



DOCUMENTO "A". MEMORIA
LIBRO PRIMERO
Introducción / Propuesta de Ordenación

**PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA
DE SAN SEBASTIAN**

APROBACION DEFINITIVA
(16/11/95)



INDICE GENERAL:

DOCUMENTO "A". MEMORIA

Libro Primero

I. Introducción

II. Propuesta de Ordenación

Libro Segundo

Cuadros de Características de la Ordenación

DOCUMENTO "B". NORMAS URBANISTICAS

Libro Primero

Normas Generales

Libros Segundo a Decimoséptimo

Normas Particulares para las A.I.U.

Anexo

Catálogo del Patrimonio Urbanístico

DOC."C". ESTUDIO ECONOMICO-FINANCIERO / PROGRAMA DE ACTUACION

Libro Primero

Estudio Económico-Financiero / Programa de Actuación

Libro Segundo

Anexos

DOCUMENTO "D". PLANOS

DOCUMENTO "A". MEMORIA

LIBRO PRIMERO

Introducción / Propuesta de Ordenación

**PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA
DE SAN SEBASTIAN**

APROBACION DEFINITIVA

(16/11/95)



EQUIPO DE TRABAJO:

DIRECCION:

Francisco de León Molina, Arquitecto (Director O.P.G.)

EQUIPO REDACTOR:

Manuel Arruabarrena Flórez, Arquitecto
Ana Crespo Amado, Arquitecto
Roberto García Azpiri, Arquitecto
Mikel Iriondo Iturrioz, Abogado
Miguel Angel López Palancar, Ingeniero C.C. y Puertos
Santiago Peñalba Garmendia, Arquitecto
Loly Sierra Agüero, Geógrafa

En la fase de "Avance de planeamiento", participaron asimismo en el equipo redactor, Pablo Otaola Ubieta, Ingeniero C.C. y Puertos; Carlos Cores Roldán, Ingeniero C.C. y Puertos; Alberto de Frutos, Ingeniero C.C. y Puertos; Juan Carlos Cuevas Argandoña, Arquitecto, y, Josu Benaito Villagarcía, Geógrafo.

COLABORACIONES EXTERNAS:

Información y diagnóstico socio-urbanísticos:

Luis García Merino, Doctor en Geografía (Dirección)
Miren Egibar Artola, Socióloga
Mikel Nistal Rubio, Geógrafo
David Rebollo Aguayo, Geógrafo

Estudio Económico-Financiero y Programa de Actuación:

Joaquim Clusa Oriach, Economista (Dirección)
Cristina Landart Meslet, Economista (Directora del Departamento de Programación y Estudios del Ayuntamiento de Donostia)
Lourdes Berasarte Yarzabal, Licenciada en Ciencias Económicas (Dpto. de Programación y Estudios del Ayuntamiento de Donostia)

Tráfico y Sistema de Transporte:

Alfonso Sanz Alduán, Urbanista (Propuestas sobre el sistema de Transporte No Motorizado. Fase de "Avance de planeamiento")
Araldi, S.A. (Encuesta sobre la generación de viajes en el Municipio de Donostia-San Sebastián)
Leber, planificación e ingeniería S.A. (Diagnóstico y propuestas de actuación. Fase de "Propuesta")
Angel Querejeta Iraola, Ingeniero C.C. y Puertos (Area Municipal de Tráfico) (Coordinación. Fase de "Propuesta")

Diagnóstico jurídico-urbanístico:

Iñaki Atxukarro Arruabarrena, Abogado (Area Municipal de Urbanismo)

Información y diagnóstico del medio físico:

Sociedad de Ciencias "Aranzadi"

L. del Barrio / J. Tellabide (Registro Toponímico del Término Municipal)

Antonio Bea / Iñigo Mendiola, Biólogos (Análisis del Territorio Rural del Término Municipal)

Xabier Lizaur Sukia / María Salaberria Monfort, Biólogos

(Estudio de los Espacios Verdes en Suelos Urbano y Urbanizable de la ciudad de Donostia-San Sebastián)

Xabier Lizaur Sukia, Biólogo

(Estudio de la vegetación boscosa de mayor interés natural en el terreno rural de Donostia-San Sebastián)

Inventario y diagnóstico del Patrimonio Edificado de Interés Cultural

Luis Sesé Madrazo, Arquitecto (Inventario de edificios susceptibles de catalogación)

Arkeolan, Centro de estudios e investigaciones arqueológicas

(Análisis y evaluación del Patrimonio Arqueológico del Municipio de San Sebastián)

Delineación:

Juan Ignacio Cortés Arzallus, Delineante

Juan Angel Echeverría Such, Delineante

M^a José Fernández Calonge, Delineante

Iñaki Oñate Lizarralde, Delineante

Mecanografía y edición:

Tina González Dominguez, Auxiliar Administrativa

Elisa Romay Busto, Auxiliar Administrativa

INDICE GENERAL:

LIBRO PRIMERO

I.- INTRODUCCION

- 1.- ANTECEDENTES Y OBJETO DEL PROYECTO
- 2.- MARCO LEGISLATIVO VIGENTE
- 3.- PROBLEMATICA DE LA "REVISION" Y "ADAPTACION" DEL PLAN GENERAL A LA LEGISLACION URBANISTICA VIGENTE. JUSTIFICACION DE LA ELECCION DE LA FIGURA DEL PLANEAMIENTO
- 4.- REDACCION Y TRAMITACION DEL DOCUMENTO DE "CRITERIOS, OBJETIVOS Y SOLUCIONES GENERALES DEL PLANEAMIENTO"
- 5.- SITUACION URBANISTICA E INCIDENCIA DE LA MISMA EN EL PROCESO DE ELABORACION DEL PRESENTE PLAN GENERAL
- 6.- CONTENIDO DOCUMENTAL DEL PROYECTO

II.- PROPUESTA DE ORDENACION

- 1.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES PARA LA "REVISION" DEL P.G.O.U.
- 2.- PROPUESTAS DE INTERVENCION DE CARACTER SECTORIAL
- 3.- OBJETIVOS Y PROPUESTAS DE INTERVENCION EN LOS "BARRIOS" DE DONOSTIA-SAN SEBASTIAN
- 4.- DESARROLLO Y EJECUCION DEL PLAN

LIBRO SEGUNDO

CUADROS DE CARACTERISTICAS DE LA ORDENACION

- I.- REGIMEN JURIDICO DE DESARROLLO Y EJECUCION
- II.- ZONIFICACION GLOBAL
- III.- USOS RESIDENCIALES
- IV.- USOS INDUSTRIALES
- V.- USOS TERCARIOS
- VI.- SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES
- VII.- SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO COMUNITARIO
- VIII.- SISTEMAS DE ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTO COMUNITARIO POR BARRIOS

Documento "A"
MEMORIA

INDICE:

Pág.:

I.- <u>INTRODUCCION</u>	
1.- ANTECEDENTES Y OBJETO DEL PROYECTO.....	1
2.- MARCO LEGISLATIVO VIGENTE.....	2
3.- PROBLEMÁTICA DE LA REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL A LA LEGISLACIÓN URBANÍSTICA VIGENTE. (Justificación de la elección de la figura de planeamiento).....	3
4.- REDACCIÓN Y TRAMITACIÓN DEL DOCUMENTO DE "CRITERIOS, OBJETIVOS Y SOLUCIONES GENERALES DEL PLANEAMIENTO".....	4
5.- SITUACIÓN URBANÍSTICA E INCIDENCIA DE LA MISMA EN EL PROCESO DE ELABORACIÓN DEL PRESENTE PLAN GENERAL.....	6
6.- CONTENIDO DOCUMENTAL DEL PROYECTO.....	9
II.- <u>PROPUESTA DE ORDENACIÓN</u>	
1.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES PARA LA REVISIÓN DEL P.G.O.U.	11
1.1.- Síntesis de problemas y opciones de desarrollo urbano que debe abordar el Plan General.....	11
1.2.- Objetivos generales de intervención.....	13
1.2.1.- Ocupación del territorio.....	13
1.2.2.- Dimensionamiento del desarrollo urbano propuesto.....	14
1.2.3.- Los objetivos de "construcción de la ciudad".....	15
2.- DESCRIPCIÓN SECTORIAL DE LAS PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN.....	19
2.1.- La "vivienda".....	19
2.1.1.- Problemática de vivienda existente.....	19
2.1.2.- Dimensionamiento de la oferta de "nueva vivienda".....	21
2.1.3.- Descripción del programa de vivienda propuesto.....	23
2.1.4.- Intervención pública en el mercado de vivienda.....	28
2.1.5.- Programación del desarrollo residencial.....	43
2.2.- Las actividades productivas.....	46
2.2.1.- Criterios generales de intervención.....	46
2.2.2.- Los "usos industriales".....	46
2.2.3.- Los "usos terciarios".....	49
2.2.4.- La oferta global de techo para actividades económicas y el empleo.....	55

Libro Primero
INTRODUCCION / PROPUESTA DE ORDENACION

INDICE (Cont.):

Pág.:

2.3.-	El territorio rural	56
2.4.-	El sistema de comunicaciones	58
2.4.1.-	Movilidad	58
2.4.1.1.-	Antecedentes	58
2.4.1.2.-	Estado actual	59
2.4.1.3.-	Modelo propuesto	62
2.4.2.-	Infraestructuras de transporte	66
2.4.2.1.-	Red viaria	66
2.4.2.2.-	El sistema de aparcamientos	72
2.4.2.3.-	Transporte público	77
2.4.2.4.-	Transporte "no motorizado"	87
2.5.-	El sistema de "espacios libres"	96
2.6.-	El "equipamiento comunitario"	102
2.6.1.-	Criterios generales	102
2.6.2.-	El "equipamiento docente"	103
2.6.2.1.-	"Centros universitarios"	103
2.6.2.2.-	"Centros escolares"	104
2.6.3.-	El "equipamiento deportivo"	104
2.6.4.-	El "equipamiento social"	105
2.6.4.1.-	El "equipamiento sanitario y asistencial"	105
2.6.4.2.-	El "equipamiento socio-cultural y recreativo"	106
2.6.4.3.-	El "equipamiento institucional"	106
2.6.4.4.-	El "equipamiento de servicios públicos"	107
2.7.-	Las Infraestructuras fluviales y costeras	108
2.7.1.-	Infraestructuras fluviales	108
2.7.2.-	Infraestructuras costeras	112
2.8.-	Las Infraestructuras de servicios urbanos	115
2.8.1.-	Abastecimiento de agua	115
2.8.2.-	Alcantarillado y depuración de aguas residuales	123
2.8.3.-	Suministro eléctrico	133
2.8.4.-	Suministro de gas	135
2.8.5.-	Telefonía	139
2.8.6.-	Residuos sólidos	140

INDICE (Cont.):

Pág.:

3.- OBJETIVOS Y PROPUESTAS DE INTERVENCION EN LOS BARRIOS DE DONOSTIA-SAN SEBASTIAN.....	142
3.1.- Altza (AL)	142
3.2.- Amara Berri (AM).....	146
3.3.- Añorga (AÑ)	150
3.4.- El Antiguo-Ondarreta (AO)	153
3.5.- Ategorrieta/Ulia (AU)	156
3.6.- Ayete (AY).....	158
3.7.- Centro (CE).....	161
3.8.- Egia (EG)	164
3.9.- Gros (GR)	167
3.10.- Ibaeta (IB)	170
3.11.- Igeldo (IG)	174
3.12.- Intxaurreondo (IN).....	176
3.13.- Loiola/Martutene (LM)	179
3.14.- Miracruz/Bidebieta (MB)	183
3.15.- Miramón/Zorroaga (MZ)	185
3.16.- Zubieta (ZU)	187
4.- DESARROLLO Y EJECUCION DEL PLAN GENERAL	189
4.1.- Introducción.....	189
4.2.- Delimitación de las Areas de Intervención Urbanística.....	189
4.3.- Coordinación con los Municipios limítrofes.....	190
4.4.- El Plan General y la Ley de Costas	191
4.5.- Clasificación del suelo	197

INDICE (Cont.):

Pág.:

4.6.-	Criterios referidos a la asignación y distribución del "aprovechamiento urbanístico", "áreas de reparto de cargas y beneficios" y "aprovechamiento tipo"	206
4.6.1.-	El concepto de "aprovechamiento" y sus diversas acepciones	206
4.6.2.-	Régimen de asignación del "aprovechamiento urbanístico" en Suelo Urbano	208
4.6.2.1.-	Criterios de carácter genérico	209
4.6.2.2.-	Áreas de Reparto y Aprovechamiento Tipo en Suelo Urbano	212
4.6.2.3.-	Coefficientes de ponderación	215
4.6.2.4.-	"Áreas de reparto" delimitadas expresamente y "aprovechamiento tipo"	219
4.6.2.5.-	Restantes "áreas de reparto" y "aprovechamiento tipo"	227
4.6.2.6.-	Otras consideraciones complementarias	231
4.6.3.-	Régimen de asignación del "aprovechamiento urbanístico" en Suelo Urbanizable Programado. "Áreas de reparto" de cargas y beneficios y "aprovechamiento tipo"	235
4.7.-	Determinación de la ordenación pormenorizada y desarrollo del Plan General	243
4.8.-	Criterios referidos a la ejecución del planeamiento	248
4.8.1.-	Suelo Urbano	248
4.8.2.-	Suelo Urbanizable Programado	249
4.8.3.-	Suelo Urbanizable No Programado	251
4.8.4.-	Suelo No Urbanizable	251
4.9.-	Criterios referidos a la intervención en el mercado del suelo	252
4.10.-	Las "Ordenanzas Urbanísticas Municipales" y otras disposiciones a formular en desarrollo del Plan General	253

ANEXO

INDICE DEL DOCUMENTO "D. PLANOS"

I.INTRODUCCION

1.- ANTECEDENTES Y OBJETO DEL PROYECTO

En sesión plenaria celebrada el 27 de mayo de 1.988, el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián adoptó, entre otros, el acuerdo de iniciar los trabajos de elaboración del nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Donostia-San Sebastián.

La revisión del entonces vigente Plan General, aprobado definitivamente el 6 de septiembre de 1.962, y su adaptación a la legislación urbanística promulgada con posterioridad a esa fecha, justificaban la realización de esos trabajos.

De hecho, la citada revisión era una de las asignaturas pendientes de mayor relevancia en la gestión del Ayuntamiento. Pese al período transcurrido desde su aprobación, dicho Plan no había sido objeto de la necesaria y preceptiva reconsideración integral, y todas las iniciativas adoptadas a ese respecto con anterioridad habían resultado fallidas.

Así, en ningún momento llegó a ser objeto de la revisión prevista en la Ley de 12 de mayo de 1.956, sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana⁽¹⁾, bajo cuyo mandato había sido formulado.

La promulgación de la Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 2 de mayo de 1.975⁽²⁾ y del Texto Refundido de 9 de abril de 1.976 supuso, además de la consiguiente sustitución y derogación de la legislación anterior, una nueva obligación añadida a la comentada "revisión", ya que, para que el el nuevo régimen urbanístico desplegase íntegramente su eficacia, resultaba imprescindible que los Planes Generales entonces vigentes fuesen "adaptados" a la citada legislación.

Por su parte, con posterioridad al inicio de los referidos trabajos de "revisión" han sido promulgados tanto la Ley sobre Reforma del Régimen Urbanístico y Valoraciones del Suelo de 25 de julio de 1.990⁽³⁾, como el Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, aprobado mediante Real Decreto Legislativo de 26 de junio de 1.992⁽⁴⁾. Estas disposiciones, al mismo tiempo que han derogado la legislación anterior, han reiterado el mandato de "adaptación" a su contenido del "planeamiento general" vigente.

En definitiva, el objetivo del presente proyecto consiste en dotar a Donostia-San Sebastián de un nuevo Plan General ajustado a las actuales circunstancias urbanísticas, económicas, sociales, etc., así como a las determinaciones establecidas en la vigente legislación urbanística.

Se incorporan al mismo los reajustes y modificaciones introducidos a lo largo de su tramitación, incluidas las condiciones establecidas con motivo de su aprobación definitiva mediante resolución de la Diputación Foral de Gipuzkoa de 16 de noviembre de 1.995, cumplimentándose de ese modo el mandato de elaboración del "texto refundido" al que se hace referencia en el acuerdo "segundo" de la misma.

Los pormenores referidos a su tramitación y aprobación se recogen concretamente en el apartado "4. Redacción y tramitación del Plan General" siguiente.

(1) En adelante Ley del Suelo de 1.956.

(2) En adelante Ley del Suelo de 1.975.

(3) En adelante Ley de Reforma de 1.990.

(4) En adelante "Texto Refundido de 1.992" o, simplemente, "Ley del Suelo de 1.992" / "vigente Ley del Suelo".

2.- MARCO LEGISLATIVO VIGENTE

El presente proyecto ha sido formulado y aprobado en desarrollo de la Ley del Suelo de 1.992, que constituye la referencia legislativa básica del mismo.

En todo caso, el citado marco legislativo no acaba ahí. Atención especial merece a ese respecto la "Ley de medidas urgentes en materia de vivienda y de tramitación de los instrumentos de planeamiento y gestión urbanística", de 30 de junio de 1.994, promulgada por el Gobierno Vasco.

Pero además, en atención a su particular relevancia en el territorio, y sin menoscabo de cualesquiera otras, junto a las anteriores cabe citar estas otras disposiciones: Ley de Costas, de 28 de julio de 1.988; Ley de Carreteras, de 29 de julio de 1.988; Ley de Ordenación del Territorio del País Vasco, de 31 de mayo de 1.990; Ley del Patrimonio Cultural Vasco, de 3 de julio de 1.990; Ley de Puertos, de 24 de noviembre de 1.992; Norma Foral de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa, de 25 de noviembre de 1.994, promulgada por la Diputación Foral de Gipuzkoa, etc.

3.- PROBLEMÁTICA DE LA REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL A LA LEGISLACIÓN URBANÍSTICA VIGENTE. JUSTIFICACIÓN DE LA ELECCIÓN DE LA FIGURA DEL PLANEAMIENTO

La obligada y necesaria reconsideración integral, tanto de la problemática urbanística municipal en su globalidad, como, en particular, del propio Plan General de 1.962, debía y debe efectuarse en el caso de Donostia-San Sebastián, mediante la formulación de un nuevo Plan General, ajustado en su contenido a los criterios establecidos en la citada Ley del Suelo de 1.992.

Con independencia de los mandatos legales establecidos al respecto, aquél Plan General incluía en sus propios presupuestos la necesidad de su revisión. En ese sentido, si bien sus previsiones se referían a un horizonte temporal de 45 años, su Programa de Actuación incidía únicamente en los tres primeros quinquenios.

Además, con independencia de consideraciones de carácter formal y administrativo, el largo período transcurrido desde su aprobación, sin que se hubiese procedido a esa revisión, agudizaba la necesidad de ésta. Resultaba necesario dotar a la Ciudad de un instrumento de planeamiento integral que, al mismo tiempo que ajustado a las circunstancias y condicionantes de carácter económico, social, cultural, etc., resultase operativo para dar una respuesta adecuada a las demandas de todo tipo planteadas.

En cualquier caso, tal como se ha señalado, era/es de hecho impensable efectuar dicha "revisión" sin, simultáneamente, proceder a la también comentada "adaptación". Todas las disposiciones mencionadas, promulgadas con posterioridad a la Ley del Suelo de 1.956, han incluido expresamente el mandato correspondiente a ese respecto.

En todo caso, dicha "adaptación" no es sino el mecanismo previsto para que el nuevo régimen urbanístico pueda desplegar toda su eficacia.

La vigente Ley del Suelo de 1.992 incluye ese mandato en su Disposición Transitoria Séptima, que afecta a todos aquellos municipios en los que, como en el caso de Donostia-San Sebastián, sus prescripciones son, en atención a los criterios establecidos en la misma, de aplicación íntegra.

Además, esa misma Ley ha puesto fin a cualquier discusión y opción en cuanto al instrumento de planeamiento adecuado para proceder a dicha "adaptación". En atención a lo dispuesto en esa misma Disposición Transitoria, la ordenación urbanística integral del Término Municipal de Donostia-San Sebastián requiere la formulación de un nuevo Plan General.

4.- REDACCION Y TRAMITACION DEL PLAN GENERAL.

El presente proyecto ha sido elaborado respondiendo al citado acuerdo municipal de 27 de mayo de 1.988.

Algunos de los pormenores más relevantes referidos a su tramitación y aprobación son los siguientes:

- * Tras su elaboración con fecha Abril de 1.991, y previo acuerdo adoptado al respecto en sesión plenaria celebrada el 30 de abril de ese mismo año, el documento de "criterios, objetivos y soluciones generales de planeamiento" o "Avance" fue sometido al trámite de información pública previsto en el artículo 125 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico, durante un período total de cinco (5) meses.

A lo largo de ese trámite -aunque en algún que otro caso una vez finalizado el mismo-, y a través de los cauces formales establecidos al respecto, fueron presentados un total de 343 escritos de sugerencias y alternativas.

Asimismo, la relevancia de un proyecto como el Plan General y la necesidad de dar a conocer los criterios y previsiones contenidos en el mismo, justificaron la realización de un esfuerzo mayor del habitual en la divulgación del contenido del referido "Avance". Con ese fin, el mero trámite formal de información pública fue complementado mediante mecanismos varios: exposición del documento en una "carpa" o "instalación" colocada al efecto junto al propio Ayuntamiento; organización de charlas-coloquio en los barrios, etc.

Además, esa misma relevancia, dio pie a reflexiones, consideraciones y críticas de diverso alcance -tanto de carácter genérico como referidas a propuestas concretas-, individuales o colectivas, publicadas en los medios de comunicación.

Todo ello trajo como consecuencia la presentación de un cúmulo de sugerencias, o simplemente opiniones, mediante mecanismos no tan "oficiales" o "formales" como los escritos anteriormente mencionados.

Todas esas sugerencias y alternativas fueron analizadas en el contexto del "Informe en relación con el trámite de información pública" del reiterado "Avance", elaborado con fecha Mayo de 1.992.

Con posterioridad, culminando la citada fase, en sesión plenaria celebrada el 19 de mayo de 1.992, el Ayuntamiento acordó ratificar, con diversos reajustes, modificaciones y complementaciones, los "criterios, objetivos y soluciones generales del planeamiento" contenidos en el documento expuesto a información pública, e iniciar, de conformidad con los mismos, los trabajos de elaboración del proyecto definitivo del citado Plan General.

- * Tras su elaboración con fecha Enero de 1.994, el nuevo Plan General fue aprobado inicialmente en sesión plenaria celebrada el 28 de marzo de 1.994.

Sometido al preceptivo trámite de información pública, a lo largo del mismo fueron presentados, a través de los cauces formales establecidos para ello, un total de 318 escritos de alegaciones, además de diversos informes y escritos emitidos, de conformidad con lo dispuesto en la legislación vigente, por la Administración sectorial correspondiente -Dirección General de Costas, etc.-, incidiendo, en conjunto, en cuestiones de muy diverso orden.

También en esta fase, la relevancia del proyecto en cuestión justificó la realización de un singular esfuerzo de divulgación de las propuestas contenidas en el mismo, y en concreto la organización de: una exposición del proyecto en el propio Ayuntamiento; charlas-coloquio dirigidos a entidades, profesionales, otras Administraciones y colectivos varios, así como en los diversos barrios de la Ciudad; etc.

Todas las alegaciones presentadas fueron analizadas en el "Informe en relación al trámite de información pública" del citado documento, elaborado con fecha Noviembre de 1.994.

- * En sesión plenaria celebrada el 28 de diciembre de 1.994, el Ayuntamiento acordó aprobar provisionalmente el nuevo Plan General y, al mismo tiempo, "abrir un nuevo período de información pública" referido a las siguientes propuestas:
 - Intervención mediante expropiación en el Area "AÑ.10 Belartza".
 - Incremento del aprovechamiento edificatorio asignado al Area "IB.02 Tolare" y eliminación de la previsión de intervención mediante expropiación en el Area "IB.09 Muitegi".
 - Descalificación de la "Zona Residencial de Edificación Aislada A.500/IG.07", integrada en el Area "IG.07 Igeldoko Zabalpena", y clasificación de la misma como Suelo No Urbanizable.
 - Delimitación y consideración como "reserva para el patrimonio público de suelo" del Area Antondegi (Martutene).
 - Aprovechamiento tipo del "área de reparto" "UP.9", referida a los ámbitos y terrenos clasificados como Suelo Urbanizable Programado a desarrollar en el Cuatrienio "I".

A lo largo de dicho trámite fueron presentados un total de 14 escritos de alegaciones, que, en su totalidad, fueron analizados en el "Informe en relación al trámite de la segunda información pública", elaborado con fecha Febrero de 1.995.

- * En sesión plenaria celebrada el 6 de marzo de 1.995, el Ayuntamiento acordó aprobar provisionalmente, "en su totalidad", el nuevo Plan General.
- * Mediante resolución adoptada el 16 de noviembre de 1.995, la Diputación Foral de Gipuzkoa ha aprobado definitivamente dicho Plan, con las condiciones que se indican en la misma.

De hecho, tal como ya se ha comentado, el presente proyecto constituye el "texto refundido" al que se hace referencia en la citada resolución.

5.- SITUACION URBANISTICA E INCIDENCIA DE LA MISMA EN EL PROCESO DE ELABORACION DEL PRESENTE PLAN GENERAL

Las circunstancias expuestas hasta el momento justifican de manera clara la elaboración del presente proyecto.

Con independencia de consideraciones de carácter formal y administrativo, la "revisión" del Plan General de 1.962 -unida a una profunda reforma y modernización de los servicios técnicos y administrativos municipales que desempeñan su labor en el ámbito urbanístico- resultaba imprescindible para dar respuesta al divorcio existente entre aquél y la problemática y las necesidades urbanísticas presentes de la Ciudad.

De hecho, bien como consecuencia de las contradicciones e imprecisiones que en sí mismo contenía -aumentadas y agudizadas con el paso del tiempo y las cada vez mayores exigencias derivadas de las leyes y pautas que rigen el "urbanismo"-, bien por el hecho de no haber sido objeto a lo largo del período comentado de la necesaria reconsideración integral, la obsolescencia de dicho Plan y su desbordamiento por la gestión urbanística desarrollada y por la propia realidad física de la ciudad construida, habían llegado a una situación límite.

Fundamentado en los planteamientos y esquemas netamente funcionalistas en boga en la práctica urbanística de la época, el instrumento básico y casi exclusivo que articulaba y definía la ordenación en él propuesta era la "zonificación global" del territorio, que dividía la totalidad del Término Municipal en "zonas" diferenciadas, en atención a las diversas tipologías de uso y asentamiento existentes y/o propuestas, apoyadas en una infraestructura viaria esquemática e insuficientemente definida en cuanto a su implantación física.

La distribución de usos en el territorio que dicha "zonificación" conllevaba puede considerarse, en general, acertada, si bien presentaba aspectos parciales negativos. En este sentido, destacaban las excesivas edificabilidades asignadas, sobre todo en el caso de algunas áreas residenciales cuyas condiciones topográficas hubiesen exigido tipologías de asentamiento de menor densidad o su consideración como "zonas rurales", o la significativa marginación a la que se condenaba de forma casi explícita a la población de menor poder adquisitivo, que se proponía asentar en el conjunto del área Este de la Ciudad, en el límite con los municipios de Pasaia y Rentería, confirmando con ello la estrategia de segregación funcional -corroborada con la expulsión de la industria hacia el valle del Urumea y el entorno del Puerto de Pasaia- y social esbozada en el Plan comarcal de 1.950.

A su vez, aunque con repercusiones de otra índole, algunas de sus previsiones constituían manifiestas infracciones legales. Entre ellas cabe citar las propuestas de desarrollo urbano e industrial en suelo rústico, que no hacían sino rematar el tratamiento marginal del mismo.

En cualquier caso, sus aspectos más negativos se encontraban en la escasa rigurosidad y calidad técnica de su documentación normativa -gráfica y escrita-, carente de precisión y llena de errores, contradicciones y definiciones ambiguas que dieron lugar a interpretaciones abusivas de los derechos edificatorios y a un sinnúmero de conflictos ante los Tribunales.

Dichas contradicciones e imprecisiones incidían de forma generalizada en la definición y determinación tanto de la normativa urbanística de las diferentes "zonas", como, en particular, de los mecanismos de desarrollo y ejecución de las correspondientes previsiones de ordenación.

En el primer caso, destacaba, entre otros aspectos, la ambigua o casi nula consideración de los desarrollos ya existentes en muchas "zonas" en el momento de la formulación del Plan, resuelta en un gran número de casos con frases como "deberá tenerse en cuenta el desarrollo existente" o "se seguirá desarrollando de acuerdo con las normas que han dado lugar a su actual fisonomía"; tratamiento éste que dio lugar en un sinnúmero de casos a los referidos conflictos e interpretaciones abusivas.

Por su parte, en lo que a los mecanismos de desarrollo y ejecución del planeamiento se refiere, a la escasa rigurosidad y precisión de los conceptos y criterios correspondientes, se unían, por un lado, las contradicciones que a ese respecto contenía el propio Plan, y, por otro, la casi nula coordinación de los diversos documentos que integraban el mismo. En ese sentido, a modo de mero ejemplo y sin ánimo exhaustivo alguno cabría mencionar: las contradicciones entre el Programa de Actuación y el resto del contenido normativo del Plan; la problemática derivada de la identificación de cada "zona" como ámbito de formulación de planeamiento de desarrollo e incluso de gestión, que en muchos casos resultaba de difícil o imposible cumplimiento; la problemática derivada del tratamiento conjunto y unitario de terrenos con importantes desarrollos edificatorios -en algún que otro caso podían haber justificado su clasificación como "suelo urbano" y no como "suelo de reserva urbana"- y otros carentes de desarrollo alguno; la problemática derivada del tratamiento conjunto y unitario de terrenos a los que se asignaban edificabilidades sustancialmente diversas, etc.

Esas circunstancias dieron lugar en muchos casos, por un lado, a la "ejecución directa" de un importante número de edificaciones sobre la base de una aplicación extensiva y abusiva del concepto de "solar", y, por otro, a la promulgación, especialmente en una primera, aunque extensa, fase del período de vigencia del Plan General, de "planes de desarrollo" carentes de articulación y coordinación alguna que respondían únicamente a los intereses particulares en juego, y que en muchos casos, además de agotar y sobrepasar las expectativas edificatorias previstas, contenían irregularidades legales de diverso orden.

De hecho, la gestión urbanística desarrollada a lo largo estos últimos años se ha centrado de manera importante en la reconducción y reconsideración de muchos de esos últimos planes.

Todo ello, unido a la nula consideración del Programa de Actuación -en sí mismo impreciso y carente de justificación y rigor- y al consiguiente desarrollo urbanístico -carente de marco ordenado alguno-, dió lugar, con las consecuencias negativas correspondientes, a la puesta en juego de un territorio excesivamente amplio para las necesidades objetivas del desarrollo realizado, y a la consiguiente consolidación de derechos.

El conjunto de esas circunstancias ha condicionado de forma relevante el proceso de elaboración del presente proyecto.

El inicio, a principios de 1.988, de los trabajos de "revisión" del Plan General de Ordenación Urbana, así como de las labores de seguimiento y apoyo a la gestión urbanística municipal, permitió constatar la complejidad de la situación urbanística existente.

Algunas de las circunstancias más relevantes que condicionaban dicha situación venían a ser: un elevado número de iniciativas y proyectos de desarrollo residencial, industrial, docente, deportivo, etc., en diversas fases de formulación, tramitación o ejecución, sin, en la mayor parte de los casos, los debidos criterios de coordinación y articulación; la importancia y urgencia de proceder a la materialización de muchos de esos desarrollos; la inviabilidad, por razones jurídicas o de otro tipo, de reconsiderar radicalmente los mismos; la necesidad y urgencia de instrumentar, en diversos campos y materias, una normativa clara y precisa como respuesta a los efectos negativos y perjudiciales derivados de las deficiencias del planeamiento vigente en el momento.

De ahí la imposibilidad de acordar la paralización de esos desarrollos con motivo del inicio y realización de los referidos trabajos de revisión, y la conveniencia de simultanear estos últimos con la continuidad del proceso de tramitación y/o ejecución de otros expedientes urbanísticos, sin perjuicio de, por un lado, resolver los conflictos que muchos de ellos presentaban, y, por otro, introducir los oportunos criterios de coordinación y programación.

En definitiva, la redacción del presente proyecto se ha simultaneado con la formulación y tramitación de un elevado número de expedientes urbanísticos, de gran relevancia tanto por su cuantía como por su contenido y objetivos. Entre ellos, merecen especial atención:

- * "Modificación y Normativa Complementaria del P.G.O.U. de Donostia-San Sebastián referidas a la solicitud, tramitación y control de la ejecución de licencias y a la medición de aprovechamientos urbanísticos".

Formular con el objetivo de solventar las imprecisiones y carencias del régimen urbanístico preexistente, al mismo tiempo que de poner fin a la dispersión de la normativa correspondiente, fue aprobada definitivamente el 30 de abril de 1.991.

- * "Modificación y Normativa Complementaria del P.G.O.U. de Donostia-San Sebastián referida al Suelo No Urbanizable".

Formulada con el objetivo de dar respuesta a las contradicciones, imprecisiones y carencias del régimen urbanístico preexistente, fue aprobada definitivamente el 7 de mayo de 1.991.

- * "Modificación de Elementos del P.G.O.U. de Donostia-San Sebastián referida al Area de Ibaeta".

Formulada con el objeto básico, entre otros, de coordinar y articular diversas iniciativas y proyectos que, pese a afectar a un extenso territorio, carecían de una mínima coordinación en su contenido y programación, fue aprobada definitivamente el 11 de agosto de 1.992.

- * Otras modificaciones del Plan General justificadas en la urgente y necesaria reconsideración y clarificación de la ordenación urbanística preexistente en diversos ámbitos de la Ciudad: Casco de Igeldo; Ameztzi; Area Este del Polígono 19; Buenavista-Eskalantegi; Gomistegi; Miramón; Benta Berri; etc.

- * "Planeamiento pormenorizado" -sea planeamiento "especial" o "parcial"- entre el que cabe destacar el referido a los sectores y áreas siguientes: "Ensanche de Ondarreta"; "Presaburu. Pío XII"; "Errotaburu"; "Igara"; "Benta Berri"; "Munto"; "Melo"; "Puyo-Lanberri"; "Apéndice de Amara-Polígono 22"; "Txantxa Erreka"; "Baratzategi"; "Zuatsu"; "Anoeta"; "Campus Universitario"; "Basoerdi"; "Goyaz"; etc.

- * "Proyecto de Delimitación del Suelo Urbano del Termino Municipal de Donostia-San Sebastián", aprobado definitivamente el 8 de junio de 1.993. Su formulación resultaba necesaria, tanto para clarificar en su sentido genérico el correspondiente régimen urbanístico, como para responder a los criterios contenidos al respecto en la Ley de Reforma de 1.990 y en la Ley del Suelo de 1.992.

Todo ello ha condicionado de un modo importante el proceso de elaboración del presente Plan General, imprimiendo al mismo una determinada metodología.

En cualquier caso, ha permitido adelantar la definición y resolución administrativa del núcleo fundamental de los trabajos de "revisión" con un alto nivel de precisión en su formulación y un significativo "saneamiento" jurídico-administrativo, con la consiguiente resolución de importantes conflictos jurídicos y de gestión planteados en el período anterior.

6.- CONTENIDO DOCUMENTAL DEL PROYECTO

El presente proyecto contiene el conjunto de determinaciones y documentos exigidos, tanto por la vigente legislación urbanística -artículo 72 de la Ley del Suelo de 1.992, etc.-, como por las restantes disposiciones legales que, tal como se ha indicado en el anterior apartado "2.- Marco legislativo vigente", son de obligada consideración.

En concreto, el contenido documental del presente Plan General es el siguiente:

- * **Documento "A". Memoria.**
- * **Documento "B". Normas Urbanísticas.**
- * **Documento "C". Estudio Económico Financiero. Programa de Actuación.**
- * **Documento "D". Planos.**

El documento "**A. Memoria**" incluye, además de la propia justificación y explicación de las propuestas de ordenación planteadas, los "Cuadros de características de la Ordenación"; estos recogen de manera sistemática y detallada los datos numéricos que resultan de la ordenación propuesta en los diversos sectores.

En todo caso, su contenido ha de entenderse complementado, concretamente en lo que a la información urbanística se refiere, con el del "Documento A. Memoria. I. Introducción / II. Diagnóstico Urbanístico" del "Avance de Planeamiento. Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Donostia-San Sebastián", elaborado con fecha Abril de 1.991, que, a todos los efectos se entenderá integrado en el Plan General.

Por su parte, el documento "**B. Normas Urbanísticas**" contiene tres partes claramente diferenciadas. La primera de ellas se corresponde con las "Normas Generales", aplicables, en las condiciones que se exponen en las mismas, en la totalidad del término municipal de Donostia-San Sebastián. La segunda se corresponde con las "Normas Particulares para las Areas de Intervención Urbanística"; definen, concretamente, el régimen urbanístico específico de dichas Areas. La tercera y última está constituida por el "**Catálogo del Patrimonio Urbanístico**".

A su vez, el "**Estudio Económico Financiero**" y el "**Programa de Actuación**" contienen la lectura económica y temporal del presente Plan General. Así, por un lado, se describen con precisión las repercusiones económicas que conlleva la ejecución de las propuestas establecidas en el mismo, especificando a ese respecto las responsabilidades inversoras tanto de los agentes públicos -Administración Municipal, Foral, Autónoma y Central- como de los agentes privados afectados. Por otro, se programa dicha ejecución.

En todo caso, las previsiones expuestas a ese respecto han de entenderse complementadas y matizadas de conformidad con el contenido de las condiciones establecidas en el acuerdo de aprobación definitiva del propio Plan General.

