivada por reubicación de los puestos de trabajo y por la inexistencia de una oferta de vivienda de cierta calidad mínima que pudiera ser atractiva para abandonar la vivienda primitiva, que por lo general reúne unas condiciones no excesivamente buenas (dimensiones reducidas, antigüedad, construcción no de calidad, inexistencia de ascensor, existencia de barreras urbanísticas, etc...), así como la baja calidad de las urbanizaciones.

La decisión del número de viviendas propuesto -854- viene dado por el resultado de los proyectos de gestión, por la iniciativa de que los distritos de San Pedro y San Juan cuenten con una opción local de desarrollo además de la rehabilitación, y por la adecuación y uniformización del perfil propuesto para Antxo, emanado del anterior Plan General.

Así, específicamente para Donibane, e independientemente de la propuesta que dimane del P.E.R. sobre el Casco Histórico, se proponen 111 viviendas, de las cuales 36 serán de iniciativa pública.

Para la zona de influencia del Casco de San Pedro, e igualmente con el Casco de Donibane, independientemente de la propuesta del P.E.R., se proponen, en el A.I.U. contiguo de Zamatete y directamente vinculadas con el casco, un total de 109 viviendas, que además de dar respuesta a una demanda latente en San Pedro de viviendas, proporcionan gracias a la gestión urbanística 600 m² de parcela para equipamiento de carácter No Determinado sobre los antiguos pabellones de PROISA, 112 m² de superficie para ampliación del frontón y una reserva de 1.840 m² para equipamiento deportivo gravitando directamente sobre Morales Oliver y San Pedro.

En Trintxerpe las actuaciones más relevantes son las del A.I.U. Pescadería, que supone la creación de 88 viviendas y sobre todo la génesis de espacios libres, garajes y amplias zonas de esparcimiento, aún a costa de un déficit de 150 M. a cuenta del Ayuntamiento, según el planeamiento de desarrollo vigente con anterioridad a la elaboración de este Proyecto de Normas.

Obras actuaciones, que incidan sobre aspectos de cirugía urbana -apertura c/Oiartzun, remodelación de la entrada de Jaizkibel -Azkuene- y sobre problemas sin resolver del anterior Plan General, suponen un total de 171 nuevas viviendas.

En Antxo es donde se produce el máximo incremento. Para el A.I.U. de Antxo Norte el desarrollo del perfil

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

máximo autorizado por el anterior Plan General, PB+VI propicia una serie de actuaciones sobre unidades edificatorias que no tienen este desarrollo y/o aquellas que presentan un estado de desocupación o mal estado suficiente para propiciar su sustitución. Se han detectado y propuesto las actuaciones a realizar a corto plazo, y aquellas necesarias para lograr objetivos de ordenación, vinculándose a actuaciones globales de recualificación de áreas peatonales y sistema viario local. En total el balance propuesto es de 373 nuevas viviendas, eliminándose 213, sin olvidar la dificultad de su gestión que puede implicar en un periodo de 8 años un incremento neto de 80 viviendas.

En el A.I.U. Ría de Molinao se propone la sustitución del tejido -ruinoso- industrial, antiguo Louit por trama residencial, completando la Manzana de los Gatos y liberando una vez más espacios libres -2.508 m² de plazas y espacios libres- y proponiendo 50 nuevas viviendas.

En el A.I.U. Antxo Sur es donde se incide de manera determinante en la propuesta de suelo residencial y número de viviendas. Determinado (según informaciones de la propia empresa) el cierre de las instalaciones de Luzuriaga, clausurada la actividad de CAMPSA, y ante la imposibilidad ya comentada de una gestión conjunta con Donostia-San Sebastián, motivan la necesidad de resolución de los problemas urbanísticos dentro de los límites de cada municipio.

La Corporación opta por reequipar en la medida de lo posible el distrito de Antxo e introducir el máximo esponjamiento posible, mediante el desarrollo de un programa residencial para toda la ensenada de Molinao, completando la tendencia iniciada con el Ensanche y llevada a cabo también en los años 70.

El número de viviendas propuesto es de 271. Hay que tener en cuenta que el Ayuntamiento es propietario de gran parte de los terrenos (antigua CAMPSA) y que independientemente de ésto se vincula a que 203 viviendas sean en régimen de Protección Pública, independientemente de lo que al Ayuntamiento le corresponda en virtud de sus derechos urbanísticos.

A la vista de estos datos objetivos, carece de sentido el establecimiento a priori de cualquier hipótesis de desarrollo poblacional, con el fin de adecuar posteriormente a ella la política de viviendas a desarrollar. Por el contrario, las peculiaridades de reforma interior que concurren en el estado actual, hacen que esa política constituya un factor previo, cuyo desarrollo no conllevaría lógicamente el mismo resultado final.

3.1.2 Criterios para una política municipal de vivienda.

Dado que Pasaia no constituye un polo de atracción desde el punto de vista residencial como puede ser Donostia u Hondarrabia, la consecuencia es que el destino de las viviendas va a ser la población local y la que puedan expulsar los barrios perimetrales de Rentería y Donostia debido al precio de la vivienda de esos Municipios.

El problema actual, que se puede centrar en Antxo, supone que las 50/70 viviendas que anualmente salen a la venta en este distrito consigan unas cotas de mercado y un nivel de precio de venta realmente desproporcionado con su implantación territorial. Esto es motivado principalmente por una oferta contenida (número reducido de viviendas) y un número alto de población local joven para acceder a su primera vivienda, o de población establecida que quiere cambiar su status de vivienda.

Es imprescindible por tanto garantizar viviendas asequibles a todas aquellos vecinos que, por distintos motivos, las necesitan.

Esto sólo puede lograrse con una intervención activa y decidida de los entes públicos, principalmente el Ayuntamiento.

El más seguro consiste en formar un Patrimonio Municipal de suelo logrado en virtud de cesiones efectuadas o por compra o expropiación de terrenos.

Otra alternativa que desde este Proyecto se propone es la determinación en determinadas áreas en las que a los propietarios del suelo se les obligue a la construcción de viviendas de carácter protegido, -como en el caso del A.U. Luzuriaga-. Este régimen de edificación garantiza algunas cuestiones importantes, cuales son que las viviendas solo pueden destinarse a residencia permanente, que los precios de venta tienen unos topes

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

legales y que los créditos para financiar la compra se conceden a un tipo de interés ventajoso y con unos plazos de amortización no apremiantes.

Pero incluso estas medidas dejarían un problema sin resolver, el de aquel de población que ni siquiera pueden cumplir las obligaciones propias del comprador de una vivienda de protección oficial. Para este supuesto el Ayuntamiento podrá de esta manera adoptar las medidas excepcionales de ayuda que estime oportunas y la promoción de vivienda social, encaminada a garantizar el derecho fundamental de todo ciudadano a una vivienda digna y adecuada, estimándose que un programa de vivienda en alquiler sería aconsejable, pero inútil si sólo se programa en el municipio de Pasaia o más concretamente en Antxo.

3.1.3 Descripción de la propuesta

En total la calificación de "Uso Residencial" abarca 48,1143 Ha. y se prevén en este suelo 7.305 viviendas de las que 1.173 son de nueva edificación, declarándose fuera de ordenación o a sustituir por diversos motivos 319 viviendas.

Se ha considerado dentro del Suelo No Urbanizable unos pequeños desarrollos residenciales, vinculados a parcelas rurales del orden de 52 nuevas viviendas.

Este desarrollo residencial, con el tamaño familiar medio estimado para el horizonte final de las Normas, -3,2 hab./fam.-, y el coeficiente de segunda residencia nulo o similar al actual supone una población residente de 19.833 habitantes.

La densidad media de las "zonas residenciales urbanas" es de 118,8 viviendas/Ha.

De las viviendas ordenadas, 726 corresponden a la tipología de "Asentamientos Residenciales Antiguos", sin precisar (serán las P.E.R. los que lo hagan) viviendas de nuevo desarrollo.

A la tipología de "Ensanche, entre medianeras y formando manzanas, corresponden 1.954 viviendas, con 373 viviendas nuevas, situadas en "Antxo Norte".

A la tipología de Edificación Abierta corresponden 4.564 viviendas, de las cuales 767 constituyen el nuevo desarrollo propuesto.

Las zonas de viviendas de baja densidad, suponen un total de 56 viviendas, de las cuales 33 son de nuevo desarrollo.

Se han contabilizado también las viviendas resultantes de la propuesta para el Suelo No Urbanizable, en las zonas con tolerancia de vivienda, 84 de las cuales 32 existen ya en "Trintxerpe Goia" y "Larrabide", y en la zona rural común, viviendas en caseríos existentes, que ascienden a ocho (8).

Las intervenciones de iniciativa municipal, se cuantifican en las siguientes actuaciones:

- A.I.U. Antxo Sur:
 - A.U. Luzuriaga: 100 viviendas. Cantidad estimativa. El proyecto de compensación definirá la cantidad definitiva. El Ayuntamiento es propietario del aproximadamente el 37% de la U.E. (a añadir las que correspondan según el proyecto de compensación al Ayuntamiento).

- A.I.U. Bortalaborda
 - A.U. Bizkaia: 36 viviendas.

Además el Ayuntamiento contará con suelo - o su equivalente monetarizado, según los casos procedente del 15% del aprovechamiento de cesión obligatoria, en diversas Areas del Suelo Urbano, lo que le permitirá financiar actuaciones de compra de suelos para su incorporación al Patrimonio Municipal de Suelo o actuaciones de vivienda protegida.

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

Otras intervenciones municipales relevantes en el campo de la vivienda -en este caso con la colaboración del Departamento de Urbanismo y vivienda del Gobierno Vasco - son las operaciones de rehabilitación integrada de los Ambitos "Donibane" y "San Pedro", si bien es exigible esta colaboración para la rehabilitación de otras áreas, "Poblado", "Pablo Enea"; etc. no de carácter Histórico, pero si con graves deficiencias urbanísticas.

El total de vivienda protegida calificado asciende a 309 viviendas, que supone un 36% del total. Descontando las 160 viviendas que son generadas por la sustitución de otras existentes en Antxo y las 88 de la c/ Pescadería ya calificadas por figuras de Planeamiento anteriores y sin ejecutar, en las cuales el Ayuntamiento ya aporta 150 M. de Ptas., resulta un porcentaje del 51% de vivienda protegida con respecto a la "nueva vivienda neta propuesta".

3.2 LAS ACTIVIDADES SOCIO-ECONOMICAS PRODUCTIVAS**3.2.1 Las actividades rurales, el suelo no urbanizable**

Las presentes Normas Subsidiarias regulan determinados aspectos de la implantación de actividades rurales en el territorio, en lo referente a la implantación de las construcciones y actividades auxiliares a ellas asociadas.

Se definen en el Suelo No Urbanizable, además de las áreas de carácter público-vinculadas al "Sistema General de Espacios Libres", en los que con carácter general y mientras el planeamiento de desarrollo no dictamine lo contrario, se admite la pervivencia de actividades y titularidad privada existentes en los terrenos afectados- los siguientes tipos o calificaciones de suelo rural: las Zonas Rurales de Protección, las Zonas Rurales Comunes, y las Zonas Rurales con tolerancia de vivienda.

Las primeras corresponden a diversas zonas diferenciadas según su interés y el carácter de la zona a proteger:

- Interés naturalístico y paisajístico.
- Cumbres.
- Acantilado y Litoral.
- Regatas y Barrancos.
- Formaciones Geológicas de Interés.
- De interés Arqueológico y monumentos megalíticos.
- De recuperación paisajístico y funcional de áreas extractivas.
- Forestal.

Sobre estas zonas se establece con carácter vinculante su régimen de edificación y uso claramente restrictivo, dependiendo de lo que los Planes Especiales a redactar dispongan al respecto.

En las zonas de Rural Común, D.2 se prohíbe con carácter general cualquier construcción con destino a vivienda ligada o no a actividad agraria alguna, con excepción de los caseríos existentes a la aprobación de estas Normas.

Las zonas Rurales con tolerancia de vivienda corresponden a dos partes del territorio diferenciadas, Larrabide, barrio de Donibane con cierta entidad, para el cual, sin desvincularse de la actividad agraria en general, se autoriza con unas condiciones de parcelación determinadas la construcción de edificios residenciales vinculados a la parcela, y Trintxerpe Goia, con el objetivo de conseguir una relación transversal en torno a un camino rural y sin fijar condiciones de parcelación ya que será objeto de un Plan Especial.

Como se puede observar, excepto en estas zonas, se preserva todo el territorio no Urbanizable de los usos residenciales, evitando su progresiva urbanización de viviendas aisladas.

3.2.2 El suelo de uso industrial.

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

Las presentes Normas, de acuerdo con los objetivos formulados por la Corporación Municipal a lo largo del proceso de elaboración y tramitación de las mismas, proponen un destino para los usos industriales de 8,6441 Ha., incluidos dentro de la zona de Servicio del Puerto - La Herrera 01 y 02, de manera específica, calificado como Industrial portuario.