Por último, el documento "**D. Planos**" incluye la documentación gráfica correspondiente, diferenciándose, por un lado, los planos de "información", y, por otro, los de "ordenación".

II. PROPUESTA DE ORDENACION

1.- CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES PARA LA REVISION DEL P.G.O.U.

1.1.- SINTESIS DE PROBLEMAS Y OPCIONES DE DESARROLLO URBANO QUE DEBE ABORDAR EL PLAN GENERAL

El diagnóstico de la realidad urbana de Donostia decantado a lo largo del proceso de elaboración del presente proyecto de "Revisión" del P.G.O.U., permite entrever con claridad el futuro al que, sin una decidida continuidad en la intervención transformadora iniciada en los últimos años, puede verse abocada la Ciudad en las próximas décadas.

Dicho futuro, no es otro que el de ser un centro administrativo y de ocio de escala provincial, un núcleo residencial de alta calidad, y una ciudad turística atractiva, pero, sin embargo, escasamente dinámica desde un punto de vista social, económico y cultural, con una población envejecida y en regresión, y en la que las nuevas generaciones tendrán graves dificultades para encontrar empleo y acceder al mercado de vivienda.

Que esa tendencia se modifique puede depender en gran medida -en un período de profundas transformaciones sociopolíticas, económicas y demográficas como el que se da en Europa- de factores exógenos, como son la consolidación del denominado "Eje Atlántico" como canal de actividad y flujos económicos de relevancia a nivel europeo, o, de la aparición de procesos significativos de inmigración, fenómeno lejano hoy por hoy desde nuestra perspectiva, pero que está afectando con relativa profundidad y con diferentes matices a otros estados del Norte y Centro de Europa.

Sin embargo, resulta evidente que, o Donostia-San Sebastián en la próxima década consigue sanear y rejuvenecer parcialmente su estructura demográfica, o al menos contener su deterioro, o el modelo expuesto se habrá consolidado definitivamente.

Para ello, obviamente no cabe otra solución que una decidida intervención de la Corporación Municipal y del conjunto de la sociedad donostiarra para la creación de empleo y vivienda a precios asequibles que permita fijar en el municipio a sus generaciones jóvenes, conteniendo el progresivo proceso de expulsión producido en los últimos años, e incluso, si ello fuera posible, atraer del exterior población joven cualificada laboralmente.

A partir de ello, será posible consolidar y potenciar el papel central de la Ciudad en la aglomeración urbana configurada por "Donostialdea" y la comarca del "Bajo Bidasoa", y en segunda instancia, y a más largo plazo, aglutinar el corredor metropolitano Donostia-San Sebastián/Baiona como un elemento fundamental del citado Eje Atlántico.

El proyecto que proponemos, se articula fundamentalmente sobre esa idea, la de un esfuerzo decidido de mejora infraestructural -viario, transporte, saneamiento y otros servicios-, de construcción de vivienda y desarrollo terciario y de equipamiento, para "completar la ciudad", y, en concreto los "ensanches" de Amara e Ibaeta, y , convertirla en un centro de servicios metropolitano funcionalmente operativo y atractivo para la implantación de nuevas actividades económicas, que, al mismo tiempo, mantenga sus extraordinarias condiciones de habitabilidad y su riqueza como hecho urbano singular.

Se trata, en lo que respecta a la "construcción de ciudad", de reproponer sobre nuevas bases, y, terminar, el proyecto urbano ya esbozado en las primeras décadas de este siglo que el desarrollo incompleto del anterior Plan General -que ahora se está revisando- ha dejado inacabado, en el convencimiento de que la reactivación demográfica y económica que esa intervención producirá es un requisito, si no suficiente, sí estrictamente necesario, para la superación del modelo -más o menos atractivo para algunos sectores de la población que se benefician del mismo, pero sin duda injusto y empobrecedor para la mayoría de los ciudadanos-, hacia el que camina la ciudad de manera, no llamativa y consciente, pero sí difícilmente reversible.

Las consecuencias de la crisis económica de los años 70 y primeros 80, así como las transformaciones económicas y sociales a que está dando lugar la Unión Europea -las cuales, previsiblemente se harán más

profundas y patentes en la próxima década-, establecen pautas radicalmente nuevas para el desarrollo futuro de las regiones europeas en primer lugar, y, en segunda instancia, para las ciudades metropolitanas, basadas en la comunicación y en la competencia directa, roto ya el escudo protector de las fronteras estatales.

En esta situación, se convierte en indispensable la dinamización de los procesos de desarrollo regional y metropolitano, y, la optimización, en dichos ámbitos, de las potencialidades y recursos disponibles.

Prácticamente, todas las ciudades de entidad metropolitana de nuestro entorno regional han propiciado iniciativas dirigidas a la búsqueda de alternativas propias de "despegue" económico, en espera de contar con un papel en el futuro marco territorial europeo, como son los casos de Vitoria y Pamplona, Bilbao o el triángulo Baiona-Anglet-Biarritz.

Donostia-San Sebastián y Gipuzkoa, en una posición económica puntera hasta una época reciente, basada en un sector industrial diversificado y comparativamente avanzado y en un territorio de notable calidad paisajística y coherentemente urbanizado parecían aparentemente mejor dotadas para abordar el proceso de reconversión e incorporación al nuevo sistema territorial, pero, por el contrario, se encuentran hoy por hoy, en el umbral del mismo, en gran medida estancadas.

Los cambios políticos y administrativos recientes han afectado sensiblemente a la ciudad al dar lugar a la priorización por parte de la sociedad donostiarra de determinados aspectos y valores, descuidando las condiciones de entorno y el papel de la ciudad y de su actividad económica, de tal forma que se ha producido, de hecho, un retraso de tres legislaturas municipales en el planteamiento de estos problemas, período en el cual se han reiterado los mismos temas, sucesivamente, sin definir unos objetivos de desarrollo coherentes.

Esta falta de planificación y decisiones ha dado lugar a un significativo déficit de infraestructuras y equipamientos de valor estratégico, el cual supone, por el momento, un serio lastre para la generación de actividad económica; y, al congelar la construcción de vivienda -situación afortunadamente ya superada-, han generado procesos significativos de expulsión de población joven, con graves efectos sobre la estructura demográfica que darán lugar, con seguridad, en el futuro, a un empobrecimiento de la capacidad productiva y de la creatividad social en general.

La ciudad, de hecho, se ha autocontemplado durante demasiado tiempo, viviendo de las rentas de los esfuerzos de construcción urbana realizados en el primer cuarto de este siglo y en algunos escasos momentos adicionales de creatividad urbanizadora, como el desarrollo del Ensanche de Amara en la década de los años 50; disfrutando de los altos niveles de riqueza acumulada y dirigiendo sus esfuerzos de inversión, casi exclusivamente, al mantenimiento y reposición de la infraestructura urbana existente. Mientras, otras ciudades han crecido orientadas hacia un próximo futuro de competencia económica, previsiblemente dura.

La situación actual evidencia la necesidad de que el Ayuntamiento mantenga la iniciativa de dirección del proyecto de desarrollo urbano de la ciudad, recuperada con el inicio del proyecto de "revisión" del Plan General que ahora se completa, interviniendo decididamente en la construcción de vivienda asequible a la población joven; en la preparación de suelo para nuevas actividades económicas con perspectivas de futuro, que generen empleo; y, en el impulso, promoción, y construcción de los equipamientos e infraestructuras estratégicos, esenciales para el replanteamiento del papel de la ciudad

en su entorno regional, y, ello se debe hacer, paradójicamente, en un momento en que el crecimiento de la población se encuentra prácticamente estancado.

Debe tenerse en cuenta un hecho relevante, y, es, que dentro de unos años, probablemente ya en el horizonte final del plan, -2.003- la situación habrá cambiado sustancialmente, y al llegar a la edad juvenil "cohortes de edad" notablemente más reducidas, comenzará a ser menos necesaria esa construcción de viviendas.

Si el activo ritmo de construcción de viviendas que en la actualidad se produce no se ha mantenido relativamente a lo largo de ese período, la población que ahora las demanda habrá tenido que abandonar el municipio -como en años anteriores esta será sustituida parcialmente por población externa de edad avanzada y recursos económicos elevados-, y, la necesidad de nueva edificación que en la actualidad puede permitir la financiación de la definitiva "terminación" del proceso de construcción de Donostia, se reducirá de forma significativa. La población de la Ciudad se estancará o reducirá y envejecerá de forma notoria, a la larga los niveles de renta en el conjunto metropolitano se reducirán, y, nuevamente, el Plan que formulamos resultará un proyecto fallido e inacabado.

Sólo una apuesta decidida por un nuevo modelo de desarrollo que aproveche las indudables ventajas de calidad urbana y ambiental, y, la posición estratégica en la red de comunicaciones europea de que la ciudad dispone, puede cambiar esa tendencia inercial que lleva a Donostia-San Sebastián a convertirse en una ciudad estancada y envejecida.

1.2.- OBJETIVOS GENERALES DE INTERVENCION

1.2.1.- Ocupación del territorio

En lo que respecta a la asignación de usos de suelo, de las **6.105 Ha. del territorio del Término Municipal**, se califican **2.024 Ha. para usos urbanos**, destinándose **1.201 Ha. a usos residenciales**, con una **densidad media de 72,1 viv/Ha.**; **164 Ha. a usos industriales**; **203 Ha. a usos terciarios**; **136 Ha. a usos de equipamiento comunitario**; **236 Ha. a infraestructuras de comunicaciones**, y, **83 Ha. a espacios libres**.

En el **Suelo No Urbanizable**, con una superficie total de **4.081 Ha.**, se destinan **30 Ha. a usos de infraestructuras de servicios**; **768 Ha. a Areas Recreativas**; **116 Ha. se ocupan por Infraestructuras de Comunicaciones**; **2.007 Ha. se califican como Zonas Rurales Comunes** y **1.000 Ha. como Zonas Rurales de Protección Especial**, correspondiendo a los cauces del **Oria** y el **Urumea 58 Ha.**, y, **14 Ha. a las playas de "La Zurriola", "La Concha", y "Ondarreta"**.

Se debe señalar, por último, que, con la excepción de algunos territorios en localizaciones periféricas -Altza, Zubieta o Martutene- que podrían admitir algunos desarrollos urbanos adicionales -exigiendo para ello movimientos de tierra de cierta importancia- la propuesta de calificación agota prácticamente las posibilidades de nuevo desarrollo urbano del Término Municipal.

Con ello, no se hace sino reiterar la valoración ya expuesta en la década de los 60 por el Plan Provincial redactado por Dioxiadis S.A. en relación a la situación, de práctico agotamiento para un desarrollo urbano racional, en la que se encuentra, no sólo el Término Municipal, sino el conjunto del territorio guipuzcoano, la cual marca ineludiblemente la necesidad de reflexionar sobre los modelos futuros de desarrollo y de racionalizar al máximo las intervenciones urbanizadoras sobre el escaso territorio disponible.

1.2.2.- Dimensionamiento del desarrollo urbano propuesto ⁽⁵⁾

Del diagnóstico realizado se deduce, como ya hemos comentado, que la población de Donostia puede considerarse desde una perspectiva realista, en el momento presente, y para el período de vigencia del Plan, prácticamente estabilizada en el entorno de los 180.000 habitantes, y, que, sólo con una política verdaderamente agresiva de promoción de vivienda y empleo que atraiga una importante corriente inmigratoria -en la medida en que el movimiento natural de la población empieza a ser negativo, y que resulta previsible que, según avanzan los años esa tendencia se agudice- podría superarse la última de las cifras señaladas.

Ello paradójicamente, no significa que, por el momento, y, a corto plazo, no siga existiendo una aguda necesidad de nueva vivienda, pero sí, por el contrario, establece una referencia que matiza la situación percibida en el momento presente para el dimensionamiento global del Plan.

Este, además de las citadas demandas puntuales de nueva vivienda en función de circunstancias demográficas y de mercado específicas como las que se dan en Donostia y de la población total prevista, debe tener en cuenta la parte del parque habitualmente no utilizada y la que se destina y podrá destinar a segunda residencia.

Sin embargo el ajuste de detalle de ese dimensionamiento, -que obviamente debe hacerse con una cierta holgura por exceso en la medida en que la ejecución de muchas de las posibilidades potenciales de edificación, sobre todo en Suelo Urbano resultan difíciles de garantizar- depende más habitualmente, en la generalidad de los planeamientos, de condicionantes territoriales y de antecedentes urbanísticos, que de los factores señalados.

Así, se califica suelo para uso residencial con una capacidad potencial de nueva edificación de unos **1.658.116 m²(t)** equivalentes a unas **14.730 viviendas**, con lo que el total de techo residencial previsto será de unos **9.438.563 m²(t)** y **84.340 viviendas**, el número total de viviendas resultante. Ello podría significar una población total, en el momento de saturación de las posibilidades edificatorias establecidas, de unos **232.000 habitantes** -2,75 hab./viv.-.

En lo que respecta al dimensionamiento del suelo y el techo para usos productivos, y sin considerar el Sector Primario -aproximadamente 700 empleos en la actualidad y una situación de evidente regresión- se califica una superficie que permite la edificación de **555.534 m²(t)** con un resultado total de aproximadamente **946.213 m²(t)** destinados a **usos industriales**; y **528.022 m²(t)** nuevos con un total de **1.787.854 m²(t)** destinados a **usos terciarios privados**.

A ellos habría que sumar el "**equipamiento comunitario**" de nivel "**ciudad**", y, el de nivel local -escolar, asistencial, cultural y otros-.

Para evaluar el incremento de nuevos empleos que estas previsiones pueden llegar a admitir, se debe tener en cuenta que habría que deducir del **nuevo techo industrial**, unos **100.000 m²(t)** correspondientes a industrias que se declaran "fuera de ordenación" los cuales se deberán realojar, lo que supone que el incremento neto se reduce a unos **450.000 m²(t)** para estos usos. Esta superficie de techo posibilita, en su saturación, la implantación de una población laboral potencial nueva, de unos **4.500 empleos** -100 m²(t)/emp.-.

El nuevo **techo de terciario privado**, unos **568.000 m²(t)** a su vez, podría llegar a admitir alrededor de **11.360 empleos** a razón de unos 50 m²(t)/emp.. Del mismo modo, se puede estimar que el nuevo techo de **terciario público** -equipamiento-, por su parte, podría admitir unos **3.000 empleos**.

⁽⁵⁾ Los datos reseñados se refieren a la situación de desarrollo urbano existente en Julio de 1.993, que sirvió de base a la elaboración del proyecto de "aprobación inicial", sin tomar en consideración las "licencias de edificación" concedidas desde esa fecha. Los mismos incluyen los edificios destinados a "usos residenciales" existentes en Suelo No Urbanizable.

1.2.3.- Los objetivos de "construcción de la ciudad"

A más de medio siglo de la primera formulación de los proyectos de nuevo "ensanche" de la ciudad en las vegas del Urumea e Ibaeta, el desarrollo de estos dos territorios -o para ser más exactos, la "terminación" de dicho desarrollo- con una estructura de ordenación unitaria, ordenada arquitectónicamente y funcionalmente coherente, sigue siendo la principal asignatura pendiente en la construcción de Donostia, y ello es especialmente patente en una ciudad que en otros momentos ha sabido crecer y construir sus "ensanches" con una eficacia y una calidad arquitectónica ejemplares.

En el de la Vega del Urumea, cuyo conjunto de "ensanches" diferenciados configura el "centro urbano" de la aglomeración metropolitana, se plantea completar el desarrollo del último de ellos -Riberas de Loiola- hasta el límite definido por la "Variante" en Loiola. Para ello, se debe reestructurar el sistema de accesos a este eje viario, liberando el suelo que ocupan para el nuevo desarrollo edificatorio proyectado; extender la canalización del Urumea hasta Loiola, y, cubrir el FF.CC. Madrid-Irún, superando la situación de marginalidad en que estas barreras colocan actualmente al resto de la Vega del Urumea, aguas arriba de Loiola, respecto a los citados "ensanches" centrales.

En el segundo, se propone una estructura urbana compleja que integra los desarrollos anteriormente existentes en la Vega de Ibaeta, y, un programa diversificado de nuevos usos -actualmente en proceso intensivo de ejecución- entre los que destaca por su importancia funcional y edificatoria el nuevo Campus Universitario.

Se busca así configurar un conjunto urbano unitario y equilibrado en su composición funcional, que sirva de contrapeso, y, reduzca relativamente la presión de terciarización existente sobre el potente "centro" de los ensanches del Urumea.

Otros objetivos prioritarios de "construcción urbana" del nuevo Plan son los siguientes:

- * La colmatación de los desarrollos urbanos de las lomas de Intxaurreondo -prácticamente terminada ya a lo largo de la elaboración del Plan- en primer lugar, y Ayete, a más largo plazo, que configuran las otras dos reservas de importancia de suelo residencial con que cuenta la ciudad.
- * Las operaciones de "reforma interior" de gran envergadura que se proponen en la zona central de la Ciudad -"Morlans Behera", "San Bartolomé", "Atotxa" y "Paseo del Urumea"-, que incorporan desarrollos residenciales y terciarios -oficinas y comerciales-, obras de infraestructura viaria, y desarrollos de equipamiento de gran relevancia, incluyendo, en los casos de "Morlans Behera" y "Atotxa" intervenciones de "permeabilización" de los trazados viarios afectados -"Topo" y ferrocarril "Bilbao / Donostia" en el primer caso y ferrocarril "Madrid / Irun" en el segundo-.
- * Otras operaciones de "reforma interior" en la periferia -"La Herrera", "Loiola" y "Txomin Enea"- que buscan rehabilitar, renovar y mejorar de forma significativa la calidad ambiental y la funcionalidad de estos "centros de barrio", que constituyen el principal núcleo de actividad y relación de importantes conglomerados residenciales.

- * Las nuevas zonas de actividad económica propuestas en la periferia urbana: "Landarro", "Miramón", "Zuatsu" y "Belartza".

Entre ellos se deben señalar especialmente los desarrollos de "Miramón" -"parque tecnológico"- y "Zuatsu" -"parque empresarial"-, ambos en fase avanzada de ejecución, que deben constituir el principal elemento de renovación del tejido empresarial del Area Metropolitana.

- * La remodelación, colmatación, y, en algunos casos, cambio de uso, de las antiguas implantaciones industriales existentes en diversos puntos del Area Urbana -"Igara" y "El Infierno" en Ibaeta; "Antzita" y "Torrua Zahar" en Martutene, "Gomistegi" y "Contadores" en Miracruz / Bidebieta; "Txingurri", "Jolastokieta", "Papin" y "Luzuriaga" en Altza-.
- * Las implantaciones de grandes superficies comerciales entre las que destaca por su dimensión el "centro comercial" suburbano de "Garbera" -47.500 m²(t), que incluyen una galería comercial y un gran "hipermercado"- y, los "centros comerciales" urbanos de la "Plaza de Irun" -en construcción"-, y "La Bretxa" -remodelación "La Pescadería" y del "mercado" del mismo nombre-, así como la remodelación del "Mercado de San Martín".
- * Los nuevos elementos de complementación de la red viaria metropolitana proyectados en el Término Municipal como son la unión N-I/A-8 en Aritzeta; el nuevo vial Hospitales/Martutene/Garbera que configura un cinturón periférico exterior a la Variante; la Autovía del Urumea y su nueva conexión con la Variante en Loiola; y, por último, el Segundo Cinturón de la Autopista A-8, que, en el horizonte final del Plan, debe desviar los tráficos de paso de la A-8 de su recorrido a través de la Variante, la cual previsiblemente, empezará en ese momento a sufrir una congestión excesiva.
- * Los nuevos elementos de "mallado" de la red viaria urbana, que repropone, al igual que en el caso de los "ensanches" citados anteriormente, elementos y conexiones que en gran medida no son nuevos, ya que en su práctica integridad, y con pequeñas variaciones en su concepción, eran recogidos por el Plan General de 1.962, sin que ninguno de ellos haya sido realizado. Antes bien, y por el contrario, los desarrollos edificatorios y los proyectos urbanísticos en curso, estaban a punto de impedir de manera definitiva su ejecución en varios casos, lo que hubiese supuesto una gravísima hipoteca para el futuro de la ciudad.

La construcción de este conjunto de elementos viarios debe situarse en un lugar prioritario de los objetivos de inversión municipal -tras cuatro legislaturas en las que la reposición urbana y el equipamiento local han priorizado la misma- superando así la ausencia de objetivos estratégicos de construcción de ciudad que ha caracterizado el quehacer urbanístico municipal desde que hace dos décadas se construyó la Variante.

Entre ellos cabe señalar como los más importantes el eje viario Amara-Ibaeta y su conexión con Ondarreta a través de Pío Baroja, los cuales "atan" las vegas del Urumea e Ibaeta en las que se alojan los desarrollos edificatorios más densos y funcionalmente más complejos de la ciudad; las transformaciones viarias incluidas en los "ensanches" de Ibaeta -remodelación y creación de glorietas en la Avenida de Tolosa- y Amara/Osinaga -remodelación de los accesos a la Variante y nuevos puentes de Aldunaene y Egia-, la reestructuración de la red viaria de Amara Berri, incluida la recuperación del trazado de la Glorieta de Pío XII que proponía el proyecto de "Ensanche de Amara" de Machinbarrena; el nuevo puente propuesto en la "Plaza del Centenario", y, por último, la remodelación viaria de la margen derecha del Urumea.

Otras intervenciones menores de mallado viario, pero asimismo reseñables que se proponen son, la mejora de la conexión de la Cuesta de Aldapeta con la malla del Ensanche Cortázar, ligada a la operación de demolición del muro de San Bartolomé; la prolongación de la Avenida de Ametzagaina -ya ejecutada-; la unión entre Loiola e Intxaurre, por la ladera Sur de Egia; las rectificaciones y

mejoras de trazado previstas en el Paseo de "Otxoki" que incrementarán la funcionalidad de este acceso directo desde Ategorrieta a la Autopista; y, la remodelación del acceso a Herrera desde la N-I y el nuevo acceso a Altxa desde el enlace de Pasaia de la Autopista A-8, ligado al desarrollo del Area Industrial de "Landarro".

- * La construcción de un amplio programa de aparcamientos "de rotación" y "residentes".
- * La penetración en la Ciudad de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco, en relación a cuyo trazado, - pendiente por el momento la adopción de decisiones definitivas al respecto- el Plan General formula una propuesta específica, con un tronco principal que afecta al Término Municipal en la parte Sur del Valle del Urumea y bajo el macizo San Marcos / Txoritokieta, la implantación de la "estación metropolitana" en Martutene / Ergobia para los trenes de "largo recorrido", y, un "antena" de penetración en "fondo de saco" hasta la Estación de Atotxa para los trenes "intercity".
- * El soterramiento del Topo en el frente de la Vaguada de Morlans desde la actual Fábrica de Gas hasta la Estación de Easo, -que forma parte de la operación de "reforma interior" anteriormente reseñada- incluyendo el desplazamiento del ferrocarril Donostia-Bilbao, y, el soterramiento opcional y reutilización en superficie- de la "playa" de vías existente en la Estación de Easo. La intervención permitirá integrar en el conjunto de Amara la citada vaguada, creando en ella, asimismo, un desarrollo terciario y de vivienda de "protección pública" de iniciativa municipal; hará accesibles desde Amara Berri los parques de Arbaizenea y Puyo; y, liberará suelo para que, la propuesta de transformación del Paseo de Errondo en una vía de mayor capacidad, se pueda hacer sin impactos reseñables sobre las construcciones que dan frente al mismo.
- * Los grandes equipamientos de carácter metropolitano actualmente en fase de construcción o proyecto: el conjunto de instalaciones deportivas de Anoeta -ya completado-, el nuevo Campus Universitario en Ibaeta, -en fase avanzada de ejecución- el Auditorio y Palacio de Congresos del "Kursaal" -asimismo ya iniciado-, y, los museos de "San Telmo" y el "Palacio de Miramar".
- * Diversas intervenciones "equipamiento institucional" -oficinas municipales en el "Palacio Goikoa", nuevas oficinas de Gobierno Vasco y Diputación Foral con varias localizaciones posibles disponibles- y, de "servicios públicos" -nuevas "cocheras" de la Compañía del Tranvía de San Sebastián, "cocheras" para el Parque Móvil Municipal y "talleres" y "almacenes" de los servicios municipales-.
- * La terminación del sistema de dotaciones deportivas de "barrio" que incluye diversos conjuntos polideportivos cubiertos -Egia, y Mons ya terminados, Benta Berri, Pío Baroja, Manteo, y Zuhaisti, entre los "programados", y, San Bartolomé, Marrutxipi y Amara-Osinaga entre los "no programados"-, así como las instalaciones de remo en Ibaialde, y, los parques deportivos de "Sarrueta", "Muitegi/Berio", y "Larres" - los últimos "no programados-.
- * Un amplio programa equipamiento local diverso -asistencial, y socio-cultural- a desarrollar a partir del "Cuatrienio II" de ejecución del Plan General.
- * Intervenciones de peatonalización en el centro urbano, -ejes longitudinales del Ensanche" y "Bulebar"- y, en otros centros de barrio -Gros: "Plaza de Cataluña" y entorno; Antiguo: "Calle Matia" y nuevo eje urbano de "Benta Berri"-

- * La propuesta de nuevos "Parques Urbanos" que completen el extraordinario patrimonio heredado de la ciudad de principios de siglo, constituida por los siguientes nuevos desarrollos:
 - Parque de "Torre Satrustegi" como ampliación del Parque de Erregenea que completaría el anillo de parques -"Urgull", "Miramar", "Erregenea" y "Santa Clara"- que bordea la bahía de La Concha.
 - Parques de "Lugaritz" y "Castillblanco", "Arbaizenea" y "Puyo", que, con el de "Ayete", configuran asimismo un conjunto unitario que "esponja" y enriquece el desarrollo de la loma del mismo nombre.
- * Las "Áreas Recreativas" rurales o grandes "parques extraurbanos" de "Mendizorrotz", "Oriamendi", "Lau-Haizeta/San Marcos" -de próxima ejecución- y "Ulia".
- * La reordenación del frente costero de la "Ensenada de la Zurriola" con la nueva playa y el "paseo marítimo" -ya realizados- y la implantación del "puerto deportivo" en Monpas, pendiente esta decisión de los estudios de viabilidad correspondientes.
- * La Canalización del Urumea desde el Área de "Riberas de Loiola" hasta "Artolategi" en Martutene y la defensa de márgenes contra las inundaciones a partir de este punto, aguas arriba, hasta Ergobia.
- * La construcción de los sistemas de depuración de aguas residuales de las cuencas de Ibaeta, Urumea y Oiartzun/Bahía de Pasaia, con la E.D.A.R. prevista en las canteras de Kapuene (Martutene).

El conjunto de intervenciones reseñado configura, unido a las necesarias operaciones de colmatación, reurbanización y redotación de las áreas de Suelo Urbano y a otras intervenciones menores de nuevo desarrollo, un ambicioso programa de construcción urbana, que exigirá al Ayuntamiento y a las demás administraciones implicadas -Diputación, Gobierno Vasco y Administración Central- así como al sector privado un importantísimo esfuerzo inversor y de gestión.

En principio, y, a raíz de las previsiones realizadas, se puede afirmar que la ejecución de dicho programa en un plazo de unos doce / quince años, en lo que respecta al conjunto de las Administraciones reseñadas, es viable, así como proporcionado a las responsabilidades de inversión que les corresponden en función de sus competencias y de la población de Donostia, en el caso de las Administraciones no municipales. Resulta evidente, asimismo, que la demanda de vivienda existente justifica de manera suficiente el desarrollo residencial proyectado en el plazo reseñado.

Sin embargo, el futuro deberá demostrar si la reactivación que estas inversiones deben producir resulta suficiente para llenar de contenido las áreas y desarrollos destinados a nuevas actividades productivas que se proponen, generando la actividad económica y el empleo necesarios.

2.- DESCRIPCIÓN SECTORIAL DE LAS PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN

2.1.- LA VIVIENDA

2.1.1.- Problemática de vivienda existente

La situación del mercado de "vivienda" en Donostia se ha modificado de forma drástica desde el inicio de la "revisión" del Plan General. En ese momento, la situación se caracterizaba por una oferta extraordinariamente limitada de nueva vivienda, dirigida de forma exclusiva a la vivienda de calidad elevada - en el ejercicio de 1.988 se concedieron licencias para la construcción de poco más de 300 viviendas, frente a las 5-6 viv./1.000 hab./año que serían necesarias en Donostia, en una situación de crecimiento demográfico estable, es decir unas 800-900 viv./año-.

El fracaso, hasta ese momento, de los intentos de "revisión" del Plan había estancado, asimismo, el desarrollo de nuevas zonas residenciales, algunas de ellas con "planeamiento de desarrollo" aprobado, que, sin embargo, el Ayuntamiento cuestionaba, por sus intensidades edificatorias abusivas, y, casi nula aportación de dotaciones y nuevas infraestructuras a la Ciudad -"Apéndice de Amara/Polígono 22", "Berio", "Ondarreta", "Miraconcha" y otras-, reteniendo el inicio de su ejecución.

Asimismo, el "Polígono de Intxaurre" bajo titularidad del Departamento de Urbanismo y Vivienda del Gobierno Vasco, con su planeamiento ya revisado y adecuado a unas exigencias urbanísticas más actuales, no había comenzado todavía su ejecución.

La promoción privada en consecuencia, dirigió sus iniciativas a operaciones de pequeño tamaño, de vaciado y sustitución de construcciones en el "Ensanche" -el "Plan Especial del Area R" era uno de los pocos planeamientos relevantes aprobado-, "Aiete", "Miraconcha" y "Miracruz/Ategorrieta", zonas éstas, donde el abandono en esos años de chalets de "segunda residencia" por la población veraneante del resto del Estado, propiciaba operaciones inmobiliarias con importantes beneficios y escaso riesgo de promoción.

Los elevados precios de venta, caracterizaron en pocos años, por "simpatía", a la totalidad del mercado inmobiliario de Donostia, configurando un sistema sumamente especulativo, con precios puntuales tan altos como los de las zonas centrales de Madrid o Barcelona, el cual alcanzaba a la totalidad de la oferta, incluyendo la vivienda de "segunda mano" en barrios periféricos, la oferta de oficinas y el suelo industrial.

A ello contribuyeron, sin duda, además de la escasez de la oferta y de la elevada calidad urbana de la ciudad y más concretamente de las áreas de posible actuación, las circunstancias socioeconómicas.

La existencia de elevadas cantidades de "dinero negro" que buscaba aflorar, como consecuencia de las medidas de "reforma fiscal" establecidas en el Estado, propició, en un territorio como Gipuzkoa, con importantes niveles de riqueza acumulada, que, en parte, dichos recursos, se dirigieran al mercado inmobiliario de Donostia, adquiriéndose una parte relevante de las viviendas ofertadas, de elevada calidad y precio, como inversión o eventual segunda residencia.

Mientras, a pesar de la progresiva reducción de la natalidad y coincidiendo con crecimientos vegetativos de la población nulos o negativos -situación en la que nos encontramos en la actualidad- un importante volumen de población joven en edad de formar pareja y adquirir vivienda -consecuencia de los índices elevados de natalidad de la década de los 60 y de los primeros años 70- quedaba fuera de mercado, incluso en los casos de sectores sociales de rentas medias y medias/altas, viéndose obligado a trasladarse a municipios periféricos, o reteniendo, inevitablemente, la compra de vivienda y la

constitución de parejas estables, lo que resulta aún más preocupante, con la situación de baja natalidad existente en general y el envejecimiento poblacional que se da en la Ciudad.

En el momento de iniciarse el proceso de "revisión" podía estimarse la "demanda" acumulada, insolvente en las condiciones de mercado que entonces se daban, en casi 4.000 viviendas, lo que convertía a la vivienda en la principal y más acuciante exigencia política que la población donostiarra planteaba a la gestión urbanística municipal.

Como ya se ha comentado, esta situación justificó la específica estrategia metodológica adoptada para la "revisión" del Plan, en la que simultáneamente a la misma, se ha desbloqueado la posibilidad de ejecución de una parte relevante del programa "residencial" pendiente de desarrollo -"Intxaurrondo"; "Amara/Riberas de Loiola"; "Txantxa Erreka"; "Tolaregoia", y, el conjunto de "Ibaeta", con "Errotaburu", "Berio", "Ondarreta" y "Benta Berri".

De esta forma, del total de las más de **11.500 viviendas** que se han puesto en ejecución -"planeamiento de desarrollo", y, proyectos de "urbanización" y gestión" aprobados definitivamente- desde comienzos de 1.991 hasta la "aprobación definitiva" del presente Plan General, se han construido, o, han obtenido licencia, hasta Diciembre de 1.995, incluyendo unas 129 viviendas en intervenciones de carácter "asistemático", **casi 6.700 viviendas**, con un **ritmo medio anual** de **1.340 viv./año**, que supera en un 50% la referencia de 5-6 viv./1.000 hab./año anteriormente citada.

De ellas, casi **3.000 viviendas**, se han promovido por **iniciativa pública**, y, bajo regímenes de "**protección pública**" -750 por el Ayuntamiento en "Errotaburu", "Tolaregoia", "Berio" y "Apéndice Amara", y, el resto, por el Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco, en "Intxaurrondo".

La **iniciativa privada** ha construido o solicitado licencia de edificación, por su parte, en "Ondarreta", "Berio", "Ensanche de Amara IV" (Apéndice de Amara), "Txantxa Erreka" y otras localizaciones, para las **3.700 viviendas** restantes.

Otras **4.817 viviendas** se encuentran **disponibles para su ejecución inmediata** con proyectos de urbanización y gestión aprobados.

Puede considerarse con ello, en el momento presente, que el gravísimo problema de vivienda existente se ha reconducido en lo fundamental, y, que los déficits acumulados quedarán resueltos en poco tiempo, cuando no lo han sido ya, en gran medida.

Si bien, todavía durante algunos años resulta previsible que siga existiendo una demanda de vivienda cuantitativamente importante, cabe suponer que en el horizonte final de programación del Plan General, como consecuencia del descenso de los índices de natalidad, la misma se reducirá en gran medida, coincidiendo con el previsto agotamiento de las reservas de suelo de "nuevo desarrollo" en la Ciudad.

De momento, sin embargo, a pesar del importante crecimiento de la oferta, y de la situación de crisis económica, la importancia de los déficits acumulados, y, la característica "rigidez a la baja" del mercado de suelo, ha hecho que los precios de la vivienda de "promoción libre" en general no desciendan, que la práctica totalidad de las viviendas construidas por la iniciativa privada en zonas de valor medio haya encontrado comprador, e, incluso, que sigan produciendo expectativas de una venta fluida en las nuevas promociones proyectadas.

De ello, y del elevado número de solicitudes que siguen teniendo las ofertas de vivienda "protegida" que realizan el Ayuntamiento y el Departamento de Urbanismo y Vivienda, se deduce la necesidad de continuidad en el esfuerzo de promoción de vivienda de "protección pública" a lo largo del período de

desarrollo del Plan, para garantizar, a un elevado porcentaje de población que sigue siendo insolvente respecto a la oferta privada, el acceso a una vivienda adecuada.

2.1.2.- Criterios de dimensionamiento de la oferta de "nuevo suelo residencial"

El establecimiento de referencias objetivas para el dimensionamiento del desarrollo urbano en el planeamiento resulta siempre una tarea difícil y aventurada.

En el caso del desarrollo residencial, se deben considerar factores tan imprevisibles y difíciles de racionalizar como el crecimiento vegetativo de la población -probablemente el más objetivable-, los movimientos migratorios, la evolución del Tamaño Medio Familiar, la rigidez de la gestión urbanística, la necesidad de compensar la retención especulativa del suelo, la demanda de vivienda de "segunda residencia" o la no ocupación de viviendas que se compran y se retienen vacías como ahorro o inversión.

Sin embargo, las D.O.T. en tramitación, establecen por primera vez, en el marco de la práctica urbanística de la C.A.P.V., un sistema de cálculo de las necesidades de "nueva vivienda", en nuestro criterio, razonable y adecuadamente objetivo, el cual se debe aplicar ya con carácter provisional a los nuevos planeamientos, pendientes de que los P.T.P. correspondientes -el del Area Funcional de Donostia, ya se encuentra en proceso de redacción- definan, en base al mismo, y, a partir de la concreción de algunos de sus componentes -sobre los que, en la actualidad, se deben realizar estimaciones provisionales-, los desarrollos definitivos a ordenar en los distintos municipios afectados.

En el caso de Donostia los factores reseñados presentan las siguientes características (Datos del comienzo de 1.991):

* "Viviendas ocupadas":	56.132 viv.
* "Población de hecho":	176.019 hab.
* Nº de familias:	57.213 fam.
* "Tamaño medio" Familiar:	3,14 pers./fam.
* Tasa media de crecimiento anual 1.981/1.991:	0,0246 %

De los datos reseñados se deduce, en primer lugar, el estancamiento del crecimiento poblacional, que en los últimos años es ya negativo.

Asimismo se debe hacer mención al reducido Tamaño Medio Familiar de Donostia-San Sebastián, que indica un proceso más avanzado de adecuación a las pautas de la sociedad europea económicamente más evolucionada, y, resulta claramente inferior a la media de la C.A.P.V. -3,3 pers./fam.-, justificando una previsión para el año 2.003 -horizonte final de programación del Plan- de 2,75 pers./fam.; y, al número de familias -57.213- que supera en casi 1.100 unidades, al de viviendas ocupadas, expresando la demanda no satisfecha de vivienda anteriormente reseñada.