Si bien por su calificación global no se considera uso industrial, diversos Ambitos incluidos dentro de la zona de Servicio del Puerto son susceptibles de uso industrial, a definir en el Plan Especial, como es el Muelle de Antxo y Astillero, que supondría un total de 41,54 Ha.

Con respecto al Plan General anterior se produce un detrimento de uso industrial en Antxo, Bordalaborda y San Pedro.

Este Suelo Industrial, comprendía zonas portuarias (ahora definidas como tales) y parte de suelos que sin trámite de modificación alguna se han edificado en Antxo como suelo Residencial (Axular y la manzana contiguas). La reducción efectiva real de suelo industrial se produce en la margen derecha de la Ría de Molinao y el Area de Luzuriaga. Sobre esta última, y a pesar de que en el Avance del P.T.S. de suelo industrial se indica la necesaria inclusión y resolución del área en un contexto supramunicipal, la alternativa real de gestionar unas prácticamente ruinas industriales induce a su recalificación para producir el máximo esponjamiento e inclusión de dotaciones.

La resolución, ya de menor escala de hipotéticas reubicaciones de actividades existentes en la zona (existe una empresa, Laffort así como diversas actividades existentes en la ría) deberá producirse tanto en el polígono de la Herrera como en Landarro o Txirrita-Maleo, para lo cual el Ayuntamiento deberá efectuar las gestiones oportunas.

Para la zona de la Herrera, se propone su reurbanización y dotación de aparcamientos así como regularización de la trama (manzanas existentes). El frente a Euskadi Etorbidea deberá terciarizarse con actividades que no generen problemas de carga descarga como sucede actualmente.

3.2.3 Los usos terciarios

No existe una propuesta específica de suelo de usos terciarios dada la escasa capacidad de intervención que sobre esa materia existe en este municipio, además de que a la hora de prever suelo de éstas características se debe tener en cuenta la oferta de los municipios de la comarca y sobre todo para éste uso Donostia, con una oferta próxima a los 580.000 m² de uso terciario comercial.

Por todo ello allí donde existen mecanismos de actuación, se propone su ubicación como elemento regenerador de la escena urbana y calidad de vida de la ciudad.

Así se propone la transformación del actual frente industrial de la Herrera a la calle Euskadi Etorbidea, de forma que vaya transformando su uso, ubicando en toda esa calle comercio y terciario con el fin de remarcar el carácter central urbano, aproximadamente 8.264 m² con una cabida de 16.920 m² (t).

Asimismo, dentro de la remodelación de Antxo-Molinao, además de los usos en plantas bajas y primeras de las parcelas residenciales (4.780 m²), se proponen 1.040 m² en una parcela de uso terciario comercial, con una superficie m² (t) de 4.220 m².

En lo que respecta a instalaciones hoteleras, no se plantean propuestas específicas de desarrollo, si bien su implantación se utiliza con carácter general para las zonas residenciales. Únicamente y a través del Plan de Rehabilitación de los Cascos Históricos se plantea su instalación en función de su atractivo turístico.

En la zona rural común se autorizan asimismo instalaciones hosteleras del carácter de sidrerías, merenderos, restaurantes, etc... siempre según lo dispuesto, únicamente en aquéllas edificaciones existentes con anterioridad a la aprobación de estas Normas.

3.3 LOS SISTEMAS DE COMUNICACIONES

3.3.1 El sistema de red viaria y aparcamientos.

a) La Red viaria, autovías y carreteras interurbanas

Las Normas Subsidiarias, de acuerdo con las previsiones del planeamiento sectorial correspondiente - Plan de Carreteras del País Vasco -, consolidan el trazado básico del sistema de Autovías y carreteras Interurbanas" que afecta al término municipal configurando por la N-I, la Autovía Donostia-Irún y la carretera comarcal a Hondarribia por Jaizkibel.

La propuesta del denominado segundo corredor esbozado por el Plan General de San Sebastián supondrá una modificación en el carácter de la actual Autopista A-8, ralentizándose y transformándola en una variante a los barrios de Donostialdea sobre todo en el abanico de su liberalización hacia el año 2.003.

Esta pérdida de carácter de vial rápido, hace que deban analizarse con cuidado la conexión del ámbito portuario con el segundo corredor, hoy día tan sólo esbozado.

Se recogen las siguientes intervenciones sobre este sistema:

- * Construcción de la variante de Antxo y reconversión de la Avda. de Navarra en vía de tráfico urbano exclusivamente.

En este documento se recoge la solución aceptada por el Ayuntamiento de las formuladas por la

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

Diputación de Gipuzkoa.

Forma parte del proyecto de desdoblamiento de la N-I a su paso por Pasaia, Lezo y Rentería.

Las dificultades encontradas en la aceptación por parte de los Ayuntamientos de Lezo y Rentería de los trazados propuestos, ha venido retrasando la realización de esta obra que sin ser suficiente para la mejora de los tráficos comarcales, por contra para el distrito de Antxo es fundamental, toda vez que posibilita unos mejores accesos portuarios, mejora sensiblemente la posibilidad de incorporación al distrito de los vehículos que discurren en dirección Irún-Donostia, trasforma la actual N-I en un vial urbano alejando la variante del orden de 15 metros lo que además de mejorar la calidad de vida de los moradores en la Avda. de Navarra, permite transformar la carretera actual en paseo urbano que sirva de barrera a los impactos de la variante, permitiendo asimismo liberar la C/ Blas de Lezo con un ancho de 10 m. entre fachadas, de los intensos tráficos internos que hoy soporta.

Viene a ser por tanto el trazado de la nueva variante, y la consiguiente mejora de la accesibilidad, un elemento clave en la política de peatonalizaciones e incorporación del viario a los espacios libres que más adelante se explica.

* Construcción de la Glorieta de Gomistegi

Pretende resolver el actual punto conflictivo del entronque de la Autopista-variente de Donostia con el Casco Urbano de Pasaia, Donostia Este y el Puerto de Pasaia.

No se contemplan otras intervenciones sobre carreteras locales e interurbanas debiendo atenderse no obstante a lo que resulte del segundo corredor y su conexión con el Puerto de Pasaia.

b) Carreteras y caminos rurales.

Se contemplan tres intervenciones.

* Nueva carretera camino Rural Trintxerpe Goia

Planteado como conexión peatonal Este Oeste del municipio, se propone su trazado aprovechando las los actuales caminos vecinales, debiendo servir como zona de recreo y esparcimiento, conectando la calle Azkuene con el camino al faro de la Plaza mediante un camino con una pendiente media del 6%.

Se desarrollará, con una sección mínima de cuatro (4) metros y con un carácter de pavimentación peatonal, enlazando la actual pista que parte del nuevo depósito de Pablo Enea y da acceso a las viviendas de la parte alta de la calle Pescadería, y conectará con la parte alta de Azkuene. Sobre este vial se apoyarán las parcelas rurales con tolerancia de vivienda, según la propuesta.

* Mejora de la carretera rural de Larrabide.

Pequeña actuación propuesta en el núcleo rural de Larrabide, se dotará de aceras de dos metros (2) a ambos lados del actual vial y se construirá un pequeño fondo de saco posibilitando un giro de vehículo en el actual final. Sobre este vial, se apoyan también como en el caso anterior parcelas rurales con tolerancia de vivienda.

* Peatonalización y tratamiento superficial de la Carretera del Faro.

La urbanización correcta de este vial se considera una propuesta urgente, así como su cierre controlado al acceso de vehículos, que venga a eliminar el riesgo que sobre este vial (usado tradicionalmente como zona de paseo), provoca el tráfico rodado, además de eliminar la posibilidad de vertidos de escombros furtivos.

Únicamente tendrían acceso los vehículos de mantenimiento del faro y/o vehículos de emergencia. Su urbanización supondría su adecuada pavimentación, arbolado y dotación de mobiliario urbano (bancos,

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

papeleras, etc...).

c) La red viaria urbana

El municipio de Pasaia al asentarse en la ribera de la Bahía, muchas veces en función de la actividad Portuaria, su conexión tradicional se ha realizado a través del puerto y el agua, toda vez que los corredores generales están más pensados en función de las conexiones de Donostia a Madrid y la frontera que de la propia articulación de la Comarca de Donostialdea entre sí.

Por todo ello y como parte fundamental de la red viaria urbana, se considera imprescindible la recuperación y potenciación de los tráficos internos a través de la Bahía, para lo que se deberán mejorar los accesos, embarcaciones y servicio, planteándose como ya se dijo antes un recorrido entre diferentes puntos de la Bahía que sustituya los tráficos puntuales de hoy día.

Lo precario de los medios utilizados, el escaso servicio y baja demanda, no puede llevarnos a la fácil solución de abandonar a su suerte este elemento, y buena prueba de ello es el transporte a través del Topo, cuya remodelación, ha supuesto un incremento de viajeros y la puesta en valor de una gran infraestructura articuladora de la Comarca.

Por todo ello y como algo inmediato, se propone la mejora de los accesos, y el traslado de la parada de Astilleros Luzuriaga a la Plaza Bizkaia, las mejoras de los accesos a Antxo y su conexión con autobuses, Renfe y Topo, así como la conexión en los demás puntos de las líneas de motoras con el transporte por carretera y autobuses.

Esta peculiaridad comentada, la centralidad de Donostia y la existencia de Servicios Comarcales, hace que no exista una conexión viaria entre distritos por lo que los trataremos individualmente.

DONIBANE

En este distrito la actuación fundamental que se propone y en el marco del Plan de Rehabilitación, es incidir con más fuerza en la peatonalización del Casco de Donibane situando un Parking disuasorio en el Barrio de Bizkaia.

Además de lo anterior, se mejoran los accesos a través de Lezo Bide remarcando el carácter urbano de los mismos, además de resolver el nudo junto al frontón de Donibane.

Asimismo, se prevé la discriminación de los tráficos pesados a la altura de la Térmica, de forma que los accesos al Suelo Industrial se realicen por el interior del recinto portuario.

Por último, aunque de menor interés, se conecta el vial de Bordaundi con a carretera al Lizeo de forma tal que las actuales vías puedan destinarse a dirección única ampliándose de este modo aceras que hoy tienen metro y medio.

SAN PEDRO-TRINTXERPE

La actual anarquía viaria, trae como consecuencia que prácticamente todo el viario es de doble dirección, con aceras dramáticamente insuficientes, ocupadas por vehículos en la mayoría de los casos que montan sobre ellas debido a la escasez de plazas de aparcamiento.

La política que en materia viaria se propone, pretende fundamentalmente recuperar la ciudad al ciudadano, ordenar los aparcamientos y conducir el tráfico en vías de sentido único.

Un territorio de gran pendiente, junto con soluciones de ordenación en bolsas autónomas, hace difícil la organización viaria, debiendo realizar un gran esfuerzo consistente en aperturas de nuevos viales.

Otro punto de interés en la discriminación y ordenación de los tráficos portuarios, así como la eliminación

Texto Refundido
Testu Bategina

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

de tráficos de paso por el Casco de San Pedro.

ESQUEMA DE ORDENACION DEL TRAFICO

SAN PEDRO-TRINTXERPE

Así las principales actuaciones son:

* Construcción de la Rotonda de Herrera de acceso al Puerto.

La construcción de esta glorieta supondrá el acceso al Puerto desde un único punto, eliminando el actual frente a Talleres Lasa y discriminando el tráfico pesado por el interior de la ciudad, sin posibilidad de acceder a Euskadi Etorbidea.

* Cruce de Hospitalillo.

La finalización del proyecto de retranqueos en la zona de Talleres Lasa, dará lugar a la reordenación de los tráficos en ese punto de Euskadi Etorbidea, pero partiendo de la premisa de la no accesibilidad de tráficos pesados por Euskadi Etorbidea.

* Giro de San Pedro

La construcción de un giro viario al final de la Calle Eskalantegi, junto al Casco de San Pedro, permite eliminar del Casco Histórico los tráficos derivados del fondo de saco, convirtiendo la actual Herriko Plaza y paseo de San Pedro en áreas de convivencia primando fundamentalmente el uso peatonal.

* Reforma de viario de la Herrera.

El Plan Especial Portuario deberá reordenar los tráficos en la Herrera con una previsión de aparcamientos acorde con los usos previstos.

Además del enunciado anterior, y que el Plan Especial Portuario deberá resolver oportunamente, considerando los nuevos usos, desde este documento se sugiere una actuación de aparcamientos en el fondo Oeste de la Herrera, que además de para lo anterior, sirva para la mejora de la accesibilidad a la estación de Eusko Trenbideak-Topo-.

Esta mejora, necesaria a todas luces para dar servicio a una zona tan populosa como la de Trintxerpe,

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

Alza, Bidebieta, servirá para mejorar la puerta de acceso a los nuevos usos que se prevén en la Herrera y muelles.

Asimismo y dentro de una óptica metropolitana, se entiende que la ordenación de tráfico que para el Centro Comercial de la Comarca - Zona Central de Donostia - prevé su Ayuntamiento, obliga a considerar la construcción de parkings disuasorios en la comarca próxima, lugares que deberán estar perfectamente comunicados mediante transporte público, y que mejor que el actual Topo.

Por ello entendemos que la localización de un Parking que sirva tanto para paliar los déficits actuales como los nuevos usos y los derivados de la centralidad de Donostia, dan a la operación una magnitud suficiente para asegurar su viabilidad, independientemente de que se puedan buscar fuentes de financiación externas como Diputación o Gobierno Vasco, toda vez que el servicio superaría el marco portuario y municipal.

Otras actuaciones de carácter local de especial relevancia para una mayor accesibilidad son:

* Apertura de las Calles Jaizkibel y Ulía

La ejecución de estas obras permitirá conectar Azkuene con el final de la bolsa de Ulía permitiendo tráfico en una sola dirección.

* Apertura de la calle Oiartzun y accesibilidad a la calle Bidasoa.

En la misma línea que las anteriores, esta actuación se inscribe dentro del derribo de Toki-Alai corriendo por cuenta de la iniciativa privada.

ANTXO

Un aspecto fundamental ya comentado, es la mejora de la accesibilidad a Antxo desde el exterior, posibilitando los accesos dirección Irún-Donostia y mejorando los actuales desde la autopista.

ESQUEMA DE ORDENACION DEL TRAFICO

ANTXO

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

En Antxo tienen especial importancia las siguientes actuaciones:

* Enlace N-I con el Area Luzuriaga a través de Dominio Público Marítimo-Terrestre.

Realizada la remodelación del enlace de la Harinera (la propuesta reflejada en los planos es de carácter orientativo), con la N-I y solucionado el acceso a Antxo desde este punto, es necesario la conexión desde este enlace con el futuro Area de Luzuriaga en su concepción de viario en anillo. Este vial debe permitir la entrada a Antxo, así como la salida hacia la autopista y carretera de San Marcos.

* Remodelación. Enlace de la Harinera

La Ejecución de la variante de la N.I a su paso por Antxo, conlleva, entre otras cosas la remodelación de todo el viario de este distrito. La elección de un sistema de Anillo - entrada por M. Azurmendi y salida por Eskalantegi- enlazado transversalmente, y en base a viales de único sentido, hace necesario una remodelación del enlace de la Harinera, que permite el acceso desde la Variante hacia Antxo - M. Azurmendi y Antigua N.I.

El diseño del enlace es de carácter orientativo y como alternativa al contenido en el Anteproyecto de la Variante. En todo caso siendo término Municipal de Rentería, será la Diputación - Carreteras - quien decida el proyecto y resolución definitiva.

* Vial Pabinsa-Molinao

La construcción de este vial, por encima de las ruinas industriales de la Fundación de Luzuriaga, y en término Municipal de Donostia San Sebastián, y de acuerdo con este Ayuntamiento, resulta fundamental para dar acceso a la zona industrial de Molinao (Donostia) y Antxo Sur.

Su trazado básico es orientativo dependiendo del proyecto definitivo, para su correcto entronque con la red propuesta será necesario construir una glorieta abierta en su encuentro con la Autopista y otra en su entronque con Antxo Sur.

* Rotonda abierta y carretera de San Marcos.

Para el correcto entronque del nuevo vial de acceso descrito anteriormente ha de construirse en su intersección con el acceso a la autopista una rotonda o glorieta.

Dada la proximidad de otra glorieta mayor de acceso al Polígono de Landarro, Alza y la vaguada de

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

Molinao por el sur, por sugerencia de los redactores del Plan General de San Sebastián se dispone abierta.

Para la Carretera de San Marcos se propone su remodelación, eliminación de curvas y dotación de aparcamientos.

* Reforma del viario de Antxo

La pequeñas dimensiones del distrito que permite los desplazamientos peatonales, además de la escasez de espacios libres, hace que se proponga una reforma sustancial de los tráficos, transformando la mayoría de las calles actuales en áreas de coexistencia con un marcado carácter peatonal. Para ello, además de jerarquizar el viario, se deberá acometer una política de construcción de plazas de aparcamiento subterráneas de forma que la pretendida regeneración no quede en agua de borrajas ocupándose los espacios públicos con coches.

Las propuestas mas reseñables son:

* Calle Eskalantegi

Se propone su reforma, ampliación de aceras, ordenación de aparcamientos en superficie y peatonalización o zona mixta -de coexistencia- en el frente de Usoz. Dado que media calle corresponde a Donostia deberá coordinarse la ejecución de las obras necesarias para lograr los objetivos propuestos entre ambos Ayuntamientos.

* Anillo Area Luzuriaga

La construcción de este sistema viario supondrá el entronque con la actual c/ Eskalantegi y M. Azurmendi, configurado el anillo de tráfico rodado antes citado.

* Peatonalización parcial de c/Zumalakarregi y Hamarretxeta

Estas calles después de la reordenación viaria propuesta no tienen ninguna importancia en cuanto al tráfico, ni siquiera hoy día la c/ Zumalakarregi, recibiendo tan sólo la carga y descarga y circulaciones en busca de aparcamiento.

Su peatonalización, supondría la dignificación del espacio central de Antxo, potenciándolo y paliando en parte la escasez de espacios libres de Antxo.

d) El aparcamiento, los Parkings

Las anteriores políticas de recuperación urbana propuestas, no serían posible sin la correspondiente previsión de plazas de aparcamiento, debiendo indicarse claramente que en Pasaia, no es posible la recuperación manteniendo el actual parque de vehículos en superficie.

Además de ello, ya en la actualidad este es uno de los problemas de funcionalidad urbano más graves que presentan los tres distritos, en general, debido al "déficit" de garajes de residentes, provocado por la alta densidad de viviendas -276,31 viv./Ha. en Antxo Norte, 177,5 viv./Ha. en Trintxer y 110,3 viv./Ha. en Bordaundi, a modo de ejemplo-. Para paliar este déficit se autorizan diversas opciones de construcción de "garajes" bajo rasante en espacios no edificables de titularidad pública o privada, además de proponer dotaciones más elevadas en Areas de nuevo desarrollo contiguas a otras que puedan presentar este problema.

Los parking propuestos en régimen de concesión bajo suelo público son los siguientes:

- Parking de la zona deportiva de la Avda. de Ulia y Parking de la plaza de los Gudarís en Trintxerpe.
- Parking bajo el frontón en San Pedro y en las antiguas escuelas en Pablo-Enea.
- Parking en el Area de Bizkaia en Donibane.
- Parking en la Alameda de Antxo.

**Texto Refundido
Testu Bategina**

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

El total orientarivo de plazas propuestas es de 1.354.

Las actuaciones de Parking sobre espacios privados previstos son:

- Toki Alai	25 plazas
- Zona deportiva Andonaegi	160 plazas
- Calle Pescadería	450 plazas
- c/ Kanpitxo	36 plazas

Total Plazas Privadas	671 plazas

Por todo lo anterior, el presente documento realiza una oferta de aproximadamente 2.000 plazas lo que nos da idea de la importancia del tema

Para la realización del modelo propuesto en base a viales de único sentido, son necesarias las siguientes obras:

3.3.2 Red Ferroviaria

Dos son los trazados ferroviarios que cruzan por territorio municipal, el trazado de la Renfe, Madrid-Irún y el E.T./F.V. -"Topo"-, Donostia-Hendaia.

Sobre el primero, se plantan las siguientes intervenciones:

- Remodelación de las vías a su paso por Antxo por necesaria ocupación por la futura variante de la N-I.
 - Construcción de la nueva estación sobre o bajo la variante o en otra disposición alternativa.
- Sobre el trazado de E.T./F.V., y una vez finalizada la remodelación de Herrera, que da servicio a gran parte de Trintxerpe, se encuentra en ejecución la construcción de la nueva estación de Antxo, incluyendo la liberalización de todos los arcos del viaducto.

3.3.3 Las instalaciones portuarias. El Puerto de Pasaia.

De acuerdo con los intereses de la ciudad con respecto al puerto y a la forzada convivencia según los criterios de la Corporación en base al Acuerdo Básico firmado en fecha 31 de Mayo de 1.991:

ACUERDO BASICO SOBRE ORDENACION DEL PUERTO DE PASAJES Y SUS ZONAS LIMITROFES

El Ayuntamiento de Pasaia y la Junta del Puerto, conscientes de la importancia que, para una adecuada realización de sus respectivos objetivos y competencias tiene la coordinación entre ambas Instituciones, han decidido suscribir el presente Acuerdo comprensivo de los puntos de confluencia ya obtenidos que conviene fijar, definiendo los cauces de discusión idóneos para resolver, en la forma más satisfactoria, las cuestiones pendientes.

Entendiendo que el marco óptimo para la implementación de tales cauces de discusión está constituido por el ámbito urbanístico, ámbito en el que el Ayuntamiento tiene reconocida la competencia específica, sin perjuicio del necesario respeto a las competencias sectoriales que gestiona la Junta del Puerto, se configura el Plan Especial Portuario como eje de las relaciones entre ambas Instituciones en los que a la ordenación de dicho espacio respecta.

Desde esta óptica se entiende que un Plan Especial Consensuado es el elemento clave para que esta ordenación y urbanística satisfaga los requerimientos municipales y las necesidades portuarias, delimitando un foro de discusión con parámetros de entendimiento común, calificaciones, ordenanzas, programa de actuación, plan de inversiones, etc.

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

En base a lo expuesto, el Ayuntamiento de Pasaia, representado por los portavoces de los respectivos grupos políticos, y la Junta del Puerto, a través de su Presidente, acuerdan lo siguiente:

- 1.- El Ayuntamiento de Pasaia, dentro del marco de la Modificación de Elementos del Plan General de Pasaia y Normas Complementarias, en la Zona de Bortalaborda, diseñará un ámbito de planeamiento producto de la fusión de los ya aprobados inicialmente, 3, 4 y 5 de tal forma que se puedan desarrollar conjuntamente en un Plan Especial Portuario, que definirá su ordenación.
- 2.- Una vez aprobado el Proyecto de Zona de Servicio por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, la Junta del Puerto iniciará de inmediato los trámites para la redacción del Plan Especial de Ordenación de toda la Zona de Servicio, el cual deberá estar redactado en el plazo máximo de dieciocho meses.
- 3.- Sin perjuicio del reconocimiento, reseñado más arriba, del Plan Especial como marco idóneo para establecer la ordenación, por la Junta del Puerto se adelantan los siguientes compromisos respecto de la misma, que se insertarán en la zonificación indicativa contenida en el Proyecto de Zona de Servicio y en la calificación normativa del suelo que corresponde establecer al Plan Especial:
 - 3.1 Se define como espacio lúdico, de acceso al mar y esparcimiento, así como estacionamiento en el subsuelo, (equipamiento y uso urbano en la Zona de Servicios) el antiguo Muelle de Pysbe, reservado para tal fin en la Modificación de Elementos del Plan General.
 - 3.2 Contiguo a dicho espacio, y sirviendo de separación con el futuro Muelle, se autorizará la construcción de un edificio perpendicular al Muelle, destinado al uso deportivo de remo.
 - 3.3 En ese área, y en la zona confluencia entre las calles Lezo Bide y Juan XXIII se resolverá el nudo de comunicaciones previsto en el Plan de Bortalaborda.
 - 3.4 Se definen como equipamiento y uso urbano en la Zona de Servicio los espacios que, comprendidos en la ampliación en el Area de Bortalaborda, no resulten estrictamente necesarios para el nuevo Muelle, según el Proyecto que se redacte en su día.
- 4.- La Junta del Puerto propondrá en el Proyecto de Zona de Servicio las desafectaciones siguientes:
 - 4.1 Una parcela de 500 m². aproximadamente, que actualmente constituye el acceso a las instalaciones de MEIPI, para permitir la construcción de viviendas.
 - 4.2 Una parcela de 500 m². aproximadamente, que actualmente constituye el acceso a las instalaciones de MEIPI, para permitir la construcción de viviendas.
- 5.- El Plan justificará y determinará, con carácter normativo, la calificación que corresponda asignar al futuro Muelle Donibane, en función de las previsiones, necesidades y ordenación global que se establezcan en el mismo. Los accesos se resolverán sin afectar a la c/ Lezo Bide, desligándose en el inicio de la Ciudad, así como a través del propio Puerto.
- 6.- El Plan Especial se redactará de acuerdo con lo establecido en el artículo 17 de la Ley del Suelo, preceptos concordantes del Reglamento de Planeamiento y Orden Ministerial de 29 de Marzo de 1.979. Su objeto será la ordenación global del puerto, a través de la calificación del suelo, estableciendo en cualquier caso su enlace con las vías de comunicación terrestres, en coordinación con las previsiones de los órganos competentes en la ordenación del territorio. En esta calificación se establecerán diferentes niveles de vinculación según se trate de la asignación de un destino global o el establecimiento de una ordenación pormenorizada, regulándose las diferentes figuras de desarrollo del planeamiento para la obtención de

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

los objetivos señalados en función del grado de definición que alcance el Plan para cada zona. Se establecerá, asimismo, la localización e intensidad de las actividades, en cuanto a la salvaguarda de las molestias, nocividad, insalubridad y peligrosidad, en función de las ordenanzas de usos municipales y la normativa de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas (DD. 2414/1961 y 2183/1968). Finalmente, el Plan habrá de resolver las cuestiones de borde con el fin de garantizar la transición más adecuada posible entre los espacios urbanos y portuarios.