El método de cálculo de la oferta **máxima** de suelo residencial establecido por las D.O.T. se basa en cinco componentes, que, en tanto se formula el Plan Territorial Parcial del Area Funcional -el cual la revisará dicha oferta con carácter vinculante, determinándola de forma definitiva-, se calculan, provisionalmente, en el "planeamiento municipal" de acuerdo con el sistema que se recoge de forma simplificada a continuación ⁽⁶⁾.

⁽⁶⁾ Se calcula la oferta para el período 1.991 (Último año del que se disponen datos estadísticos precisos)/inicio del año 2.003, fecha de terminación de los "programas de actuación" del Plan General.

* **C₁. Oferta correspondiente a las modificaciones del modelo territorial propuestas por las D.O.T.**

Se desglosa en base a los siguientes componentes:

- . Municipios para los que se proponen objetivos específicos de crecimiento adicional. ("Crecimiento selectivo")
- . Municipios que se califican como "hábitats de descongestión" de territorios colindantes saturados. ("Habitats alternativos")
- . Municipios en los que se proponen crecimientos específicos de "segunda residencia".

Este componente en Donostia-San Sebastián, pendientes de lo que al respecto establezca el P.T.P del Area Funcional, es nulo, toda vez, que, como ya se ha señalado, tras las alegaciones formuladas al "Avance" de las D.O.T., se ha eliminado la previsión del importante incremento previsto para la vivienda de "segunda residencia", considerándose nula la variación del "coeficiente" correspondiente -C_{sr} = 1.18 en 1.991- en el horizonte del Plan. Si bien es difícil predecir el comportamiento de la demanda en este sentido, este planteamiento parece razonable, siendo previsible que, como ha ocurrido en años precedentes, dicho coeficiente tienda a reducirse ligeramente, pudiendo estimarse, que, las viviendas eventualmente desocupadas, se ocuparán por población inmigrante procedente del conjunto de Gipuzkoa.

$$C_1 = V_{ob} (C_{sr} - C_{sr\ 91})$$

V_{ob} (Viviendas ocupadas en 1.991) = 56.132 viv.

C_{sr} (Coeficiente de "segunda residencia" propuesto. Año 2.003) = 1.18

C_{sr 91} (Coeficiente de "segunda residencia" existente. Año 1.991) = 1.18

$$C_1 = 56.132 (1.18 - 1.18) = 0$$

* **C₂. Oferta correspondiente al crecimiento demográfico**

Se establece como criterio provisional hasta la aprobación del P.T.P. del Area Funcional, la consideración de la Tasa Media de Crecimiento Anual de los últimos diez años -0.0246 %-, que da lugar, en el horizonte de programación del Plan a un incremento de 531 hab.. Este crecimiento, considerando, asimismo un Tamaño Medio Familiar, en dicho horizonte, de 2.75 per./fam. supone la necesidad de **193 viviendas**.

$$C_2 = CD/TMF_{(n)}$$

$$CD = P_h - P_b$$

$$P_h = P_b (1+TAC)^n$$

TMF_(2.003) (Tamaño Medio Familiar estimado. Año 2.003) = 2.75 per./fam.

P_b (Población de hecho. Año 1.991) = 176.019 hab.

TAC (Tasa Anual Media de crecimiento 1.981/91) = 0.0246 %

P_b (Población estimada. Año 2.003)

CD (Crecimiento demográfico estimado)

$$P_h = 176.019 (1.000246)^{12} = 176.539 \text{ hab.}$$

$$CD = 176.539 - 176.019 = 520 \text{ hab.}$$

$$C_2 = 520/2.75 = 189 \text{ viv.}$$

* **C₃. Oferta correspondiente a la variación de la estructura familiar**

El Tamaño Medio Familiar era, en 1.991, en Donostia / San Sebastián 3.14 per./fam., por lo que, de acuerdo con el criterio propuesto por las D.O.T. puede estimarse que en el año 2.003 será 2.75 per./fam..

$$C_3 = P_b / TMF_{(2.003)} - V_{ob}$$

$$C_3 = 176.019 / 2.75 - 56.132 = 64.007 - 56.132 = 7.875 \text{ viv.}$$

* **C₄. Oferta correspondiente a la corrección de la rigidez del mercado inmobiliario**

Se establece un índice de incremento sobre la oferta por los conceptos considerados anteriormente, más las viviendas ocupadas -V_{ob}- diferenciado por Areas Urbanas Integradas, en función de su tamaño. En el caso del Area de Donostia / San Sebastián dicho índice se fija por las D.O.T. en **0.12** -12%-. La oferta resultante por este concepto es **7.704 viviendas**:

$$C_4 = (V_{ob} + C_2 + C_3) C_r$$

$$C_r \text{ (Coeficiente de rigidez)} = 0.15$$

$$C_4 = (56.132 + 189 + 7.875) 0.12 = 7.704 \text{ viv.}$$

* **C₅. Oferta correspondiente al crecimiento tendencial de la "segunda residencia"**

Se considera que la nueva vivienda, en tanto se formula el P.T.S. correspondiente, debe tener al menos el 50% del componente de "segunda residencia" propuesto con carácter general.

$$C_5 = (C_2 + C_3 + C_4) (C_{sr} - 1) 0.5 = (193 + 7.875 + 7.704) (1.18 - 1) 0.5 = 1.419 \text{ viv.}$$

* **C_t. Número total de nuevas viviendas a ofertar por el Plan General**

$$C_t = C_1 + C_2 + C_3 + C_4 + C_5 = 0 + 193 + 7.875 + 7.704 + 1.419 = 17.191 \text{ viv.}$$

2.1.3.- Descripción del programa de vivienda propuesto ⁽⁷⁾

* **Aspectos cuantitativos**

Como ya hemos señalado anteriormente se destinan a "usos residenciales" en el Area Urbana -Suelos Urbano y Urbanizable- **1.201,3 Ha.**, de las que unas **429,8 Ha.** -35,7%- son de "nuevo desarrollo", y **771,5 Ha.** están ya ocupadas por este tipo de usos, o, en proceso de urbanización.

Sobre ese suelo **existen** en la actualidad **7.594.112 m²(t)** destinados a "usos residenciales", de los que **53.865 m²(t)** se declaran "**fuera de ordenación**", y se proyectan **1.658.116 m²(t)** nuevos, con un saldo resultante de **9.202.710 m²(t)**. A ellos hay que sumar **233.990 m²(t)** que en "parcelas de uso residencial", y en "plantas altas", en locales destinados por el planeamiento a "usos residenciales", se ocupan por "usos terciarios" o de "equipamiento comunitario", con un total resultante de techo destinado normativamente a "usos residenciales" de **9.436.700 m²(t)**.

⁽⁷⁾ Los datos de "usos residenciales" existentes incluyen las licencias concedidas hasta Julio de 1.993.

En lo que respecta al número de viviendas, son **69.069** las **existentes** -además hay 24 residencias colectivas"- a las que habría que sumar otros **2.079 locales** de vivienda correspondientes a los "usos terciarios" y de "equipamiento" antes citados, con un total de **71.148** locales destinados normativamente a "usos residenciales". Se declaran "**fuera de ordenación**" **411 viviendas**, y, se proyectan **14.727 nuevas viviendas**. El saldo resultante es de **83.385 viviendas**, a las que se suman los locales de vivienda destinados en la actualidad a otros usos, con un **total de 85.464 viviendas**.

En **Suelo No Urbanizable** existen otras **956 viviendas**, número que se considera estable, lo que da lugar a un total de **72.104 viviendas** existentes -incluyendo las destinadas a otros usos- y **86.420** resultantes de la ordenación del Plan en el Término Municipal.

Con el "Tamaño Familiar Medio" estimado en el horizonte final del Plan **-2,75 per./fam.-**, en situación de "**plena ocupación**" del parque de viviendas proyectado, Donostia-San Sebastián tendría una población de unos **232.000 habitantes** -obviamente esa situación, previsiblemente, no se producirá, debido a la existencia de un determinado porcentaje de viviendas vacías o de "segunda residencia".

Del programa citado, que incluye la totalidad de las viviendas ordenadas por el Plan en el agotamiento de sus posibilidades edificatorias, se considera como "**nuevo suelo residencial**" a los efectos de la aplicación de los criterios de cómputo de la oferta de vivienda propuestos por las **D.O.T.**, exclusivamente, las operaciones de construcción de una cierta entidad, sujetas a procesos de ejecución con un horizonte de programación suficientemente predecible y no aleatorio.

De acuerdo con ese criterio, se consideran como "**nuevo suelo residencial**" los desarrollos proyectados en Suelo Urbanizable Programado, y, los de Suelo Urbano incluidos en "**unidades de ejecución**" de **más de 4.000 m²(t)** en los casos de tipologías edificatorias de **densidad "media" y "alta"**, o, en los casos de tipologías de "**baja densidad**" -"**a.400**" y "**a.500**"-, de **más de 30 viv.**, excluyendo las intervenciones de menor entidad. Dicha referencia se utiliza también para la identificación de las "operaciones integradas de reforma interior" a los efectos del cómputo de la dotación de viviendas de "protección pública" exigida por la Ley "17/1.994, de Medidas Urgentes en Materia de Vivienda".

PROGRAMA DE "NUEVO SUELO RESIDENCIAL" (1.991/2.003)

- Viviendas construidas en "operaciones integradas" en el período "Enero 1.991/ Diciembre 1.995":	
. Período Enero 1.991 / Julio 1.993:	4.262 viv.
. Período Julio 1.993 / Diciembre 1.995:	2.293 viv.
Total "Enero 1.991/ Diciembre 1.995"	6.555 viv.
- Viviendas de nueva ejecución programadas por el Plan General:	
. Viviendas disponibles en operaciones "en ejecución" (Suelo Urbano):.....	1.331 viv.
. Viviendas disponibles en operaciones "en ejecución" (Suelo Urbanizable):.....	3.486 viv.
. Viviendas proyectadas en "operaciones integradas" (Suelo Urbano):	3.728 viv.
. Viviendas proyectadas en Suelo Urbanizable Programado:	1.559 viv.
Total "nuevo suelo residencial" programado P.G.O.U.	10.104 viv.
TOTAL "NUEVO SUELO RESIDENCIAL" PROGRAMADO 1.991/2.003	16.659 viv.

La oferta de "nuevo suelo residencial" proyectada, queda, por tanto, por debajo del límite máximo resultante de los criterios de dimensionamiento establecidos para Donostia por las **D.O.T.**, para el período 1.991/2.003 - **17.191 viv.-**.

Además, en **Suelo Urbano**, en pequeñas "unidades de ejecución", o, en "actuaciones asistemáticas" de relleno de "solares" vacantes, o, ampliación de construcciones existentes, se han construido unas **129 viviendas**, y, el Plan permite el desarrollo de otras **1.335 viviendas**, y, **866 viviendas** en Suelo Urbanizable No Programado, hasta totalizar las **14.727 viviendas** de "nuevo desarrollo" proyectadas.

* Tipologías edificatorias

En lo que respecta a los "tipos edificatorios", se observa que **35.372 viviendas** existentes -50,5%- responden a tipologías de edificación "cerrada" -"**a.100 Asentamientos Residenciales Antiguos**" y "**a.200 Ensanches**"-; **28.679 viviendas** -41,0%- a "**Edificación Abierta**" -"bloques"-; **3.726 viviendas** -5,3%- a "**Edificación de Bajo Desarrollo**" -pequeños "bloques" con jardín-; **1.127 viviendas** -1,6%- a "**Edificación unifamiliar adosada**", y, "**Edificación Aislada**" -edificaciones "uni" o "bifamiliares"- . A ellas que habría que sumar las **956 viviendas** existentes en el **Suelo No Urbanizable**, y, **165 viviendas** que se sitúan en edificios "no residenciales".

De las "viviendas proyectadas", **5.050 viviendas** -34,3%- responden a **nuevas tipologías de "Ensanche"** - se ha entendido que las mismas siguen siendo adecuadas en la ordenación de desarrollos de densidad alta, en zonas llanas-; **6.683 viviendas** -45,3%-, a tipologías de "**Edificación Abierta**", en general en desarrollos de densidades medias-altas y en bordes de laderas, o zonas con algo de pendiente; **1.982 viviendas** -13,4%- a tipologías de "**Bajo Desarrollo Comunes**", y, **1.012 viviendas** -6,9 %-, a tipologías de "**Edificación Unifamiliar Adosada**" o "**Edificación Aislada**".

El **tamaño medio** de las **viviendas existentes**, excluidas las "residencias colectivas" y las que se sitúan en "parcelas" o edificios "no residenciales", es **109,1 m²(t)/viv.**; **112,9 m²(t)/viv.** el de las **proyectadas**, y, **109,7 m²(t)/viv.** el del parque resultante.

A este respecto, en las ordenaciones definidas por el Plan, se establecen con carácter general los criterios de regulación siguientes:

TAMAÑO PROMEDIO MINIMO

- Operaciones en Suelo Urbano en "parcelas a.200 de Ensanche" y "a.300 de Edificación Abierta", sin regulación específica del número de viviendas (Excluidos portales): **85,00 m²(t)/viv.**
- Desarrollos de Vivienda de Protección Pública (V.P.P.): **90,00 m²(t)/viv.**
- Desarrollos de vivienda de "promoción libre" en "parcelas a.200 de Ensanche" y "a.300 de Edificación Abierta" en los que se regula expresamente el número de viviendas: **100,00 m²(t) /viv.**
- Desarrollos de vivienda de "promoción libre" en "parcelas a.400 de Bajo Desarrollo" y "a.410 de Edificación Adosada":
 - . "Parcelas a.400":..... **125,00 m²(t) /viv.**
 - . "Parcelas a.410":..... **150,00 m²(t) /viv.**

* Implantación en el territorio

Los nuevos desarrollos se concentran fundamentalmente en las vegas del "**Urumea**" -"Amara Berri", con **2.384 nuevas viviendas**, que corresponden a las intervenciones de "Apéndice"/"Riberas de Loiola", con 1.884 viviendas pendientes de ejecución, y, "Morlans Behera" con 500 viviendas-; "**Ibaeta**", con un total de **3.301 viviendas**, que se reparten entre los "barrios" de "El Antiguo/Ondarreta" con 2.232 viviendas, -"Benta Berri" con 1.350 viviendas y "Ensanche de Ondarreta" con 559 viviendas- e "Ibaeta" propiamente dicho, con otras 1.069 viviendas, entre las que destacan las 350 viviendas del Area de "Iza" -"Geriátrico"-; y, "**Ayete**", con un total de **2.260 viviendas**, concentradas, fundamentalmente, en las operaciones de "Puyo/Lanberri" - 973 viv.-; "Pagola" -420 viviendas-; "Munto" -333 viviendas- y "Melo" -160 viviendas-.

Otros barrios en los que se producen desarrollos importantes son "**Loiola/Martutene**" con **1.308 viviendas** en diversas operaciones de "reforma interior" y colmatación de suelos vacantes -la más importante es "Txomin Enea" con 684 viviendas-; y, "**Altza**" con **1.456 viviendas** -en intervenciones de características similares si se exceptúa la operación "Auditz-Akular", de Suelo Urbanizable No Programado, con 800 viviendas-.

Desarrollos entre 500 y 1.000 viviendas se proponen en, "**Intxaurreondo**" -981 viv. correspondientes en su mayoría a "Baratzategi", actualmente en fase final de ejecución-; "**Centro**" -842 viviendas en "San Bartolomé" y "levantes" en el "Ensanche", fundamentalmente-; y "**Egja**" -739 viviendas, donde la parte más importante corresponde a las operaciones de "Atotxa II" y "Paseo del Urumea"-.

En el resto de los barrios se proponen desarrollos de menor importancia, respondiendo a objetivos diversos:

- Nuevos desarrollos de vivienda de "Edificación Aislada" en zonas de ladera periféricas, en "**Miramón/Zorroaga**", "**Añorga**", e "**Igeldo**".
- Oferta de pequeños desarrollos residenciales dirigidos a la población local en los barrios "semirurales" periféricos, en "**Zubieta**", "**Igeldo**", y "**Añorga**".
- Colmatación de terrenos vacantes en Suelo Urbano, en "**Gros**", "**Ategorrieta/ Ulia**", y, "**Miracruz/Bidebieta**".
-

PROGRAMA DE USOS RESIDENCIALES PROPUESTO POR EL PLAN GENERAL (Término Municipal)

TIPOLOGÍAS DE EDIFICACIÓN	SUPERFICIE ZONAL m ²	SUPERFICIE DE TECHO (1)				VIVIENDAS (1)					
		EXISTENTE	CONSOLID.	PROYECTADA	TOT.RESULT	EXISTENTES	CONSOLID.	PROYECTADA	TOT.RESULT	TAM.MEDIO	DENSIDAD
		m ² (t)	m ² (t)	m ² (t)	m ² (t)	nº	nº	nº	nº	m ² (t)/viv	viv/Ha
PARCELAS "a.100"	-	240.226	240.226	-	240.226	2.159	2.159	-	2.159	111,27	-
PARCELAS "a.200"	-	3.742.482	3.724.258	475.914	4.200.172	33.213	33.019	5.050	38.069	110,33	-
PARCELAS "a.300"	-	2.766.291	2.738.187	668.507	3.406.694	28.679	28.476	6.683	35.159	96,87	-
PARCELAS "a.400"	-	519.795	517.533	298.219	815.752	3.726	3.717	1.982	5.699	143,14	-
PARCELAS "a.410"	-	22.786	22.786	52.134	74.920	175	175	286	461	162,52	-
PARCELAS "a.500"	-	226.692	225.764	163.342	389.106	952	947	726	1.673	232,58	-
PARCELAS "a.600"	-	61.030	61.030	-	61.030	[24]	[17]	-	[24]	-	-
PARCELAS "NO RESIDENCIALES"	-	14.810	14.810	-	14.810	165	165	-	165	89,76	-
TOTAL "AREA URBANA" (1)	-	7.594.112	7.544.594	1.658.116	9.202.710	[24]69.069	[24]68.658	14.727	[24]83.385	110,36	-

BARRIOS											
ALTZA	1.259.639	657.849	653.697	170.647	824.344	7.501	7.462	1.417	8.879	93,37	108,60
AMARA BERRI	784.028	1.113.492	1.112.582	241.593	1.354.175	10.824	10.815	2.384	13.199	102,60	168,35
AÑORGA	614.563	87.021	87.021	66.602	153.623	752	752	305	1.057	145,34	17,20
EL ANTIGUO-ONDARRETA	913.225	505.336	505.336	235.502	740.838	[3]+ 4.800	[3]+ 4.800	2.232	[3]+ 7.032	104,23	76,88
ATEGORRIETA-ULIA	635.636	193.116	192.172	29.239	221.411	[8]+ 1.212	[8]+ 1.206	150	[8]+ 1.356	147,73	21,45
AYETE	1.933.450	548.824	544.893	267.402	812.295	[2]+ 3.835	[2]+ 3.830	2.185	[2]+ 6.015	133,53	31,50
CENTRO	755.536	1.473.331	1.458.831	54.055	1.512.886	[6]+10.771	[6]+10.628	842	[6]+11.470	131,05	151,81
EGIA	618.672	546.915	545.901	71.995	617.896	5.982	5.973	739	[2]+ 6.712	91,80	108,49
GROS	373.812	939.658	935.934	24.258	960.192	[1]+ 9.058	[1]+ 9.007	405	[1]+ 9.412	101,63	251,78
IBAETA	928.993	289.435	281.152	125.772	406.924	2.378	2.350	1.069	3.419	119,02	36,80
IGELDO	257.820	68.797	68.679	17.367	86.046	334	333	111	444	193,80	17,22
INTXAURRONDO	1.022.562	556.047	556.047	114.575	670.622	[1]+ 5.470	[1]+ 5.470	981	[1]+ 6.451	103,36	63,09
LOIOLA-MARTUTENE	503.543	233.283	221.611	130.187	351.798	[1]+ 2.567	[1]+ 2.450	1.308	[1]+ 3.758	92,54	74,64
MIRACRUZ-BIDEBIETA	501.823	347.918	347.648	4.206	351.854	3.438	3.435	28	3.463	101,60	69,00
MIRAMÓN-ZORROAGA	742.816	27.523	27.523	96.257	123.780	123	123	505	628	197,10	8,45
ZUBIETA	56.920	5.567	5.567	8.459	14.026	24	24	66	90	155,84	15,81
TOTAL "AREA URBANA"	11.903.038	7.594.112	7.544.594	1.658.116	9.202.710	[24]69.069	[24]68.658	14.727	[24]83.385	110,36	70,05

TOTAL SUELO NO URBANIZABLE (UN)	-	235.853	235.853	-	235.853	956	956	-	956	246,71	-
--	----------	----------------	----------------	----------	----------------	------------	------------	----------	------------	---------------	----------

TOTAL TÉRMINO MUNICIPAL	-	7.829.965	7.780.447	1.658.116	9.438.563	[24]70.025	[24]69.614	14.727	[24]84.341	111,97	-
--------------------------------	----------	------------------	------------------	------------------	------------------	-------------------	-------------------	---------------	-------------------	---------------	----------

[nº] Residencias colectivas. Se excluyen para el cómputo del tamaño medio por vivienda.

(1) No se incluye en el cómputo de "usos residenciales" la superficie de **233.990 m²(t) (2.079 viv.)** correspondiente a "usos terciarios" existentes en "plantas altas" en:

AM.:	31.248 m ² (t)	(298 viv.)	EG.:	2.411 m ² (t)	(26 viv.)
AO.:	9.143 m ² (t)	(87 viv.)	GR.:	41.541 m ² (t)	(415 viv.)
AU.:	15.282 m ² (t)	(102 viv.)	IN.:	3.635 m ² (t)	(33 viv.)
CE.:	116.070 m ² (t)	(964 viv.)	MB.:	14.660 m ² (t)	(154 viv.)



2.1.4.- Intervención pública en el mercado de vivienda

Como ya se ha argumentado anteriormente, la oferta de "vivienda" para los sectores de población que no pueden acceder en condiciones aceptables para los recursos económicos de que disponen, al mercado inmobiliario local, sigue siendo todavía para los donostiaras, el problema prioritario que debe abordar la intervención urbanística municipal, y, en consecuencia, el nuevo Plan General.

A pesar del importante volumen de la oferta de vivienda de promoción privada puesta en el mercado de forma efectiva desde comienzos de 1.991 -paralela a una oferta pública de "vivienda protegida" no menos relevante- los precios en el mercado libre se han contenido pero no han descendido -se ha reducido ligeramente el precio de la vivienda de "segunda mano"-; sigue sin configurarse un mercado de alquiler suficiente y a precios asequibles; y, todavía subsiste una demanda insolvente acumulada -fundamentalmente demandantes de "primera vivienda"- que, la oferta de "vivienda protegida" realizada, no ha permitido resolver por completo.

Otra circunstancia que caracteriza la situación, es la imposibilidad de la promoción de "vivienda protegida" de iniciativa privada sobre suelos no vinculados de forma expresa a este "uso", dados los elevados precios del suelo y los costos de la construcción, comparativamente más altos que en otras áreas. Sólo recientemente, en promociones convenidas con el Ayuntamiento, o, a partir de suelo ofertado por la Administración con ese fin y a precios tasados de acuerdo con la normativa vigente, empieza el sector privado a retomar este tipo de oferta.

Ello nos lleva, a que, en principio, y, en lo que respecta a la disposición de suelo susceptible de urbanización, campo de intervención específico y exclusivo del planeamiento urbanístico, la respuesta a las necesidades de vivienda de la población local incapaz de acceder al mercado privado, deba basarse fundamentalmente en la oferta por la Administración de suelo destinado de forma específica a "vivienda de protección pública".

Respecto a la caracterización de dicha oferta en el Plan General se plantean tres cuestiones, las tres en gran medida interrelacionadas:

- Su dimensionamiento dentro de la oferta global de "nuevo suelo residencial" que el Plan General formula.
- Diversos aspectos cualitativos, como son sus características tipológicas básicas; el tamaño de las promociones y su distribución en el territorio urbano; y, el límite máximo de la "media" de precios aplicable en cada Area dentro del abanico de "coeficientes" autorizado por la legislación correspondiente.
- Los instrumentos de gestión de suelo que se utilizan para materializar esa oferta.

* Dimensionamiento de la oferta de V.P.P.

En principio, no se dispone de referencias objetivas de las necesidades al respecto de la población local con arreglo a unos determinados baremos o estándares -cuya definición, obviamente sería una decisión de carácter político-, habiéndose considerado que un estudio elaborado y coherente de este tipo de demanda excedía del ámbito de intervención del Plan General. Por otra parte el planeamiento territorial correspondiente, que de acuerdo con las **D.O.T.** deberá establecer pautas al respecto, aún no se ha formulado.

Sin embargo, dos diferentes fuentes establecen pautas aplicables al respecto, si bien en ambos casos de carácter indirecto, al referirse a la cantidad de "nuevo suelo residencial" ofertada, y, no a las necesidades específicas de la población de Donostia, en función de la situación existente.

Una de ellas es la **resolución del Pleno Municipal** en relación con el **documento de "Criterios y Objetivos para la Revisión del Plan General"**, que propuso mantener en el documento definitivo de Plan General los criterios de política de suelo residencial contenidos en el "Avance" en el sentido de que el **34%** de las viviendas proyectadas en el **Suelo Urbanizable** se adscribiera a regímenes de "protección pública", y, "ratificar que al menos el **45%** de las viviendas de **nuevo desarrollo** sea promovido bajo alguna de las tipologías de **vivienda social** que admita la legislación".

Se tomaba para esto último como referencia el cuadro denominado "Titularidad e hipótesis de programación de la oferta de vivienda en Areas de Nuevo Desarrollo" -páginas 15 a 17 de la "Memoria" del "Avance"- en el que se recogía la prevista "titularidad pública" de ese porcentaje de las viviendas proyectadas.

La interpretación exacta, en la formulación del proyecto definitivo de Plan General, del sentido de la última parte de la resolución, y, el cumplimiento literal de las dos partes de las que consta, se han revelado, sin embargo, más complejos de lo que resultan a primera vista.

En relación a la primera de ellas, la escasa entidad de los desarrollos residenciales propuestos en el Suelo Urbanizable Programado; las características de los territorios disponibles para el nuevo desarrollo, con pendientes elevadas que aconsejan la utilización de tipologías de "baja densidad", poco apropiadas por sus excesivos costos de edificación y urbanización para la vivienda de "protección pública"; y, el objetivo de evitar trasvases complejos de "aprovechamientos urbanísticos" entre Areas en la aplicación de los mecanismos de "aprovechamiento tipo", han limitado las posibilidades de asignación de este tipo de viviendas a dicho suelo, de tal forma que la condición exigida no se cumple en el **Suelo Urbanizable Programado -364 viviendas » 25%** de la oferta total en número de viviendas-.

Se cumple, por el contrario, el mandato establecido incluyendo en el cómputo el Suelo Urbanizable No Programado -con el Area "AL.24 Auditz/Akular" serían **968 las viviendas** de "protección pública", y, **53,2%** el porcentaje resultante-.

En lo que respecta al objetivo genérico de que el **45%** de la oferta en "áreas de nuevo desarrollo" responda a regímenes de "protección pública", se plantean los siguientes problemas:

- El cuadro que sirvió de referencia a la resolución definía las viviendas de "titularidad pública", y no exclusivamente, las que se iban a promover bajo regímenes de "protección pública". Entre ellas se incluía un número importante de viviendas obtenidas por asignación del 15% del aprovechamiento en Areas con valores de suelo elevados y tipologías de vivienda inadecuadas para la promoción bajo regímenes de "protección pública", o, en las que dicha promoción no resulta lógica en las intervenciones de pequeño número de unidades resultantes, por lo que la misma en modo alguno se preveía en dicho documento. Así, de hecho, la resolución establecía un objetivo mucho más ambicioso que el que el propio cuadro que le servía de referencia reflejaba.
- El cuadro excluía la totalidad de las "zonas" de "Edificación Aislada" que, por diversos motivos, se clasificaban como Suelo Urbanizable No Programado -en el presente Plan una parte relevante de las mismas se clasifica como Suelo Urbanizable Programado-, las cuales, obviamente, y, por las razones anteriormente apuntadas no incorporan "vivienda de protección pública". Esta circunstancia elevaba hasta el 45% el porcentaje de V.P.P. resultante, que, en caso de haberse incluido en el cómputo este tipo de vivienda, hubiese sido varios puntos inferior.
- La parte más relevante de los "nuevos suelos residenciales" disponibles se encontraban ya "en ejecución" en la fase de "Avance", habiéndose materializado desde entonces en ellos un porcentaje de V.P.P. que sobrepasa ampliamente el 45%. La escasez de suelo urbanizable disponible hace difícil la incorporación de nuevas zonas de entidad relevante, que permitan mantener en los "suelos residenciales" aún no desarrollados ese porcentaje de "vivienda de protección pública".

- El propio Pleno estableció las bases para la significativa reducción del número de viviendas de este tipo en el Area "AO.06 Benta Berri" que, posteriormente, se ha materializado en los expedientes urbanísticos correspondientes, ya aprobados definitivamente, los cuales el Plan General ha debido incorporar.

Estos aspectos se han compensado parcialmente, sin embargo, y, entre otros, con los nuevos desarrollos de "Morlans", "Paseo del Urumea", "Atotxa II", y, "Marrutxipi", de forma que, la proporción de vivienda de "protección pública" resultante en el desarrollos programados por el Plan -"nuevo suelo residencial"- excluyendo las operaciones de pequeña entidad en Suelo Urbano, -no las de vivienda de "Edificación Aislada" como se planteaba en el cuadro del "Avance" citado- es el **41,7%**.

PROGRAMA DE V.P.P. EN "NUEVO SUELO RESIDENCIAL" (1.996 / 2.003)

	<u>V.P.P.</u> (viv.)	<u>Libre</u> (viv.)	<u>Total</u> (viv.)
- Viviendas "en ejecución" en Suelo Urbano:	325	1.006	1.331
- Viviendas "en ejecución" en Suelo Urbanizable:	1.991	1.495	3.486
- Viviendas en "operaciones integradas" de nuevo desarrollo en Suelo Urbano:	1.845	1.883	3.728
- Viviendas de nuevo desarrollo en Suelo Urbanizable Programado:	364	1.195	1.559
Total	(44.7%) 4.525	5.579	10.104

Se observa, sin embargo, que, el número total de viviendas de "protección pública" puesto en juego en el horizonte **1.991/2.003** es **8.113 viviendas**, frente al número, inferior a las **5.500 viviendas** de este tipo previstas en el "Avance", una vez deducidas de las viviendas de "titularidad pública" las que respondían a tipologías o localizaciones inadecuadas para este tipo de promoción -6.777 viv.-, y, que, incluyendo el Suelo Urbanizable No Programado previsto, se cumple la exigencia establecida por el Pleno Municipal **-46,2%-**.

OFERTA TOTAL DE V.P.P. EN "NUEVO SUELO RESIDENCIAL" (1.991 / No Programada)

	<u>V.P.P.</u> (viv.)	<u>Libre</u> (viv.)	<u>Total</u> (viv.)
- Viviendas construidas en "nuevo suelo residencial" (Enero 1.991 / Diciembre 1.995)	2.984	3.571	6.555
- Oferta "programada" por el P.G.O.U. (Suelos Urbano y Urbanizable):	4.525	5.579	10.104
- Viviendas de nuevo desarrollo en Suelo Urbanizable No Programado:	604	262	866
Total	(46.2%) 8.113	9.412	17.525

La otra fuente de referencia para el dimensionamiento de la oferta de "vivienda de protección pública" es la **Ley de Gobierno Vasco "17/1.994 de Medidas Urgentes en Materia de Vivienda"**, aprobada con posterioridad a la "aprobación inicial" del proyecto de Plan General.

Aunque resulta claro **-Disposición Transitoria Segunda, apartado 2-** que, en primera instancia, el presente Plan General no se vería afectado por la aplicación obligatoria de la Ley -así, quedarían excluidas todas las "unidades de ejecución" en Suelo Urbano en las que no se exige "planeamiento de desarrollo"-, posteriormente, todos los instrumentos de "planeamiento pormenorizado" que lo desarrollaran sí lo estarían, haciendo inviables algunas de las operaciones fundamentales del mismo en Suelo Urbano, y, la mayor parte de los desarrollos residenciales en Suelo Urbanizable, que, incumplen de forma individualizada las exigencias de dotación de V.P.P. establecidas.

Parece obvio, por tanto, que se debe optar por la "adaptación" del Plan General a sus determinaciones desde el momento presente, lo que remite el cumplimiento de las mismas en primer lugar, al conjunto de cada una de las "clases" y "categorías de suelo", y, en segundo -dado que dicho cumplimiento por "clases" y "categorías" de suelo no se produce- a la vía excepcional establecida en el apartado 2 del artículo 5 de la Ley, que establece la posibilidad del cumplimiento globalizado en el conjunto de los Suelos Urbano y Urbanizable.

Aceptadas estas premisas, la Ley suscita, asimismo, diversas dudas respecto a su aplicación, como consecuencia, fundamentalmente, de la generalidad de sus determinaciones, y, de la inexistencia, por el momento, del oportuno desarrollo reglamentario, cuya necesidad la propia ley establece en su articulado - Disposición Final, apartado 1-.

Dichas dudas son básicamente las siguientes:

- Alcance del apartado 2 de la **Disposición Transitoria Segunda** respecto a la excepción de aplicación de la Ley al "planeamiento pormenorizado" anterior a la Ley cuyas determinaciones el Plan General incorpora.
- Alcance del contenido del artículo 2, epígrafe 1, en el sentido de si la Ley se aplicará a todas las "unidades de ejecución" en Suelo Urbano, o, por el contrario, dicha aplicación se restringe exclusivamente a las "operaciones integradas de reforma interior". En este caso, y, dado que la Ley no define las características dimensionales de dichas "áreas", se debe entender que las mismas quedan pendientes de definición por vía reglamentaria.
- Definición de la "magnitud" de referencia para la aplicación de los estándares de dotación de "vivienda de protección pública" establecidos.

Dado que la Ley no lo aclara, se plantea la discusión de si la medición debe hacerse en "**unidades de vivienda**", criterio utilizado hasta el momento en el Plan General, y, que, asimismo utilizan las **D.O.T.**, o en "superficie de techo" -"**m²(t)**"-, como parece deducirse indirectamente de la redacción de la Ley, dado que, según los casos, dichos criterios dan lugar a resultados notablemente dispares.

- Definición de criterios para la aplicación de la Ley a ámbitos territoriales pertenecientes a dos municipios con diferentes condiciones generales respecto a la aplicación de la misma.

La primera de las dudas planteadas se concreta en el problema de si la excepción respecto a la inaplicación de la Ley al "planeamiento de desarrollo" en tramitación establecida en la citada Disposición Transitoria, se debe extender también a los ámbitos con "planeamiento pormenorizado" en tramitación bajo la forma de expedientes de "modificación de plan general", que se incorpora a las determinaciones del Plan General; y, aún con mayor razón objetiva, a otros ámbitos en los que dicho "planeamiento", con independencia de su figura de tramitación, ha alcanzado ya su "aprobación definitiva" más o menos recientemente, se encuentra dentro de los plazos de ejecución establecidos, y, de igual modo, se incorpora al Plan General.

En esta situación, dada la intensa actividad de planeamiento desarrollada en los últimos años en Donostia, se encuentran un número relevante de "unidades de ejecución" ordenadas en expedientes de reciente "aprobación". En ellas, aún cuando no se cumplan los requisitos establecidos por la vigente legislación para la "adquisición del derecho al aprovechamiento urbanístico", lo que daría lugar necesariamente, y de forma directa, a indemnizaciones en el caso de introducirse reducciones en este último, existen "convenios urbanísticos" o, en su defecto, compromisos y acuerdos con los particulares afectados que llevarían a una situación parecida, o, harían, en general, inaceptable política y socialmente la imposición sobrevenida de la obligación de destinar una parte de los "aprovechamientos" ordenados, a V.P.P..

Parece razonable en estos casos hacer una interpretación extensiva de la Disposición Transitoria anteriormente reseñada, y, considerar que la exigencia de dotación de V.P.P. no se aplica a las operaciones de Suelo Urbano o Urbanizable, sujetas a "planeamiento pormenorizado" aprobado o en tramitación, que el Plan General incorpora, y cuyos plazos de ejecución, establecidos de forma expresa, no se hayan sobrepasado.

Las operaciones excluidas en base a este criterio son las calificadas como "en ejecución" en el cuadro reseñado en las páginas siguientes.

El segundo de los problemas de interpretación planteados es la definición de la entidad mínima de las "unidades de ejecución" en Suelo Urbano para su consideración como "operaciones integradas de reforma interior" a incluir en el cómputo de las necesidades de dotación de "vivienda de protección pública" en esta "clase" de suelo.

Una parte de dichas "unidades", por su pequeño tamaño y la escasa relevancia de sus objetivos de intervención, difícilmente pueden ser consideradas como "operaciones integradas de reforma interior", a las que se aplican los estándares de la Ley. Un planeamiento menos preciso en sus mecanismos de gestión las trataría en muchos casos como "intervenciones asistemáticas", y no las consideraría a los efectos del cálculo de los estándares de dotación establecidos por ésta.

A ello se añade en bastantes casos -de forma específica en la gran mayoría de las pequeñas "unidades de ejecución" de "baja densidad" en Suelo Urbano- unos costos de urbanización muy elevados, y, unas localizaciones muy privilegiadas por su elevado valor de mercado, destinadas habitualmente en el mercado libre, en proporciones relevantes, a "segunda residencia", lo que desaconseja y convierte en difícilmente operativa la previsión en esos casos de implantaciones de "vivienda de protección pública".