- 7.- Las directrices materiales básicas a que habrá de ajustarse el trabajo de redacción del Plan, y que constituirán también criterios orientadores del debate Puerto-Municipio propio del proceso de elaboración del mismo, serán las siguientes:
 - 7.1 Habrá de tenerse en cuenta el carácter netamente diferenciado de las posibilidades de compatibilización de usos portuario y público que ofrecen ambas márgenes del canal de entrada con respecto a las zonas de muelles, analizándose las propuestas municipales en materia de ordenación de Kalaburza y remodelación de Torreatze.
 - 7.2 Para resolver el enlace con las vías terrestres de comunicación se dará prioridad a las vías más rápidas y mejor conectadas con el sistema nacional e internacional (autopista, variante), evitando la conexión del tráfico pesado con la vialidad urbana, y siempre en coordinación con las previsiones de la Diputación Foral de Gipuzkoa y Plan General de Carreteras de la Comunidad Autónoma.
 - 7.3 A la hora de resolver la transición Puerto-Ciudad, se atenderá prioritariamente a la búsqueda de soluciones edificatorias que "integren" las diferentes actividades, dentro de la "escena" urbana común, conformándose frentes de calles con soluciones estéticas comparables a ambos lados. Este aspecto, atendiendo a la diferente casuística que se presenta, podrá realizarse bien mediante soluciones edificatorias formalmente singulares, o mediante la ubicación o construcción de espacios de transición como jardines, terraza, pérgolas, cierres, etc.
 - 7.4 Los usos industriales relacionados con la construcción y reparación de buques serán objeto de un estudio específico, que defina las necesidades existentes y busque su compatibilización con el entorno extraportuario, con las características de las instalaciones existentes y las previsiones del tráfico comercial. En este sentido las actividades hoy existentes situadas en los ámbitos definidos en el punto 7.1. deberán tener perfectamente regulado su régimen transitorio hasta el logro de los objetivos fijados por el Plan Especial, definiéndose en cualquier caso la imposibilidad de su ampliación y situación disconforme con el futuro de la ciudad.
 - 7.5 El Plan analizará y regulará los tráficos peatonales que se realizan a través del ámbito portuario, fundamentalmente los derivados de la interconexión entre los diferentes núcleos poblacionales dispersos a través de la bahía y que conforman el conjunto de la villa de Pasaia (botes), recuperándose en la medida de lo posible la perdida relación entre los vecinos y su puerto, cuando menos desde aspectos visuales.
 - 7.6 El Plan dará respuesta a aspectos puntuales de coordinación y articulación, sobre los que actualmente no existe acuerdo entre el Ayuntamiento y la Junta, que principalmente se refieren a:
 - a) Estudio del modelo de relación y transición entre el ámbito pesquero y la calle Esnabide, atendiendo especialmente a las dimensiones de la calle y los tráficos generales, compatibilización de usos, previsiones de futuro, modelo de reconversión, etc.
 - b) Reconducción selectiva de los tráficos que afectan al Núcleo de San Pedro, para liberar de tráficos pesados

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

las calles interiores del Casco Histórico de San Pedro.

- c) Integración de la calle Arraunlari y muelle de San Pedro, para dar a éste un uso mixto, una vez seleccionados los tráfico, aparcamientos y espacios libres, y regulación de las actividades pesqueras eliminando las barreras actualmente existentes.
- d) Reordenación y dignificación del área de Torreatze.
- e) Cualquier otra cuyo análisis estimen oportuno las Administraciones afectadas o los redactores del Plan.

8.- Se establecerá un mecanismo de evaluación periódica de la marca de su redacción con los Ayuntamientos en cuyo término municipal se encuentra el Puerto.

En Pasaia, a 31 de Mayo de 1.991

En base a ese acuerdo en este momento se está redactando el Plan Especial Portuario cuyo Avance fue aprobado el 29 de Diciembre de 1.993 y sometido a exposición pública.

Se estima que en ese Plan Especial será el ámbito en el que se concreten las operaciones urbanísticas que aquí se esbozan y que serían fundamentalmente:

a) Los Usos Portuarios:*** Construcción del Muelle de Donibane**

Ya recogido en el Plan de Bordalaborda, se regula la implantación del nuevo muelle, sobre las antiguas instalaciones de PYSBE y MEIPI, con un fondo de 100 m. de los cuales sobre los 25 primeros son autorizables actividades portuarias, almacenes, etc... -conformando una plataforma en su cubierta con servidumbre de uso público en superficie.

Este nuevo muelle, tiene sus límites en los Astilleros y en un edificio de transición con destino a equipamiento socio-cultural, en contacto con el barrio de Bizkaia de Donibane y ocupa una extensión aproximada de 34.883 m².

El uso definitivo de este Muelle será debidamente pormenorizado en el Plan Especial a redactar si bien parece evidente su vocación de muelle comercial.

*** Adecuación de los Muelles de la Herrera**

Sobre una superficie próxima a los 24.225 m² de muelles, desde la contigua zona de muelles de San Pedro (dedicadas a la actividad pesquera) se propone con esta intervención la readecuación en superficie de dichos muelles, incluidos los almacenes próximos a la N.I. según estas fases:

- Reurbanización en superficie.
- Definición del borde mediante un elemento de transición con la ciudad.
- Propuesta de uso como dársena deportiva y recreativa, integrando los usos de reparaciones de buques en la futura Zona de Astilleros.

Este último epígrafe, si bien no está expresamente contemplado en el acuerdo básico, obedece a una tendencia manifestada por representantes del Puerto y Diputación Foral de Gipuzkoa, dentro del contexto del "Plan de Regeneración de Pasaia".

Desde el punto de vista de la Corporación la implantación de este tipo de usos en la dársena de la Herrera puede suponer un "Leit-motiv" sin par para la regeneración de todo el tejido industrial de la Herrera, como foco de atracción de actividad y riqueza.

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

Desde la propuesta, se limitan los usos actuales a los estimados como admisibles, dada la zona residencial contigua, autorizándose este uso, Dársena Deportiva, a propuesta de Diputación y Puerto.

* Astilleros-Bordalaborda-La Navalaldea

En el transcurso del desarrollo de este Proyecto de Normas Subsidiarias se ha producido en el sector industrial de los Astilleros un retroceso en la actividad que se ha visto culminado con el cierre de dos empresas -Gureak y Lasa-, mientras que las otras dos que subsisten -Askorreta y Luzuriaga- presentan un futuro incierto.

Desde el Acuerdo Básico se acordó la necesidad de la ciudad de recuperar la cala de Ondartxo, actualmente ocupada por Astilleros Askorreta. Pareció oportuno la reubicación y concentración de toda la industria de este sector en un único punto. Posteriormente se dió a conocer como la Navalaldea o zona Industrial Naval, a ubicar en Bordalaborda y en las actuales instalaciones de Astilleros Luzuriaga.

Debe de configurar por tanto una base industrial portuaria del sector naval en todas sus ramas adecuada a las necesidades del puerto -la flota pesquera, los amarres tradicionales y deportivos, mantenimiento y reparación de mercantes, etc...- posibilitando su modernización.

b) Los Espacios Libres Portuarios

* Muelle de San Pedro

En concordancia con lo dispuesto en el epígrafe 7.6.c del Acuerdo Básico antes citado, el uso propuesto para este muelle será mixto, siendo predominante el de espacios libres, ordenando los aparcamientos y permitiendo el tráfico rodado de carácter local pero con preferencia para el peatón. Ello no implica, y siguiendo la directriz de dicho epígrafe que sean acotables, regulables ciertos espacios en función de necesidades pesqueras (determinadas campañas, arreglo de redes, etc...). El proyecto que regule su adecuación física cumplirá lo referente a supresión de barreras urbanísticas, proponiendo una solución para aquellos elementos destinados a acotar o regular zonas, que cumpla con las medidas oportunas al respecto. Suponen 5.100 m² de superficie.

* Bordalaborda (plaza y jardines)

En concordancia también con lo dispuesto en el epígrafe 3.1 del Acuerdo Básico, se propone la calificación de Espacios Libres para este espacio -autorizando en cualquier caso el uso de garajes en sótano) - de 4.875 m² y que viene a configurar la "Puerta"- entrada al Casco Histórico de Donibane.

* Paseo Peatonal desde el giro de San Pedro hasta Kalparra.

Este espacio, diferenciado del muelle de San Pedro, comprende la calle Arraunlari hasta la Torre -Epígrafe 7.6.c del Acuerdo- y desde la Torre hasta Kalparra, inicio del Paseo de Puntas, recibe la misma calificación y tratamiento que el muelle de San Pedro. En este caso el tráfico autorizable será el "residente" y el de salvamento y emergencias. La superficie es de 6.165 m².

c) Zonas de Amarres Tradicionales

* Bordalaborda

Se recoge la propuesta indicativa del Plan de Bordalaborda. El destino son las embarcaciones de carácter tradicional y/o de ocio actualmente dispersas en esa zona de la Bahía. Se ordenará adecuadamente mediante la infraestructura oportuna, -pantalanes, etc.- su superficie es de 8.350 m².

* Donibane

A continuación del anterior y con las mismas características 21.800 m² incluyendo el espacio frente a la plaza.

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA***** Torreatze**

La ordenación de Torreatze, también recogida en el epígrafe 7.1 del Acuerdo Básico, resulta fundamental para revitalizar y dotar de condiciones urbanas a este barrio, hoy en día degradado.

La propuesta contempla la creación de una ensenada, respetando la sinuosidad y la asimetría del trazado de costa, proponiendo una forma orgánica, cerrada por dos pequeños diques, sin invadir el canal de entrada al puerto, y conectados con una pasarela, propiciando los recorridos peatonales hacia Puntas y generando un marco incomparable de contemplación del Puerto.

Con acceso rodado desde la Torre y rampas de acceso al mar, significará para San Pedro y la Torre el punto de acceso al medio marino -atraques tradicionales, de ocio y deportivos- del que actualmente carece. La superficie total es de 4.224 m²

d) Las conexiones a través del puerto.

Como ya se ha indicado anteriormente al referirnos a la red viaria urbana, se considera importante desde un punto de vista integrador la relación interdistrital a través del puerto, para ello, es necesaria una mejor accesibilidad al distrito de Antxo, para lo cual, la actual pasarela debiera atravesar la Nacional I.

Otro aspecto a destacar en la pérdida de una relación con la ribera que sufre Antxo al cerrarse el puerto debido a la magnitud y complejidad de las nuevas actividades, por ello se plantea la recuperación de la pasarela como lugar de relación y estancia.

e) De la relación del puerto y la ciudad

Sirva a modo de conclusión este apartado final para señalar la importancia que desde este proyecto se le da al puerto como elemento reactivador y piedra angular para superar la crisis de Pasaia.

No se puede entender el municipio de Pasaia sin su puerto, y a pesar de los diferentes puntos de vista que a la hora de abordar los problemas han existido, existen y con toda seguridad existirán, por el futuro del puerto pasan las expectativas de regeneración de Pasaia.

Tras años de desorientación y falta de horizontes, en el preciso momento de salir a aprobación este documento nos encontramos sobre la mesa con una variante, los usos deportivos en una zona del puerto -La Herrera -, que puede ser el impulso definitivo para la regeneración de una zona que tras las sucesivas crisis de la pesca y talleres navales, se encontraba en clara regresión económica, funcional, urbanística y sobre todo de calidad de vida.

El presente documento entiende, recoge las revisiones que sobre el futuro uso deportivo se demandarían al urbanismo. Anteriores problemas de incomunicación no pueden hacernos encasillar en documentos legales, sino que es la razón y la visión global del municipio, suelo residencial y suelo portuario, la que debe imperar y por ello el Ayuntamiento deberá tener desde este momento la predisposición necesaria para modificar su Norma Legal, siempre, como es natural, que el bien común así lo exija.

Sirvan estas líneas para reconocer desde este momento, que lo reciente y novedoso de la materialización de éste uso, nos pueda llevar a olvidos que se deberían corregir dentro del marco legal vigente y mediante los mecanismos que el Plan Especial está obligado a articular.