Dado que la propia Ley parece apuntar ese criterio, ante la ausencia de la correspondiente definición reglamentaria, se ha optado por la determinación discrecional de un "tamaño" en "aprovechamiento edificatorio" o en "número de viviendas" -aplicables alternativamente de acuerdo con los criterios de medición que se establecen más adelante- a partir del cual las "unidades de ejecución" se consideran "áreas integradas de reforma interior" y se les aplican las determinaciones de la Ley de referencia, entendiéndose que, por el contrario, quedan excluidas de dicha aplicación las "unidades" que no alcanzan ese límite. Dicho límite se fija en "**4.000 m²(t)**" para los desarrollos residenciales de densidad "media" o "alta" -tipologías de calificación "**a.200**" y "**a.300**"- o, en "**30 viv.**" para los desarrollos de "baja densidad"- tipologías "**a.400**" o "**a.500**". El mismo resulta en nuestro criterio notoriamente exigente, ya que, dada la entidad relativamente pequeña de las operaciones de promoción resultantes, en muchos casos subsistirán en una medida significativa los problemas de aplicación de la Ley apuntados.

El tercero de los aspectos a considerar en relación a la aplicación de la Ley 17/1.994 es el de la "magnitud" a utilizar como referencia para la medición de la dotación de V.P.P. prevista.

La medición en "superficie de techo", criterio que como hemos señalado, parece deducirse indirectamente del texto legal, resulta lógica y adecuada en las tipologías edificatorias de densidad "media" y "alta" -"a.200" o "a.300"- en la medida que posibilita una mayor flexibilidad en la materialización de los programas de V.P.P., permitiendo aumentar o disminuir el número de viviendas en función de las necesidades específicas de cada promoción, sin introducir distorsiones relevantes respecto al cómputo en "unidades de vivienda".

Sin embargo, en las tipologías de desarrollo de "baja densidad"- "a.400" y "a.500"- esta fórmula genera notables dificultades, con una incidencia significativa en el caso del presente Plan General.

En efecto, se observa en el cuadro adjunto, que, si bien en "unidades de vivienda" se cumplen -por la vía excepcional del artículo 5.2- las exigencias de la Ley, eso no ocurre en "superficie de techo", y, que, frente a la que podría ser la problemática más habitual -incumplimiento en Suelo Urbano y dotación adicional en Suelo Urbanizable- el incumplimiento se produce en el Suelo Urbanizable, resultando notablemente excedentaria la dotación del Suelo Urbano.

Ello se debe, a que, a pesar de que la oferta de una dotación suficiente de "vivienda de protección pública" ha sido un objetivo prioritario del Plan General, el Suelo Urbanizable disponible se sitúa en su práctica totalidad en territorios que, por sus condiciones topográficas, sólo admiten tipologías edificatorias de "baja densidad", poco adecuadas por sus costos de urbanización y edificación para desarrollos de "vivienda de protección pública" de una cierta entidad.

Esta circunstancia es la que, asimismo, dificulta el cumplimiento de las exigencias de dotación de la Ley en "superficie de techo", toda vez que dichas tipologías de vivienda, destinadas a una demanda de nivel alto o medio/alto, se proyectan -por un criterio de flexibilidad en su tamaño- con "superficies de techo por vivienda" elevadas, que, previsiblemente, en muchos casos no llegarán a agotarse, pero que, sin embargo, tienen un peso relevante en la exigencia de dotación de V.P.P.. En Suelo Urbanizable, las "superficies de techo por vivienda" previstas para las tipologías de "baja densidad", -claramente predominantes en la oferta del Plan-, que en bastantes casos superan en una relación 1/3 a la superficie media de referencia utilizada para los desarrollos de V.P.P. -90,00 m²(t)/viv.-, dan lugar a exigencias de dotación que del 65% pasan al 85% calculadas en número de viviendas, muy difíciles de compensar, en un cómputo globalizado, en el Suelo Urbano.

La corrección de ese desequilibrio puede resolverse razonablemente, estableciendo expresamente en el caso de las tipologías de "baja densidad", el cómputo de la dotación en "unidades de vivienda". Pendiente la Ley 17/1.994 de desarrollo reglamentario entendemos nuevamente que el Plan debe formular las interpretaciones necesarias para su aplicación, pendiente en todo caso la validación de las mismas de la resolución de la Consejería de Urbanismo y Vivienda, en la cual recae en última instancia la facultad discrecional de valoración del cumplimiento globalizado por cada planeamiento general de las exigencias de la Ley.

Para ello, se hace necesario, en primer lugar determinar el concepto de "desarrollos de baja densidad" y en segundo, establecer un mecanismo de comparación de las dotaciones medidas en "superficie de techo" y en "unidades de vivienda", que permita analizar las dotaciones globales resultantes en cada "clase" de suelo.

Así, se han considerado como "baja densidad" los desarrollos que responden a las tipologías "a.400 Residenciales de Edificación de Bajo Desarrollo" -en sus distintas variantes- y "a.500 Residenciales de Edificación Aislada"; y, se ha utilizado la referencia de "90.00 m²(t)/viv." para la comparación de la dotación en "superficie de techo" y en "unidades de vivienda". La misma se ha utilizado con carácter general en el Plan General para la determinación del número máximo de viviendas autorizado en los desarrollos de V.P.P. de "densidad media" o "alta" -tipologías "a.200 Residencial de Ensanche" y "a.300 Residencial de Edificación Abierta"-, y, es, habitualmente, la media resultante de los desarrollos promovidos por el Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente.

El último de los problemas de interpretación suscitados es el de la aplicación de la exigencia de dotación en ámbitos pertenecientes a dos municipios con diferentes condiciones generales al respecto. Este caso se produce en el Area "ZU.03 Zubietako Zabalpena", la cual incorpora 20.540 m² de suelo pertenecientes al Término Municipal de Usurbil, municipio con menos de 7.000 habitantes al que no se aplicaría la Ley.

Dicha Area, precisamente por los problemas de aplicación de la legislación urbanística general -fundamentalmente la instrumentación de los mecanismos de "aprovechamiento tipo"- que esa situación de pertenencia a dos municipios genera, los conflictos existentes en el deslinde de ambos términos en el conjunto del Enclave de Zubieta, y, la necesaria coordinación de los dos planeamientos generales que su desarrollo exige, se ha clasificado como Suelo Urbanizable No Programado, por lo que, en ella, la aplicación de la Ley de Vivienda debe cumplimentarse de forma individualizada.

Procede aclarar, por tanto, si el porcentaje de V.P.P. establecido -65%- se debe aplicar a todo el "aprovechamiento" ordenado, a sólo la parte del mismo asignada a los terrenos pertenecientes a Donostia, o no se debe aplicar en absoluto, dado que el "enclave" tampoco alcanza los 7.000 habitantes.

REGIMEN DE PROMOCION DEL PROGRAMA DE VIVIENDA PROPUESTO
(Justificación del cumplimiento de la Ley 17/1.994 De Medidas Urgentes en Materia de Vivienda)

SUELO URBANO ZONAS RESIDENCIALES	APROVECHAMIENTO [m ² (t)]			VIVIENDAS (nº)		
	PROTECCIÓN PÚBLICA	PROMOCIÓN LIBRE	TOTAL	PROTECCIÓN PÚBLICA	PROMOCIÓN LIBRE	TOTAL
OPER. "EN EJECUCIÓN" (1)						
AL.14 ESKALANTEGI	-	4.472	4.472	-	48	48
AO.08 ENSANCHE DE ONDARRETA	-	35.513	35.513	-	325	325
AO.10 C.JARDÍN DE ONDARRETA	-	576	576	-	4	4
AU.04 TOKI EDER	-	6.330	6.330	-	35	35
AY.01 TXANTXA ERREKA	-	7.125	7.125	-	73	73
AY.18 MUNTO	4.545	53.133	57.678	41	279	320
CE.07 PASEO DE MIRACONCHA	-	1.224	1.224	-	12	12
GR.02 GROS II	-	9.080	9.080	-	84	84
IB.01 ARRIOLA	-	2.137	2.137	-	21	21
IB.08 ZAPATARI NORTE	-	8.920	8.920	-	89	89
IB.15 ILLARRA BERRI	-	4.822	4.822	-	36	36
IN.07 BARATZATEGI (GV)	30.575	-	30.575	284	-	284
TOTAL OPER. "EN EJECUCIÓN"	35.120	133.332	168.452	325	1.006	1.331
Estándar	(20,85%)			(24,42%)		
OPER. NO INT. NUEVO DES. (1)						
"Ejecución asistemática"	-	42.031	42.031	-	804	804
En "unidades de ejecución"	-	82.241	82.241	-	508	508
GR.03 SAGÜÉS (Rehabil. Int.)	-	2.556	2.556	-	23	23
TOTAL OPER. NO INT. NUEVO DES.	-	126.828	126.828	-	1.335	1.335
OPER. INTEGR. NUEVO DESARROLLO						
Densidad "media/alta" (2)						
AL.01 LA HERRERA	7.752	1.639	9.391	88	18	106
AL.12 BUENAVISTA	9.000	23.561	32.561	100	235	335
AM.09 MORLANS-BEHERA	45.000	-	45.000	500	-	500
CE.05 SAN BARTOLOMÉ	-	43.200	43.200	-	432	432
EG.02 PASEO DEL URUMEA (GV)	20.066	-	20.066	222	-	222
EG.05 ATOTXA "II"	15.750	15.750	31.500	173	158	331
EG.08 BATEIYA	1.530	2.970	4.500	17	28	45
IN.01 MARRUTXIPI (GV)	12.220	-	12.220	135	-	135
LM.01 C.JARDÍN DE LOIOLA (4)	2.500	1.800	4.300	(A/P) 27	18	45
LM.02 LOIOLA	-	14.834	14.834	-	145	145
LM.04 LIBORIO ENEA (4)	-	4.167	4.167	-	36	36
LM.06 TXOMIN ENEA	32.400	32.400	64.800	(A/P) 360	324	684
LM.14 ARTOLATEGI	10.712	-	10.712	(P) 117	-	117
LM.15 MARTUTENE	5.400	11.100	16.500	(A/P) 60	111	171
Total densidad "media/alta"	162.330	151.421	313.751	1.799	1.505	3.304
Estándar	(51,74%)		(20,00%)			
Saldo/Dotación legal	(+99.580)		(62.750)			
Densidad "baja" (3)						
AL.09 ARRIA	2.452	3.677	6.129	24	22	46
EG.17 TTURKOENE	-	5.295	5.295	-	42	42
IN.04 JULIMASENE	1.980	8.318	10.298	22	52	74
LM.01 C.JARDÍN DE LOIOLA (4)	-	2.895	2.895	-	23	23
LM.04 LIBORIO ENEA (4)	-	2.466	2.466	-	16	16
LM.12 SARRUETA	-	5.100	5.100.8.85	-	38	38
MZ.01 MERKELIN	-	8.850	0	-	35	35
MZ.06 AGERRE	-	16.611	16.611	-	70	70
MZ.07 ZORROAGA	-	10.132	10.132	-	80	80
Total densidad "baja"	4.432	63.344	67.776	46	378	424
Estándar				(10,85%)		(20,00%)
Saldo/Dotación legal				(-39)		(85)
TOTAL OPER. INTEGR. NUEVO DES.	166.762	214.765	381.527	1.845	1.883	3.728
Estándar	(43,71%)			(49,49%)		
TOTAL SUELO URBANO	201.882	74.925	676.807	2.170	4.224	6.394
Estándar	(29,83%)			(33,94%)		

REGIMEN DE PROMOCION DEL PROGRAMA DE VIVIENDA PROPUESTO (Cont.)

SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO	APROVECHAMIENTO [m ² (t)]			VIVIENDAS (nº)		
	PROTECCIÓN PÚBLICA	PROMOCIÓN LIBRE	TOTAL	PROTECCIÓN PÚBLICA	PROMOCIÓN LIBRE	TOTAL
ZONAS RESIDENCIALES						
OPERAC. "EN EJECUCIÓN" (1)						
AM.05 RIBERAS DE LOIOLA	84.749	84.750	169.499	(*) 801	801	1.602
AO.06 BENTA BERRI (GV/P)	55.470	7.000	62.470	628	82	710
AY.08 MELOI	-	3.113	3.113	-	34	34
AY.11 PUYO/LANBERRI	58.184	47.354	105.538	467	378	845
IB.20 IZA (GV)	9.200	-	9.200	95	-	95
MZ.021 MIRAMÓN "I"	-	30.000	30.000	-	200	200
TOTAL OPER. "EN EJECUCIÓN"	207.603	172.217	379.820	1.911	1.495	3.486
Estándar	(54,66%)			(57,11%)		
CUATRIENIO "I"						
Densidad "media/alta" (2)						
AÑ.09 AMASORRAIN BERRI	3.780	5.705	9.485	42	42	84
IB.02 TOLARE	-	10.222	10.222	-	88	88
IG.07 IGELDOKO ZABALPENA (4)	3.955	2.129	6.084	44	24	68
Total densidad "media/alta"	7.735	15.927	25.791	86	154	240
Estándar	(29,99%)		(65,00%)			
Saldo/Dotación legal	-9.029		(16.764)			
Densidad "baja" (3)						
AÑ.01 ATOTXA ERREKA	-	54.601	54.601	-	202	202
IB.02 TOLARE	-	4.840	4.840	-	24	24
MZ.022 MIRAMÓN "II"	-	17.849	17.849	-	80	80
Total densidad "baja"	-	77.290	77.290	-	306	306
Estándar				(0,00%)		(65,00%)
Saldo/Dotación legal				(-199)		(199)
TOTAL CUATRIENIO "I"	7.735	95.346	103.081	86	460	546
Estándar	(7,50%)			(15,75%)		
CUATRIENIO "II"						
Densidad media/alta" (2)						
AO.04 LUGARITZ	2.700	23.041	25.741	30	214	244
AY.16 PAGOLA (4)	19.500	-	19.500	200	-	200
IB.13 ILLARRA (4)	4320	-	4.320	48	-	48
Total densidad "media/alta"	26.520	23.041	49.561	278	214	492
Estándar	(53,51%)		(65,00%)			
Saldo/Dotación legal	(-5.695)		(32.215)			
Densidad "baja" (3)						
AY.06 ARBAIZENEA	-	11.509	11.509	-	84	84
AY.13 ALTO DE ERRONDO "II"	-	10.832	10.832	-	61	61
AY.16 PAGOLA (4)	-	32.512	32.512	-	220	220
IB.13 ILLARRA (4)	-	17.783	17.783	-	120	120
MZ.032 IYOLA (II)	-	11.215	11.215	-	36	36
Total densidad "baja"	-	83.851	83.851	-	521	521
Estándar				(0,00%)		(65,00%)
Saldo/Dotación legal				(-339)		(339)
TOTAL CUATRIENIO "II"	26.520	106.892	133.412	278	735	1.013
Estándar	(19,88%)			(27,44%)		
TOTAL SUELO. URB. NUEVA PROGR.	34.255	202.238	236.493	364	1.195	1.559
Estándar	(14,48%)			(23,35%)		
TOTAL SUELO URBAN. PROGRAM.	241.858	374.455	616.313	2.355	2.690	5.045
Estándar	(39,24%)			(46,68%)		

(*) De ellas 417 viviendas de titularidad municipal se deberán adscribir obligatoriamente a regímenes de "protección pública". El resto, por resolución del Pleno Municipal (Acuerdo de "aprobación inicial" de 28/03/94), se deberán adquirir por el Ayuntamiento a otros propietarios con ese objetivo.

REGIMEN DE PROMOCION DEL PROGRAMA DE VIVIENDA PROPUESTO (Cont.)

SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO	APROVECHAMIENTO [m ² (t)]			VIVIENDAS (nº)		
	PROTECCIÓN PÚBLICA	PROMOCIÓN LIBRE	TOTAL	PROTECCIÓN PÚBLICA	PROMOCIÓN LIBRE	TOTAL
ZONAS RESIDENCIALES						
AL.24 AUDITZ/AKULAR	71.663	38.587	110.250	(5) 560	240	800
ZU.03 ZUBIETAKO ZABALPENA	(6) 4.939	3.520	8.459	(A/P) 44	22	66
TOTAL SUELO URBAN. NO PROGRAMADO	76.602	42.107	118.709	604	262	866
Estándar	(64,53%)			(69,75%)		
SUELO URBANO	201.882	474.925	676.807	2.170	4.224	6.394
SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO	241.858	374.455	616.313	2.355	2.690	5.045
SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO	76.602	42.107	118.709	604	262	866
TOTAL AREA URBANA	520.342	891.487	1.411.829	5.129	7.176	12.305
Estándar	(36,86%)			(41,68%)		

- (1) Operaciones "no integradas" excluidas de la aplicación de la Ley 17/1.994.
- (2) Operaciones de densidad "media" y "alta" afectadas por la aplicación de la Ley 17/1.994 en las que el cómputo se formula en "m²(t)".
- (3) Operaciones de densidad "baja" afectadas por la aplicación de la Ley 17/1.994 en las que el cómputo se formula en "nº viv.".
- (4) Desarrollos mixtos en los que se proyectan tipologías de densidad "media/alta" (a.300), y, "baja" (a.400 o a.500). En cada apartado del cuadro se reseñan los "aprovechamientos" correspondientes.
- (5) Datos estimados.
- (6) En el Area "ZU.03 Zubietako Zabalpene" se destinan 6.300 m²(t) a V.P.P. sobre un "aprovechamiento edificatorio" estimado correspondiente al Término Municipal de Donostia/San Sebastián de 8.459 m²(t) -74%-, con lo que se cumplimenta holgadamente la exigencia de un 65% de V.P.P., dado que esta exigencia no es aplicable al Término Municipal de Usurbil. Sin embargo, en el cuadro se reflejan los "aprovechamientos urbanísticos" que, se estima, corresponderán al Ayuntamiento y a los titulares de terrenos de Donostia.
- (GV) Intervenciones promovidas por el Departamento de Urbanismo y Vivienda del Gobierno Vasco.
- (GV/P) Intervención convenida, promovida por el Departamento de Urbanismo y Vivienda del Gobierno Vasco -540 viv. V.P.P.- y la propiedad afectada -135 viv. V.P.P. y la totalidad de la vivienda de promoción libre, que, asimismo se venderá a "precios tasados" fuera del régimen de V.P.P.-.
- (P) Intervención convenida de V.P.P. de titularidad privada.
- (A/P) Intervenciones de V.P.P. de titularidad mixta municipal/privada por aplicación de los mecanismos de "aprovechamiento tipo".
- Nota: Los "aprovechamientos" en V.P.P. en los que no se señalan otras condiciones de titularidad, se suponen en su totalidad adscritos al Ayuntamiento de Donostia/San Sebastián, bien por poseer la titularidad de los terrenos afectados, o, por aplicación de los mecanismos de "aprovechamiento tipo", a partir del criterio de la adjudicación preferente al mismo de los citados "aprovechamientos" de V.P.P..

Esta hipótesis, obviamente, podrá sufrir reajustes en los diferentes procesos reparcelatorios, en función de los acuerdos que en cada caso se adopten al respecto, en los que los propietarios podrán discutir el criterio citado, y, de las mediciones ajustadas de los suelos patrimoniales aportados.

En nuestro criterio, parece razonable referir la dotación exclusivamente al "aprovechamiento edificatorio" correspondiente a los terrenos pertenecientes al Término Municipal de Donostia/San Sebastián, con independencia de que, posteriormente, el reparto de "aprovechamientos urbanísticos" sea homogéneo para todos los afectados.

JUSTIFICACION DEL CUMPLIMIENTO DE LA LEY 17/1.994

	<u>Dotación Legal</u> (m ² [t]/viv.)	<u>Dotación Propuesta</u> (m ² [t]/viv.)	<u>Saldo Resultante</u> (m ² [t]/viv.)
<u>Suelo Urbano</u>			
("Operaciones Integradas" de nuevo desarrollo)			
- Tipologías densidad "media/alta":	62.750 / --	162.330 / --	+99.580 / --
- Tipologías densidad "baja":	-- / 85	-- / 46	-- / -39
TOTAL SUELO URBANO	62.750 / 85	162.330 / 46	+99.580 / -39
<u>Suelo Urbanizable Programado</u>			
<u>Cuatrenio "I"</u>			
- Tipologías densidad "media/alta":	16.764 / --	7.735 / --	-9.029 / --
- Tipologías densidad "baja":	-- / 199	-- / --	-- / -199
Total Cuatrenio "I"	16.764 / 199	7.735 / --	-9.029 / -199
<u>Cuatrenio "II"</u>			
- Tipologías densidad "media/alta":	32.215 / --	26.520 / --	-5.695 / --
- Tipologías densidad "baja":	-- / 339	-- / --	-- / -339
Total Cuatrenio "II"	32.215 / 339	26.520 / --	-5.695 / -339
TOTAL SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO	48.979 / 538	34.255 / --	-14.724 / -538
TOTAL SUELOS URBANO/URBANIZABLE PROGR.	111.729 / 623	196.585 / 46	+84.856 / -577
TOTAL COMPARADO (90,00 m²[t] = 1 viv.)			(+32.926 m²[t])

El cuadro adjunto permite comprobar que, dentro de los supuestos de interpretación establecidos, a cuya formulación remite necesariamente la ausencia del previsto desarrollo reglamentario de la Ley 17/1.994, el proyecto de Plan General "aprobado inicialmente" cumplimenta, por la vía del cómputo globalizado en el conjunto de los Suelos Urbano y Urbanizable Programado establecida por el artículo 5, apartado 2 de dicha Ley, las exigencias de dotación de "vivienda de protección pública" que, en la misma se establecen.

El **déficit** de **14.724 m²(t)** y **538 viviendas** resultante en **Suelo Urbanizable Programado**, se compensa de manera suficiente por el **excedente** de dotación previsto en **Suelo Urbano -99.580 m²(t)-**, con la ventaja de situarse en situaciones notoriamente más centrales y de mayor calidad urbana que otras implantaciones más periféricas, y, con la posibilidad de una programación más abierta. De acuerdo con el criterio de comparación establecido -90,00 m²(t)/viv. en las tipologías de densidad "media" y "alta", el saldo positivo de **84.856 m²(t)** resultante en las tipologías de densidad "media" y "alta" -"a.200" y "a.300"- permite la construcción de **943 viv.** de V.P.P. que compensan el déficit de **577 viv.** de este tipo resultante en las tipologías de densidad "baja" -"a.400" y "a.500"- con un excedente de **32.926 m²(t)**.

En cualquier caso, otros argumentos de carácter más específico justifican en nuestro criterio de forma concluyente la suficiencia del programa de vivienda de "protección pública" propuesto.

Si se compara el mismo con las necesidades de vivienda generadas directamente por la población local - coeficientes "C₂" y "C₃" del sistema de cálculo de necesidades propuesto por las D.O.T.- se observa que éstas son **8.068 viviendas** y que la oferta de "protección pública" programada **-7.509 viv.-** cubre el **93,1%** de dicha demanda, por encima del porcentaje de necesidades estimado para Donostia por el Departamento de Urbanismo y Vivienda del Gobierno Vasco hace algunos años **-80,0%-**. Si a ella se suma el Suelo No Programado, incluyendo "Auditz/Akular" **-8.113 viv.-**, se cubre más del **100%** de las necesidades.

Al respecto se debe aclarar, que, en el caso de la oferta de "protección pública" no resulta necesaria la aplicación de un coeficiente de "rigidez" de la oferta como en la "vivienda libre" -no se hace necesaria una situación de "competencia" en el mercado-, y, que la cifra de necesidades establecida incluye de hecho el saldo migratorio ligeramente positivo que se ha producido en la década 1.981-1.991.

Asimismo, se debe hacer la consideración de que, en relación a las condiciones de la oferta en el "mercado libre", el programa de "vivienda de protección pública" propuesto en el horizonte temporal de referencia -sin "Auditz/Akular"- supone una "subvención" total al conjunto de los adjudicatarios -exclusivamente en lo que respecta a la aportación de "suelo urbanizado"- de más de **32.000 M.Ptas. ≈ 4.500.000 ptas./viv.-**.

De ella, más de **19.500 M.ptas.** corresponden al Ayuntamiento, cifra equivalente al ≈60 % de la factura municipal en la ejecución del Plan General, excluidas las cargas de urbanización de los "aprovechamientos" de nuevo desarrollo que se le asignan, lo que da una referencia significativa del esfuerzo realizado. Es cierto, sin embargo, que esa "subvención" no se detrae en su totalidad de los recursos municipales, sino que por aplicación de los mecanismos de "aprovechamiento tipo" se repercute en última instancia, en una cierta parte, sobre el valor del suelo afectado por los mismos.

* Aspectos cualitativos

Con independencia de los problemas de cuantificación de la oferta de V.P.P. reseñados, se debe hacer mención a otros aspectos de la misma.

El primero de ellos es el hecho de que la práctica totalidad de las viviendas de este tipo propuestas responden a tipologías de densidad "media" o "alta", y, se justifica por la escasez general de suelo disponible para usos residenciales en el municipio, que obliga a rentabilizar al máximo los recursos disponibles; por las características topográficas favorables y la localización central de muchas de las implantaciones propuestas, que posibilitan razonablemente ese tipo de desarrollos; y, en los Suelos Urbanizables, por la conveniencia de optimizar el rendimiento cuantitativo en "aprovechamientos" sujetos a "protección" de la aplicación de los mecanismos de "aprovechamiento tipo".

Otros aspectos a resaltar son el tamaño, en general pequeño, de las promociones resultantes; su integración en otros desarrollos de iniciativa privada existentes, o, asimismo proyectados, y, su amplia distribución territorial, con un peso muy relevante en la zona central de la ciudad, en el tramo final de la vega del "Urumea" -"Morlans", "Riberas de Loiola", "Paseo del Urumea" y "Atotxa II"-, que definen una estrategia de intervención sustancialmente diferente frente a los desarrollos exclusivos de V.P.O., con un gran número de viviendas, y, localizaciones periféricas, habituales en las décadas anteriores, de los cuales es un ejemplo característico el "Polígono de Intxaurreondo".

La alternativa propuesta, expresamente perseguida en la Ley 17/1.994, permitirá sin duda una mayor integración sociológica, y, evitará la aparición de zonas residenciales con caracteres de marginalidad, aunque presiblemente exigirá un mayor esfuerzo de gestión para las administraciones afectadas, y, en especial para el Ayuntamiento, titular mayoritario de un gran número de las pequeñas promociones propuestas.

DISTRIBUCIÓN POR "BARRIOS" DE LA OFERTA PROGRAMADA DE VIVIENDA DE "PROTECCION PUBLICA"

BARRIOS	VIVIENDAS nº
ALTZA	212
AMARA BERRI	1.301
AÑORGA	42
EL ANTIGUO-ONDARRETA	708
AYETE	658
ATEGORRIETA-ULIA	-
CENTRO	-
EGIA	412
GROS	-
IBAETA	143
IGELDO	44
INTXAURRONDO	441
LOIOLA-MARTUTENE	564
MIRACRÚZ-BIDEBIETA	-
MIRAMÓN-ZORROAGA	-
ZUBIETA	-
TOTAL	5.525

* Gestión de suelo

La Ley Estatal "8/1.990 Sobre Reforma del Régimen Urbanístico y Valoraciones de Suelo", posteriormente recogida en el "Texto Refundido de la Ley sobre el Régimen de Suelo y Ordenación Urbana", aprobado por el Real Decreto Legislativo "1/1.992 de 26 de Junio", ha introducido algunas modificaciones de la legislación urbanística profundamente innovadoras respecto a la política de suelo para vivienda:

- Establece de manera expresa dos nuevos mecanismos, que conjuntamente, se configuran como instrumentos de adquisición de suelo para "vivienda de protección pública" por los Ayuntamientos, extraordinariamente operativos, sobre todo en los casos en los que el mercado privado de suelo y vivienda alcanza precios muy elevados y especulativos, alejados de los precios máximos de venta establecidos por la legislación para la "vivienda protegida".

Estos mecanismos son, la posibilidad -que se convierte en nuestro caso en obligación como consecuencia de la posterior aprobación de la Ley de Gobierno Vasco "17/1.994 de Medidas Urgentes en Materia de Vivienda"- de la vinculación desde el "planeamiento general" de una parte de los programas de "nuevo suelo residencial" a la construcción de vivienda sometida a alguno de los regímenes de "protección pública" que establezca la legislación; y, la valoración de los "aprovechamientos urbanísticos" así vinculados -a los efectos de la formulación del "aprovechamiento tipo" para su posterior adjudicación a los titulares de derechos correspondientes-, en relación a sus precios de venta legalmente establecidos, obviamente por debajo de los "aprovechamientos" no sujetos a esa limitación y susceptibles de ser realizados en el mercado libre.

El último de ellos tiene dos consecuencias fundamentales, como son el incremento -proporcional a la relación de valores en venta del suelo edificable urbanizado en régimen "libre" o "protegido"- del "aprovechamiento edificatorio" en "superficie de techo" que obtendrá el titular de derechos urbanísticos que reciba "aprovechamientos" sujetos a "protección", y, la correspondiente reducción de las cargas de urbanización que dichos "aprovechamientos" deberán soportar.

La aplicación de los mecanismos citados exige, con vistas a la determinación en cada caso del "aprovechamiento tipo" resultante, la definición del límite máximo de precios aplicable a los "aprovechamientos" de V.P.P. dentro de la gama de coeficientes establecida por la legislación vigente - 0,9 a 1,7 del "módulo de V.P.O.", con una repercusión máxima del coste del suelo urbanizado del 20%-.

- En lo que respecta a la aplicación de la expropiación como instrumento de política de vivienda, la Ley clarifica y establece mecanismos operativos para la delimitación de reservas para el "patrimonio municipal de suelo" en Suelo No Urbanizable a expropiar a "valor inicial" y su posterior incorporación al proceso urbanizador, permitiendo en esos caso la recuperación de la totalidad de las plusvalías generadas, y, evitando así que las mismas graven negativamente la promoción de viviendas de "protección pública".

Sin embargo, reconociendo el efecto comparativamente punitivo para los propietarios afectados de los mecanismos de expropiación y valoración de la anterior legislación urbanística en Suelos Urbanizables - suelos que, en muchos casos han sido ya previamente objeto de tráfico mercantil en base a unas expectativas urbanísticas más o menos consolidadas- lo cual había convertido la aplicación de este sistema, con independencia de su justificación desde la perspectiva del interés general, en un hecho excesivamente conflictivo desde un punto de vista político y sociológico, la Ley 8/90 establece unos criterios de valoración más favorables para la propiedad en caso de expropiaciones de Suelo Urbanizable Programado -50% del "aprovechamiento tipo" que pasa al 75% en Suelo Urbano- admitiendo de hecho una participación de la misma en las plusvalías generadas.

- La Ley establece asimismo algunas otras precisiones operativas desde la perspectiva de la política de vivienda, como son la extensión al Suelo Urbano de los mecanismos de "aprovechamiento tipo", y, por tanto de las fórmulas de obtención de Suelo para V.P.P. anteriormente descritas; la asignación a la Administración de los derechos correspondientes a suelos de "dominio público" en Suelo Urbanizable o la posibilidad de expropiación para promociones públicas de V.P.P. con anterioridad a la "aprobación definitiva" del "planeamiento de desarrollo".

A pesar de que la aprobación de la citada Ley 8/90 -más aún la definitiva racionalización y puesta en práctica efectiva de sus principios y de sus complejos mecanismos normativos- se produjo con posterioridad a la formulación del "planeamiento" que ordenó y puso en marcha la ejecución, en los primeros años del proceso de revisión del Plan General que nos ocupa, de la parte más relevante de los "nuevos suelos residenciales" disponibles en el término municipal los cuales quedaron fuera de la aplicación de sus determinaciones; su aplicación "convenida" al caso del Area "AO.06 Benta Berri"; y de forma directa en el presente Plan a diversas Areas de Suelo Urbano Y Urbanizable Programado, resulta notoriamente efectiva, permitiendo al Ayuntamiento obtener de forma gratuita en su desarrollo casi 1.400 viviendas de "protección pública" con unas cargas de urbanización suficientemente reducidas.

Además, la disposición por el Departamento de Urbanismo y Vivienda de Gobierno Vasco y el propio Ayuntamiento de un conjunto relevante de suelos bajo su titularidad en Suelo Urbano y en Suelo Urbanizable "En Ejecución", ya destinados o que se propone destinar a V.P.P. -en total superan las 3.000 viv.-, permite obtener el programa de este tipo de vivienda expuesto en epígrafes precedentes, que, como hemos argumentado, resulta, en nuestro criterio funcionalmente suficiente, y, cumplimenta los requisitos dotacionales establecidos por la Ley 17/1.994 de Medidas Urgentes en Materia de

Vivienda, sin el recurso a intervenciones expropiatorias adicionales -este mecanismo se utiliza exclusivamente en el Area de "AM.09 Morlans" para completar la adquisición de los pocos terrenos que en la actualidad no son de titularidad pública, en una intervención en la que el interés de la iniciativa pública excede a la propia intervención de promoción de vivienda-.

En estas circunstancias, el recurso a este mecanismo de adquisición de suelo en otros ámbitos clasificados como Suelo Urbanos o Urbanizable Programado no parece justificado, dado que, por otra parte no resulta posible plantear en suelos así clasificados desarrollos residenciales apropiados -por su tipología y por los costos de urbanización previsibles- para su vinculación al desarrollo de V.P.P., o, en los suelos "en ejecución" -el Area "AM.05 Riberas de Loiola" por ejemplo- en las que las circunstancias jurídico-administrativas permitan su expropiación a unos precios adecuados con el objetivo de incrementar el programa de V.P.P. propuesto.

Fuera de los Suelos Urbano y Urbanizable Programado clasificados, solo existen dos territorios susceptibles, razonablemente, de algún desarrollo residencial de carácter urbano en el futuro, el Area "AL.24 Auditz/Akular", y, el entorno del caserío "Antondegí" en Martutene -"Polígono 18" del vigente Plan General-.

La "zona" de "Antondegí", se clasifica como Suelo No Urbanizable, y, se delimita de forma expresa como "Reserva para el Patrimonio Público de Suelo" en el presente Plan, y es propiedad, ya en la actualidad, en un porcentaje mayoritario, del Departamento de Urbanismo y Vivienda del Gobierno Vasco. Asimismo, tras la aprobación de la Ley 17/1.994, la primera de ellas, clasificada como Suelo Urbanizable No Programado por el Acuerdo Plenario de "aprobación inicial" del presente proyecto, queda vinculada obligatoriamente, como mínimo, en un 65% del "aprovechamiento" residencial que definitivamente se le asigne, al desarrollo de V.P.P., y, la otra -, por lo que la definición de su adquisición por vía expropiatoria -eventualmente posible- no modificará de forma relevante las disponibilidades efectivas de suelo para V.P.P., debiendo en todo caso posponerse su desarrollo, a la luz de las actuales previsiones, a las futuras "revisiones" del Programa de Actuación.

La estrategia de gestión planteada, convierte al Ayuntamiento, en principio, en el titular de suelo para V.P.P. más importante, con unas 2.950 viviendas; 1.976 quedan bajo titularidad del Departamento de Urbanismo y Vivienda, y, las casi 400 viviendas restantes serían de titularidad privada.

Como criterio general, y salvo algunos casos poco significativos cuantitativamente en los que se propone el desarrollo de V.P.P. de coeficiente "1,7" -"Paseo del Urumea" y desarrollos privados en "Benta Berri"-, se establece -con carácter normativo vinculante- un límite máximo para la media de los precios de venta de las zonas residenciales destinadas a V.P.P. correspondiente al coeficiente "1,4". Así si se desarrolla una parte del programa de una zona determinada con coeficiente "1,7", -lo cual se autoriza- se deberá desarrollar con coeficientes menores a "1,4" el "aprovechamiento edificatorio" necesario para equilibrar la media de los precios de venta a este último coeficiente.

Los "aprovechamientos" en V.P.P. adscritos al Ayuntamiento en los cuadros precedentes, con la excepción de algunos casos de titularidad previa de la totalidad de los terrenos afectados, se basan en estimaciones sobre la aplicación de los mecanismos de "aprovechamiento tipo" -como administración actuante o por poseer la titularidad de una parte de los terrenos afectados- en base al criterio de la adjudicación preferente y exclusiva al mismo de los citados "aprovechamientos" de V.P.P., la cual agota en general los derechos que le corresponden en cada una de las zonas, de tal forma que, sólo en algún Area, queda un excedente de V.P.P. a adjudicar a los propietarios privados.

Esta hipótesis, obviamente, podrá sufrir reajustes en los diferentes procesos reparcelatorios, en función de los acuerdos que en cada caso se adopten al respecto, en los que los propietarios podrán discutir el criterio citado, y, de las mediciones ajustadas de los suelos patrimoniales aportados.

* Criterios de financiación

Dado que no se han precisado, por el momento, otras estrategias de intervención más complejas -promoción municipal directa de viviendas en alquiler u otras similares- el presente proyecto concreta la intervención del Ayuntamiento en este campo, proponiendo el desarrollo bajo regímenes de "protección pública" de la totalidad de las viviendas de este tipo bajo su titularidad que se señalan en los cuadros adjuntos, las cuales se pondrían a la venta una vez materializada la urbanización necesaria -se venderían "solares" urbanizados-, en los términos establecidos por la legislación de V.P.O. -se asigna a las viviendas, con carácter general un coeficiente medio "1,40/1,54" y el suelo se vendería al 20% del "módulo"-.

El "Estudio Económico" y el "Programa de Actuación", justifican la viabilidad financiera del Plan sobre estas bases, previendo, tras un Cuatrienio "I", en el que el importante esfuerzo inversor requerido para la construcción de infraestructuras generales, obliga a ajustar la inversión "no urbanística" -la inversión en "vivienda de alquiler" se considera como tal-, que, en el Cuatrienio "II", estas últimas se incrementen de forma significativa, posibilitando, en su caso, la construcción de "viviendas" para alquiler.

Otros aspectos de la "intervención pública" en el mercado de vivienda a señalar, son, la propuesta de la nueva aplicación de "programas estratégicos de rehabilitación integrada" -el Area "CE.03 Parte Vieja" se rehabilita ya en la actualidad bajo esta modalidad de intervención- a las Areas "AL.01 La Herrera", "CE.06 Amara Zaharra", "GR.03 Sagües", "LM.06 Txomin Enea", la cual deberá ser ratificada por el Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco.

2.1.5.- Programación del desarrollo residencial

El cuadro precedente hace explícita la importancia cuantitativa del "nuevo suelo residencial" preparado a lo largo del proceso de elaboración del proyecto de "revisión", con **4.817 viviendas** aún disponibles -tras haberse construido más de **6.555 viviendas**-, frente a las **5.353 viviendas** adicionales que, agotando prácticamente las reservas de suelo susceptible de ser urbanizado existentes en el Término Municipal -se excluye "Auditz/Akular"-, ordena este último. De éstas, **3.728 viviendas** corresponden a terrenos clasificados como **Suelo Urbano**, y, sólo **1.625 viviendas** a **Suelo Urbanizable** -incluyendo el Area "ZU.03 Zubietako Zabalpena"-.

Los objetivos de reforma y mejora urbana asociados a la mayor parte de las operaciones de "nuevo suelo residencial" en Suelo Urbano" aconsejan su desarrollo -al menos "aprobación" del planeamiento y gestión de suelo- en el **Cuatrienio "I"** -**2.245 viv.**, **1.286** de ellas en **régimen V.P.P.**-. Para el Cuatrienio "II", en operaciones de este tipo, quedan **1.497 viviendas**, de ellas **559 de V.P.P.**.

PROGRAMACION DE LA OFERTA DE "NUEVO SUELO RESIDENCIAL" EN SUELO URBANO

	<u>V.P.P.</u> (viv.)	<u>Libre</u> (viv.)	<u>Total</u> (viv.)
CUATRIENIO "I"			
"AL.01 La Herrera"	88	18	106
"AL.09 Arria"	24	22	46
"AM.05 Morlans Behera"	500	-	500
"CE.05 San Bartolomé"	-	432	432
"EG.02 Paseo del Urumea"	222	-	222
"EG.05 Atotxa II"	173	158	331
"EG.17 Tturkoene"	-	43	43
"IN.01 Marrutxipi"	135	-	135
"LM.01 Ciudad Jardín de Loiola"	27	41	68
"LM.02 Loiola"	-	158	158
"LM.04 Liborio Enea"	-	52	52
"LM.14 Artolategi"	117	-	117
"MZ.01 Merkelin"	-	35	35
Total	1.286	959	2.245
CUATRIENIO "II"			
"AL.12 Buenavista"	100	235	335
"EG.08 Bateiya"	17	28	45
"LM.06 Txomin Enea"	360	324	684
"LM.12 Sarrueta"	-	38	38
"LM.15 Martutene"	60	111	171
"IN.04 Julimasene"	22	52	74
"MZ.06 Agerre"	-	70	70
"MZ.07 Zorroaga"	-	80	80
Total	559	938	1.497
TOTAL SUELO URBANO	1.845	1.897	3.742

Ante la importante reserva de "nuevo suelo residencial" preparado existente, y, el número, asimismo muy significativo, de viviendas previsto en Areas de Suelo Urbano que se propone ordenar a lo largo del Cuatrienio "I", se remite el desarrollo de la parte más relevante de los Suelos Urbanizables residenciales al Cuatrienio "II" -**1.013 viviendas** frente a las **522 viviendas del Cuatrienio "I"**-.

Se incluyen en el Cuatrienio "I", además de las operaciones previstas en las Areas "AÑ.01 Atotxa Erreka" y "MZ.022 Miramón II", dirigidas exclusivamente a vivienda de "Edificación Aislada", pequeñas operaciones en las Areas "IB.02 Tolare", "AÑ.09 Amasorrain Berri" -ampliación del barrio de Añorga- e "IG.07 Igeldoko Zabalpena" -ampliación del "Pueblo de Igeldo"-.

En el Cuatrienio "II" -una vez construido el vial "Amara/Ibaeta"- se prevé desarrollar el conjunto de los suelos aún vacantes en la loma de "Ayete" -Areas "AO.04 Lugaritz", "AY.06 Arbaizenea", "AY.13 Alto de Errondo II" y "AY.16 Pagola"-, los cuales, con un total de 809 viviendas, configuran el grueso del programa propuesto. Este incluye además, las intervenciones previstas en "Illarra" e "Iyola" esta última de pequeña entidad y dedicada a vivienda de "Edificación Aislada"-.

Asimismo, si un ritmo elevado de producción de vivienda a lo largo del Cuatrienio "I", diera lugar en el Cuatrienio "II", a que las disponibilidades resultaran insuficientes en este segundo período, el Ayuntamiento, contará con la posibilidad de programación del Area "AL.24 Auditz/Akular".

OFERTA DE "NUEVO SUELO RESIDENCIAL" POR CUATRIENIOS

	<u>V.P.P.</u> (viv.)	<u>Libre</u> (viv.)	<u>Total</u> (viv.)
<u>CUATRIENIO "I"</u>			
- Viviendas "en ejecución" en Suelo Urbano:	775	1.607	2.382
- Viviendas "en ejecución" en Suelo Urbanizable:	2.293	2.624	4.917
- Viviendas en "operaciones integradas" de nuevo desarrollo en Suelo Urbano (Cuatrienio"I"):	1.286	959	2.245
- Viviendas de nuevo desarrollo en Suelo Urbanizable Programado (Cuatrienio"I"):	110	412	522
Total	(44,3%) 4.464	5.602	10.066
<u>CUATRIENIO "II"</u>			
- Viviendas en "operaciones integradas" de nuevo desarrollo en Suelo Urbano (Cuatrienio"II"):	559	938	1.497
- Viviendas de nuevo desarrollo en Suelo Urbanizable Programado (Cuatrienio"II"):	278	735	1.013
Total	(33,3%) 837	1.673	2.510
TOTAL "NUEVO SUELO RESIDENCIAL" PROGRAMADO	5.301	7.275	12.576

2.2.- LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS

2.2.1.- Criterios generales de intervención

El programa de "suelo bruto" y "techo" para actividades productivas en Donostia debe referirse necesariamente al ámbito metropolitano Donostialdea / Bajo Bidasoa, marco territorial del mercado de trabajo en el que el Municipio se sitúa.

Donostia y Donostialdea han sufrido un proceso importante de desindustrialización en los últimos años, al que no han sido ajenos, con independencia de la crisis generalizada que ha afectado al "sector industrial", y, de la necesidad de reconversión de estructuras de producción obsoletas, el elevado precio del suelo y la escasez de su oferta efectiva.

Desde la constatación de esta situación, y, de la necesidad de incidir positivamente en la potenciación de la actividad económica y el empleo en el Municipio y su entorno, se propone configurar Donostia como un centro metropolitano de servicios que atraiga nuevas actividades productivas con alto contenido innovador y que optimice sus activos medio-ambientales desarrollando una importante oferta de servicios destinados al ocio y el turismo.

Asimismo, la localización estratégica de Donostialdea en una región transfronteriza cuyas infraestructuras de comunicaciones se proyecta implementar con grandes intervenciones -Tren de Alta Velocidad, Autovía de Navarra, Autopista a Vitoria, etc.- y la alta calidad ambiental, infraestructural y dotacional de la Ciudad, ofrecen un marco adecuado para el asentamiento de actividades industriales y productivas en general, de tamaño pequeño y medio, y, elevada calidad tecnológica y contenido innovador.

Donostia debe mantener su continuada apuesta por lo cualitativo y consolidar esta imagen, ofertando suelo bien localizado y urbanizado, a precios suficientemente ajustados, y, servicios de alto nivel a las empresas; reciclando continuamente sus estructuras, y, demostrando su capacidad de adaptación ante el reto que suponen los grandes avances tecnológicos, para lo cual la relación del Campus Universitario con el tejido empresarial debe adquirir también un papel relevante.

2.2.2.- Los "usos industriales"

La escasez de suelo preparado para su ejecución inmediata con destino a "actividades industriales" a la que se ha hecho alusión, es uno de los problemas básicos en la situación actual. Esta realidad resulta, además, agravada por la reducida calidad urbanística de dicha oferta.

Los "polígonos industriales" existentes en la ciudad -"Igara", "Torrúa Zahar", "Antzita", "Recalde", "Añorgako Geltokia", "Jolastokieta", "Papin", "Gomistegi" y otros- son todos, sin excepción, ámbitos escasamente urbanizados y, en muchos casos, no planificados. De esta forma, se reproducen en unos y otros problemas de accesibilidad, saneamiento e insuficiencia de infraestructuras comunes, por lo que su funcionalidad es deficiente, y, a ella se une, habitualmente, una escasa calidad edificatoria y ambiental.

Esta situación ha dado lugar a una reducida movilidad de antiguas industrias y talleres que, ante esa realidad, han permanecido en sus implantaciones originales, en muchos casos situadas en "plantas bajas" y "sótanos" de construcciones residenciales. Como consecuencia de ello se producen, en ocasiones, situaciones de incompatibilidad objetiva, que, con independencia de los impactos ambientales generados sobre los otros "usos" afectados, crea problemas de funcionalidad a las propias empresas como consecuencia de la falta de espacio, de la deficiente accesibilidad, y, de la carencia de servicios.

Desde esa perspectiva, y, a la vista, asimismo, de las limitadas posibilidades que ofrece el territorio disponible, la oferta de suelo industrial en el Municipio busca, dar respuesta, prioritariamente, a aquellas actividades que exigen un elevado nivel de "centralidad" en su implantación, entendiéndose que otros tipos de industrias, y, sobre todo, aquellas que requieren disponibilidades muy amplias de espacio, deben encontrar sus asentamientos en Donostialdea, a partir de una oferta que trasciende la dimensión municipal, y, que el documento de "Directrices de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco" -"D.O.T."- localiza fundamentalmente en el eje Andoain-Astigarraga.

De acuerdo con los criterios expuestos, el Plan General plantea los siguientes objetivos de intervención:

- * Consolidación de las **"zonas industriales" existentes**, procurando su reordenación y su terminación, garantizando su accesibilidad y dotándolas de la urbanización e infraestructuras necesarias. Así, se pretende actuar en esta línea en las Areas denominadas **"AÑ.11 Recalde I"**, **"AÑ.12 Recalde II"**, **"AÑ.05 Añorgako Geltokia"**, **"IB.14 Igara"**, **"IB.23 El Infierno"**, **"LM.07 Antzita"**, **"LM.10 Torrua-Zahar"**, **"LM.12 Sarrueta"**, **"EG.03 Tabacalera"**, **"AL.02 Txingurri"**, **"AL.06 Jolastokieta"**, **"AL.18 Papin"** y **"AL.25 Luzuriaga"**.

Tan sólo en algunos suelos industriales existentes como "Aldunaene", "Contadores", "Lardi-Alde" o "Gomistegi", se propone expresamente -con diferente grado de obligatoriedad- su reconversión a desarrollos de carácter "terciario", de "equipamiento", o "residenciales".

En total, la oferta de "techo" nueva, resultante en este tipo de desarrollos es **303.712 m²(t)**.

- * Reserva de nuevo suelo industrial con el objetivo, entre otros, de acoger a las industrias existentes cuyo desalojo se pretende. Para ello, se proyecta -pendiente en este caso su programación de las decisiones que se adopten respecto al programa de suelo industrial a nivel metropolitano- el Area de **"Landarro"**, a la que se añade en el "Cuatrienio II" el Area de **"Mateo-Gaina"**, contigua a la de "Torrua-Zahar", con un total de **136.323 m²(t)**.

- * Preparación de nuevo suelo industrial con destino a actividades de distribución y venta al por mayor en "superficies medianas" -sector del automóvil, muebles, y otros-, que requieren una localización próxima a la Ciudad y al viario. Se destina a ese tipo de actividades el Area de **"Belartza" -55.996 m²(t)-**, en la que se autoriza asimismo la implantación de un "gran superficie" comercial de un máximo de 6.000 m²(t).

Asimismo, en el Area **"ZU.04 Hipódromo"**, se prevé junto al enlace de la "N-1", la implantación de **10.980 m²(t)** con destino a estos usos, con el objetivo expreso de que, una parte de ese desarrollo, sirva para el realojo de los "asentadores" que en la actualidad ocupan el "Mercado de Frutas de Atotxa".

- * Reserva de suelo para la implantación de centros de transporte y aparcamiento de vehículos pesados en el Area de **"Esnabide" -58.040 m²(p) y 2.902 m²(t)-**.

- * Preparación de nuevo suelo para la localización de "actividades industriales innovadoras". Estas se prevén ubicar en el "parque empresarial" de **"Zuatsu"** -colindante con el "Campus Universitario"- y en el "parque tecnológico" de **"Miramón"** -en un entorno de muy alta calidad-, con un "techo" total de **165.671 m²(t)**, cuya ejecución, en ambos casos, está ya en marcha por iniciativa pública -S.P.R.I., Diputación Foral y Ayuntamiento de Donostia- con participación de "Kutxa" en el caso de "Miramón".

- * Mención aparte se debe hacer a la consolidación de la empresa **"Cementos Rezola S.A."**, en el area del mismo nombre, y, a la apertura por ésta de la nueva "cantera" de **"Aranburu"** -Suelo No Urbanizable- con un ámbito de intervención de 48,3 Ha., y, 9,1 Ha. de superficie de "explotación".

* **USOS INDUSTRIALES. RESUMEN AREA URBANA POR "TIPOLOGIAS DE CALIFICACION"**

• **Parcelas "b.100 Industria Común"**

BARRIOS	SUPERFICIE DE TECHO			
	EXISTENTE m ² (t)	CONSOLID. m ² (t)	PROYECT. m ² (t)	TOTAL m ² (t)
ALTZA	90.234	78.548	138.614	217.162
AÑORGA (1)	24.096	24.096	62.766	86.862
ATEGORRIETA-ULIA	476	476	-	476
EGIA	23.695	23.421	-	23.421
IBAETA	78.339	78.339	198.972	277.311
LOIOLA-MARTUTENE (2)	163.166	162.606	66.033	228.639
MIRACRUZ-BIDEBIETA	981	981	-	981
TOTAL "b.100"	380.987	368.467	466.385	834.852

* **Parcelas "b.200 Industria Especial"**

ALTZA	-	-	2.902	2.902
AÑORGA	21.262	21.262	1.063	22.325
IBAETA	100	100	74.204	74.304
MIRAMÓN-ZORROAGA (3)	850	850	-	850
ZUBIETA	-	-	10.980	10.980
TOTAL "b.200"	22.212	22.212	89.149	111.361

* **Total "Parcelas Industriales" Area Urbana**

g.100	380.987	368.467	466.385	834.852
b.200	22.212	22.212	89.149	111.361
TOTAL AREA URBANA	403.199	(4) 390.679	555.534	946.213

* **"Uso industrial" en "Zonas No Industriales"**

(Locales en "parcelas residenciales" destinados a "usos comerciales" y ocupados por "usos industriales".
"Superficie de techo" ocupada):

- **"Plantas bajas":109.899 m²(t)**
(Se estima que ≈ 40.000 m²(t), están ocupados por "actividades industriales" que, por sus características y condiciones de implantación, quedan implícitamente "fuera de ordenación", por lo que deberán desplazarse a otras localizaciones)
- **"Sótanos" (No computable):78.975 m²(t)**

* **"Uso industrial" en Suelo No Urbanizable**

La "Zona b.200/NU.07. Cantera de Aranburu" con una "superficie zonal" de 483.200 m² -no se prevén desarrollos edificatorios- se sitúa en Suelo No Urbanizable.

(1) En Tº Mpal. de Lasarte-Oria: 13.552 m²(t).

(2) En Tº Mpal. de Astigarraga: 94.292 m²(t).

(3) El "Parque Tecnológico de Miramon" se considera entre los "usos terciarios".

(4) Se declaran expresamente "fuera de ordenación" en suelos que el Plan califica como "no industriales" **60.125 m²(t)**, que sumados a los que se estiman implícitamente "fuera de ordenación" en locales de "planta baja" "parcelas residenciales" supone un total ≈ **100.000 m²(t)** que deberán realojarse.

En el "cuadro" adjunto se refleja el programa de desarrollo industrial propuesto. En la actualidad **existen 592.073 m²(t)** con destino industrial ⁽⁸⁾, y, **se proyectan 555.534 m²(t)** ⁽⁹⁾ de nueva planta.

Se debe considerar, sin embargo, que, de la "superficie de techo" de "uso industrial" existente, **60.125 m²(t)** que ocupan "parcelas industriales", se declaran expresamente "**fuera de ordenación**", y, aproximadamente, otros **40.000 m²(t)** que ocupan estos "usos" en locales de "uso predominante" "comercial", se encuentran, asimismo, implícitamente en esa situación, por lo que deberán realojarse en un plazo más o menos breve.

Esto sitúa la oferta "neta" en torno a los **450.000 m²(t)**, que equivalen a un incremento del **65%** sobre el "techo" disponible en la actualidad, lo que se entiende suficiente en el marco de ordenación del suelo para "actividades" de este tipo previsto en el Area Funcional Donostialdea/Bajo Bidasoa.

2.2.3.- Los "usos terciarios"

A pesar de la crisis del "sector industrial" en las décadas pasadas, el desarrollo del "**sector terciario**" no ha alcanzado el nivel previsible en una ciudad como Donostia-San Sebastián, encontrándose en el origen de tal situación, entre otros, el mismo tipo de problemas que ha limitado la renovación de aquel.

No obstante, la diversidad de actividades que se engloban bajo el concepto de "**usos terciarios**", exige una valoración específica de la situación de cada una de ellas.

Así, la Ciudad cuenta con un "**comercio**" numeroso y diversificado, que, sin embargo, en los últimos años, ha visto reducida su cuota de mercado en el conjunto de Gipuzkoa, y, en relación a otros centros de actividad próximos -"grandes superficies" del Area Metropolitana, Distrito B.A.B., y otros centros metropolitanos del entorno- y, no ha incorporado los nuevos modelos organizativos que en este campo están apareciendo con un éxito operativo indudable -agrupaciones de "comercios urbanos", "centros comerciales urbanos", superficies medianas y grandes a ocupar por "cadenas comerciales" y "franquicias" de ámbito estatal o internacional, incorporación de una oferta complementaria de servicios de ocio, y otras-.

En lo que respecta a las "**oficinas**", la escasez de la oferta de "contenedores" o de "parcelas" de una cierta entidad con este destino, ha dificultado, hasta fechas recientes, el realojo y la nueva implantación de estas actividades, con un indudable efecto negativo sobre la modernización y diversificación del sector. Los servicios "**turísticos**", por su parte, tampoco han desarrollado aún todas sus posibilidades.

En resumen, en todas estas modalidades de actividad, ha sido una limitación indudable para su desarrollo, a lo largo de los años anteriores, la escasez de la oferta inmobiliaria existente, su excesiva fragmentación, y, su elevado coste.

Sin embargo, sobre la base de las "**actividades terciarias**" existentes cabe desarrollar la Ciudad, consolidando y actualizando su papel como centro de "servicios personales" y "a las empresas", y, de "ocio" y "turismo", en la medida en que la misma ofrece los requisitos básicos para la captación de este tipo de actividades -principales generadoras de riqueza en las sociedades europeas desarrolladas- como son un sector de producción industrial maduro, evidente calidad urbana y ambiental, y, una adecuada accesibilidad a los grandes ejes de comunicación continentales.

⁽⁸⁾ Se incluyen **109.899 m²(t)** ocupados por "usos industriales" en "plantas bajas" y "sótanos" de "parcelas residenciales".

⁽⁹⁾ No se considera el "Parque Tecnológico de Miramon", computado como "usos terciarios".

Por todo ello, y, ante las limitaciones territoriales existentes para un desarrollo industrial cuantitativamente relevante, el desarrollo de la Ciudad se debe basar en las "actividades terciarias" consolidando la oferta de suelo existente y ampliándola de forma diversificada, tanto en lo que respecta a las tipologías, como a su distribución espacial.

Esta estrategia se apoya en un marco medio ambiental de alta calidad, cuyas dotaciones el Plan General mejora significativamente, y, en el que se plantea eliminar los problemas de congestión o de contaminación, existentes o eventualmente previsibles, implementando sus infraestructuras, invirtiendo en la depuración y saneamiento de los vertidos de aguas residuales, jerarquizando el viario, reordenando el tráfico, favoreciendo el transporte público y descentralizando la oferta de suelo "terciario", hoy por hoy, en exceso localizada en el "centro urbano".

Esta alternativa se coordina con la propuesta de localización, asimismo descentralizada, de las distintas nuevas sedes de oficinas de la Administración Pública y de otros equipamientos. Así, se prevé la ubicación de las oficinas de la Diputación Foral en Ibaeta -Errotaburu-, de los Juzgados en Egia -Atotxa-, y otras.

La oferta proyectada por el Plan se concreta por "barrios" en los cuadros que siguen, comprobándose en los mismos su difusión en el territorio urbano.

El Plan ordena de **199.790 m²(t) de nuevo desarrollo en "parcelas de uso residencial"**, destinados básicamente a "**locales comerciales**" y "**oficinas**", y, **178.688 m²(t)** en "**parcelas de usos terciarios diversos**" o "centros terciarios integrados" -se incluyen varios pequeños "centros comerciales" urbanos de titularidad privada-.

A ellos se añaden los **47.250 m²(t)** del "**centro comercial**" de "**Garbera**" (Altza) -"hipermercado" y "galería comercial" comercial complementaria-, la implantación de una instalación de este tipo, con una limitación de **6.000 m²(t)**, en la zona industrial de "**Belartza**", y, otras implantaciones específicamente "comerciales" de menor tamaño en diversas Areas, hasta totalizar **53.250 m²(t)** de nuevo desarrollo.

Además, con la calificación de "equipamiento de servicios públicos" -por tanto no computados como desarrollos "terciarios"- el Plan General prevé la reconversión y ampliación de los "mercados" de la "**Bretxa**" y "**La Pescadería**" -"centro comercial" "Bretxa / Pescadería" con **19.800 m²(t)** en total-, la remodelación del "**Mercado de San Martín**" -**4.358 m²(t)**-, y, la consolidación del "**Centro Comercial Amara**" (Plaza de Irun), de reciente construcción -**8.050 m²(t)**-, con un total de **39.210 m²(t)**.

Estas previsiones supondrán una profunda renovación y potenciación de la "actividad comercial" de la Ciudad, consolidando e implementando este uso en el "Centro" y "Gros", con el apoyo de acciones de reordenación del sistema de transporte, el viario y el aparcamiento, dirigidas a la creación de zonas y recorridos exclusivamente peatonales, y, el replanteamiento del papel hasta ahora desempeñado por los "mercados públicos" con ese mismo objetivo global.

El "**comercio local**" se consolida asimismo con carácter general, y, en los barrios en los que se proyectan adicionalmente "**centros terciarios integrados**": "**Lardi-Alde**" en "**Altza**", "**Contadores**" en "**Miracruz-Bidebieta**", "**Marrutxipi**" en "**Intxaurrondo**", "**Txantxa Erreka**" en "**Ayete**" y "**Benta Berri**" en "**El Antiguo/Ondarreta**".

La actividad turística contará, como elemento fundamental de activación, con el "**Palacio de Congresos**" y el "**Auditorio**" del "**Kursaal**", ya en ejecución, que permitirá un mayor desarrollo del turismo "cultural" y "de negocios", frecuentemente asociado a los congresos y conferencias, en el que la Ciudad ha avanzado de forma significativa en los últimos años.

Otros elementos nuevos de impulso de la actividad turística proyectados son el nuevo **"puerto deportivo"** de **"Monpas"**, -de ejecución opcional- el **"golf"** de **"Basozabal"**, -desarrollado parcialmente en la actualidad- las instalaciones terapéuticas de **"La Perla"**, -recientemente terminadas- la remodelación y ampliación del **"Parque de Atracciones"** de **"Igeldo"**, -posibilitada de forma expresa por el Plan- o las **"Áreas Recreativas"** previstas.

En ese sentido, además de las nuevas instalaciones **"hoteleras"** recientemente inauguradas, se establecen con carácter general posibilidades de nueva implantación o ampliación de este tipo de "usos" y de "usos de hostelería", como "usos autorizados" en las "zonas residenciales", específicamente "terciarias" -"Miramon", "Gomistegi" y otras- "industriales", o, "rurales comunes".

Asimismo se consideran entre los "usos terciarios" los **117.918 m²(t)** de nuevo desarrollo en el **"Parque Tecnológico de Miramon"**, en los que se autoriza un desarrollo "mixto" de actividades económicas tipificables, alternativamente, según los casos, como "usos industriales", o, específicamente como "usos terciarios".

En total se consolidan **1.259.832 m²(t)** destinados normativamente a "usos terciarios" ⁽¹⁰⁾, y, se ordenan para estos "usos" **528.022 m²(t)** de nueva planta, que representan un incremento del **42%**.

Sin embargo, si en la "superficie de techo" formalmente destinada a "usos terciarios" que se consolida, se deduce la "superficie de techo" de "locales comerciales" en "plantas bajas" ocupada por "usos industriales" - **109.899 m²(t)**- pero se toma, asimismo, en consideración la "superficie de techo" en "sótanos" destinada a "usos terciarios", -**307.760 m²(t)**, excluida, la "superficie" ocupada de hecho por "usos industriales"- resulta que la "superficie de techo" existente que se consolida, destinada de forma efectiva a "usos terciarios", es **1.457.693 m²(t)**. Si se añade a la "nueva oferta" la "superficie de techo" de "locales industriales" implícitamente "fuera de ordenación", \approx **40.000 m²(t)**- se obtiene una "oferta nueva" de \approx **570.000 m²(t)**, y un incremento del **39,1 %**.

En lo que respecta a la distribución territorial de los **"usos terciarios"** ordenados por el Plan General, en el cuadro adjunto se constata como el **"Centro"** mantiene su hegemonía, si bien, porcentualmente, desciende de un **31%** al **23%** de la oferta global, y, que barrios como **"Amara Berri"**, **"Gros"** ⁽¹¹⁾ y **"Egia"** mantienen sus niveles de oferta **"terciaria"**, mientras que otros como **"Altza"**, **"El Antiguo-Ondarreeta"**, **"Ibaeta"** y **"Miramón-Zorroaga"** ven aumentada de forma importante la presencia de estos usos.

⁽¹⁰⁾ Incluyen **109.899 m²(t)** ocupados por "usos industriales". De ellos \approx 40.000 m²(t), están ocupados por "usos industriales" que por sus características o sus condiciones de implantación, quedan implícitamente fuera de ordenación, por lo que quedarán disponibles, y, podrán ocuparse por nuevas "actividades terciarias".

⁽¹¹⁾ Una vez reconvertidos los "usos industriales" incompatibles existentes, en "usos terciarios".

USOS TERCIARIOS. RESUMEN AREA URBANA POR "TIPOLOGIAS DE CALIFICACION"

* **"Usos terciarios" en "Parcelas de uso residencial"**

BARRIOS	SUPERFICIE DE TECHO			
	EXISTENTE (1) m ² (t)	CONSOLID. (2) m ² (t)	PROYECT. m ² (t)	TOTAL m ² (t)
ALTZA	74.345	73.398	13.849	87.247
AMARA BERRI	153.556	153.556	64.765	218.321
AÑORGA	6.363	6.363	-	6.363
EL ANTIGUO-ONDARRETA	52.788	52.788	38.664	91.452
ATEGORRIETA-ULIA	25.147	24.764	-	24.764
AYETE	9.845	9.845	6.059	15.904
CENTRO	363.164	356.121	25.475	381.596
EGIA	62.354	62.142	11.960	74.102
GROS	200.961	200.268	2.815	203.083
IBAETA	19.999	19.999	14.464	34.463
IGELDO	2.141	2.141	676	2.817
INTXAURRONDO	47.814	47.814	5.825	53.639
LOIOLA-MARTUTENE	23.928	22.927	15.033	37.960
MIRACRUZ-BIDEBIETA	40.992	40.872	-	40.872
ZUBIETA	323	323	205	528
TOTAL en "Parcelas Residenciales"	1.083.720	1.073.321	199.790	1.273.111

- (1) Los datos incluyen las superficies destinadas a "usos terciarios" en "plantas altas". Entre ellas se incluyen **36.583 m²(t)** destinados a "equipamiento comunitario" público.

Amara Berri:.....	31.248 m ² (t)	[58.355 m ² (t) en "sótanos"]
El Antiguo-Ondarreta:.....	9.143 m ² (t)	[14.288 m ² (t) en "sótanos"]
Ategorrieta-Ulia:.....	8.376 m ² (t)	
Centro:.....	116.070 m ² (t)	[189.432 m ² (t) en "sótanos"]
Egia:.....	2.411 m ² (t)	[30.229 m ² (t) en "sótanos"]
Gros:.....	41.541 m ² (t)	[94.431 m ² (t) en "sótanos"]
Intxaurreondo:.....	3.635 m ² (t)	
Miracruz-Bidebieta:.....	14.660 m ² (t)	
Total en "plantas altas":.....	227.084 m²(t)	

Total en "sótanos":.....386.735 m²(t) (No se incluyen en el cuadro)

- (2) Asimismo los datos incluyen las superficies de los locales de "plantas bajas" destinados normativamente a "usos comerciales" ocupados por "usos industriales".

Altza:.....	16.771 m ² (t)	
Amara Berri:.....	2.674 m ² (t)	[16.307 m ² (t) en "sótanos"]
El Antiguo-Ondarreta:.....	11.389 m ² (t)	[4.714 m ² (t) en "sótanos"]
Ategorrieta-Ulia:.....	4.333 m ² (t)	
Ayete:.....	3.030 m ² (t)	
Centro:.....	9.912 m ² (t)	[11.910 m ² (t) en "sótanos"]
Egia:.....	16.907 m ² (t)	[22.630 m ² (t) en "sótanos"]
Gros:.....	20.707 m ² (t)	[23.414 m ² (t) en "sótanos"]
Ibaeta:.....	4.524 m ² (t)	
Intxaurreondo:.....	3.964 m ² (t)	
Loiola-Martutene:.....	8.374 m ² (t)	
Miracruz-Bidebieta:.....	5.314 m ² (t)	
Total en "plantas bajas":.....	109.899 m²(t)	

[Se estima que ≈ 40.000 m²(t), por las características y condiciones de implantación de los "usos industriales" que los ocupan, implícitamente "fuera de ordenación", quedarán disponibles y podrán ocuparse por nuevas "actividades terciarias"]

Total en "sótanos":.....78.975 m²(t) (No se incluyen en el cuadro)

* **Parcelas "c.000 Usos Terciarios Diversos"**

BARRIOS	SUPERFICIE DE TECHO			
	EXISTENTE m ² (t)	CONSOLID. m ² (t)	PROYECT. m ² (t)	TOTAL m ² (t)
ALTZA	-	-	17.417	17.417
AÑORGA	961	961	-	961
EL ANTIGUO-ONDARRETA	2.303	2.303	19.834	22.137
AYETE	1.596	1.596	10.180	11.776
CENTRO	18.736	18.736	1.050	19.786
EGIA	19.351	14.426	26.656	41.082
GROS	252	252	166	418
IBAETA	32.267	30.589	19.023	49.612
IGELDO	10.770	10.770	1.396	12.166
INTXAURRONDO	-	-	10.702	10.702
LOIOLA-MARTUTENE	1.787	1.787	-	1.787
MIRACRUZ-BIDEBIETA	33.303	4.003	42.310	46.313
ZUBIETA	2.101	2.101	8.330	10.431
TOTAL "c.000"	123.427	87.524	157.064	244.588

* **Parcelas "c.100 Parques Empresariales"**

MIRAMÓN-ZORROAGA	47.753	47.753	117.918	165.671
------------------	--------	--------	---------	---------

* **Parcelas "c.200 Usos Comerciales Diversos"**

ALTZA	-	-	47.250	47.250
AÑORGA	-	-	6.000	6.000
CENTRO	-	120	120	120
INTXAURRONDO	1.871	1.871	-	1.871
MIRACRUZ-BIDEBIETA	4.827	4.827	-	4.827
TOTAL "c.200"	6.818	6.818	53.250	60.068

* **Parcelas "c.300 Hoteles"**

BARRIOS	SUPERFICIE DE TECHO			
	EXISTENTE m ² (t)	CONSOLID. m ² (t)	PROYECT. m ² (t)	TOTAL m ² (t)
AMARA	8.664	8.664	-	8.664
EL ANTIGUO-ONDARRETA	7.593	7.593	-	7.593
AYETE	7.840	7.840	-	7.840
CENTRO	16.177	16.177	-	16.177
EGIA	912	912	-	912
IBAETA	3.230	3.230	-	3.230
TOTAL "c.300"	44.416	44.416	-	44.416

RESUMEN TOTAL "USOS TERCIARIOS" (Area Urbana)

TIPOLOGÍA DE EDIFICACIÓN	SUPERFICIE DE TECHO			
	EXISTENTE (1) m ² (t)	CONSOLID. m ² (t)	PROYECT. m ² (t)	TOTAL m ² (t)
PARCELAS "c.000"	123.427	87.524	157.064	244.588
PARCELAS "c.100"	47.753	47.753	117.918	165.671
PARCELAS "c.200"	6.818	6.818	53.250	60.068
PARCELAS "c.300"	44.416	44.416	-	44.416
PARCELAS RESIDENCIALES (1)	1.083.720	1.073.321	199.790	1.273.111
TOTAL AREA URBANA	1.306.134	1.259.832	528.022	1.787.854

BARRIOS				
ALTZA	74.345	73.398	78.516	151.914
AMARA BERRI	162.220	162.220	64.765	226.985
AÑORGA	7.324	7.324	6.000	13.324
EL ANTIGUO-ONDARRETA	62.684	62.684	58.498	121.182
ATEGORRIETA-ULIA	25.147	24.764	-	24.764
AYETE	19.281	19.281	16.239	35.520
CENTRO	398.197	391.154	26.525	417.679
EGIA	82.617	77.480	38.616	116.096
GROS	201.213	200.520	2.981	203.501
IBAETA	55.496	53.818	33.487	87.305
IGELDO	12.911	12.911	2.072	14.983
INTXAURRONDO	49.685	49.685	16.527	66.212
LOIOLA-MARTUTENE	25.715	24.714	15.033	39.747
MIRACRUZ-BIDEBIETA	79.122	49.702	42.310	92.012
MIRAMÓN-ZORROAGA	47.753	47.753	117.918	165.671
ZUBIETA	2.424	2.424	8.535	10.959
TOTAL AREA URBANA	1.306.134	1.259.832	528.022	1.787.854

- (1) Los datos incluyen las superficies destinadas en las "plantas altas" de las "parcelas residenciales" a "usos terciarios" [227.084 m²(t)], pero no consideran los locales de "sótano" destinados a estos "usos" [386.735 m²(t)].

Los datos del cuadro en relación a las "plantas bajas", y, los de los locales de "sótanos" del párrafo anterior, incluyen superficies ocupadas de hecho por "usos industriales". Estas son **109.899 m²(t)** en "plantas bajas" -se estima que ≈ 40.000 m²(t), por las características y condiciones de implantación de los "usos industriales" que las ocupan, implícitamente "fuera de ordenación", quedarán disponibles, y, podrán ocuparse por nuevas actividades "terciarias" - y **78.975 m²(t)** en "sótanos".

2.2.4.- La oferta global de "techo" para "actividades económicas" y el empleo

Tal como se ha reseñado anteriormente, las propuestas contenidas en el Plan ordenan suelo para el nuevo desarrollo de alrededor de **450.000 m²(t)** "netos" ⁽¹²⁾ de "**usos industriales**" y de **637.921 m²(t)** "netos" destinados a "usos terciarios" ⁽¹³⁾ -no se consideran las "superficies de techo" en "sótanos" a estos efectos- cuya preparación y urbanización se prevé realizar, salvo en los casos de los suelos "no programados" - **116.772 m²(t)** de "**usos industriales**", y, **5.205 m²(t)** de "usos terciarios"-, a lo largo de los dos "cuatrienios" de ejecución del Plan General -hasta el año 2.003-.

No obstante, la construcción y ocupación de las parcelas afectadas se extenderá presumiblemente a un horizonte más amplio, siguiendo las pautas habituales de este tipo de desarrollos.

En consecuencia, se puede estimar que si bien el empleo que puede generar la oferta global de "techo" para "actividad económica" del Plan se acerca a los 19.000 empleos, utilizando como "ratios medios" **un (1) empleo cada 100 m²(t) para "usos industriales"**, y, **un (1) empleo cada 50 m²(t) para los "usos terciarios"**, y, evaluando en 3.000 nuevos empleos la oferta generada por los nuevos equipamientos - "Campus Universitario", "Kursaal", "Administración", "Ciudad Sanitaria", y otros-, la oferta "operativa" se sitúa en torno a los **13.500 empleos**, si se estima una reducción efectiva de aquella al 70% -retenciones de suelo, reservas de ampliación y dificultades de gestión entre otros posibles motivos-.

Si se contrastan estos datos con los estimados en el "Avance" de los Planes Territoriales Parciales de Gipuzkoa (P.T.P.G.), se observa que, en este último documento, se prevé, para un primer horizonte de ocho años, y, en la hipótesis denominada "correctora" -reducción de la tasa de paro en 2 puntos- la necesidad de crear 32.705 empleos en el Territorio Histórico.

Esta cifra referida a Donostia-San Sebastián sitúa las necesidades de creación de empleo en ese periodo en el Municipio por encima de 10.000 empleos en el horizonte citado, considerando el tamaño poblacional del mismo, su carácter de cabecera del Area Metropolitana, y, su especialización terciaria.