Por último llamar a la reflexión sobre los efectos que en materia de tráfico y aparcamiento que éste uso puede suponer, por lo que a los aparcamientos ya necesarios con los usos actuales se incrementarán los aquí indicados. Por ello estimamos de interés el aparcamiento situado junto a la estación del Topo, el cual además de mejorar la accesibilidad peatonal, habría que inscribirlo dentro de la mejora general del propio puerto sobre todo si tenemos en cuenta los nuevos usos, además y dentro de una óptica supramunicipal, puede servir de Parking disuasorio del centro comercial de Donostia y espectáculos deportivos dado su enlace y recorrido del Topo.

3.4 EL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES

3.4.1 Los Espacios Libres

a) Los Espacios Libres Urbanos

Dentro de las tramas urbanas se asignan diversas funciones a los denominados espacios libres, zonas verdes. En la actualidad satisfacen funciones primordiales para el ciudadano como son las de servir de contrapeso a las áreas edificadas, especialmente como en nuestro caso a las de alta densidad, aislarlo del continuo ruido urbano y de las molestias y peligros del tráfico, favorecen la relación, el ocio, el esparcimiento, etc...

Pues bien hecha la anterior declaración de intenciones, nos encontramos con una ciudad en la que la densidad actual, asciende a 145 viv./Ha. aproximadamente y que tras las operaciones de reequipamiento previstas en el presente documento, la densidad baja hasta alcanzar las 119,01 viv./Ha.

Estos números no nos dicen nada en sí mismo, pero sí, si los comparamos con el máximo previsto en la Ley del Suelo para nuevos desarrollos que es de 75 viv./Ha., y que el recientemente aprobado Plan General de Donostia, prevé tras su desarrollo, alcanzar 72 viv./Ha. en suelo residencial. Todos conocemos Donostia, sobre todo su zona más próxima y sus problemas, lo que nos da idea que esa cantidad no es tampoco una magnífica cifra que alcanzar ya que es claramente insuficiente, luego ¿qué podemos decir de nuestros objetivos?.

Otro tanto sucede con los espacios libres, los cuales resultan insuficientes ahora y en el futuro, pero la escasez de territorio, sus condiciones orográficas, así como las posibilidades económicas del Ayuntamiento,

**Texto Refundido
Testu Bategina**

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

hacen que hoy por hoy no puedan plantearse objetivos más ambiciosos que los que aquí se reflejan.

La Ley del Suelo diferencia los espacios libres en dos apartados como son los Sistemas Generales de Espacios Libres y Zonas Verdes, y los Sistemas Locales.

Para los Sistemas Generales la Ley, elige una reserva de 5 m² por habitante.

Para los Sistemas Locales, que se sumarán a los anteriores, se indica que se fijarán en proporción a las necesidades colectivas, que extraídas del Reglamento de Planeamiento sumaría del orden de los 8 m²/hab.

Esto nos arrojaría una demanda de 13 m² por habitante, es decir 257.829 m² para el conjunto de Pasaia en el horizonte de desarrollo del Plan.

Si tenemos que la oferta actual es de 19.175 m², (1,04 m²/hab.) algunos de los cuales deficientemente urbanizados, nos dan una idea de la magnitud del problema.

Los espacios libres urbanos totales propuestos para el conjunto de Pasaia, suman en total la cantidad de 138.221,1 m² es decir 6,97 m²/hab., que mejora considerablemente la situación anterior, (119.046,1 m² de incremento), pero lejos del estandar estimado como razonable en el marco de la Ley.

Quizás pudiéramos mejorar esta estadística, si sumásemos a las cantidades anteriores, las previstas en la zona de Usoz en Antxo, término municipal de Donostia, pero propiedad del Ayuntamiento de Pasaia con cerca de 3.000 m² de espacios libres, pero no sería justo en ese caso, no aumentar la población de Donostia-Buenavista-Eskalantegi (aprox. 1000 hab.) que gravita sobre Antxo o más claramente, son Pasaitarras, y los vecinos de la zona de Azkuene, la cual tampoco está bien dotada.

Sin gran interés en el fondo, pero para aclarar algunos de los conceptos, del total arriba indicado, 138.221,1 m² el 45,76%, (63.250 m²), corresponden a Sistemas Generales, 3,19 m²/hab., claramente inferior a los 5 m² de la Ley.

Si descomponemos estos datos por distritos, la situación no mejora sustancialmente y así tendríamos.

DONIBANE

Espacios libres actual	3.716 m ²	1,29 m ² /hab.
Espacios libres propuesta	26.369 m ²	8,38 m ² /hab.

SAN PEDRO-TRINTXERPE

Espacios libres actual	10.220 m ²	0,96 m ² /hab.
Espacios libres propuesta	61.845,5 m ²	5,59 m ² /hab.

ANTXO

Espacios libres actual	5.239 m ²	1,09 m ² /hab.
Espacios libres total	50.011,5 m ²	8,88 m ² /hab.

TOTAL PASAIA

Espacios libres actual	19.175 m ²	1,04 m ² /hab.
Espacios libres propuesta	138.221,1 m ²	6,97 m ² /hab.

Como es claramente observable, se mantiene la grave situación de San Pedro-Trintxerpe, empeorada por un territorio no apto para su colonización.

Por otra parte, dada la situación que se observa, y las dificultosas operaciones de gestión planteadas, debieran sonrojarse a quien acuse de frívolas las ambiciosas soluciones aquí planteadas siendo éste, como es

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

facil de entender, un plan de emergencia y ligera recuperación, que hará que operaciones largamente perseguidas, que al día siguiente pasen inadvertidas, tal es la demanda de espacios libres.

No debemos olvidar por último, la importante magnitud de los espacios aportados por el puerto, el 12,1% del total 16.010 m², rompiendo de esta forma esquemas anteriores y puntos de fricción.

Viendo en definitiva la negra situación dibujada, se vé meridianamente claro, que el futuro de Pasaia no pasa por impactantes soluciones, sino por la sensibilidad de pequeñas acciones urbanas de recalificación en las que se primen los materiales, color, texturas, mobiliario urbano etc., y sobre todo la conservación y vigilancia.

Las actuaciones más relevantes, son las siguientes:

* A.I.U. 2.06 ARANEDER:

- Obtención de 9.198 m² de la gestión de Toki Alai para parque.

* A.I.U. 2.05 PESCADERIA

- Obtención de 2.186 m² para Area de Juegos, además de superficie de plaza en servidumbre de uso público que no computa.

* A.I.U. 2.04 PABLO-ENEA

- Adecuación de 3.900 m² para plaza y parking subterráneo.

* A.I.U. 2.02 ZAMATETE

- Obtención de 6.530 m² de jardines y espacios libres urbanizables en Estrataldea.

* A.I.U. 3.02 ANTXO SUR

- Obtención de 12.428 m² para jardines y espacios libres urbanizados.
- Rescate de 4.932,5 m² de Dominio Público - Paseo Marítimo lineal de la Ría.

* A.I.U. 3.03 MOLINAO-ITSAS ADARRA

- Obtención de 2.508 m² de plaza en la Manzana de los Gatos.
- Obtención por expropiación o acuerdo de 3.395 m² para el Parque lineal de la Ría.
- Rescate de 5.896 m² de Dominio Público M.T. - Paseo Marítimo lineal de la Ría.

Otras operaciones de especial relevancia son la adecuación física de la parte baja de Ondartxo y el Paseo de Puntas de San Pedro. 9.450 m² y el Paseo de Puntas de Donibane de 5.160.

El resto de actuaciones van encaminadas a urbanizar y acondicionar los espacios libres existentes.

b) Los Espacios Libres Rurales.

* Ulía

Para Ulía se plantea, excepto para las zonas susceptibles de explotación agropecuaria, Larrabide, Disparate y Ostaverde, una zonificación global de protección compatibilizada en la zona alta con usos de espacios libres rurales.

El punto de acceso a estos espacios ha de ser el camino vial rural del Faro de la Plata y la red de senderos que a partir de este camino cruza tanto la ladera sur como la Norte, coincidiendo ambas en Mendiola, T.M. de San Sebastián.

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA***** Jaizkibel**

Las Normas Subsidiarias proponen la misma filosofía de ordenación que en Ulía, es decir, una zonificación global de protección compatibilizada en los puntos de acceso al Territorio con usos de Espacios Libres Rurales.

El punto de acceso será la Carretera de Jaizkibel.

Para aquellos terrenos de titularidad privada incluidos en la delimitación, y objeto de explotación agropecuaria, se prevé ordenar y consolidar, en la medida en que resulten compatibles con los objetivos de intervención general perseguidos. Se prevé asimismo la posible implantación en estas edificaciones existentes de "usos de hostelería", complementarias de las construcciones privadas, consolidando a su vez los usos de este tipo ya existentes.

En el caso de Jaizkibel posibilita la intervención directa, no condicionada a la aprobación del "Plan Especial".

Los Planes Especiales a redactar conjuntamente para todo el Monte Ulía y para Jaizkibel definirán de manera conjunta - con las matizaciones que sean necesarias- la propuesta de creación de la zona de protección naturalística y la de esparcimiento compatibilizando ambas allí donde estime oportuno y redefiniendo si es necesario la zonificación propuesta sin suponer modificaciones, en función del objetivo global para todo Ulía (Donostia y Pasaia), y para Jaizkibel (Pasaia, Hondarribia y Lezo).

Se incluyen en estos Ambitos de Ulía y Jaizkibel diversos elementos de interés naturalístico y paisajístico así como edificaciones de interés arqueológico.

3.5 EL SISTEMA DE EQUIPAMIENTO COMUNITARIO

Dentro de la recuperación urbana que reiteradamente se propone en éste proyecto, la localización de equipamientos en Suelo Urbano, es una de las estrategias fundamentales para conseguir una mejora de la escena urbana, y paliar siquiera en parte, la falta de atractivo o más claramente rechazo que entre los habitantes de la comarca tiene Pasaia y de lo que es buena muestra el análisis recogido en el capítulo 2 de esta memoria en cuanto a emigración a la propia comarca, y vivienda vacía en buen estado de conservación.

Pero esta necesidad de ubicar nuevos equipamientos, se hace imprescindible para compensar en parte las graves carencias que tiene Pasaia, algunas de las cuales, de tan importantes, vienen recogidas en las propias D.O.T. como por ejemplo las instalaciones deportivas.

Además de los equipamientos, que denominaríamos locales, escuelas, frontón, campos de fútbol, etc..., se hace necesario el ubicar dotaciones supramunicipales, que ofrezcan usos alternativos y regeneren un deteriorado Territorio como el Museo Naval, Instalaciones para baño en Kalabursa, etc.

Es de justicia el localizar equipamientos siquiera comarcales rompiendo las políticas centralistas de los últimos años, ya que por una parte se producen las comprobadas roturas del equilibrio provincial, como por otra, la constatación de esta injusticia en la comarca de Donostialdea.

Si observamos el municipio de Donostia, su población asciende a 169.000 habitantes frente a los 146.000 habitantes del resto de los municipios de Donostialdea, cuando por contra, los equipamientos comarcales, se concentran en la zona central en una proporción cercana al 90%.

Para hacer más comprensible esta desproporción no debíamos olvidar que populosos barrios donostiarras como Altza, La Paz, etc..., gravitan sobre los demás municipios y no tanto sobre el centro, por lo que la población periférica supondría el doble de la central.

No quisiéramos ignorar aquí la función de motor y representatividad de Donostia y fundamentalmente de su centro, pero ¿no existirá ningún equipamiento que no deba estar obligatoriamente en Donostia?.

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

Si esa comparación la extrapolamos a Pasaia, es patético el resultado.

Para paliar este tipo de deficiencias se proponen las siguientes actuaciones.

3.5.1 El Equipamiento Comunitario No determinado

* Askorreta

Establecido el traslado y fuera de Ordenación de los edificios del Astillero, en este área de Equipamiento a determinar (se barajan diversas posibilidades), y que podría albergar distintas dotaciones -docentes, socio-culturales, etc., se posibilita la intervención directa, no condicionada a la aprobación del "Plan Especial".

* Solar contíguo al mercado

Se establece la reserva sobre el solar contiguo al mercado, que conjuntamente con el propio edificio del mercado y la Tenencia - Alcaldía de Trintxerpe deben servir para equipar todo el distrito en los siguientes campos:

- Institucional.
- Cultural y Recreativo.
- Deportivo.

* Pablo Enea

En la plaza resultante de la nueva ordenación se ubica un edificio capaz de albergar alguna dotación de carácter local para el barrio, guardería, biblioteca infantil, belvedere, ludoteca, etc...

* Frontón de San Pedro

Producto del derribo de Proisa y retranqueo del frontón se configura una parcela de equipamiento destinado a suplir los locales municipales que se derriban con la reordenación de Morales Oliver. Este equipamiento estará vinculado al ordenado en el A.I.U. contigua -Zamatete- sobre el antiguo Proisa.