Estas consideraciones llevan a concluir que el dimensionamiento previsto por el Plan General es adecuado, y permite, además, disponer de una reserva de "techo" suficiente para un desarrollo ulterior, o, para absorber necesidades resultantes de un cambio de la coyuntura económica.

De hecho, las hipótesis realizadas con ocasión del diagnóstico previo a la formulación del "Avance" del Plan General estimaban como "deseable" la creación de 20.000 a 22.000 empleos que, se decía, "exigiría una coyuntura bastante favorable", situación que no se da en la actualidad; y como objetivo mínimo crear 12.000 o 13.000 puestos de trabajo, cifra en torno a la cual se localiza la oferta de suelo efectiva, a ocho años vista, que desarrolla el Plan.

⁽¹²⁾ De los **555.534 m²(t)** de nuevo desarrollo proyectados para "usos industriales", se deducen \approx **100.000 m²(t)** destinados a este tipo de "usos" en la actualidad, que por diversos motivos, el Plan General declara "fuera de ordenación", de forma expresa, o, implícita, los cuales se considera que se deberán realojar.

⁽¹³⁾ A los **528.022 m²(t)** de nuevo desarrollo proyectados para "usos terciarios", se añaden \approx **40.000 m²(t)** destinados a "usos industriales" en locales "comerciales" en "plantas bajas", los cuales, por sus características o condiciones de implantación en dichos locales, quedan implícitamente "fuera de ordenación", posibilitando la ocupación alternativa de los locales por nuevos "usos terciarios".

2.3.- EL TERRITORIO RURAL

Las condiciones de ordenación establecidas para el territorio rural, recogen, con algunos reajustes, el contenido normativo del expediente de "Modificación y Normativa complementaria del P.G.O.U. referidas al Suelo No Urbanizable" formulado simultáneamente a los trabajos de elaboración del "Avance de Revisión" y "aprobado definitivamente" en Mayo de 1.991.

De acuerdo con ello, se insiste, como objetivo prioritario, en la contención de los procesos de degradación del medio rural, como consecuencia del abandono de las explotaciones agrarias y de las formas de utilización del territorio tradicionales, y, de su consiguiente invasión, incontrolada, y muchas veces destructiva, por los "usos urbanos".

El territorio rural -clasificado como "Suelo No Urbanizable"- se somete fuera de los ámbitos afectados por "sistemas generales" a dos categorías básicas de regulación normativa, la primera de las cuales presenta tres "variantes":

D.1. ZONAS DE PROTECCION ESPECIAL

- * **D.100. Zonas Rurales de Protección Especial (Comunes)**
- * **D.110. Zonas Forestales Protegidas**
- * **D.120. Zonas Rural De Proteccion de la Vega de Zubieta**

* **D.200. ZONAS RURALES COMUNES**

Las "**Zonas D.100 Rurales de Protección Especial (Comunes)**" comprenden los territorios del Suelo No Urbanizable del Término Municipal afectados por las "servidumbres de protección" establecidas por la Ley de Costas y las D.O.T. en tramitación en relación a los "cauces fluviales", cuando dichos suelos no se incluyen en otras categorías de "zonificación" -en concreto "F.200 Areas Recreativas"- que garanticen implícitamente esa protección, y, los terrenos de elevada pendiente, carentes de posibilidades objetivas de una explotación productiva, en los que la ausencia de necesidades objetivas que lo justifiquen y los fuertes impactos paisajísticos resultantes desaconsejan la edificación. Estos últimos se sitúan, en muchos casos, en posiciones paisajísticas preeminentes en el entorno inmediato del Area Urbana, y, resultan afectados en una parte relevante de su superficie por "áreas de arbolado" a proteger.

En ellas se establece un régimen de "uso" y "edificación" dirigido prioritariamente a la preservación del medio natural, por lo que las únicas intervenciones de "nueva edificación" "autorizadas" serán las construcciones destinadas a la "explotación del litoral" reguladas por la vigente Ley de Costas, o las de "infraestructuras de servicios" de "utilidad pública" o "interés social" que necesariamente deban implantarse en esa localización, así como pequeñas ampliaciones -un máximo de 60.00 m²(t)- de las construcciones existentes, cuyo mantenimiento se autoriza.

Se prohíben de forma expresa, sin embargo, entre otros, los "usos de explotación forestal" y la "ganadería intensiva".

Las "**Zonas D.110 Forestales Protegidas**", comprenden los territorios con masas de bosque originario en relativo buen estado de conservación y de una cierta entidad existentes en el Término Municipal -"Urdaburu" y valle de "Abalotz Erreka"- carentes de explotación productiva -con excepción de la "forestal" en una parte de "Urdaburu"- y, de asentamientos edificatorios, en los que se plantea un criterio estricto de preservación, y, se prohíbe cualquier otro uso con excepción de las "intervenciones de mantenimiento y mejora" del bosque existente.

La "**Zona D.120 de Protección de la Vega de Zubieta**", está constituida por el Suelo No Urbanizable del "enclave" situado en la vertiente Norte del mismo, en el entorno del "casco urbano", con excepción de una franja de 50,00 m. a partir de la ribera del río "Oria", afectada por la normativa de "protección de cauces", que se califica como "Zona D.100 Rural de Protección Especial".

Se aplica a la misma un régimen similar al de las "Zonas D.200 Rurales Comunes", con algunas restricciones adicionales respecto a la implantación de "usos autorizados", introducidas como parte del acuerdo suscrito con el Ayuntamiento de Usurbil en relación a Zubieta -exclusivamente una vivienda "auxiliar" de las "explotaciones agrarias", y, no autorización de "nuevas edificaciones" para su implantación y la de otros "usos no rurales" autorizados-.

En las "**Zonas D.200 Rurales Comunes**", configuradas por el resto del Suelo No Urbanizable no afectado por "sistemas generales", se mantienen los mismos criterios generales de ordenación establecidos en el expediente de "Modificación del P.G.O.U." al que hemos hecho referencia anteriormente, priorizando los usos de "explotación agraria" y "forestal", prohibiendo la implantación de nuevas "viviendas" de "carácter autónomo" -"no auxiliares" de una actividad de "explotación del territorio", o, "no residencial" autorizada-, y, autorizando, sin embargo, en determinadas condiciones, la implantación de "usos terciarios" y de "equipamiento comunitario", propios específicamente del territorio rural, -recreativos y otros- y al servicio de la población en su conjunto.

Se mantienen asimismo, en su práctica totalidad las "ordenanzas" aplicables a las diferentes casuísticas de implantación, con excepción de la reducción general de la separación, del límite del Area Urbana, de las construcciones de "usos terciarios" y de "equipamiento" autorizados -de 250 m. a 200 m.- dado que, se ha comprobado en la aplicación de la norma, el efecto excesivamente limitador de su formulación anterior.

El resto del territorio rural resulta afectado por elementos con carácter de "sistema general", distinguiéndose en ellos dos categorías básicas: las "**Zonas F.200 Areas Recreativas**" por una parte -ya descritas en otras partes del documento-, y, los elementos infraestructurales, por otra, entre los que cabe señalar el "sistema viario" y "ferroviario", -elementos existentes y proyectados- los "vertederos", y la "estación depuradora" de "aguas residuales" prevista en las canteras de "Kapuene" (Martutene).

La intervención sobre el territorio rural se completa con las definiciones de "catalogación" específica de elementos a preservar, que incluye **elementos edificados**, -fuertes, ermitas y otros- de "**interés arqueológico**", -antiguos molinos y ferrerías, zonas de marisma y otros- y, de "**interés naturalístico**" -acantilados costeros, regatas de "Arkumetegi" y "Egiluze/Iranguen" en Mendizorrotz, y, "área de arbolado protegido" de "Abalotz"-.

2.4.- EL SISTEMA DE COMUNICACIONES

2.4.1.- Movilidad

2.4.1.1.- Antecedentes

Como primera referencia dirigida a conocer las características de la movilidad de la población donostiarra, se encargó a la empresa ARALDI S.A., en 1.988, la realización de una encuesta domiciliaria con el ámbito del Término Municipal. La encuesta se efectuó entre el 27 de Septiembre y el 29 de Octubre de 1.988, sobre una población de 1.334 familias a las que se preguntó sobre los desplazamientos realizados por todos los miembros de la familia durante la semana anterior a la realización de la encuesta.

Se debe señalar, sin embargo, que como consecuencia del ámbito establecido para la encuesta, la misma no incorpora datos referentes a los viajes que desde otros núcleos del Area Metropolitana se realizan a Donostia, ni los viajes que personas externas realizan, desde o en el interior del municipio. Es importante tener esto presente a la hora de analizar la estructura de los viajes por modos, ya que en términos reales, la participación de los "modos" automóvil, tren o autobús interurbano será mayor, mientras que descenderá algo la importancia del "modo" peatonal.

Asimismo, en 1990, el Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Gipuzkoa redactaron conjuntamente el Plan Integral de Transporte de Donostialdea el cual plantea como objetivo fundamental, a partir de un análisis global que identifica la accesibilidad al "centro urbano" de Donostia como el problema de transporte más relevante en su ámbito de estudio, la racionalización del sistema de transporte del Area Metropolitana mediante la coordinación de los distintos modos.

El Plan Integral, por la amplitud de su área de actuación, propone, principalmente, medidas de carácter general y de ámbito supramunicipal, por lo que sus propuestas debían complementarse con estudios a menor escala.

Así, se decidió realizar un nuevo Plan de Circulación y Transporte para San Sebastián, comenzando su aplicación de forma independiente -por razones operativas- en las zonas "centrales": Gros, Centro y Amara. Se optó por esta metodología en base a las peculiaridades urbanísticas que presentan los mismos, a sus interconexiones limitadas, y, atendiendo, fundamentalmente, a los problemas específicos de cada uno de ellos.

En la fase de "avance de planeamiento" del proyecto de Plan General, se incorporaron al mismo las propuestas de estos "planes de tráfico" particularizados, caracterizando significativamente las estrategias de intervención propuestas en este campo.

A raíz de las discusiones suscitadas en el proceso de "información pública" del citado "avance" en relación a la capacidad de la red viaria propuesta -innecesidad del "Segundo Cinturón" y otras- y, de la necesidad de una mayor justificación de su coherencia a partir de una modelización globalizada de los flujos generados, se encargó a la empresa "LEBER, S.A., Planificación e Ingeniería" el "Diagnóstico de la Situación Actual y Propuestas de Actuación en relación al Sistema General de Transporte". Como base de dicho estudio, y, con objeto de cuantificar, tanto la situación de partida como los efectos de distintas políticas de actuación, se ha elaborado un modelo informático de transporte y usos del suelo, basado en una descripción muy pormenorizada del sistema, con una elevada discretización de sus elementos, y, de los datos asociados a los diferentes nodos.

Paralelamente se han realizado otros trabajos en relación al sistema de transporte entre los que cabe mencionar el "Estudio de mejora del servicio de la Compañía del Tranvía de San Sebastián".

La conclusión fundamental de este proceso de análisis es que resulta necesario crear un nuevo concepto del transporte que soporte el modelo de ciudad propuesto, optimizando los recursos existentes. Es imprescindible impulsar una política integral de transportes en la que se defina un esquema jerarquizado de la red viaria municipal, ya sea para el "transporte motorizado" privado y público como para el "no motorizado", y, una consecuente política de aparcamiento.

Se trata, en definitiva, de definir un modelo de transporte que, siendo respetuoso con el medio ambiente, garantice la accesibilidad de todas las personas a todas las zonas, y, permita el desarrollo del modelo de ciudad propuesto por presente Plan.

2.4.1.2.- Estado actual

Las conclusiones que se indican a continuación son fruto de los estudios y trabajos mencionados. San Sebastián se encuentra en una situación crítica frente al problema de la movilidad. El desarrollo de la ciudad y el crecimiento del poder adquisitivo de los ciudadanos en los últimos años no se ha visto acompañado de mejoras en el medio ambiente urbano. Por el contrario, las fuertes demandas de movilidad y los incrementos de motorización se han traducido en una utilización progresivamente mayor, y, escasamente racionalizada, del vehículo privado.

Durante los años setenta y principios de los ochenta, se potenció en todo el Estado el principio básico de optimización del acceso en automóvil a cualquier parte de la ciudad en el menor tiempo posible. Por el contrario, las tendencias de los últimos años, motivadas por los problemas de congestión y pérdida de la calidad de vida urbana que ese modelo ha generado, se dirigen a controlar y limitar el movimiento y aparcamiento de vehículos en el "centro urbano" reduciendo los excesivos impactos que los mismos producen.

El automóvil, que favorece la movilidad individual al permitir viajar grandes distancias en poco tiempo, ha ido ocupando en la ciudad actual más espacio público de forma progresiva, en detrimento de otros usos; ha producido ruidos y contaminación atmosférica, alcanzando niveles que en las áreas urbanas densificadas empiezan a no ser tolerables, debido al alto impacto sobre los residentes.

Asimismo, comienzan a ser patentes determinados problemas derivados del tráfico al estar cada vez más próximos los umbrales físico y ambiental permisibles que posee la ciudad para la acogida de vehículos motorizados. Estos efectos no se han manifestado súbitamente, sino que son la consecuencia de un proceso de incubación extendido a los últimos veinte años y que resulta difícilmente perceptible por el ciudadano. En general, a partir de la aparición de los primeros síntomas, si no se aplican las medidas correctoras adecuadas, la desestabilización del sistema de transporte es cada vez más profunda, derivando en la mayoría de los casos a situaciones conflictivas de complicada y costosa solución.

El "problema de tráfico" de San Sebastián proviene de su carácter de ciudad compacta con la presencia de diferentes tipos de usuarios en la red. Es en esta circunstancia donde, paradójicamente, se vislumbra la solución al mismo. En efecto, otras ciudades "más modernas" que se han adaptado al automóvil en su diseño, se encuentran actualmente en una situación difícilmente reversible. La morfología urbana de San Sebastián no está concebida originariamente para la circulación masiva de vehículos ni tampoco está pensada para servir de almacén de los mismos cuando estén estacionados, sino para otros usos, tales como pasear, hacer gestiones en un radio reducido o ir de compras en un marco incomparable y con un comercio especializado de alta calidad.

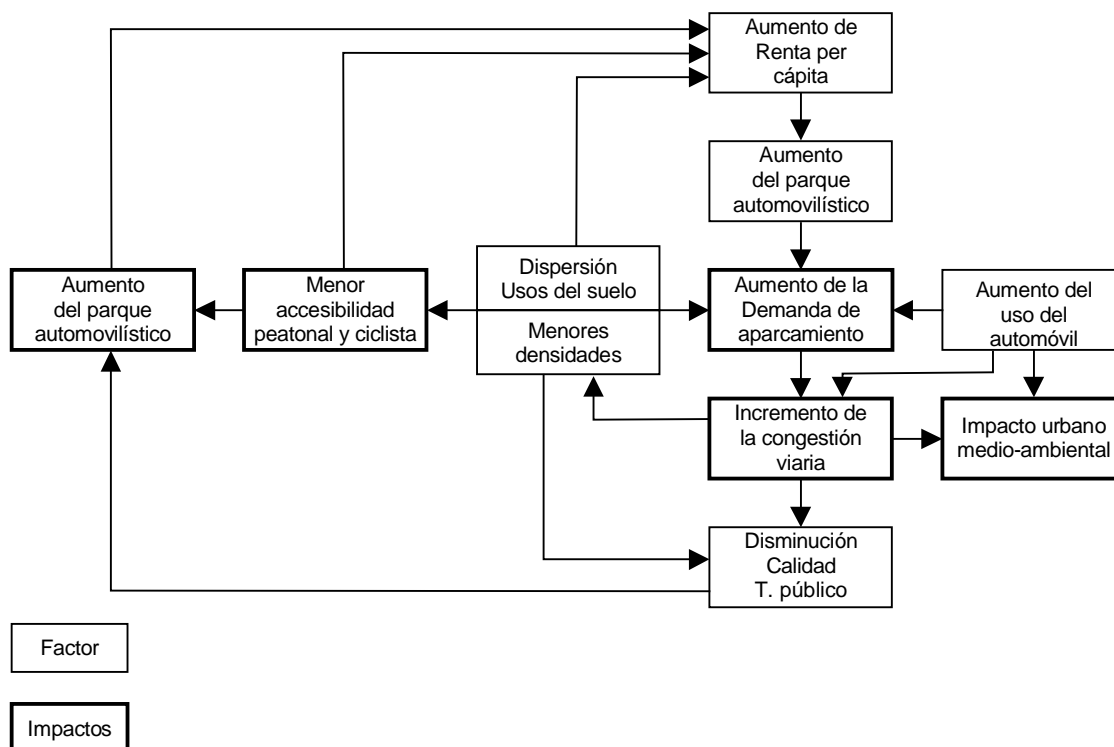
El problema, si bien constatable, se ha presentado de forma gradual y casi se ha aceptado, dado que los procesos de degradación paulatina y progresiva son difíciles de percibir.

Además, la capitalidad de San Sebastián, derivada de su concentración de población y empleo, justifica los importantes flujos de atracción, situación que, previsiblemente, se mantendrá en el futuro. En este sentido, los problemas de tráfico y transporte dentro del municipio llegan a afectar al resto de los núcleos que dependen funcionalmente de la ciudad. Por ello, la movilidad total hay que analizarla desde una doble perspectiva: para la comarca Donostialdea y para el Término Municipal de San Sebastián.

Por otra parte, hay que considerar las disfunciones que crea un urbanismo pensado para el automóvil, las cuales inducen un auténtico "círculo vicioso", como se puede observar en el esquema adjunto, que es necesario romper.

INTERACCIONES. RED DE TRANSPORTE - USOS DEL SUELO

Fuente: London Research Centre, adaptado por LEBER, S.A.



Las zonas centrales, aun siendo las más conflictivas del municipio, no presentan actualmente graves problemas de tráfico. Recientemente se ha comenzado a aplicar el denominado "Plan de Tráfico", el cual es un paso necesario para llegar al modelo de transporte que se propone en este Plan de Ordenación Urbana. Dicho plan de tráfico trata de buscar una solución tanto a las deficiencias estructurales como a las del sistema de transporte público, así como a problemas puntuales detectados, que pueden y deben ser corregidos en este momento y que, caso de no serlo, pueden hipotecar el futuro de la ciudad.

A continuación se realiza una serie de consideraciones, a modo de diagnóstico, acerca de los diferentes aspectos que caracterizan en la actualidad al sistema de transporte de la ciudad.

*** Red viaria**

- En el entorno de San Sebastián (N-I en Recalde, Rentería) los síntomas de congestión del tráfico son evidentes.
- La evolución de la red viaria no ha sido acusada en los últimos años. Habría que intentar invertir la tendencia de déficit creciente entre demanda de movilidad motorizada e infraestructura disponible, si bien hay que hacerlo desde una perspectiva global del sistema de transporte.
- En las zonas centrales falta la jerarquización de la red viaria.
- El tráfico de paso es, todavía, excesivo.
- El número de accidentes tiende a aumentar.
- Hay un déficit de plazas de garaje para residentes en todas las zonas centrales.

*** Sistema de aparcamientos**

- En los últimos años se ha debatido mucho acerca de este tema, habiéndose construido numerosos aparcamientos subterráneos, principalmente destinados a residentes.
- Ausencia de una política clara de aparcamiento.
- Actualmente el ratio resultante de dividir el número de plazas de aparcamiento entre la suma de habitantes y empleos refleja que San Sebastián excede claramente la dotación media de una muestra de ciudades europeas.
- Hay que distinguir claramente entre el aparcamiento para residentes (que libera espacios públicos) y el de rotación que puede generar nuevo tráfico en zonas que se quieren recuperar del impacto negativo del uso indiscriminado del automóvil.
- También es necesario diferenciar entre oferta estática de aparcamiento y oferta dinámica.

*** Red de transporte público**

- Está constituida, principalmente, por los autobuses, tanto urbanos como suburbanos. El ferrocarril juega un papel mucho más pequeño.
- Se tienen serias dificultades operativas para el transporte público, debido a las condiciones de contorno existentes.
- Los viajeros confluyen mayoritariamente en las zonas centrales y, de forma particular, en lo que se denomina Centro.
- La movilidad servida por la red municipal equivale a un viaje de ida y vuelta para 1 de cada 4 donostiarras, lo que equivale aproximadamente a un viaje de ida y vuelta por familia. El servicio de la Compañía del Tranvía evita, en teoría, la presión de 16.000 nuevos coches que tratarían de entrar y salir diariamente del Centro, lo cual supondría no sólo una paralización por congestión de la red viaria sino una enorme demanda para construir y habilitar nuevos aparcamientos.
- Actualmente, el ochenta por ciento de los usuarios de la red de transporte público, constituido por los autobuses urbanos de la Compañía del Tranvía de San Sebastián y los suburbanos son cautivos, es decir, no tienen opción a elegir.
- La mejora de la calidad del transporte público es esencial para resolver el problema de la propia red viaria, enfocada al automóvil.

*** Red de transporte "no motorizado"**

- Falta de itinerarios peatonales claros, a pesar de que en las zonas centrales la mayoría de los desplazamientos se realizan a pie.
- Inexistencia de conexiones claras con los núcleos periféricos.
- Incomodidades para el peatón.
- Ausencia de educación vial y cultura de coexistencia, tanto en peatones como en ciclistas.
- Carencia de una red de carriles bici, tanto en las zonas centrales como para la conexión de estas con los barrios periféricos.

Por otra parte, existe un conjunto de factores de índole socioeconómica, que inciden muy directamente en la movilidad de cualquier núcleo urbano en la actualidad, tales como:

- La mayor disponibilidad del automóvil se traduce en una menor ocupación del transporte público.
- El aumento del parque automovilístico da lugar, obviamente, a un crecimiento de la movilidad motorizada.
- La incorporación de la mujer al mercado de trabajo y el número de conductores pertenecientes a la tercera edad, tienden a incrementar la movilidad motorizada a nivel familiar.
- La disminución del tamaño medio de la familia y el constante aumento de la tasa de desempleo traen como consecuencia el crecimiento de la movilidad motorizada unitaria o por individuo.

Como quiera que, además, resulta imposible presupuestariamente contrarrestar el crecimiento de la movilidad mediante la construcción de nuevas infraestructuras únicamente, cabe efectuar los siguientes diagnóstico y predicciones, respecto al estado actual del sistema de transporte en la ciudad:

- Si se mantienen las tendencias actuales se tendrá un crecimiento muy significativo de la movilidad motorizada.
- Las nuevas intensidades viarias provocarán una degradación progresiva del nivel de servicio en la red viaria.
- La puesta en servicio de nuevas infraestructuras permitirá, tan solo, atenuar la degradación de la red viaria.
- Es necesario, por tanto, provocar trasvases hacia el transporte público siempre que éste posea la calidad suficiente y resulte una alternativa competitiva con el transporte privado.
- La política de aparcamiento, en la que se incluye el favorecimiento a los residentes, es la herramienta clave para forzar el trasvase hacia un transporte público.
- La "T" que configura la red de transporte en torno al Centro de San Sebastián debe estar servida y protagonizada por un transporte público.
- La prevista descentralización de la zona Centro, para tender a una ciudad policéntrica, es una medida acertada e importante.

Se trata, en definitiva, de romper la dinámica de adaptación de la ciudad al automóvil haciendo que sea éste el que se acomode a la ciudad. La consecución de este objetivo deberá ser contemplada desde una triple perspectiva: técnica, económica e institucional.

2.4.1.3.- Modelo propuesto

El modelo de transporte propuesto pretende dar respuesta a las necesidades de accesibilidad en el futuro, teniendo muy en cuenta la actual dinámica de aumento del parque automovilístico y de la movilidad motorizada en las que San Sebastián está inmersa.

Se propone desde el presente Plan General un modelo policéntrico de ciudad, incluyendo un área metropolitana asociada a la misma, debiendo asegurar la conexión entre estos centros. Para ello, es necesario consensuar una política municipal integral de transporte que reúna las siguientes características:

- El modelo de transporte final deseado se basa en una firme apuesta por el transporte público y el no motorizado.
- Se limitará el uso del vehículo privado, siendo la restricción de aparcamiento, quizá, la herramienta más acertada para conseguirlo.

Se propone así a largo plazo el fomento de una importante red de transporte público, en la que se puede destacar la línea que discurra por "la costa" que, por el número de viajeros que deberá transportar, cabe diseñar como de las denominadas de capacidad intermedia, pudiendo perfectamente ser atendida por un tranvía moderno o autobús en plataforma reservada, con transbordos a autobuses convencionales para las zonas con mayores pendientes. Esta línea tendría que conectar los núcleos urbanos de las zonas llanas (Ibaeta, Centro, Gros, Herrera, Pasajes y Rentería) y podría ser ampliable en el futuro a Irún e, incluso, a Francia, que es hacia donde se podrían orientar las posibilidades reales de expansión en el futuro. Cabe aquí recordar que el tranvía moderno se ha instalado con éxito en ciudades centroeuropeas y ya ha empezado a utilizarse en España, concretamente en Valencia. Este eje debería completarse con otros secundarios, unos orientados en el sentido Norte-Sur y otros que unirían directamente los barrios periféricos entre sí. Esta propuesta se debe situar temporalmente fuera del horizonte de programación del Plan General, pero debe ser considerada como objetivo a conseguir. Mientras tanto, hay que actuar de acuerdo con estas directrices. Las medidas anteriores deben ir acompañadas de un control de acceso del vehículo privado, principalmente a las zonas centrales, para lo que una acertada política de aparcamientos puede ser la mejor herramienta.

Para analizar la propuesta se ha utilizado un modelo de simulación del transporte. Para ello se ha simulado un escenario futuro que tiene en cuenta los crecimientos socio-económicos previstos en el horizonte del Plan General y unos crecimientos acordes con la movilidad motorizada originada por el crecimiento del parque automovilístico y por otros motivos ya citados, como la incorporación de la mujer al mundo laboral, el aumento del número de familias monoparentales, el incremento del número de conductores de la tercera edad, etc. Se ha planteado también la posibilidad de llegar a dicha propuesta de forma progresiva y para analizarlo se han representado diferentes etapas que consideran principalmente:

- El mantenimiento de las tendencias actuales y construcción de nuevas infraestructuras entre las que cabe resaltar el "Segundo Cinturón" de la Autopista A-8.
- Un cambio de mentalidad y aplicación gradual de medidas de política de transporte

La propuesta se realiza, así, desde una nueva óptica, dado que se considera que en la situación alcanzada, cercana a la saturación (un ligero aumento de la demanda provoca un perjuicio muy importante), dejan ya de ser aplicables políticas basadas en aumentar el número de soluciones tipo aplicadas hasta el momento, las cuales, además, han sido a veces precipitadas.

Por otra parte, las soluciones se deben materializar y concretar en el conjunto de Donostialdea, estableciéndose marcos funcionales que permitan la integración y coordinación del transporte metropolitano y la definición de políticas municipales que sean coherentes con los principios globales. Se trata de romper la dinámica de adaptación de la ciudad al automóvil particular haciendo que sea éste quien se acomode a la ciudad. Conviene, además, recordar aquí otra vez que los usos y actividades del suelo definen y condicionan el sistema de transporte en mucho mayor grado que cualquier plan de transporte, dado que la posibilidad de acceso peatonal o el recurso obligado al desplazamiento motorizado vienen condicionados por el propio desarrollo urbanístico: desequilibrios entre residencia y empleo, aglomeración de actividad suficiente para hacer viable una red de transporte público, inducción de desarrollos urbanísticos menos densos y alejados que perpetúan el problema, etc.

* Red viaria

La red viaria se completa, siendo muy importante la construcción de nuevas infraestructuras para el correcto mallado de la ciudad y para la consecución de un adecuado esquema jerarquizado, dando lugar a la liberación de vías urbanas para destinarlas a otros usos. Esta medida, aunque necesaria, no es suficiente por sí sola para alcanzar el modelo de ciudad deseable.

El papel que puede desempeñar el Segundo Cinturón de San Sebastián es muy notoria. La Variante quedaría así con un nivel de servicio lejos de la capacidad teórica. Contribuiría, principalmente, a alejar de la ciudad los tráficos de paso y los derivados de las relaciones externas a San Sebastián. Se puede comprobar que el tramo más importante es el del Este, a partir del enlace con la Autovía del Urumea, dada la importancia de los flujos entre el Sur y el Este. Sin embargo, no afecta en modo alguno a la red viaria urbana. Los puntos sensibles de la misma siguen siendo los nuevos enlaces de Loiola y de la Avda. de Tolosa y toda la zona central. Las características de las nuevas infraestructuras se indican en el apartado correspondiente.

* **Política municipal de aparcamiento**

La red de aparcamientos municipales en concesión se completa progresivamente y se reorganiza, pero la pieza fundamental no es sólo la construcción de nuevos elementos, sino una adecuada estrategia municipal integral de aparcamiento, que sirva para gestionar la demanda de transporte, siendo pieza clave para optar al modelo propuesto.

Se fomenta el aparcamiento para residentes, que debe servir no sólo para cubrir el déficit real de plazas en superficie, sino para eliminar automóviles de las calles y recuperar el espacio viario, mejorando la calidad ambiental y de vida. También se impulsa la gestión de aparcamientos de captación o de transferencia al transporte público, que es la fórmula que se adopta para una ciudad del tipo de San Sebastián. Sin embargo la oferta de aparcamientos de rotación no se aumenta indiscriminadamente, sino que se dirige y se limita, como instrumento de una política de transporte. Se plantea la posibilidad de modificar el tipo de explotación de ciertos aparcamientos, tanto en la actualidad como en el futuro.

El desarrollo de esta política debería conducir a un modelo de gestión integral municipal, cuyo ámbito de actuación sea la totalidad de aparcamientos, ya sean de residentes, rotación o mixtos. Para ello, es imprescindible llevar a cabo, a nivel global, un control eficiente de su configuración y sus condiciones de gestión desde las etapas iniciales de planeamiento y estudios previos.

La puesta en marcha, por parte del Ayuntamiento, de un seguimiento real de los aparcamientos en todas sus fases, además de garantizar el cumplimiento de los requisitos municipales, permitirá mejorar la calidad y ganar mucho tiempo. Es imprescindible llevar a cabo un control pormenorizado e intenso de la ejecución de los aparcamientos, así como del estado de las obras y su posterior utilización. La construcción de un aparcamiento no se reduce a la ejecución de la obra subterránea, sino que incide en otros aspectos urbanos (urbanización de superficie, regulación del tráfico, accesos, etc).

En la actualidad, ciertos aparcamientos existentes presentan problemas, tanto constructivos como respecto a sus condiciones de explotación. Además, han sido ejecutados y adjudicados con criterios dispares, que se debería intentar homogeneizar.

- Aparcamientos para residentes

Se fomenta la construcción de aparcamientos para residentes en todo el municipio, que deben servir no sólo para cubrir el déficit real de plazas en superficie sino para eliminar coches de las calles y recuperar parte del espacio viario, mejorando la calidad ambiental y de vida de la ciudad. Sin embargo, no parece conveniente construirlos de manera anárquica, sino que deben cumplir determinados requisitos, sobre todo pensando en el escaso suelo público disponible, que habrá de ser aprovechado de forma intensa. Mientras sea la iniciativa privada (concesionarios) los que construyan aparcamientos a solicitud del Ayuntamiento sólo lo harán para cubrir la demanda real a corto plazo. Inicialmente, será muy difícil hacerlos más grandes para cubrir las necesidades futuras y habrá que pensar, por tanto, en las posibilidades de ampliación al proyectarlos. Por ello se deberán reservar "espacios" para llevar a cabo actuaciones fuera de programación, una vez que

la demanda lo exija, posponiendo las más complicadas y difíciles para cuando no haya otras alternativas.

Los aparcamientos no se programan para fechas concretas, sino que habrá que ir paso a paso, teniendo en cuenta, además, en dónde se pueden estacionar unidades pertenecientes a otros medios de transporte urbano que se pretende potenciar: motos y bicicletas.

- Aparcamientos de "rotación" y "captación"

La oferta de aparcamientos de rotación no se aumenta indiscriminadamente sino que se dirige y se limita, como instrumento de una política de transporte. Un primer paso puede ser la acertada ubicación de los aparcamientos de rotación directamente junto a los accesos principales de la ciudad y de camino al centro. En este sentido, un sistema de tarifas crecientes, conforme se adentra el vehículo en el interior de la misma, puede ser adecuado

Aunque la estrategia principal es evitar los aparcamientos de larga duración y, en concreto, los viajes al trabajo en coche, las características del territorio de Donostialdea y la relación que tiene San Sebastián con su entorno, aconsejan prever espacios para instalaciones de esta naturaleza. Se trata de garantizar que se puedan realizar determinados viajes desde zonas con mala comunicación en transporte público. La primera medida es resolver el problema en origen. Al no ser esto siempre posible, también se debe tratar de solucionar el problema en su destino, mediante aparcamientos de "captación" o de "transferencia al transporte público", esto es, aparcamientos situados ya dentro del casco urbano, directamente junto a los accesos principales, de camino hacia el centro y bien conectados por sistemas de transporte público. Aquí se podrían "captar" los vehículos que acceden a San Sebastián, sobre todo los que acuden por motivos laborales. Las tarifas para permanecer en ellos deberían ser reducidas y combinadas con el billete para el transporte público. Esta condición haría que este tipo de aparcamiento no fuera rentable en el sentido habitual. Por ello habría de ser financiado. Cabe aquí plantearse quién habría de financiar dicho aparcamiento, si el Ayuntamiento de San Sebastián, las administraciones supramunicipales o el conjunto de todas ellas. Habrá, además, que tener un especial cuidado en ubicar correctamente las rampas de acceso para que no se produzcan retenciones que puedan afectar a las vías principales.

* **Transporte público**

Se propone una progresiva potenciación de este modo de transporte hasta llegar a una situación que, no obstante, se contemple fuera del horizonte del presente Plan General.

Ya desde la redacción del Plan Integral de Transporte de Donostialdea, se propugna la creación de un organismo, en el que estén integrados todo los modos de transporte con sus respectivas aparatos administrativos, que sirva como herramienta para desarrollar un sistema de transporte racional. Por ello, un objetivo importante de la política del Plan General en esta materia es la creación del Consorcio de Transportes de Donostialdea, de forma que dicho sistema sea gestionado de forma unitaria y con el criterio de potenciar el transporte público. Entre tanto, cabe contemplar propuestas concretas surgidas a partir de los últimos estudios realizados: "Estudio de mejora de la C.T.S.S.", "Estudio de mejora de paradas de los autobuses suburbanos", etc.

Hay que señalar, en este sentido, que en la implantación progresiva del nuevo modelo de transporte -Plan de Tráfico recientemente puesto en marcha- ya se está contemplando la potenciación del transporte público, lo cual será, lógicamente, abordado de forma gradual y progresiva. Esta medida deberá ser considerada en las actuaciones urbanísticas previstas, desde las primeras fases, en la elaboración de los correspondientes Planes Parciales.

Conseguir que el transporte público sea la base de la respuesta a las demandas de movilidad en medios motorizados en Donostialdea redundará en un beneficio para la comunidad constatable en una red viaria racional, en un importante ahorro de combustible y, en consecuencia, en una mejora de la calidad ambiental del entorno. Para ello, el transporte público deberá ofrecer unos parámetros de calidad equiparables al nivel ofrecido por el vehículo privado, pero esto conlleva unos costes de explotación muy elevados, que no deben ser sufragados únicamente por los usuarios.

Por otro lado, la experiencia acumulada en distintas ciudades y países muestra que, con independencia de mejoras en la calidad de la oferta, siempre necesarias, el trasvase del transporte privado al público sólo se logra mediante medidas coercitivas para el primero, principalmente una política de aparcamiento más restrictiva.

* Transporte no motorizado

Se propone la creación y, sobre todo, el acondicionamiento y mantenimiento de vías para tal fin, en las que puedan coexistir peatones y ciclistas. Estas vías se prevén, tanto en el casco urbano como, incluso, en zonas rurales, para asegurar la comunicación no motorizada entre los diferentes barrios.

Se fomenta el tráfico peatonal, tanto como medio de transporte como para fines recreativos. Las zonas centrales de San Sebastián son llanas y, por tanto, óptimas para caminar, pero también hay que buscar la accesibilidad peatonal a otras zonas: los barrios periféricos e, incluso, otros municipios.

Se promueve el uso de la bicicleta, que también se considera, tanto como medio de transporte urbano como elemento lúdico, siendo difícil diferenciar ambos aspectos. Se plantea un cambio de mentalidad que habrá que potenciar. Por ello, quizá, sea necesario impulsar la bicicleta en este segundo aspecto para que luego pueda ser utilizada como medio de transporte urbano. En este sentido, hay que intentar buscar ejes de salida desde las zonas centrales, en general más bajas, a las posibles zonas de esparcimiento, como pueden ser el Parque de Lau-Haizeta, el valle del Urumea e, incluso, el valle del Leizarán. Así, de acuerdo con el Plan Director de Bidegorris, actualmente en fase de elaboración por parte del Departamento de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Gipuzkoa, se pretende buscar una conexión, a través del valle del Urumea, con el Sur de la provincia: Tolosaldea y el Goiherri.

Se propone una red de vías peatonales extensa siendo posible que en el futuro se acondicionen también para un uso mixto peatón-ciclista. Por el contrario, se plantea una red reducida de carriles bici, la cual se considera mejorable y ampliable. Ambas redes, así como su conexión con los municipios colindantes (Pasajes, Astigarraga, Hernani, Lasarte y Usurbil), se describen en el apartado correspondiente.

Para el buen funcionamiento de este tipo de transporte habrá, asimismo, que realizar una campaña de educación vial dirigida, tanto a peatones como a ciclistas.

2.4.2.- Infraestructuras de transporte

2.4.2.1.- Red viaria

Dentro de un ámbito comarcal, la red viaria existente en torno a Donostia-San Sebastián se sustenta en tres ejes principales: la Autopista A-8 (Bilbao-Behobia), que a su paso por la ciudad se convierte en la Variante, y las carreteras N-1 y N-634, que se unen entre sí en Rekalde para conectar con la A-8 en el enlace de Añorga.

Apoyándose en las vías anteriores, la red se completa con la carretera GI-131, que une Andoain y San Sebastián, y una transversal a ella, la GI-2132, que la conecta con Rekalde, por el Oeste, y con Oiartzun y Rentería, por el Este.

Desde el punto de vista de su funcionalidad, esta red presenta una serie de problemas, que se enumeran a continuación:

- Se halla escasamente jerarquizada, debido, principalmente, a la existencia de peaje en la Autopista A-8, que provoca un aumento excesivo de la intensidad del tráfico en las vías alternativas (de Este a Oeste, N-634, GI-2132 y N-I) y así, mientras que en aquella el nivel de servicio que se registra es "A", en estas se tiene el "F", en tanto que la Variante, como tramo singular, oscila entre "D" y "E".
- Se tiene una carencia de mallado, con un número escaso de ejes transversales, lo que da lugar a un aumento considerable del volumen de tráfico en la Variante, agravándose de esta forma el problema señalado en el punto anterior.
- En cuanto a las características del tráfico existente, se puede decir que su intensidad crece en todas las vías que convergen en la ciudad, conforme su distancia a esta es menor. En este sentido, destaca el tramo de la carretera N-I entre Rekalde y Añorga, que registra una intensidad media diaria (IMD) de 70.000 vehículos por día.
- Por otra parte, el porcentaje de vehículos pesados es muy elevado, siendo una cifra normal el 15%, aunque se pueden localizar en la red tramos que alcanzan el 20%, como, por ejemplo, la carretera GI-131 a la altura de Martutene y el Polígono 27. Al no existir itinerarios expresamente acondicionados para absorber este tipo de tráfico, la capacidad efectiva del viario se ve muy mermada.
- Debido a la propia configuración de la red actual, se detecta un conjunto de puntos conflictivos, en relación con el reducido grado de seguridad que ofrecen, sobresaliendo entre ellos:
 - . Acceso a Añorga Txiki desde la carretera N-I.
 - . Intersección del Enlace de Herrera con la Avenida de Pasajes, muy confusa y no exenta de peligro.
 - . Entrada a la ciudad por el Este desde el enlace de Herrera, con unos tramos de trenzado peligrosos, dada la alta velocidad que alcanzan los vehículos y las malas condiciones de visibilidad que se tienen en esta zona.
- Desde una perspectiva urbanística, existen áreas en la ciudad, que no se han desarrollado de forma ordenada, debido al efecto barrera que origina el viario próximo, unido a sus peculiares condiciones topográficas. Tal es el caso de los barrios de Herrera y Añorga Txiki, con respecto a la carretera N-I.

Mención aparte merece la Variante, que constituye el elemento viario que más ha incidido en el desarrollo de la ciudad. Con respecto a su relación con esta, el carácter de dicho eje evolucionó desde los diseños iniciales, con intersecciones a nivel, un trazado más urbano y un mayor número de conexiones con la misma a su definición final como autopista.

Este hecho ha dado como resultado una vía con diseño interurbano, la cual atraviesa la ciudad y en la que se produce la coexistencia de diversos tipos de tráfico (de paso, suburbano y urbano), circulando todos ellos, en general, a altas velocidades, lo que convierte a esta vía en peligrosa.

Con respecto a la composición del tráfico, el suburbano es el que predomina, siendo reducido el de paso y resultando disuasoria para el de tipo urbano, con lo que se llega a su infrautilización dentro de la red local.

Por otra parte, la mayoría de los enlaces existentes, no tiene resueltos todos los movimientos. En efecto, de siete en total, solamente dos, los de Intxaurreondo y Pasajes son completos, lo que, unido a la accidentada orografía de la comarca, hace que la Variante sea poco comprensible y, en definitiva, escasamente funcional para usuarios no habituados a circular por ella.

Además, el diseño totalmente interurbano de estos enlaces, con ramales que penetran hasta el interior de la trama urbana, generan impactos ambientales importantes en algunos puntos de la ciudad.

Como resumen, la Variante no desempeña actualmente el papel, ni siquiera, de Primer Cinturón, ya que, si bien su trazado es interurbano, por la composición de tráfico que absorbe, tiene carácter suburbano. No presenta problemas de capacidad, excepto en las entradas a la ciudad, pero la tipología de sus enlaces dificultan su total integración en la red viaria.

En referencia a la red urbana, por su configuración geométrica es excesivamente radial, a pesar de lo cual y debido a la ausencia de mallado interno, ha carecido de una estructura clara, siendo confusa e infrutilizada, además de haber impedido la adecuada comunicación entre barrios.

En 1.990 entró en servicio la Central de Control Semafórico, que está contribuyendo a una gestión más eficaz del viario urbano.

Recientemente, ha comenzado la implantación de un ambicioso Plan de Ordenación del Tráfico, que se orienta a racionalizar los viarios urbano y suburbano, definiendo una jerarquización de itinerarios y mejorando ciertos enclaves de la ciudad dotados de una alta calidad ambiental y urbanística, pero que se ven afectados por la proximidad e intensidad del tráfico rodado, tales como el Boulevard, el Pº Miracocha, la C/ Miracruz y las márgenes del Urumea.

Dado que en el esquema de tráfico previsto en dicho plan intervienen diversos elementos viarios inexistentes (lo que, por otra parte, obliga a que su puesta en marcha se deba realizar de manera gradual), se hace aventurado en este momento emitir un juicio acerca de su efectividad, si bien, los primeros resultados apuntan hacia el cumplimiento de los objetivos fijados, de forma especial en el centro de la ciudad.

Otro factor decisivo en la morfología del tráfico es la existencia de un núcleo central con marcado carácter terciario, lo que da lugar a retenciones en horas punta (de 8 a 9 de la mañana y de 6 a 8 de la tarde, coincidiendo con los flujos entre el hogar y el centro de trabajo) que, en ocasiones, son de magnitud considerable. Este efecto ha sido, no obstante, paliado con el reacondicionamiento de algunas intersecciones que antes ofrecían un alto grado de conflictividad, tales como las de Ondarreta, Anoeta, Plaza de Euskadi, Plaza de Vasconia y, de forma parcial, la Plaza Pío XII que actúa como distribuidor Sur al converger en ella dos conexiones con la Variante. Aún así, el hecho de que subsista aquí, aunque con carácter transitorio, la Estación de Autobuses interurbanos, introduce un nuevo elemento que contribuye a hacer este punto incómodo e inseguro, especialmente para peatones y ciclistas.

Para dar solución a esta problemática, dentro del marco de un plan de ordenación del tráfico, cuyo ámbito habrá de ser, cuando menos, comarcal, se propone el conjunto de actuaciones que se describen a continuación y que, de forma gráfica, se presentan el plano II.2.1.1 del documento "D".

* Red interurbana

- Segundo Cinturón, el cual representa un nuevo trazado para la autopista entre el Area de Servicio de Aitzeta y el valle del río Oiartzun, al Sur del eje anterior, de modo que desempeñe el papel de colector de tráfico de paso, evitando la entrada innecesaria en la ciudad. La sección transversal prevista es del tipo 2x7/10,5 y se han diseñado enlaces con las carreteras N-I y N-634 en Rekalde y con la futura Autovía del Urumea en el Paraje conocido como Garciategi.

- Conexión entre la carretera N-I en Lasarte y la Autopista A-8 en Aitzeta mediante sendos enlaces, cuya función será distribuir el volumen de tráfico en el horizonte del Plan General, que la N-I se pueda convertir en un vial de carácter urbano. La sección prevista para esta conexión es 2x7/10,5.
- Autovía del Urumea, entre Loiola y Hernani, como variante de la actual carretera GI-131. Recientemente, la Diputación Foral de Gipuzkoa ha elaborado un documento que desarrolla a nivel de Anteproyecto dos alternativas.

La primera, encajada entre la línea ferroviaria de RENFE Madrid-Irún y el río Urumea coincide con el planteamiento realizado para este eje desde un principio, siendo la que se ha reflejado en los planos del presente Plan General. Entre Loiola y Martutene se apoya en la carretera GI-131, lo que, en principio, representa una cierta ventaja desde el punto de vista económico. Sin embargo, tiene en su contra el hecho de que la plataforma estaría excesivamente constreñida en algunos tramos, dando lugar a afecciones importantes y aun diseño muy estricto de las intersecciones y enlaces para su conexión con otras carreteras y barrios colindantes.

En la segunda alternativa se cruza sobre el trazado del ferrocarril en Loiola, discurriendo a partir de aquí al Oeste de dicho eje. Presenta las ventajas de permitir la segregación de tráficos diferentes, al mantener en servicio la carretera existente, y de obtener un dimensionamiento más airoso de los enlaces. En cambio, tiene como inconveniente que la estructura de paso sobre el ferrocarril genera un impacto ambiental que se añade al que existe en este barrio.

Si a todo lo anterior se une el hecho de que, desde el punto de vista presupuestario, ambas alternativas son comparables, la elección se torna enormemente difícil, lo que ha llevado a que en la actualidad esté abierto un período de reflexión por parte de las instituciones afectadas, que permita profundizar más en el problema planteado y definir la solución más satisfactoria, que ha de ser un compromiso entre la seguridad vial y comodidad, por una parte, y la mínima incidencia ambiental posible, por otra.

La sección prevista para esta autovía es, en general, similar a las anteriores, proponiéndose que al atravesar ámbitos urbanos (especialmente en la primera alternativa) se reconviertan los arcenes exteriores, de 2,50 metros de ancho, en aceras.

En cualquier caso, este eje conecta con las siguientes vías:

- . Con la Variante Norte de Hernani mediante un enlace de tipo trompeta.
- . Con la Variante de Astigarraga y el Segundo Cinturón mediante un enlace de tipo diamante, cuyos ramales convergen en una glorieta situada sobre la autovía.
- . Con el eje Galarreta-Intxaurreto a través de un enlace similar al anterior.
- . En Loiola, a la altura de Txomin Enea, se prevé una intersección canalizada que permitirá todos los movimientos.
- . Con la Variante y las vías de acceso a la ciudad, mediante un enlace situado en el área de Riberas de Loiola.

Este eje, conjuntamente con el Segundo Cinturón, las variantes de Hernani Norte y Astigarraga y el vial Galarreta-Intxaurren, jugará en el futuro un papel decisivo, si se tiene en cuenta que la estación de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco (N.R.F.P.V.) se prevé situarla en Ergobia, con lo que se generará un nudo de comunicaciones concentrado en el valle del Urumea, que tendrá vital importancia a nivel comarcal e, incluso, provincial.

- Eje Galarreta-Intxaurren, con sección transversal similar a las anteriores, se ha tramificado del siguiente modo:

. Tramo Galarreta-Hospitales, en el que se prevé el desdoblamiento de la carretera actual.

. Tramo Hospitales-Martutene, que tiene su inicio en el tramo anterior a la altura de la Residencia Sanitaria, pasa por la vaguada de Illunbe, cruza bajo la carretera de los Hospitales mediante un paso inferior y atraviesa la divisoria hasta el valle del Urumea en túnel o falso túnel de unos 200 metros de longitud, para conectar con la Autovía del Urumea mediante el enlace antes citado y finalizar en otra glorieta el acceso al Polígono 27 y al barrio de Martutene.

. Tramo Martutene-Intxaurren, que arranca en la glorieta anterior y termina en otra, previa al Enlace de Garbera, la cual dará servicio al barrio de Intxaurren Sur y a zonas donde se plantean actuaciones diversas, tales como el centro comercial de Garbera o el Parque Recreativo de Lau-Haizeta/San Marcos.

* Accesos a la ciudad

En el esquema viario que se propone los accesos a las áreas urbanas se siguen realizando, fundamentalmente, desde la Variante, donde se definen dos nuevos y se complementan los existentes:

- Se mantiene la entrada por la Avda. de Tolosa.
- Sigue en servicio el acceso a Amara por la C/ Carlos I, reordenándose su entronque con la Plaza de Pío XII. Con objeto de descongestionar esta glorieta, tal vez, sea factible habilitar el Pº de Errondo para el movimiento de salida de la ciudad, al potenciar este eje desde la Estación de Easo.
- Se crea un nuevo acceso por el Este, merced al futuro enlace entre la Variante y el vial Galarreta-Intxaurren, el cual ofrece múltiples posibilidades:
 - . Conexión con la zona de los Hospitales y con Miramón.
 - . Conexión con el Polígono 27 y el valle del Urumea sin atravesar el barrio de Loiola.
 - . Acceso a Amara, descongestionando en cierta medida la C/ Carlos I. En el esquema definitivo de red viaria, con el Segundo Cinturón en servicio, se propone la construcción de nuevos ramales en esta zona, de forma que sea posible realizar todos los movimientos posibles entre la Variante y este eje.
- Se define el nuevo enlace en el área de Riberas de Loiola, que resuelve, entre otros movimientos, la conexión entre la Variante, la Autovía del Urumea y el eje previsto en la margen derecha del río Urumea.
- Se potencia el acceso desde el enlace de Intxaurren a través del Pº de Otxoki y del futuro vial que unirá Egia con Intxaurren Sur.
- Se mantiene en su estado actual el enlace de Pasajes, aunque se crea una nueva conexión que, a través de Landarro, dará servicio al barrio de Altza.

- Desde el Sur y Oeste, la conexión entre la carretera N-I y la Autopista A-8 ofrecerá mayor fluidez al tráfico que actualmente absorbe la primera en Añorga.
- Se mantienen los accesos por Galarreta hacia Ayete y Amara, vía Anoeta, sin pasar por la zona de los Hospitales.

En resumen, se plantea la mejora y ampliación de los accesos desde la Variante y la modificación conceptual de esta vía, que pasa a ser la ronda urbana de San Sebastián, así como la racionalización de las comunicaciones en el valle del Urumea, donde se prevé un aumento de la actividad.

* Red urbana

Se propone, en primer lugar jerarquizar la red viaria, especialmente en las zonas centrales de la ciudad: Gros, Centro, Amara, mediante planes de reordenación, definiéndose un conjunto de vías urbanas principales que canalizarán los flujos más importantes, descongestionando el resto del viario. Para ello, se ha previsto la intervención en el tráfico de la ciudad mediante el Plan indicado anteriormente y, en concreto, de las tres zonas citadas, a través de Planes de Circulación independientes.

La conexión viaria por la margen derecha del río Urumea permite crear un importante vial que unirá Gros y algunos barrios orientales de la ciudad con el área de Riberas de Loiola, dando prioridad en este eje al movimiento de salida a través del nuevo enlace planteado, con objeto de evitar el tránsito innecesario de vehículos por el centro urbano.

El área de Ibaeta se articula en torno a una Avda. de Tolosa remodelada, que parte de la nueva Glorieta de Ondarreta y tiene otras dos de tipo partido en Universidad e Igara, para finalizar en Errotaburu con un enlace de tipo diamante, en que el papel de vía del enlace lo desempeña otra glorieta.

Ayete se estructura en base a la actual carretera, a la que se le confiere un carácter más urbano y se le completa con el eje Amara-Ibaeta y el subramal Glorieta de Lazkao-Ondarreta.

Idéntica función se prevé para el eje de acceso a Etxadi a través de Morlans, que permitirá ordenar su desarrollo urbano.

En la zona oriental de la ciudad se potencian dos vías paralelas a la Avda. Ategorrieta y al Pº de Zubiaurre: el Pº de Mons, que se prolonga hasta Larratxo mediante un puente sobre los accesos a la Variante, convirtiéndose en el eje en torno al que se vertebró Intxaurrenorte y el Pº de Otxoki, que circunvala Intxaurrenorte, sirviendo de acceso a la Variante, zonas de Garbera y Lau Haizeta e, incluso, a los barrios de Egia y Amara a través del nuevo vial que se plantea de esta zona.

Dentro del esquema jerárquico de la red viaria se potencia el carácter de conector entre barrios de la Variante, con objeto de reducir los tráficos de paso por las zonas centrales de la ciudad. Para ello, se cuenta con la construcción del Segundo Cinturón que al eliminar de la misma los flujos de paso, permitirá su acercamiento al usuario urbano, incluyendo el transporte público.

Por otra parte, se propone completar el mallado de la red, generando nuevas conexiones que facilitarán su jerarquización, así como otras alternativas a la intercomunicación entre barrios y la posibilidad de descargar de tráfico las zonas centrales de la ciudad. En este sentido, cabe señalar el papel que desempeñan dos corredores urbanos orientados según la dirección Norte-Sur.

- La trama articulada en torno al río Urumea y definida por los viales de ribera (el de izquierda previsto como un importante acceso al centro urbano, en tanto que el de la margen derecha funcionará como eje, fundamentalmente de salida) y el conjunto de puentes en donde, aparte de los existentes, se cuenta con los nuevos: el situado junto al Puente de Hierro y el de la Plaza del Centenario.
- El Pº de Errondo desde la Plaza del Centenario hasta Anoeta, que se apoyará en superficie sobre el ferrocarril soterrado San Sebastián-Hendaia de Eusko Trenbideak y recogerá el tráfico generado en la Estación intermodal (autobuses interurbanos, ferrocarril de carácter comarcal y transporte público urbano) planteada en la actual estación. Este eje, por otra parte, podría cumplir, como ya se ha señalado, el papel de colector de salida hacia la Variante, reduciendo la intensidad del tráfico que actualmente circula por la Avda. de Sancho el Sabio, la Plaza de Pío XII y, parcialmente, la C/ Carlos I.

Pero la actuación más notable en el ámbito urbano, tanto por su envergadura como por la magnitud de su presupuesto, es la conexión Amara-Ibaeta, que modificará las relaciones entre estos barrios, El Antiguo, Ayete y la parte central de la ciudad, descargando otras vías que en la actualidad están altamente congestionadas, tales como el Pº de Miraconcha e, incluso, la Variante.

2.4.2.2.- El sistema de aparcamientos

Se propone en este documento la construcción de una determinada red de aparcamientos municipales, pero no se descartan otras propuestas. Aunque se reconocen problemas de estacionamiento en zonas no recogidas en dicha red, las actuaciones no parecen tan claras y por tanto no se han incluido. En los cuadros se presentan a continuación, se han reflejado exclusivamente las actuaciones previstas y cuya ejecución se llevará a cabo a corto o medio plazo. Las nuevas propuestas habrán de ser analizadas con detalle. Ya se ha comentado anteriormente que habrá de buscarse una solución racional una mejora en el proceso de gestión municipal.

A la hora de diseñar un plan de aparcamientos hay que atender a dos consideraciones. Por un lado parece fácil y aconsejable seguir la tendencia de aumentar la oferta de aparcamiento para cubrir la demanda prevista. Por otro lado, esto es peligroso, pues se genera una nueva demanda, dando lugar al círculo vicioso descrito anteriormente. Por tanto, es preciso establecer un umbral en el marco de este tipo de actuaciones pues, en caso contrario, en ciudades como San Sebastián, la presión sobre las zonas centrales puede ser enorme e insostenible. Una política de fomento de los aparcamientos de residentes parece ser la más adecuada. Sin embargo, también aquí hay que proceder con cautela a la hora de diseñar estas instalaciones. Su dimensionamiento se deberá realizar con cierta holgura, en base a la demanda prevista en el futuro, pero, por otra parte, su tamaño habrá de estar limitado atendiendo a los conceptos de funcionalidad y rentabilidad económica.

Por ello, en el presente documento se indican aquellas zonas que se deberán reservar, con objeto de implantar aparcamientos municipales "de concesión". La selección de las mismas se ha realizado, además, teniendo en cuenta la limitación física derivada del escaso suelo público existente. Por otro lado, a través del planeamiento urbanístico se puede, y ya se ha exigido para nuevas actuaciones, fomentar la realización de garajes en terrenos particulares.

La política de aparcamientos pone especial énfasis en las zonas centrales de la ciudad, merced a su importancia en lo referente a la concentración de empleos y servicios, siendo en ellas, donde el aparcamiento constituye la clave esencial para conseguir el modelo de transporte propuesto. Se fomenta, principalmente, el destinado a residentes y se replantea el de rotación, limitando su número de plazas. Así, considerando los tres ramales de la "T" de acceso a San Sebastián, se proponen los siguientes aparcamientos públicos: Universidad y San Bartolomé para los vehículos provenientes desde el Oeste, Sagües y Kursaal para los provenientes desde el Este, y Riberas de Loiola, Pío XII, Centenario y Oquendo para los provenientes desde el Sur. Los aparcamientos de la Universidad y del área de

APARCAMIENTOS DE ROTACION

BARRIO	EXISTENTE	PROPUESTO	Nº DE PLAZAS
CENTRO	Oquendo		760
	La Concha (1)		315
	Buen Pastor (2)		-
	Easo (2)		-
	Total Centro		1.930
AMARA	Pío XII (3)		360
	Total Amara		1.590
		Riberas de Loiola (4) Plaza de Irún	1.000 230
GROS	Plaza Ctaluña		230
	Plaza Txofre		230
	Total Gros		1.200
		Solar K. Sagúés (3)	500 240
EGIA	Total Egia		690
		Atotxa (3) Pº de Francia (3) (5) Pº del Urumea (5)	200 250 240
		Benta Berri Universidad (4) (5)	220 600
	Total Ibaeta		820
TOTAL			6.230

- (1) Este aparcamiento pasa a ser mixto residentes-rotación, las plazas que figuran en el cuadro corresponden exclusivamente a rotación.
- (2) Estos aparcamientos pasan de ser mixtos residentes-rotación, a exclusivos de residentes.
- (3) Estos aparcamientos serán mixtos residentes-rotación, las plazas que figuran en el cuadro corresponden exclusivamente a rotación.
- (4) Estos aparcamientos serán de "captación"; donde los vehículos puedan aparcar de camino al Centro a tarifa reducida.
- (5) Fuera de programación.

APARCAMIENTOS PARA RESIDENTES DE INICIATIVA MUNICIPAL (En "concesión" o "propiedad")

BARRIO	LOCALIZACIÓN	PLAZAS			
		EXISTENTE	PROGRAMADO	NO PROGRAM.	TOTAL
CENTRO	Easo	133	260	-	393
	Plaza Zuloaga	310	-	-	310
	Buen Pastor	415	300	-	715
	Vinuesa	-	240	-	240
	La Concha (3)	-	315	-	315
	Boulevard	-	260	-	260
	Muelle La Lasta	-	360	-	360
	San Bartolomé	-	225	-	225
	Pº Arb. Gernika	-	-	500	500
	Alderdi Eder	-	-	400	400
Total		858	1.960	900	3.718
AMARA BERRI	Plaza Cofradías	119	-	-	119
	Plaza Mercaderes	330	-	-	330
	Plaza Prebostes	315	-	-	315
	Plaza Etxeberri	330	-	-	330
	Plaza del Sauce	425	-	-	425
	Pío XII	(1)	-	-	190
	Ferrerías	190	250	-	250
	Podavines	-	250	-	250
	Morlans	-	-	300	300
	Plaza Soldados	-	-	-	300
Total		1.976	500	300	2.776
EGIA	Duque de Mandas	99	-	-	99
	Mármoles Cantabria	250	-	-	250
	Atotxa	-	-	300	300
	Pº de Francia	-	-	240	240
Total		349	-	540	889
EL ANTIGUO-ONDARRETA	Casa Cultura	72	-	-	72
ALTZA	Bertsolari Txirrita	272	-	-	272
	Lau-Haizeta	110	-	-	110
Total		382	-	-	382
GROS	Zurriola	-	500	-	500
	Sagüés	-	240	-	240
	Zuhaizti	-	160	-	160
	Plaza Cataluña	-	230	-	230
	Txofre	-	230	-	230
	Mercado	-	270	-	270
Total		-	1.630	-	1.630
ATEGORRIETA-ULIA	Multicine Bidebieta	-	230	-	230
IBAETA	Lorea	-	238	-	238
	Benta Berri	-	284	-	284
Total		-	522	-	522
TOTAL		3.370	4.612	1.740	9.989

- (1) Aparcamientos "mixtos" que se mantienen.
- (2) Aparcamientos "mixtos" que pasan a ser de "residentes" exclusivamente.
- (3) Aparcamiento de "rotación" que pasa a ser "mixto".

DOTACION DE APARCAMIENTOS Y GARAJES EN EL AREA URBANA CENTRAL

a) EN EL HORIZONTE DE PROGRAMACION DEL PLAN GENERAL

DOTACIÓN EXISTENTE								REFERENCIA NECESIDADES		
BARRIO	Viario sin OTA	Viario con OTA	Parking Rotación	Parking abono	Parking resident.	Garajes privados	Total	Coches	Viviendas ocupadas	Viviendas totales
CENTRO	780	3.391	1.191	759	858	1.704	8.683	8.185	8.937	11.591
GROS	0	2.607	460	460	0	3.348	6.875	6.915	7.590	9.058
AMARA	3.866	0	360		1.719	2.572	8.517	8.636	7.674	10.815
TOTAL	4.646	5.998	2.011	1.219	2.577	7.624	24.075	23.736	24.201	31.464

DOTACIÓN TOTAL PROPUESTA								REFERENCIA NECESIDADES		
BARRIO	Viario sin OTA	Viario con OTA	Parking rotación	Parking abono	Parking resident.	Garajes privados	Total	Coches	Viviendas ocupadas	Viviendas totales
CENTRO	580	3.300	2.080	-	2.818	2.404	11.182	11.182	9.697	12.270
GROS	-	2.607	950	-	1.550	3.348	8.455	9.690	8.010	9.412
AMARA	2.310	1.354	1.690	-	2.219	7.318	14.891	13.838	10.374	13.199
TOTAL	2.890	7.261	4.720	-	6.587	13.070	34.528	34.710	28.081	34.881

INCREMENTO DE DOTACIÓN RESULTANTES								REFERENCIA NECESIDADES		
BARRIO	Viario sin OTA	Viario con OTA	Parking rotación	Parking abono	Parking resident.	Garajes privados	Total	Coches	Viviendas ocupadas	Viviendas totales
CENTRO	-200	-91	889	-759	1.960	700	2.499	2.997	760	679
GROS	0	0	490	-460	1.550	0	1.580	2.775	420	354
AMARA	-1.556	1.354	1.330	0	500	4.746	6.374	5.202	2.700	2.382
Difer.	-1.756	1.263	2.709	-1.219	4.010	5.446	10.453	10.974	3.880	3.415

Centro:

- Se incluyen datos del Ensanche, la Parte Vieja, Amara Zaharra y la actuación en San Bartolomé
- En rotación desaparecen plazas: 300 de Buen Pastor y 260 de Easo; se incluyen 130 en el Boulevard (ampliación del de Okendo), 400 de Centenario (4/5 de la capacidad), 250 del Kursaal (1/2 de la capacidad); 225 de San Bartolomé (1/2 de la capacidad para rotación); se destinan además las plazas de abonados de Okendo a rotación: 444.
- Se suprimen las 200 plazas del Pº del Urumea que actualmente sirven de aparcamiento de larga duración para el Centro
- La oferta de plazas para residentes aumenta: 240 Vinuesa, 260 Boulevard, 315 de los abonados de La Concha, 300 de Buen Pastor, 260 de Easo, 360 del Muelle y 225 de San Bartolomé (1/2 de la capacidad para residentes)
- En garajes privados se incluyen 700 plazas a realizar en la actuación de San Bartolomé

Gros:

- En rotación se incluyen 250 del Kursaal (1/2 de la capacidad), 240 de Sagües (1/2 de la capacidad) 80 del Pº de Francia (1/3 de la capacidad de rotación)
- Para residentes se incluyen 420 plazas de la Zurriola, 240 Sagües (1/2 de la capacidad), 160 de Zuhaizti y 270 del Mercado; además se añaden las 460 plazas actualmente para abonados de Plaza de Cataluña y Txofre.

Amara:

- En rotación se incluyen 100 plazas del Centenario (1/5 de la capacidad), 1.000 del aparcamiento de captación en el área de Riberas de Loiola y 230 del aparcamiento previsto en la Plaza de Irún.
- Para residentes se incluyen las 250 plazas de Ferrerías y 250 de Podavines
- En garajes privados se incluyen las plazas a realizar en las actuaciones del área de Riberas de Loiola y del Apéndice de Amara.

DOTACION DE APARCAMIENTOS Y GARAJES EN EL AREA URBANA CENTRAL (Cont.)

b) CAPACIDAD TOTAL PREVISTA POR EL PLAN GENERAL (Incluso intervenciones "no programadas")

DOTACIÓN EXISTENTE (plazas)								REFERENCIA NECESIDADES		
BARRIO	Viario sin OTA	Viario con OTA	Parking rotación	Parking abono	Parking resident.	Garajes privados	Total	Coches	Viviendas ocupadas	Viviendas totales
CENTRO	780	3.391	1.191	759	858	1.704	8.683	8.185	8.937	11.591
GROS	0	2.607	460	460	0	3.348	6.875	6.915	7.590	9.058
AMARA	3.866	0	360		1.719	2.572	8.517	8.636	7.674	10.815
TOTAL	4.646	5.998	2.011	1.219	2.577	7.624	24.075	23.736	24.201	31.464

DOTACIÓN TOTAL PROPUESTA								REFERENCIA NECESIDADES		
BARRIO	Viario sin OTA	Viario con OTA	Parking rotación	Parking abono	Parking resident.	Garajes privados	Total	Coches	Viviendas ocupadas	Viviendas totales
CENTRO	580	3.300	2.480	-	3.798	2.404	12.562	15.337	12.270	12.270
GROS	-	2.607	1.030	-	1.710	3.348	8.695	11.765	9.412	9.412
AMARA	2.310	1.354	1.690	-	2.519	7.318	15.191	19.138	13.199	13.199
TOTAL	2.890	7.261	5.200	-	8.027	13.070	36.448	46.240	34.881	34.881

INCREMENTOS DE DOTACIÓN RESULTANTES								REFERENCIA NECESIDADES		
BARRIO	Viario sin OTA	Viario con OTA	Parking rotación	Parking abono	Parking resident.	Garajes privados	Total	Coches	Viviendas ocupadas	Viviendas totales
CENTRO	-200	-91	1.289	-759	2.940	700	3.879	7.152	3.333	679
GROS	0	0	570	-460	1.710	0	1.820	4.850	822	354
AMARA	-1.556	1.354	1.330	0	800	4.746	6.674	10.502	5.525	2.382
Difer.	-1.756	1.263	3.189	-1.219	5.450	5.446	12.373	22.504	9.680	3.415

Centro:

- Se incluyen datos del Ensanche, la Parte Vieja y la actuación en San Bartolomé
- En rotación desaparecen plazas: 300 de Buen Pastor y 260 de Easo; se incluyen 130 en el Boulevard (ampliación del de Okendo), 400 de Centenario (4/5 de la capacidad), 250 del Kursaal (1/2 de la capacidad); 225 de San Bartolomé (1/2 de la capacidad para rotación), 160 del Pº de Francia (2/3 de la capacidad de rotación) y 240 del Pº del Urumea; se destinan además las plazas de abonados de Okendo a rotación: 444.
- Se suprimen las 200 plazas del Pº del Urumea que actualmente sirven de aparcamiento de larga duración para el Centro
- La oferta de plazas para residentes aumenta: 240 Vinuesa, 260 Boulevard, 315 de los abonados de La Concha, 300 de Buen Pastor, 260 de Easo, 400 de Alderdi Eder, 500 del Arbol de Gernika, 360 del Muelle, 225 de San Bartolomé (1/2 de la capacidad para residentes) y 80 del Pº de Francia (1/3 de la capacidad para residentes)
- En garajes privados se incluyen 700 plazas a realizar en la actuación de San Bartolomé

Gros:

- En rotación se incluyen 250 del Kursaal (1/2 de la capacidad), 240 de Sagües (1/2 de la capacidad) 80 del Pº de Francia (1/3 de la capacidad de rotación)
- Para residentes se incluyen 420 plazas de la Zurriola, 240 Sagües (1/2 de la capacidad), 160 de Zuhaitzi, 270 del Mercado y 160 del Pº de Francia (2/3 de la capacidad para residentes); además se añaden las 460 plazas actualmente para abonados de Plaza de Cataluña y Txofre.

Amara:

- En rotación se incluyen 100 plazas del Centenario (1/5 de la capacidad), 1.000 del aparcamiento de captación en el área de Riberas de Lioila y 230 del aparcamiento previsto en la Plaza de Irún.
- Para residentes se incluyen las 250 plazas de Ferrerías, 250 de Podavines y 300 plazas de Morlans
- En garajes privados se incluyen las plazas a realizar en las actuaciones del área de Riberas de Lioila, del Apéndice de Amara y Morlans Behera.

Riberas de Loiola se conciben como de "captación", donde los vehículos puedan aparcar a tarifa reducida, teniendo además una buena conexión mediante transporte público con el Centro. Como el acceso principal al mismo se efectuará desde el Sur, a través de la margen izquierda del Urumea, se plantean dos aparcamientos fuera de programación: Pº de Francia y Pº del Urumea.

Para el conjunto de las zonas centrales: Centro, Gros y Amara se propone la construcción de 10.323 nuevas plazas (de las cuales 5.446 son privadas), para llegar así a las 34.000 plazas, en superficie y subterráneas, tanto públicas como privadas. En esta propuesta se ha suprimido el aparcamiento de los "abonados". En el Centro pasan las plazas de abonados de la Concha a residentes y las de Okendo a rotación. En Gros las plazas de abonados de Plaza Cataluña y Txofre pasan a residentes. Estas medidas concuerdan con el nivel de motorización previsto en el horizonte del Plan General. También se prevén actuaciones fuera de programación. El escenario final manejado en el modelo de transporte considera como principales actuaciones la construcción de un aparcamiento de captación próximo a la línea teórica que delimita el Centro, unido a cierta restricción en esta zona y a la mejora y potenciación del transporte público.

Cabe, a posteriori, emprender actuaciones complementarias, aunque se deberá llevar a cabo un planeamiento pormenorizado al ser cada vez más estrictas las condiciones de contorno. Se puede, asimismo, pensar en seguir reduciendo la rotación y traspasar la oferta a residentes: La Concha en su totalidad, parte de Okendo, el Kursaal, Centenario, etc. Habrá por ello que ser extremadamente cauteloso y lo suficientemente flexible a la hora de redactar los pliegos de condiciones de las concesiones. Estas actuaciones deberán ser compatibilizadas con la apuesta definitiva por el transporte público. Se vislumbra así la posibilidad realista de culminar la política integral de transporte, tantas veces aludida en este documento.

2.4.2.3.- Transporte público

Se propone la progresiva potenciación de la misma, hasta alcanzar un escenario situado fuera del horizonte del presente Plan General. Para ello, es precisa la puesta en escena de una política integral de transporte que permita potenciar claramente, tanto el transporte público como los modos no motorizados, así como controlar el uso del vehículo privado, principalmente en base a medidas restrictivas de estacionamiento.

* **Red de autobuses**

La propuesta para la red autobuses se estructura en dos fases: en el horizonte del Plan General y fuera de programación. Más que detallar actuaciones concretas intenta sentar las bases de una nueva red de autobuses inspirada en la integración de las líneas urbanas y suburbanas y en su adecuación al conjunto de nuevas infraestructuras viarias previstas en el Plan General. Los principales objetivos que debe perseguir dicha red en el ámbito geográfico de Donostialdea son:

- . Coordinación de servicios entre las distintas redes actuales.
- . Integración tarifaria de los distintos servicios públicos.
- . Prioridad absoluta del transporte público en los viajes radiales.
- . Establecimiento de sistemas de ayuda a la explotación, S.A.E., como herramienta indispensable para introducir mejoras sustanciales en aspectos tales como la velocidad comercial, fiabilidad horaria e información al usuario.
- . Aumento de las frecuencias de los servicios.
- . Mejora de la imagen del transporte público.

- Autobuses urbanos

Las previsiones recogidas en el presente Plan General conllevan el desarrollo de un gran número actuaciones urbanísticas de carácter residencial y terciario, así como la puesta en servicio de una nueva red viaria mucho más completa. Resulta razonable esperar, en consecuencia, un notable incremento de la demanda de transporte, que obligará a modificar la red actual de la C.T.S.S.. Esta remodelación de líneas deberá realizarse en el ámbito del Consorcio de Transportes, previo estudio minucioso de la movilidad urbana y teniendo en cuenta la coordinación con las líneas suburbanas y con los servicios de ferrocarril de cercanías.