* Zona Deportiva de Ulia

Se crea un edificio de equipamiento como reserva correctora de desequilibrios en Azkuene-Ulia, capaz de albergar equipamiento institucional, sanitario, y asistencial, usos comerciales (si procede y para compensar otras operaciones, etc.).

* Andonaegi

El equipamiento a implantar sustituye al Hogar del Transeúnte de Caritas -fuera de ordenación- y tendrá un uso predominante básicamente asistencial, -pisos de acogida-, etc... si bien es susceptible de albergar otros usos de equipamiento.

3.5.2 El Equipamiento Comunitario Docente

Dada la demanda limitada de plazas escolares prevista en el futuro, como consecuencia del drástico descenso de los índices de natalidad, y la disponibilidad relativamente amplia de suelo para estos usos existente en las distintas modalidades de enseñanza, no se plantean problemas relevantes respecto a este tipo de dotación en el horizonte de desarrollo previsto para las Normas Subsidiarias.

Se plantean dos intervenciones sobre la red pública:

* Centro Escolar Virgen del Carmen

Se propone su demolición y nueva construcción en base a objetivos de ordenación de ciudad y al relativo mal estado del edificio aunque recientemente ha sido objeto de una reforma.

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA***** Equipamiento Escolar de Usoz**

El Centro de Usoz debe sustituir a las actuales escuelas de Antxo, configurándose un centro preescolar de Pasaia y área de influencia en Donostia (Buenavista-Eskalantegi).

3.5.3 El Equipamiento Deportivo

Para paliar el actual déficit en este tipo de equipamiento que presenta la población se realizan las siguientes propuestas:

*** Polideportivo de Antxo e instalaciones deportivas de Usoz**

En el desarrollo del Area Luzuriaga Campsa, se obtiene la cesión de suelo para destinarlo a polideportivo cubierto complementario a las instalaciones polideportivas descubiertas en las campas de Usoz que si bien se sitúan en terrenos del municipio de Donostia, fueron adquiridos a tal fin por el Ayuntamiento de Pasaia.

Estas instalaciones, debieran contabilizarse de forma conjunta con las de Alza de forma complementaria.

*** Polideportivo de Andonaegi**

Reserva de suelo para la construcción de un edificio de piscina cubierta contiguo al frontón. Deberá albergar espacio suficiente para los vestuarios de todas las instalaciones existentes -frontones, piscina y campo de football-.

Cuenta también con una zona anexa descubierta, vinculada al Parque y sobre la cobertura de los garajes -de uso privado- además de reserva de espacio para squash y otras instalaciones.

*** Frontón de San Pedro. Instalaciones anexas**

Se propone el retranqueo del frontón eliminando el actual saliente en dirección hacia la c/ Esnabide, manteniendo la misma longitud total. El retranqueo debe permitir una conexión entre el Edificio de Equipamiento anexo y dentro del propio A.I.U. de San Pedro y el Propuesto en el A.I.U. de Zamatete, que debe albergar, entre otros, usos de equipamiento deportivo, -Antigua Proisa-.

*** Complejo deportivo de Zamatete**

Cesión para equipamiento deportivo, (U.E. Estrataldea). Gravita sobre la plaza Morales Oliver vinculado al nuevo vial de acceso al cementerio. La propuesta es en base a instalaciones descubiertas con vestuarios u otras dependencias cubiertas anexas.

*** Complejo polideportivo del Remo en Donibane**

Integrado en el complejo que supondrá el edificio de Equipamiento Socio-Cultural limite entre ciudad y puerto en el nuevo muelle de Bortalaborda. Destinado a complementar los usos de Museo Naval u otros similares a ubicar en el citado edificio de Equipamiento.

3.5.4 Equipamiento Comunitario Institucional

* Se propone la reforma de la Tenencia de Alcaldía de San Pedro, complementándose con el edificio propuesto de Equipamiento Comunitario no determinado anexo al Frontón.

La Tenencia-Alcaldía de Trintxerpe- que además incorpora usos de carácter socio-cultural, está en ejecución.

La Tenencia-Alcaldía de Antxo, se reubicará tras la remodelación de la Plaza Biteri y derribo del mercado, en la parcela calificada como Equipamiento Comunitario socio-cultural dando fachada a la Alameda.

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

La intervención más significativa supondrá la concentración de las actuales dispersas oficinas municipales en el Palacio de Arizabalo de Donibane, de reciente adquisición por parte del Ayuntamiento.

3.5.5 Equipamiento Sanitario-Asistencial

La intervención de más relevancia es la creación (nueva implantación) en Usoz de un Centro de Salud, en sustitución del actual Ambulatorio de Antxo. De acuerdo con el Ayuntamiento de San Sebastián, será necesario la compra o expropiación de los terrenos.

Se propone también la creación de un Centro de Salud en Donibane en el Barrio de Bizkaia en la nueva plaza que se conforma junto con el edificio de oficinas municipales en el Palacio de Arizabalo.

Otras actuaciones van encaminadas a completar la red de equipamiento asistencial, pisos de acogida, el Hogar del Transeúnte, etc...

3.5.6 El Equipamiento Socio-Cultural y Recreativo

Las necesidades de intervención en este tipo de equipamiento van encaminadas a ampliar y completar la red dotacional existente, -la casa de cultura de Antxo, el edificio Andonaegi, etc...-. Las principales son las siguientes:

* La nueva "Tenencia" en la Alameda de Antxo

Destinada a dotar al distrito de Equipamiento Socio-Cultural -Casa de Cultura-, a la escala de éste, además de albergar otros usos de equipamiento.

* Museo Naval

El edificio a implantar en Donibane como transición puerto - ciudad incluirá sobre sus usos el Museo Naval de Gipuzkoa, vinculado si cabe al embarcadero contiguo y a los paseos de Puntas de la Bocana del puerto, incluyendo las vaguadas de Ondartxo y Kalabursa.

* Kalabursa y Ondartxo

Sobre dichos espacios se autorizan los usos socio-culturales en función de su ordenación como zonas de paseos lúdicos con posibles objetos de exposición o motivos de interés vinculantes o no al Museo Naval o la inclusión de otros equipamientos.

* Talleres culturales y artesanales.

En el distrito de San Pedro Trintxerpe, se plantea la ubicación en terrenos obtenidos por las cesiones del 15%, la localización de un equipamiento cultural de gestión privada con el fin de dar salida a la creciente demanda de locales de trabajo.

* Taller de Teatro.

Dentro de la remodelación de la zona escolar Virgen del Carmen, se propone una instalación de teatro lugar de ensayo complementario a las actividades escolares (Aula Magna) que recoja las actuaciones y ensayos generales, pequeñas actuaciones etc, de las actividades de la zona de Trintxerpe San Pedro.

* Centro de Ensayos.

La previsible desaparición del uso del depósito de aguas de Trintxerpe alto, posibilitaría su reutilización como lugar que recoja actividades que pudieran producir molestias por ruinas y vibraciones.

3.5.7 El equipamiento de Servicios Públicos

Las intervenciones mas significativas implican la construcción del nuevo cementerio de San Pedro-

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

Trintxerpe, y la ampliación del de Donibane, además de las expropiaciones necesarias.

También se prevé una importante actuación sobre el actual Pabellón de Servicios Municipales, -Parque Automovilístico -.

3.6 LAS INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS**3.6.1 El Abastecimiento de Agua**

En el estudio que Sener hizo para la Diputación Foral de Gipuzkoa denominado "Plan Integral de Abastecimiento y Saneamiento del Territorio Histórico de Gipuzkoa consideraba una dotación, en litros por habitante y día, de cuatrocientos sesenta (460) para el año 2.010.

Esta dotación se obtenía a partir de la determinación como consumo del año 1.985 el de cuatrocientos (400) litros por habitante y día y de la estimación de un aumento anual.

En todo caso, la duda que puede ofrecer esta cifra desde una perspectiva actual, en la que se plantea ya la necesidad de estrategias de ahorro de un bien escaso como el agua, es por elevada. Su adopción aporta un margen de seguridad, muy conveniente siempre, a la hora de prever las necesidades de este tipo de servicios.

La previsión de población según las Normas, si bien en un horizonte más corto es de 19.833 habitantes al 2.002, pero es de suponer, no mayores incrementos o no sustanciales por el práctico agotamiento del suelo residencial, por lo cual se adoptará esta cifra, que además está basado en el número de viviendas proyectado.

Según estas cifras, el consumo anual de la ciudad sería:

$$19.833 \times 460 \times 365 = 3,3 \text{ Hm}^3.$$

La situación actual sin embargo, con una ciudad de 18.373 habitantes y según los escasos datos disponibles, se acerca a esta cifra, sin precisión alguna.

La Red funciona con las dos fuentes de procedencia, las captaciones de Jaizkibel, que traen el agua de las regatas superficiales de la vertiente norte de Jaizkibel y del túnel-captación y la procedente del Añarbe, complementándose ambas, si bien la del Añarbe viene tratada y la de Jaizkibel dispone de cloración a la salida del túnel principal, en adelante "sifón".

Del "sifón" se distribuye directamente a Donibane y subsidiariamente a Antxo y San Pedro-Trintxerpe, complementándose con la del Añarbe. Al no existir contador general en la salida del sifón, no se conoce con exactitud el caudal aportado, estimándose según los encargados de Aguas del Ayuntamiento en un aporte máximo de 4 m³/diarios en estiaje -según el Estudio de ANSA, los recursos hidrológicos de Jaizkibel (Hondarribia-Lezo-Pasaia), se estiman en 5,00 Hm³/anuales, destacando la calidad y cantidad de estas aguas-.

La situación actual, con 1.460 habitantes menos de los previstos se acerca a la cifra de hipótesis, dado, que a los 4 m³/diarios de consumo de Jaizkibel hay que añadir 5 m³/día del Añarbe, es decir 9 m³/día, que arroja un total anual de 3,285 Hm³/año, si bien, el pésimo estado de la red puede provocar la pérdida de más del 30%, además del consumo del puerto que es 0,579 Hm³/año.

Según el Estudio de ANSA, resultará necesario instalar un tratamiento depurativo A3, según la Orden del 11 de Mayo de 1.986 sobre características de aguas destinadas a la producción de agua potable, que consistiría en "instalar un sistema de oxidación para la eliminación del Fe y Mn, que bien puede ser mediante dosificación de permanganato potásico o dióxido de cloro. Esto no exige además la instalación de sistemas de floculación coagulación y posterior filtración para garantizar la calidad del agua a distribuir, cumpliendo el R.D. 1138/90.

Texto Refundido
Testu Bategina

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

Parece oportuno, analizado el diagnóstico de ANSA, mantener y poner en condiciones las captaciones y recursos hídricos de Jaizkibel, manteniendo la complementareidad de los dos aportes de agua al municipio.

3.6.1.1 Los depósitos de regulación y abastecimiento de agua.

Existen en la Red de Distribución de Pasaia diferentes depósitos de volumen variable, en condiciones generalmente deficientes, algunos de ellos fuera de uso y difícil acceso.

En Trintxerpe-San Pedro

- | | | |
|-------------------|-----------|----------------------|
| - Depósito Alto: | Capacidad | 600 m ³ |
| | Cota | +81,75 |
| | Estado | deficiente |
|
 | | |
| - Depósito Bajo: | Capacidad | 3.200 m ³ |
| | Cota | +57,00 |
| | Estado | bueno |
|
 | | |
| - Depósito Nuevo: | Capacidad | 3.000 m ³ |
| | Cota | +85,00 |
| | Estado | nuevo (1.992) |

En Antxo:

- | | | |
|----------------------|-----------|----------------------|
| - Depósito de Antxo: | Capacidad | 3.200 m ³ |
| | Cota | +57,00 m. |
| | Estado | deficiente |

En Donibane

- | | | |
|-------------------------|-----------|----------------------|
| - Depósito de Donibane: | Capacidad | 1.200 m ³ |
| | Cota | +51,00 |
| | Estado | bueno |

Existen otros depósitos de importancia menor, de difícil acceso y en precario estado, excepto el que suministra agua a Larrabide desde Kalabursa, de reciente ejecución de 175 m³, son los del Lizeo, Gaztelutxo y Erreka con capacidades aproximadas de 75 m³

El funcionamiento era bastante problemático por problemas de cota, si bien el nuevo depósito viene a paliar en gran parte estos problemas.

Respecto a los depósitos las intervenciones van encaminadas a paliar este tipo de defectos, así, es necesario la reparación del de Antxo, la creación de un nuevo depósito de 1.200 m³ de capacidad en Donibane a la cota +100 o 120, que dé solución a los problemas de Lourdes-Txiki y San Roke, además de sustituir el bombeo a Larrabide. En San Pedro-Trintxerpe será necesario un depósito auxiliar de 600 m³ a la cota +112 para dar suficiente presión a la parte alta de Pablo-Enea (Kampitxo), y prácticamente sobra de la red el actual a cota + 57,00 (depósito bajo).

3.6.1.2 Distribución

En la cartografía correspondiente, se recogen las propuestas que se indican en este sentido aunque sólo se hacen a título de sugerencia, ya que, un estudio más profundo de la red, o, simplemente, el aprovechar las obras de una urbanización, carretera, etc..., puede recomendar el trazar las tuberías por otros lugares. Esto vale substancialmente para todo lo que se indica respecto de la distribución.

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

La filosofía que se pretende imponer es la de cerrar malla, consiguiendo, en la red principal, que todo circuito tendrá dos puntos de suministro. Igualmente se debe tender a unificar materiales y dimensiones. En este sentido proponemos que toda tubería cuyo diámetro sea 100 mm. o más sea de fundición ó polietileno y que no se emplee para la red principal, tuberías menores a este diámetro, procediéndose a sustituirse progresivamente las tuberías de fibrocemento por estos materiales.

3.6.1.3. Propuesta*** Depósitos**

- Nuevo depósito en Trintxerpe - San Pedro de 600 m³
- Nuevo depósito en Donibane de 1.200 m³
- Mejora y estudio de su ampliación del de Antxo.

*** Conducciones**

- Instalación de una instalación tratamiento por oxidación en el "sifón", así como una instalación de cloración automática.
- Cierre de la malla general Azkuene-Nuevo Depósito.
- Sustitución de las tuberías de material de fibrocemento por fundición o polietileno de manera progresiva.

3.6.2 Saneamiento y depuración de Aguas Residuales**3.6.2.1 Estado Actual**

El Saneamiento de las aguas negras y grises de la zona urbana de Pasaia, se resuelve en la actualidad mediante un alcantarillado unitario, es decir, mezclado con las aguas pluviales por una misma conducción sin separarse por su procedencia y características.

El vertido se realiza a la Bahía, directa o indirectamente, en distintos puntos, (Herrera, San Pedro y Donibane) y en Antxo a la ría, a través de un sistema de colector depósito.

Los caseríos y zonas rurales, vierten directamente al campo o a regatas.

El estado en general del saneamiento no es malo, si bien el Ayuntamiento acomete con regularidad reformas puntuales.

Son dignos de mención los colectores depósito de Antxo, visitables y en particular el paralelo a la ría, que funciona en depósito cuando sube la marea, mediante un sistema de clapeta.

3.6.2.2 Condiciones previas

La complejidad para dar una solución adecuada al problema del saneamiento, en el caso de Pasaia, fondo de cuenca del Oiartzun, trasciende el marco de referencia municipal.

A lo largo del proceso de redacción de estas normas 1.989-1.994 hemos asistido al inicio de la ejecución de obras destinadas a la implantación de una planta de pretratamiento en Ondartxo y en los últimos meses se ha determinado la definitiva implantación de una depuradora de ciclo integral (o al menos contempla esa posibilidad), sirviendo de las cuencas del Urumea y Oiartzun.

La falta de un instrumento legal que dé cobertura a las obras a realizar -Plan Especial de Saneamiento, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 84.2 e, y 84.3 a. del T.R.L.S., motivó en su día la paralización de las obras iniciadas de la planta de pretratamiento de Ondartxo, a principios de 1.990. Aquellas obras ejecutaban un proyecto basado en las determinaciones del Plan Integral de Abastecimiento y Saneamiento de Gipuzkoa -en adelante P.I.A.S.- un Plan que inoportunamente no se tramitó de acuerdo a la Ley del Suelo y no tiene rango de Plan Especial. Tras la paralización y posterior debate sobre la idoneidad de ubicación de la citada planta, las propuestas directivas del la C.E.E., en la materia ponen en crisis el propio modelo elegido desde

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

el P.I.A.S., tanto la propuesta de Directiva del Consejo, presentado el 09.10.89, como posteriores son de carácter netamente más restrictivas.

Es en este contexto que se encargan dos estudios a las empresas IMPOLUSA Y URBIKER, cuyos dictámenes son también contradictorios con las obras a realizar, las conclusiones van dirigidas a la implantación de una Estación Depuradora en tierra, - en adelante E.D.A.R. - con capacidad mínima de tratamiento secundario, y vertido del afluente final bien en el mar (mediante emisario), o tras un tratamiento terciario, en el Río Oiartzun.

Tras estos estudios la propia Confederación Hidrográfica del Norte -en adelante C.H.N.-, encargará un estudio a la Fundación Torres Quevedo para la solución de toda la Cornisa Cantábrica.

En Mayo de 1.991 el consejo de la C.E.E. aprueba una nueva Directiva sobre el tratamiento de aguas residuales urbanas, que endurece el marco de referencia que ha venido utilizando Pasaia en este conflicto, superando ya legalmente la fórmula de pretratamiento y emisario.

La conclusión final en torno al Saneamiento de la cuenca de Oiartzun-Pasaia, es la implantación de una única E.D.A.R. en las canteras de Loyola (San Sebastián) para las dos cuencas Urumea-Oiartzun, según Dictámen de la Torres-Quevedo, con el hándicap de realizar el vertido en el Mar, cumpliendo todos los condicionantes legales, tanto estatales como de la C.E.E.

3.6.2.3 Propuesta

La propuesta de estas Normas, recoge dos alternativas, una que obedece a una de las alternativas estudiadas por la C.H.N., - la 2 - según la cual se bombea directamente desde Herrera todo el efluente Bahía Este y Bahía Oeste, hasta la E.D.A.R. de Loyola, manteniendo el sistema de túneles en Pasaia para los alivios de tormentas.

La otra solución contemplada en este Proyecto es la denominada alternativa - 3 - de la C.H.N. La alternativa -3- analizada por la C.H.N., obedece a la alternativa presentada por la "Plataforma para un Saneamiento Racional de Denostialdea y Pasai San Pedro" y que contempla la no necesidad de los túneles de Pasaia, buscando un mínimo de tratamiento primario para todo el caudal, y en todo caso, disponiendo de alivios en la Herrera.

El saneamiento de Trintxerpe-San Pedro deberá pues ser interceptado por el nuevo colector y conducido a la Herrera, desde donde se bombeará a Loyola. Asimismo todo el procedente (aunque es otro municipio) de Herrera, Alza-Roteta, La Paz, Bidebieta, etc..., siendo el problema más significativo separar las aguas negras de la regata de la Herrera.

El saneamiento de Antxo actualmente en estudio se solucionará -según cambio de impresiones con los redactores del estudio- en base a colectores-depósito similares a los actuales pero debidamente dimensionados a la implantación de nuevos colectores que eviten el vertido a la Ría y la recogida de todas las aguas residuales de Molino (Donostia), evitando su vertido en ésta. Un problema añadido son los lixiviados de San Marcos, objeto de tratamiento específico.

Dispondrá de uno o más aliviaderos y se incorporará al colector Bahía-Este, Bombeándose hasta la Herrera. Las pluviales se conducirán directamente a la Ría y Bahía.

En Donibane es fundamental completar la red de manera separativa y bombear hasta la futura estación de bombeo a ubicar frente a la térmica, el efluente del Casco Histórico y Barrio de Bizkaia.

En San Pedro, se deberá completar la recogida de los vertidos del Casco, no contemplada en los estudios de la C.H.N.

3.6.3 Suministro de Energía Eléctrica

En lo que respecta a la red de suministro de energía eléctrica no se plantean por la compañía suministradora

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

-Iberdrola-, acciones de mejora o ampliación relevantes, en la red general, consolidándose en su integridad la red existente.

En los nuevos desarrollos, el planeamiento pormenorizado correspondiente deberá prever las redes de distribución y los "centros de transformación" necesarios, dentro del criterio general de disposición de soluciones de distribución subterránea "en los desarrollos "residenciales".

3.6.4 Distribución de Gas

Se incluye dentro de la propuesta el programa de Gasificación del Municipio para uso doméstico, según estudio realizado por Idom, que abarca San Pedro-Trintxerpe y Antxo.

Si bien no se contempla para Donibane no implica que en su día no sea implantable la red (traída desde Lezo o del Puerto) sin necesidad de modificación de este Documento.

4.- DESARROLLO Y EJECUCION DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS**4.1 INTRODUCCION**

Para llevar a la práctica las exigencias y las previsiones contenidas en el presente documento, resulta preciso dotarlo de diversas instituciones legales y estratégicas de intervención concebidas a partir de las posibilidades que otorga el ordenamiento jurídico.

En los apartados siguientes se exponen y justifican las determinaciones establecidas sobre régimen urbanístico de la propiedad del suelo; fijación de ámbitos territoriales que hacen viable o, cuando menos,

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA**

facilitan el proceso de planeamiento de desarrollo y la ejecución; asignación de aprovechamientos y su equidistribución; obtención de suelo para sistemas generales; fórmulas de gestión, públicas unas y privadas otras; colaboración coordinada de las diferentes Administraciones Públicas que deben ejercer competencias en el desarrollo de diversos elementos de estas Normas Subsidiarias; y, en suma, un cúmulo de aspectos que es preciso disciplinar en orden al buen fin del presente proyecto.

4.2 CLASIFICACION DEL SUELO

La establece el presente documento, de acuerdo con lo dispuesto por los artículos 77 y 78.1c) en relación con el artículo 9, todos del T.R.L.S.

Tratándose de un proyecto de "Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal", todo el territorio de Pasaia ha sido incluido en alguna de las siguientes "clases de suelo":

- Suelo Urbano _____ 112,840 Ha.
- Suelo No Urbanizable _____ 1.018,711 Ha.

El primero, abarca 112,8400 Has. sin incluir la Bahía, que mide 85,57 Has. y comprende aquellos terrenos que tienen el grado de urbanización o de edificación, exigidos por el artículo 10, o que estando en proceso de ejecución, alcanzarán ese grado antes de que estas Normas Subsidiarias, después de su tramitación administrativa, entren en vigor.

Como Suelo No Urbanizable se clasifica todo el Territorio Municipal no incluido en la "clasificación anterior", 1.018,711 Ha.

4.3 DIVISION DE LOS SUELOS URBANO Y NO URBANIZABLE EN "AMBITOS DE INTERVENCION URBANISTICA" (A.I.U.) Y AREAS.

Para el más adecuado desarrollo del planeamiento los territorios de dichas "clases" de suelos, han sido divididos en A.I.U., que son ámbitos diferenciables de sus colindantes por su calificación y clasificación homogénea. Estos están conformados por Areas homogéneas de ordenación.

Para cada A.I.U. las Normas Particulares de los Libros Tercero, Cuarto y Quinto, del Documento "C Normas Urbanísticas" se establecen las siguientes determinaciones:

- Información Urbanística, Características Generales.
- Régimen Urbanístico.
- Delimitación de Areas.

Para cada Area, se establecen a su vez las siguientes determinaciones:

- Criterios y objetivos de la Ordenación Propuesta.
- Régimen Urbanístico.
- Ordenanzas Pormenorizadas.
- Condiciones de Planeamiento y Gestión.

Estos temas, a su vez, son objeto de especificaciones detalladas relativas a "clasificación del Suelo", condiciones de programación" y "de definición", "sistema de gestión", "plazos de ejecución y desarrollo" y, en aquellos casos en que procede, se detallan los "usos y las tipologías edificatorias", las "condiciones particulares" de "dominio y utilización", las "cesiones", las "condiciones de formulación de proyectos obras de urbanización", normas sobre el mantenimiento de éstas y otros preceptos factores y datos atinentes a cada supuesto específico.

La Norma Particular de cada A.I.U., incluye planos de delimitación sobre "estado actual", "zonificación pormenorizada" y, cuando son precisos o adecuados, otros relativos a "Alineaciones y Rasantes de Edificación", "Dominio" y "Uso", y a "Sistemas y Requisitos de Gestión Urbanística" y "Ejecución", además de un plano de ordenación.

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA****4.4 REGIMEN JURIDICO DE ASIGNACION DE "APROVECHAMIENTOS URBANISTICOS".****4.4.1 Asignación de "aprovechamientos" en Suelo Urbano.**

Los aprovechamientos edificatorios se determinan, normalmente, de forma directa, mediante la concreción de los m² (t)/m² atribuidos a cada Area.

En otros casos, se regulan de forma indirecta, mediante las "Normas Urbanísticas" que definen la forma de la edificación.

La materialización de esos aprovechamientos requiere, en unos supuestos, formular y aprobar previamente un instrumento urbanístico de desarrollo -"plan especial" o "estudio de detalle"-.

Cuando las presentes Normas Subsidiarias contienen ya la ordenación pormenorizada de un territorio, puede procederse a la "ejecución directa" de sus determinaciones.

En las Normas Particulares se especifica en cuáles de éstas es necesario redactar un "plan de pormenorización" y en cuáles cabe la "ejecución directa".

Siempre que en un Area de Suelo Urbano debe actuarse a través de una "unidad de ejecución", se fija para la misma su "aprovechamiento medio", cumpliendo así la exigencia del artículo 27.4, disposición Adicional Segunda, Disposición Transitoria Primera, 2.d y preceptos concordantes de la Ley del Suelo.

No obstante lo anterior, allí donde se demuestre la imposibilidad técnica de agotar los aprovechamientos previstos en los sótanos, la parte no ejecutable, no se tendrá en cuenta a la hora del cálculo del aprovechamiento medio y por lo tanto del susceptible de apropiación.

Ese "aprovechamiento" es el resultante de homologar al de "uso y tipología edificatoria característicos" de la "unidad", los restantes "usos autorizados", mediante la aplicación de relaciones del valor del suelo según los distintos usos y teniendo en cuenta las circunstancias concurrentes.

De los "aprovechamientos" ordenados en Suelo Urbano, un 85% es adquirible por los propietarios y el 15% restante lo conserva el Ayuntamiento que, haciendo uso de lo previsto por el artículo 27.4 de la Ley en atención a las circunstancias urbanísticas del municipio opta por fijar el tope de apropiación en el referido 85%.

Y los referidos porcentajes regirán tanto si se actúa mediante "unidades de ejecución", como si de procede mediante "ejecución directa" o "sustitución".

4.4.2 Incumplimiento de los plazos para urbanizar y edificar

En la totalidad del Municipio de Pasaia es vigente con carácter general, la aplicación del Texto Refundido de la Ley 1/92 sobre régimen del Suelo y Ordenación Urbana a los Efectos de Expropiación o sujeción al régimen de venta forzosa por incumplimiento de los plazos para urbanizar o edificar de acuerdo a la Disposición Adicional primera -3- párrafo 2 del T.R.L.S.92 según acuerdo plenario de 26 de octubre de 1.992.

4.4.3 Patrimonio Municipal del Suelo.

Se constituye el Patrimonio Municipal de Suelo, de acuerdo a lo dispuesto en el art. 276 del T.R.L.S. 92, siendo sus bienes integrantes los recogidos en el art. 277 y su destino el reflejado en el art. 280 de dicha norma legal.

4.5 REGIMEN DE "PLANEAMIENTO" PARA EL DESARROLLO DE LAS PREVISIONES DE LAS NORMAS.

4.5.1 Areas de "ejecución directa"

Tal como se ha expuesto en el epígrafe 4.4.1 de la presente memoria, en muchas de las Areas del Suelo Urbano se establece ya desde este documento una ordenación detallada que hace innecesaria la formulación de ulteriores planes supeditados y pormenorizadores.

4.5.2 Programa de "planeamiento de desarrollo"

Tanto en aquellas Areas del Suelo urbano donde no se ha fijado la ordenación con el nivel de concreción referido, y también en algunos ámbitos de suelo No Urbanizable, las determinaciones de las presentes Normas precisan, para ser llevadas a la práctica, de la aprobación, según los casos, de "planes especiales" y "estudios de detalle".

Para la redacción de éstos, las Normas fijan los usos, niveles de intensidad y otros parámetros y

determinaciones que deben ser adoptados.

4.6 CONDICIONES DE "GESTION URBANISTICA" PARA LA EJECUCION DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS.

4.6.1 "Actuaciones sistemáticas"

La gestión de las presentes Normas se realizará mediante "unidades de ejecución" en Suelo Urbano.

Esas "unidades", unas ya delimitadas, y, otras que serán configuradas por los "planes de desarrollo" o mediante los procedimientos específicos destinados al efecto, permitirán el cumplimiento conjunto de los deberes de "cesión", "equidistribución" y "urbanización" de la totalidad de su superficie.

De conformidad con lo autorizado por el artículo 144.2 de la Ley en algunas Areas (Araneder y Antxo Norte), han sido delimitadas "unidades de ejecución" discontinuas.

Para el desarrollo de las repetidas "unidades" ha sido elegido uno de los sistemas legales de gestión -"compensación", "cooperación" o "expropiación"-, teniendo en cuenta la necesidad o conveniencia de una iniciativa pública, o lo adecuado de permitir o propiciar, en otros casos, la iniciativa privada; o atendiendo a la naturaleza de los objetivos propuestos; o, en suma, como resultado de una ponderación de las circunstancias concurrentes.

**Texto Refundido
Testu Bategina****"A" DOK.- TXOSTENA****DOC. "A" MEMORIA****4.6.2 "Actuaciones asistemáticas"**

Sólo pueden ser desarrolladas en Suelo Urbano y cuando no sea aplicable uno de los referidos "sistemas de gestión".

El régimen jurídico aplicable a todas las actuaciones de esa naturaleza, que se lleven a efecto en desarrollo de las presentes Normas Subsidiarias, será el regulado por los artículos 185 y siguientes de la Ley.

4.7 INICIATIVAS DE PROMOCION Y COMPETENCIAS CONCURRENTES DE OTRAS ADMINISTRACIONES EN EL DESARROLLO Y EJECUCION DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS.

Las titularidades dominicales y las competencias de diferentes Administraciones Públicas -General del Estado, de Comunidades Autónomas, Entidad Local y otras Entidades de Derecho Público- sobre el territorio de un Municipio, plantean siempre cuestiones de coordinación, iniciativa, financiación y responsabilidad.

Los principios que deben regir esas relaciones interadministrativas, son enunciados por el artículo 4 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de 26 de Noviembre de 1.992. Disponen dichos preceptos que las administraciones deberán:

- a) Respetar el ejercicio legítimo por las otras administraciones de sus competencias.
- b) Ponderar, en el ejercicio de las competencias propias, la totalidad de los intereses públicos implicados, y, en concreto, aquéllos cuya gestión esté encomendada a las otras Administraciones.
- c) Facilitar a las otras Administraciones la información que precisen sobre la actividad que desarrollen en el ejercicio de sus propias competencias.
- d) Prestar, en el ámbito propio, la cooperación y asistencia activas que las otras Administraciones pudieran recabar para el eficaz ejercicio de sus competencias.

**Texto Refundido
Testu Bategina**

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

El auxilio y la colaboración, formalizando incluso "convenios" y constituyendo "consorcios" -artículo 6 y 7 de la Ley citada-, tienden a evitar conflictos y a crear medios operativos.

Las competencias concurrentes y las servidumbres y limitaciones de carácter público derivadas de un cúmulo de legislaciones sectoriales- "Carreteras", "Costas", "Puerto", "Medio Ambiente" y "Patrimonio de interés Histórico-Artístico" entre las más relevantes-, tienen en Pasaia una indicencia muy acentuada, debida, fundamentalmente, a la existencia de los siguientes elementos y factores:

- Una "Zona de Dominio Público Marítimo Terrestre" de una importancia cualitativa y cuantitativa realmente singular.
- El "Puerto de Pasaia".
- Riqueza y amplitud del patrimonio histórico-artístico, dividido en dos Cascos.
- Espacios de alto interés naturalístico -frente costero en "Jaizkibel" y "Ulía".

En la "zona marítimo-terrestre", la Ley de Costas, la Ley del Suelo, la legislación sobre "Puertos", las adscripciones como título habilitante de determinadas actuaciones y usos sobre los bienes de dominio público litoral, plantean cuestiones competenciales y de iniciativas que reclaman en Pasaia una política de auxilio, coordinación y colaboración entre las diferentes administraciones de particular sensibilidad y eficiencia.

Desde la perspectiva de las funciones de control y supervisión que deben ejercer, tendrán una intervención directa en el desarrollo de las presentes Normas, entre otras, las administraciones siguientes:

a) Diputación Foral de Gipuzkoa

- Departamento de Agricultura: * Supervisión de la implantación de las actividades destinadas a "usos agrarios".
- Departamento de Cultura (Dirección del Patrimonio Histórico-Artístico): * Supervisión del planeamiento, obras y edificaciones en edificios y conjuntos declarados de "interés cultural".
- Departamento de Carreteras y Transportes: * Supervisión de construcciones en la "zona de afección" de las "carreteras" bajo su titularidad.
- Departamento de Medio Ambiente: * Supervisión de implantación y ejercicio de "actividades M.I.N.P." en edificaciones industriales.
* Saneamiento de la bahía.
- Departamento de Urbanismo y Arquitectura: * Aprobación del "planeamiento urbanístico" y otras funciones urbanísticas complementarias.

b) Gobierno Vasco

- Dpto. de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente: * Supervisión de la aprobación del planeamiento

Texto Refundido
Testu Bategina

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

general y de "rehabilitación integrada".

- * Autorización de uso e instalaciones en la Zona de Servidumbre de Protección del Dominio Público Marítimo Terrestre.
- * Supervisión e informe previo de los Planes Especiales de Ulía, Jaizkibel y Puerto de Pasaia.
- Departamento de Cultura:
 - * Supervisión del planeamiento y de determinadas intervenciones en edificios y conjuntos declarados de "interés cultural".
- c) Gobierno Central
 - Dirección de Costas (M.O.P.T.):
 - * Deslinde del Dominio Público Marítimo/Terrestre (Pendiente de tramitación).
 - * Supervisión de construcciones en el Dominio Público y la zona de "servidumbre de paso".
 - Puertos (M.O.P.T.):
 - * Elaboración del Plan Especial Portuario.
 - * Supervisión de construcciones en la Zona de Servicio.
 - Confederación Hidrográfica del Norte de España:
 - * Supervisión de construcciones en las "zonas de Servidumbre" de cauces fluviales públicos.
 - * Obras destinadas al Saneamiento de la Bahía en colaboración con la Diputación Foral.

En lo que respecta a las "acciones" específicas de planeamiento y ejecución de obras correspondientes a los "sistemas generales" intervendrán las siguientes administraciones:

a) Diputación

- Dptos. de Agricultura y Medio Ambiente:
 - * Formulación y tramitación del "Plan Especial de Ordenación de Jaizkibel".
 - * Acciones de acondicionamiento de los Espacios Libres Rurales en desarrollo del Plan Especial de Jaizkibel.
 - * Acciones de reforestación y mejora en Jaizkibel.
 - * Coparticipación con el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria, Dirección de Costas del M.O.P.T. en el acondicionamiento de Ondartxo, Kalabursa y Paseos de Puntas de

Texto Refundido
Testu Bategina

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

Donibane y San Pedro.

- Dpto.de Cultura y Dirección de Arquitectura:
 - * Colaboración en las acciones de rehabilitación integrada de:
 - "Donibane" 1.01/1, "San Pedro" 2.01/1, "Poblado" 2.03/1, "Salinas" 2.03/1, "Polígono 2 de Pablo Enea" 2.04/2, "Polígono 1 de Pablo Enea" 2.04/1, "Andonaegi" 2.06/4, "c/ Rentería" 2.08/3, "Avda. Ulia" 2.08/2, y "Tramo final de Azkuene" 2.08/1.
 - Departamento de Economía:
 - * Coparticipación en la formulación del Plan de Regeneración de Pasaia "Navalaldea".
 - Dpto. de Carreteras y Transporte:
 - * Construcción de la variante N.I por Antxo.
 - * Acciones de construcción y mejora de "carreteras interurbanas" y "locales".
- b) Gobierno Vasco
- Dpto. de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente.
 - * Colaboración, y, eventual ejecución directa, de las intervenciones de vivienda de "protección pública" y de "rehabilitación integrada".
- c) Gobierno Central
- Dirección de Costas (M.O.P.T.):
 - * Colaboración con el Ayuntamiento en las acciones de acondicionamiento y mejora de la Ría de Molinao, Paseo lineal, Paseos de Puntas de Donibane y San Pedro y Calas de Ondartxo y Kalabursa.
 - Dirección de Puertos -A.P.P.- M.O.P.T.*
 - * Formulación del Plan Especial Portuario, consensado con las administraciones implicadas.
 - * Ejecución de las Obras Portuarias correspondientes, Muelle Donibane, accesos etc...
 - * Colaboración con el Ayuntamiento en la urbanización de los Espacios Libres Portuarios, Askorreta, Ondartxo y Zonas de amarres tradicionales de Donibane y Torreatze.
 - * Asunción y ejecución de las cargas derivadas del planeamiento.
 - * Colaboración con otras instituciones en la

PASAIKO ARAU SUBSIDIARIOAK

NORMAS SUBSIDIARIAS DE PASAIA

**Texto Refundido
Testu Bategina**

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

ejecución del Equipamiento Socio Cultural de Askorreta y Bortalaborda.

- * Colaboración con otras instituciones en la ejecución y desarrollo de la Navalaldea.

PASAIKO ARAU SUBSIDIARIOAK

NORMAS SUBSIDIARIAS DE PASAIA

**Texto Refundido
Testu Bategina**

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

PASAIKO ARAU SUBSIDIARIOAK

NORMAS SUBSIDIARIAS DE PASAIA

**Texto Refundido
Testu Bategina**

"A" DOK.- TXOSTENA

DOC. "A" MEMORIA