En el horizonte de programación del Plan General, la red de transporte público está llamada a desarrollar un papel cada vez más relevante, a lo largo de los ejes radiales que convergen en el Centro, la tantas veces mencionada "T". Las medidas a implantar para el desarrollo de la red de autobuses urbanos son:

- . Prioridad, consolidación y aumento de la preferencia viaria, continuando con la implantación de carriles-bus, mejorando la semaforización y fomentando giros preferenciales, etc). La política de potenciar de forma rotunda el transporte público en los viajes radiales requerirá medidas de diseño viario. Además, los nuevos ejes viarios permitirán eliminar tráficos de paso en calles actualmente congestionadas, posibilitando la implantación de nuevos tramos de carriles exclusivos para autobuses, que se ubicarán, principalmente, en las tres vías radiales de acceso al Centro: por el Este, el eje Ategorrieta-Miracruz con su derivación por las Avdas. de Navarra y Zurriola; por el Sur, las Avdas. de Madrid y Sancho el Sabio; por el Oeste, Pº de Miraconcha y la C/ San Martín.
- . Programa de inversión en infraestructura. marquesinas
- . Política tendente a mejorar el servicio de información al usuario y la imagen que ofrece el transporte público, en general.
- . Introducción de mejoras tecnológicas que redunden en una explotación más eficaz, dado que la modernización del sistema de transporte y, en concreto, de los servicios de autobuses pasa por una mejora notable de la gestión de los mismos, dentro del cual la instalación de un Sistema de Ayuda a la Explotación se plantea como necesaria a corto plazo.
- . Reforma o traslado de las cocheras.
- . Coordinación con la política de aparcamiento
- . Coordinación funcional y tarifaria con la red suburbana a través del Consorcio de Transportes
- . Rediseño de la red actual
 - Fusión o desdoblamiento de líneas
 - Creación de servicios "express"
 - Extensión de líneas y servicios
 - Modificación de itinerarios y cambios de frecuencia
 - Implantación de líneas emblemáticas de "demostración"
- . Creación de nuevas líneas: la red viaria prevista permite establecer nuevas líneas transversales e, incluso, circulares que hasta el momento eran impensables por la falta de conexiones. A modo de ejemplo, las líneas Egia-Amara-Centro, Intxaurren-Gros-Centro-Amara, Amara-Ayete-Ibaeta o Altza-Intxaurren-Egia-Centro-Gros, podrían realizar itinerarios circulares. Además, cabe pensar en nuevos trayectos para líneas actualmente en servicio, como Altza-El Antiguo e Intxaurren-El Antiguo, merced a las nuevos ejes viarios, con lo que sería factible dejar de utilizar la Variante y se podría atender con mayor garantía a zonas como Ayete o Bera-Bera.

Los viales que mayor número de conexiones pueden resolver y sobre los que se pueden establecer recorridos de líneas urbanas de autobuses son los siguientes:

- . Vial Amara-Ibaeta.
- . Ramal a Ondarreta y enlace a Etxadi desde el vial anterior.
- . Acceso al polígono de Zuatsu por Errotaburu.
- . Conexión Egia-Intxaurreondo por Lau-Haizeta.
- . Nuevo puente sobre el Urumea en el área de Riberas de Loiola.
- . Trama viaria de la urbanización del área de Riberas de Loiola.

También se pueden considerar a este respecto, aunque con carácter secundario, las infraestructuras que se indican a continuación:

- . Trama viaria de la urbanización del polígono de Berio y vial central del polígono industrial de Igara.
- . Conexión Egia-Intxaurreondo por Polloe.
- . Puente del Centenario.
- . Nuevo puente sobre el Urumea de acceso al polígono industrial de Martutene.

De acuerdo con el Plan de Circulación y Transporte del Centro, la propuesta concentra las terminales de las líneas urbanas en el remodelado Boulevard. Esto permite una conexión adecuada entre las líneas urbanas y las suburbanas, facilitando los transbordos entre las mismas.

A largo plazo, fuera del horizonte del Plan General, se debería concluir el proceso de transformación desarrollado, consolidando aquellos ejes en que el transporte público tenga prioridad, lo que combinado con una adecuada estrategia en materia de aparcamiento, consiga invertir la actual distribución modal. Para ello, habrá que contemplar como culminación natural de dicha política la definición de un eje transversal "de costa", atendido por un sistema de transporte de capacidad intermedia, como un tranvía moderno o un autobús articulado sobre plataforma reservada. Este eje conectaría entre sí las zonas de mayor densidad de población, tanto del municipio como de la comarca: Ibaeta, Centro, Gros, Pasajes y Rentería, enlazando, además, con Intxaurreondo y Altza.

A su vez, debería unirse en el Centro con un eje Norte-Sur que diese acceso a Amara. Se conformaría de este modo la columna vertebral de la red donostiarra en forma de "T". Este paquete de actuaciones tendría que solventar, por otra parte, el previsible problema de congestión de la C/ Miracruz y la Avda de Ategorrieta. En este sentido, se pueden considerar posibles opciones, enmarcadas dentro del ámbito de gestión de un Consorcio de Transportes, tales como la reutilización de otras vías después que sean liberadas de su uso actual. Como ejemplo, la plataforma de R.E.N.F.E., una vez quede reservada para cercanías, como consecuencia de la construcción de la Nueva Red Ferroviaria al País Vasco, podría ser utilizada para la explotación de un servicio de cercanías unificado que agruparía los esfuerzos de R.E.N.F.E. y E.T./F.V.

- Autobuses suburbanos

Las medidas para mejorar el funcionamiento de los autobuses que conectan la capital con los núcleos urbanos de su comarca serán establecidas por el Consorcio de Transportes de Donostialdea, de acuerdo con los objetivos generales antes citados. Evidentemente, las líneas suburbanas se verán favorecidas por la instalación de nuevos tramos de carriles-bus, por la descongestión que los nuevos viales producirán sobre calles saturadas en la actualidad y por la instalación de sistemas de ayuda a la explotación.

Siguiendo también las últimas modificaciones respecto al Plan del Centro, las terminales de estas líneas se concentran a lo largo de las calles Reina Regente y Peñaflorida, con objeto de facilitar los transbordos entre ellas y con los autobuses urbanos situados en el Boulevard.

- Autobuses regulares de uso especial

Dentro de las actuaciones de racionalización del sistema de transporte público por carretera, se plantea la racionalización de los recorridos y paradas de los autobuses regulares de uso especial, tanto los correspondientes a empresas como a centros escolares, debido a su gran impacto en la red, por su coincidencia en las horas punta.

Se propone la concentración de sus itinerarios y paradas, en una red que cubra todas las zonas de recogida de usuarios, buscando su coincidencia con los del resto de las líneas de autobús.

- Nueva estación de autobuses interurbanos

Desde hace bastantes años la estación de autobuses interurbanos está situada en la Plaza Pío XII. Este emplazamiento, por sus condiciones de contorno, no está provisto de los servicios que ofrece una instalación convencional de este tipo, lo que unido al papel que en el tráfico urbano y suburbano desempeña este punto, por su proximidad y número de conexiones con I Variante, ha dado lugar a un problema de funcionalidad que se ha ido agudizando a medida que el centro de gravedad poblacional de la ciudad se desplazaba hacia el Sur.

Por otra parte, el transporte interurbano por autobús ha experimentado en los últimos años un fuerte impulso, de forma especial en itinerarios en los que otros modos de locomoción son incapaces de competir en las condiciones actuales, como, por ejemplo el trayecto San Sebastián-Bilbao.

Todos estos factores han aconsejado replantearse la ubicación de la estación, barajándose varias posibilidades, entre las que sobresalen las siguientes:

. Estación soterrada bajo el Boulevard

Tiene como principales inconvenientes, por una parte, el que introduciría de forma innecesaria un tráfico de vehículos pesados en el corazón de la ciudad y, por otra, la afección que supondría al cimiento de la antigua muralla existente en este emplazamiento.

. Plaza de Pío XII en superficie

Esta solución, en que se mantiene la ubicación actual, resulta escasamente flexible, ante las pocas posibilidades de adaptación que tiene para generar las instalaciones y servicios necesarios en una terminal de autobuses convencional.

. Plaza de Pío XII soterrada

En este caso se preveía situar la estación bajo el islote de la glorieta. Al margen del reducido espacio que se tendría desde el punto de vista operativo, los accesos a la misma desde la superficie generarían un problema de tráfico añadido a la propia conflictividad de esta plaza.

. Riberas de Loiola

El emplazamiento propuesto es la parcela de "equipamiento comunitario" prevista por el "planeamiento parcial" vigente, en el extremo Sur del Area, frente el "parque" que separa este Area de la denominada "Ensanche de Amara IV" ("Apéndice de Amara").

Presenta las ventajas de su inmediata disponibilidad, coste de edificación moderado –edificación predominantemente "sobre rasante"-, y, posibilidad de relación intermodal con los ferrocarriles de Renfe –apeadero previsto en el Area que se podría conectar directamente con la estación de autobuses-, y, Euskotren –creación más forzada de un apeadero adicional que competiría con los de Anoeta y Loiola-. Por el contrario, presenta los inconvenientes de su escasa centralidad, sobre todo en la actualidad, y, la deficiente conexión con las líneas de autobuses metropolitanos que atraviesan Donostialdea en dirección

Este/Oeste por el trazado de la antigua N-I, las cuales mueven importantes volúmenes de viajeros, y, con la red de autobuses urbanos.

En cualquier caso, esta alternativa ha sido sugerida por el Departamento de Transportes y Obras Públicas de Gobierno Vasco en la resolución de la C.O.T.P.V., unida a su rechazo expreso –competencialmente vinculante- de la alternativa de implantación de la nueva estación de autobuses en la Estación de Easo, propuesta por el Ayuntamiento en la tramitación del presente Plan General. El pronunciamiento del Departamento ha llevado finalmente al Ayuntamiento a optar de igual modo por esta opción.

. Morlans

Este punto, a priori atractivo, dado que no es precisa la entrada hacia el centro de la ciudad, presenta como principales desventajas, las interferencias con el desarrollo urbanístico previsto en este Area, y, las reducidas posibilidades de situar aquí una terminal intermodal, en lo que al trazado de una estación ferroviaria se refiere, dadas las severas restricciones existentes.

. Plaza del Centenario

Es el emplazamiento propuesto por el Ayuntamiento en la tramitación del presente Plan General, finalmente se ha desestimado, ante la oposición –competencialmente vinculante- del Departamento de Transportes del Gobierno Vasco, en la resolución de la C.O.T.P.V. sobre el Plan General, reconsiderando su postura anteriormente favorable.

La implantación se consideraba idónea, dado que el soterramiento del trazado de las líneas de ET/FV, así como de la estación de ferrocarril de Easo, liberaría una superficie, capaz en magnitud de alojar la terminal de autobuses interurbanos, con la ventaja de una intermodalidad efectiva donde se integraría una amplia gama de tipos de transporte, incluyendo los de ámbito local, como las líneas de autobuses metropolitanos y urbanos, los taxis, o el transporte no motorizado.

Por otra parte, el viario propuesto para esta zona se reforzaría con la ampliación del “Pº de Errondo”, que discurriría sobre la plataforma soterrada de la línea San Sebastián/Hendaia, detrayendo tránsitos de paso de otras arterias, como la Avda. de Sancho el Sabio con un tráfico de carácter más urbano.

* **Ferrocarril**

Dentro de los límites del Término Municipal de Donostia-San Sebastián se localizan tres líneas ferroviarias, con unos 35 km de desarrollo total y 12 estaciones o apeaderos, cuya gestión está repartida entre las empresas públicas R.E.N.F.E., de titularidad estatal y Eusko Trenbideak dependiente del Gobierno Vasco.

Estas cifras pueden conducir a priori a la conclusión engañosa de que la infraestructura ferroviaria existente es la adecuada, en función del ámbito geográfico que abarca el municipio y del volumen de pasajeros que, en una situación ideal, podrían ser atendidos.

Sin embargo, la realidad es muy distinta, si se analizan detenidamente las características generales de las redes en servicio, que, de forma somera, se exponen a continuación.

En la actualidad R.E.N.F.E. tiene en explotación el eje de larga distancia Madrid-Irún, de doble vía en todo su desarrollo, el cual debido a la morfología de la red, recoge el tráfico que tiene como origen o destino, aparte de la capital del Estado, Cataluña, Comunidad Valenciana, Galicia, Portugal y las zonas intermedias situadas a lo largo de los respectivos recorridos.

Además, R.E.N.F.E. gestiona un servicio de cercanías con centro de gravedad en Donostia-San Sebastián, que pone en comunicación la capital guipuzcoana con los municipios situados en el valle del Oria y en la vega del Urumea, por el Sur y con los importantes núcleos de población enclavados hasta la frontera por el Este.

Dentro del Término Municipal donostiarra existen paradas en la Estación de Atotxa, para todo tipo de trenes de viajeros y, además, en los apeaderos de Martutene, Loiola, Gros, Ategorrieta y Herrera para las unidades de cercanías.

En consecuencia, se tiene en la red estatal un único trazado que soporta un tráfico mixto importante, en que los flujos de cercanías y mercancías están fuertemente supeditados a los de largo recorrido, lo que, de alguna forma, penaliza el transporte suburbano por ferrocarril a nivel de Donostialdea.

Por lo que respecta a la red vasca, en 1.979 aquellas líneas que realizaban su recorrido íntegramente dentro de los límites de la Comunidad Autónoma y que eran pertenecientes a los Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (F.E.V.E.), pasaron a depender del Gobierno Vasco a través del organismo denominado Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos, S.A. (E.T.-F.V.). Hoy día esta compañía pública explota dos líneas cuyos trazados convergen en la Estación de Easo: San Sebastián-Bilbao y San Sebastián-Hendaia.

La línea San Sebastián-Bilbao entró en servicio a principio de siglo como ferrocarril de largo recorrido, según la concepción de aquella época, para unir las dos ciudades y servir de enlace a las líneas que discurrían transversalmente, por los valles guipuzcoanos y vizcaínos. Las características geométricas de su trazado, que no permite más que velocidades de explotación reducidas, unidas a un material móvil poco potente ha conducido a que haya desaparecido la razón inicial que motivó su construcción, muy especialmente, tras la ejecución de la Autopista Bilbao-Behoibia, con la que no puede competir en tiempos de recorrido.

Además, las paradas existentes a lo largo de la línea están localizadas, en general, de forma excéntrica con respecto a los núcleos urbanos que se han ido desarrollando con posterioridad a su construcción. Cabe citar como excepción el caso de Zarautz. Dentro del Término Municipal de Donostia-San Sebastián, aparte de la Estación de Easo, existen los apeaderos de Añorga y Recalde.

Por ello, en la actualidad, recoge un tráfico segregado a nivel comarcal, que se mueve alrededor de varios centros de gravedad, entre ellos Donostia-San Sebastián, cuyo volumen ha ido disminuyendo progresivamente a lo largo de los últimos años.

Con relación al eje San Sebastián-Hendaia, esta línea tiene un marcado carácter de ferrocarril suburbano, que discurre por una zona con gran densidad de población, la cual genera un elevado número de viajes. De hecho, hoy constituye el principal medio de transporte para una gran cantidad de usuarios que se desplazan a lo largo del corredor San Sebastián-Irún. Además de la Estación de Easo, las paradas existentes en el Término Municipal son las de Anoeta, Loiola y Herrera.

No obstante, el hecho de que esta línea carezca de doble vía en casi todo su trazado, unido a la inadecuada ubicación de algunos apeaderos, hace que su capacidad se reduzca con respecto a la que podría alcanzar, desde el punto de vista del volumen potencial de viajeros.

Aún así, este eje tuvo una época de esplendor, que alcanzó su cenit en 1.979 cuando transportó más de 4 millones de usuarios. A partir de esa fecha comenzó a sufrir una progresiva disminución de demanda hasta registrar un mínimo de 2,5 millones de personas en 1.986.

Ultimamente, esta tendencia a la baja que se venía observando, registró un cambio radical, merced a las medidas adoptadas en el marco del "Plan de Actuación del Gobierno Vasco en materia de Ferrocarriles", entre los que destaca el aumento de frecuencias de los viajes, que ha pasado a ser de un tren cada 15 minutos entre San Sebastián y Rentería y cada 30 minutos si el extremo oriental del recorrido se localiza en Hendaia. Como consecuencia de ello, en 1.992 el volumen de viajeros transportados alcanzó la cifra de 4,8 millones. En la siguiente tabla se refleja la evolución que ha experimentado la demanda de esta línea ferroviaria.

EVOLUCIÓN DE BILLETES EMITIDOS EN LA LÍNEA SAN SEBASTIÁN-HENDAIA EUSKO TRENBIDEAK	
AÑO	BILLETES (en miles)
1.978	3.839
1.979	4.123
1.980	3.918
1.981	3.177
1.982	3.177
1.983	3.172
1.984	2.846
1.985	2.698
1.986	2.543
1.987	2.720
1.988	2.871
1.989	3.492
1.990	4.082
1.991	4.535
1.992	5.886

NOTA: No se incluyen 800.000 viajes gratuitos correspondientes a "jubilados".

Por otra parte, hay que señalar que las dos líneas de ferrocarril gestionadas por Eusko Trenbideak, particularmente la San Sebastián-Hendaia, experimentan fuertes incrementos puntuales de tráfico, coincidiendo con diversas manifestaciones deportivas o culturales que tienen lugar en el complejo de Anoeta o en otras zonas singulares de la ciudad (La Concha, Parte Vieja, etc.), lo que obliga a la compañía a incrementar con carácter extraordinario la frecuencia de los viajes.

En definitiva, la red ferroviaria existente no responde totalmente a las exigencias de una ciudad de tamaño medio como Donostia-San Sebastián debido, fundamentalmente, a:

- La subordinación en la línea de R.E.N.F.E. de los movimientos de cercanías y de mercancías al de largo recorrido, lo que determina una carencia en el tráfico suburbano, que se compensa en el corredor San Sebastián-Irún por la existencia del FC. de Eusko Trenbideak, con altas frecuencias en los recorridos y una buena calidad en el servicio.

Esto no sucede en el eje Norte-Sur receptor del tráfico procedente de los núcleos de población situados en el valle del Oría, a pesar de lo cual el servicio de cercanías de R.E.N.F.E. constituye el medio de transporte público más rápido y eficaz.

- La inadecuada situación de las paradas, en general, escasamente concordantes con la distribución geográfica de la población (viviendas, centros de trabajo, lugares de atracción y esparcimiento, etc.) a la que potencialmente puede prestar servicio.

En este sentido, cabe señalar la existencia en San Sebastián de amplias zonas que se encuentran relativamente alejadas de la red ferroviaria (por ejemplo, los barrios situados en la cuenca de Ibaeta), lo que, en principio constituye un elemento disuasorio a la hora de hacer uso de este medio de locomoción, incentivando indirectamente la utilización del transporte por carretera, dentro del cual cobra especial relevancia el vehículo privado.

- . La antigüedad de la infraestructura, de forma particular en la línea de Eusko Trenbideak San Sebastián-Bilbao, cuyo trazado en algunos tramos no está en consonancia con los criterios de diseño utilizados en la actualidad, lo que, unido, en el mismo trayecto, a un material móvil poco potente en términos relativos, trae como consecuencia su infrutilización.

A tenor de esta situación y dentro de una estrategia global que racionalice y optimice el sector del transporte, la propuesta comprende el conjunto de actuaciones que se describen a continuación y que de forma esquemática se presentan en la figura adjunta.

- Líneas de largo recorrido

La operación más importante que se plantea en la infraestructura explotada por R.E.N.F.E. para trenes de largo recorrido (aunque se sitúa fuera del horizonte del presente Plan General), es la implantación de la N.R.F.P.V la cual administrativamente ha sido impulsada de forma conjunta por el Estado y el Gobierno Vasco y que se enmarca en una estrategia diseñada a nivel estatal, siendo su principal objetivo la reestructuración de la red ferroviaria existente, en concordancia con las directrices que han regido en este terreno en los países del entorno europeo.

En concreto, se pretende la consecución de una red que permita la circulación de unidades de pasajeros, con velocidad máxima comprendida entre 200 km/h (velocidad alta) y 250 km/h (alta velocidad) y con ancho de vía, en principio, U.I.C. o internacional, es decir, 1,435 metros.

En este contexto, se estableció un convenio entre el M.O.P.T. y el Gobierno Vasco, fruto del cual se elaboró en Junio de 1.991 el Anteproyecto de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco (N.R.F.P.V.) en el que se definía el trazado de esta línea a escala 1:5.000, pero no se analizaba en profundidad el acceso a las capitales vascas, en particular a Donostia-San Sebastián, aunque sí se planteaban de forma esquemática, varias soluciones de penetración a Atotxa, tanto en fondo de saco como dando continuidad a la red e, incluso, una en que no se preveía ramal de conexión alguno con la estación actual a cambio de una nueva estación situada junto al Monte San Marcos, en el Término Municipal de Rentería, sin que ninguna de ellas fuese totalmente satisfactoria, bien debido a su escasa operatividad o a su elevado coste económico.

En Julio de 1.992 y en Mayo y Agosto de 1.993, la Oficina del Plan General del Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián elaboró sendos documentos, en los que se proponía un trazado alternativo y una nueva estación para la N.R.F.P.V., de forma que se adecuase mejor a la infraestructura existente y a las necesidades de la comarca de Donostialdea.

Dichos Estudios fueron remitidos al Gobierno Vasco, quien ha asumido la solución planteada, seleccionándola entre otras para ser desarrollada con un mayor nivel de definición.

Circunscrito al área próxima a Donostia-San Sebastián y según el sentido de avance Madrid-Irún, el trazado propuesto está situado al Norte del anteproyectado en Junio de 1.991. En su extremo meridional toma la dirección Sur-Norte, según el valle del Urumea, en la margen izquierda de la vega, mediante un tramo recto, en el que se prevé situar la nueva estación a la altura de Ergobia.

A partir de este punto, cambia su orientación por la Oeste-Este, merced a una alineación circular que pasa al Sur del Barrio del Pilar y a la altura del Polígono 27 para, finalmente, conectar con el eje inicialmente previsto en el Término Municipal de Oiartzun. Este trazado habrá de ser, obviamente calculado y definido con mayor detalle en ulteriores fases de su diseño, especialmente, durante la elaboración del correspondiente Proyecto de Construcción.

Dicha solución permite, por otra parte, resolver de forma más adecuada el cruce con otras infraestructuras previstas a lo largo de su desarrollo, especialmente con el Segundo Cinturón, con el que se tenía antes una total coincidencia de los respectivos trazados en planta en las proximidades del valle del río Oiartzun.

Dada la magnitud de los parámetros empleados tanto en planta como en perfil longitudinal, y la orografía del terreno atravesado, el nuevo trazado consiste en una sucesión de túneles y viaductos con algunos tramos a cielo abierto concretados en unos pocos puntos.

En cuanto a la nueva estación, la ubicación planteada presenta las siguientes ventajas:

- . Permite la coexistencia de los dos anchos de vía (al haber encajado el nuevo trazado junto a la línea actual) y, por tanto, la coordinación de los tráficos de largo recorrido y cercanías. En este sentido, con objeto de mejorar la explotación ferroviaria, se propone la rectificación puntual del eje existente, disponiéndole paralelo al nuevo.
- . Posibilita la penetración a la Estación de Atotxa, asimismo, con los dos anchos, ya que se prevé que junto a las dos vías actuales de ancho R.E.N.F.E. discurra una tercera de ancho U.I.C. para la entrada al centro de la ciudad de determinadas unidades.
- . Al hilo de lo anterior, el hecho de que la nueva Estación se ubique relativamente próxima a la de Atotxa (unos 5 km) permite que la conexión entre ambas en ancho U.I.C. se pueda resolver con una sola vía, mientras que en otras circunstancias se hubiese debido recurrir a dos.
- . Desde un punto de vista funcional, la proximidad a la Estación propuesta de determinados ejes viarios previstos (Autovía del Urumea, Segundo Cinturón, etc.) y de zonas de actividad industrial (Astigarraga, Hernani, Polígono 27, etc.) permitirá obtener una flexibilización del sector del transporte desde una perspectiva global y extendido a un ámbito geográfico, cuando menos provincial.

- Líneas de cercanías

Dentro del horizonte del Plan General se proponen las siguientes actuaciones:

- . Modificación de las dos líneas de Eusko Trenbideak en las Areas de Morlans y Easo, que comprende:
 - Soterramiento del FC. San Sebastián-Hendaia entre la estructura de acceso a Ayete desde el Paseo de Errondo y la Estación de Easo.
 - Rectificación del trazado del FC. San Sebastián-Bilbao entre el túnel de Ayete y la Estación de Easo, de forma que en el tramo inicial se encaje junto a la ladera Norte del valle de Morlans, "ocultando" la infraestructura mediante tratamientos adecuados, y en el tramo final en túnel primero y en falso túnel después, hasta la Estación de Easo.
 - Soterramiento de la Estación de Easo, de manera que se obtenga una playa de vías todas ellas paralelas, en que se puedan resolver todos los movimientos posibles de forma directa y situada a una cota compatible con las rasantes de las dos líneas de ferrocarril.

Con estas actuaciones se logran una serie de ventajas que, de modo resumido, se relacionan a continuación:

- Supresión de una barrera (eje San Sebastián-Hendaia) que ha impedido la integración del área de Morlans al conjunto de la ciudad.
 - Eliminación de una obra lineal (eje San Sebastián-Bilbao) que divide axialmente la vaguada de Morlans, lo que ha impedido acometer allí cualquier operación urbanística. A esto hay que unir la disminución de la superficie ocupada por las instalaciones de la Fábrica Municipal de Gas.
 - Reducción del impacto ambiental que genera la presencia de las dos líneas ferroviarias, tanto visual como acústico.
 - Posibilidad de dotar a la zona afectada de la trama viaria prevista.
 - Además, no se hipoteca la posibilidad de que en una fase ulterior se prolongue el eje ferroviario por la calle Easo hasta la Plaza de Cervantes, a la cual podrían acceder directamente las unidades procedentes, tanto de Hendaia como de Bilbao.
- . Construcción de un nuevo apeadero en el área de Iza para la línea de Eusko Trenbideak San Sebastián-Bilbao, con objeto de darle un mayor carácter metropolitano y posibilitar una mayor captación de viajeros al permitir su transporte a través del eje Este-Oeste, merced a la operación descrita en Easo.
 - . Dentro de la red de cercanías de R.E.N.F.E. se prevé la construcción de un apeadero en el área de Riberas de Loiola, tal como está recogido en el Plan Parcial correspondiente.
 - . Dada la proximidad del apeadero de Loiola de la línea de Eusko Trenbideak San Sebastián-Hendaia, es factible el enlace peatonal entre ambos, de modo que se genere una fácil conexión entre los flujos ferroviarios Sur-Norte y Este-Oeste.

2.4.2.4.- Transporte "no motorizado"

* Criterios generales

La propuesta de transporte "no motorizado" se estructura de acuerdo con dos objetivos principales:

- **Crear una red de transporte "no motorizado" que conecte todos los barrios entre sí, y, los relacione con las zonas centrales de la Ciudad.**
- Potenciar los "paseos de ribera" de los frentes marítimos y fluviales de la Ciudad.

Asimismo, se considera como objetivo adicional, crear en todos los barrios una zona central, donde se pueda desarrollar la actividad ciudadana, en la que tendrán prioridad los peatones y ciclistas.

La red destinada a los peatones pretende garantizar la conexión peatonal de todas las zonas consolidadas del Término Municipal. En lo que respecta a los ciclistas se ha preferido optar por establecer una red básica para bicicletas, principalmente en la zona llana que, posteriormente, puede ser ampliada. Se propone, además, el progresivo uso conjunto de itinerarios por ambos medios de transporte, coexistiendo a lo largo de determinados tramos. Asimismo, se pone especial cuidado en permeabilizar las barreras existentes, naturales y artificiales: río, ferrocarril, vías rápidas, y, otras.

En los itinerarios urbanos los carriles-bici se sitúan, en general, al nivel de la acera y sirven de separación entre la calzada y el espacio reservado a los peatones. En los paseos la zona de mayor interés paisajístico se reservará para los peatones, situando los carriles-bici en partes más alejadas.

Además, se han incluido una serie de itinerarios peatonales en zonas rurales, con carácter de paseo, para conectar con los distintos parques rurales dentro y fuera del municipio de San Sebastián y con los núcleos de población limítrofes: Hernani, Pasajes de San Pedro, Usurbil, Lasarte y Orio.

En el plano II.2.1.2 se han representado los principales elementos que forman la propuesta.

* Movimientos peatonales urbanos

Se propone crear en todos los barrios una zona central con prioridad peatonal y buena accesibilidad en transporte público, donde el tráfico rodado, caso de existir, discurra a velocidad reducida. Los elementos principales para lograr estos "centros tranquilos" son el diseño del viario y el control de la velocidad, que deberá estar limitada como máximo a 30 km/hora. Estos dos elementos se producen en las llamadas "calles de coexistencia" donde se elimina la diferencia de nivel entre calzada y acera lo que obliga a los vehículos a circular a velocidades muy bajas.

La materialización de los "centros tranquilos" deberá ser objeto de un estudio pormenorizado para cada barrio. Actualmente se está planteando una intervención en el Centro, de acuerdo con los criterios citados, que consiste en la reconversión de ciertas calles urbanas situadas entre la Plaza de Bilbao y el Boulevard en un eje de coexistencia. La presumiblemente positiva experiencia adquirida con esta medida deberá servir de base para emprender en el futuro otras de carácter similar.

Con la red peatonal se pretende garantizar unos itinerarios principales que conecten todos los núcleos, de forma que los recorridos a pie se realicen en ellos con unas condiciones de seguridad y comodidad aceptables. Para esto será necesario que en los itinerarios señalados en la propuesta, los peatones tengan un tratamiento prioritario a la hora de proceder a su rediseño.

A continuación, se expone la propuesta peatonal para cada barrio, describiendo los itinerarios que forman la red principal:

- Centro

El conjunto de actuaciones previstas en esta zona está basado en el "Plan de Circulación y Transporte del Centro". Se amplía la zona peatonal de la Parte Vieja, en la que se integra el Boulevard remodelado, y se crean unos ejes peatonales principales mediante calles de coexistencia en las que se permite estacionar a los residentes. El itinerario citado, entre la Plaza de Bilbao al Boulevard, formado por las calles Elcano, Churruga y Getaria y la propia plaza, se va a acometer en breve. Otros ejes de coexistencia previstos son: Hernani-Loiola-Reyes Católicos, San Bartolomé-Plaza del Buen Pastor-Alfonso VIII-Valentín de Olano. A estos hay que añadir como itinerarios peatonales el eje Norte-Sur por la calle Autonomía, Plaza Easo y la calle Easo y los ejes transversales del Boulevard y la Avenida de la Libertad.

- Gros

Se sigue lo establecido en el "Plan Vivir y Circular en Gros". Se crea una gran zona de coexistencia alrededor de la Plaza de Cataluña, denominada "Corazón de Gros", y se proponen unos ejes peatonales principales que siguen las calles de Miracruz, Zabaleta y la Avenida de Navarra. Otro eje comunica la c/Miracruz con la Avenida de Navarra a través de la calle de coexistencia de Gloria, la peatonal del Txofre, la Plaza de Zuberoa y la c/Claudio Delgado.

La red peatonal tiene continuidad hacia el Este por la Avda de Navarra y la Calzada Vieja de Ategorrieta y por la Avenida de Ategorrieta, confluyendo éstas dos últimas en la Glorieta del Boulevard de Marrutxipi. A ambos lados de este, se definen sendos itinerarios peatonales, logrando la conexión de Intxaurrondo y Altza con el área central de la ciudad, a través del barrio de Gros.

- Intxaurreondo

Paralelo a la vía de la línea ferroviaria Madrid - Irún de R.E.N.F.E., por el eje definido por el Paseo de Txaparrene, la pasarela peatonal y los puentes de Zubiaurre y la calle de Garro, se conecta con la zona baja de Intxaurreondo y Julimasene. Subiendo por el Boulevard de Marrutxipi el itinerario peatonal se bifurca en la cabecera. Un ramal discurre por el Paseo de Mons hasta enlazar, como el anterior itinerario, con Altza. El otro, continúa por los Paseos de Txibili y Baratzategi, sirviendo de eje peatonal al polígono de Intxaurreondo Sur. La conexión con la parte Sur de Intxaurreondo queda reforzada a través del camino de Lizardi y el Paseo de Zarategi. Por último, un itinerario une este paseo con el apeadero del ferrocarril por la calle de Marrutxipi.

- Ategorrieta-Ulía

La parte más oriental de la ciudad queda conectada a través de los itinerarios que desde Gros e Intxaurreondo confluyen a la altura del "reloj" de la Avenida de J. Elosegi. Por la acera Norte se dirige hacia Bidebieta-La Paz, para seguir por la Avenida de Trintxerpe hacia Pasajes de San Pedro.

- Altza

Se aprovecha el itinerario que discurre por el Paseo de Txaparrene para cruzar sobre la línea de R.E.N.F.E. por el Puente de Garro, para lo que habrá que realizar determinadas obras de acondicionamiento en la parcela de Etxaide-Borda. A partir de este punto se asciende por la calle Garro, de fuerte pendiente para, siguiendo por la calle Julimasene, llegar a Altza a través de la pasarela peatonal situada a la salida de la Variante en Herrera. Además de los itinerarios anteriormente descritos por Intxaurreondo, se mantiene el actual que, por medio de la acera Sur de la Avda. J. Elosegi, alcanza la nueva Glorieta de Herrera para conectar por el Paseo de Larratxo con la parte baja de Altza. Desde este punto vuelve a ascender entre las edificaciones existentes, hasta la calle Casa Nao, para desembocar en la Plaza de San Marcial, ubicada en la parte superior del barrio. A partir de aquí, el eje desciende por las calles de la Iglesia y Roteta, finalizando el circuito en la Glorieta de Herrera, a través del camino de la Ermita.

La red peatonal de Altza se completa con un itinerario que, por el Paseo de Casares y el Camino de Darieta, conecta el Parque de Arria con el futuro parque urbano de Larres.

- Egia

El barrio queda unido con todas las zonas centrales de la ciudad por medio del Pº del Duque de Mandas en donde confluyen los itinerarios que proceden del Centro, atravesando los puentes de Santa Catalina y Mª Cristina, de Gros, por Zuhaitzi y la calle Huertas y de Amara, por el Puente del Centenario.

Este conjunto de itinerarios peatonales, agrupados en un solo eje, tiene continuidad por la Cuesta de Egia para llegar a Virgen del Carmen, considerado como el eje principal del barrio. En su inicio, parten ramales hacia Loiola y el área de Riberas de Loiola, a través del nuevo puente sobre el Urumea, y hacia Intxaurreondo por Ametzagaina, Río Deva y el Camino de Aldapa.

Siguiendo el camino de Jai-Alai se conecta Egia con la parte más oriental de Gros y con el inicio del Boulevard de Marrutxipi. El tramo final del eje de Virgen del Carmen queda unido con Intxaurreondo a través del Paseo de Txibili.

- Amara Berri

En este barrio, el eje principal recorre las avenidas de Sancho el Sabio y de Madrid, en las que se reduce el tráfico de vehículos, para acabar rodeando las instalaciones del área deportiva de Anoeta.

Otros ejes complementarios parten de la Plaza del Centenario por el Paseo Errondo para enlazar con los ramales a Morlans y Ayete y continuar hasta el final de la calle José María Salaberria. A partir de este punto se dirige por debajo de la salida de la Variante hacia la Plaza de Ferrerías y la zona deportiva de Anoeta, por una parte, y hacia la Avenida de Isabel II, por otra. Esta bifurcación se prolonga hasta la parte final del área de Riberas de Loiola, cruzando el río por el nuevo puente sobre el Urumea. A su vez, dicho área conecta con la Plaza del Centenario a través del nuevo puente allí previsto, la nueva pasarela peatonal sobre el ferrocarril, el camino que bordea Cristina Enea y la nueva pasarela peatonal sobre el Urumea a la altura del dicho área.

Desde la Glorieta de Anoeta se traza un itinerario por el Paseo de Zorroaga que llega, por una parte, hasta el eje del Urumea, atravesando la Ciudad Jardín de Loiola y, por otra, mediante la nueva pasarela sobre la Variante con el paseo rural que se apoya en la carretera antigua a la Policlínica.

- Ayete

Esta zona está atravesada en su parte central por el eje que recorre todo el Paseo de Ayete, desde su inicio en la Plaza de San Bartolomé hasta el nudo de Etxadi, y al cual se unen varios ramales secundarios: desde Amara, los que ascienden por el nuevo vial Amara-Ibaeta (incluyendo su conexión de con Etxadi) y por el Paseo del Alto de Errondo; desde El Antiguo, por la C/ Pío Baroja y los paseos de Hériz y del Dr. Marañón; desde Miraconcha, por el vial de Rozanes, finalmente, desde Errotaburu, por el Paseo de Bera-Bera.

- Ibaeta-El Antiguo

Partiendo de la Glorieta de Ondarreta, donde se unen los itinerarios peatonales de esta zona con el paseo marítimo, el eje principal alcanza la Plaza de Benta Berri por la calle Matía, punto en el que se bifurca: un ramal discurre por la remodelada Avenida de Tolosa, hasta la Glorieta de Errotaburu; el segundo ramal recorre la calle de coexistencia de la urbanización prevista en Benta Berri y pasa a la Avda. de Zarautz para enlazar, finalmente, con el camino a Añorga.

Desde la Avenida de Tolosa penetran algunos ramales peatonales hacia la Escuela de Ingenieros y hacia el Camino de Arteché. En la Glorieta de Igara tiene su origen un itinerario que se dirige hacia el polígono industrial del mismo nombre, el cual conecta con dos paseos rurales. El ramal más meridional de la vega de Ibaeta recorre el polígono de Errotaburu y lo enlaza con el de Zuatsu.

- Añorga

Este barrio queda unido a la red de itinerarios peatonales a través de la conexión que parte del final de la Avenida de Zarautz y que, por la parte Este del nudo de Añorga (aunque en condiciones precarias en lo referente a la anchura de su plataforma), llega hasta el barrio de Añorga Txiki, para continuar después cruzando la N-I y enlazando con el nuevo área de Atotxa-Erreka que, a su vez, queda conectada peatonalmente con Zuatsu y Errotaburu. En su tramo final, dicho eje se transforma en un paseo rural.

- Loiola-Martutene

Loiola queda enlazado con el Centro, a través del itinerario peatonal que une el área de Riberas de Loiola con la Plaza del Centenario. En dicho barrio se potencia la creación de un "centro tranquilo", concentrando el tráfico rodado en la Autovía del Urumea. La canalización del río permite mejorar la comunicación entre Loiola y Txomin. A partir de este punto, el eje discurre paralelo a la autovía hasta llegar al Puente de Martutene, donde se separa de ésta para entrar en el casco de Martutene.

* **Bicicletas**

La propuesta pretende crear una red de itinerarios ciclistas que conecte, principalmente, las zonas centrales del municipio entre sí, que son las llanas, y éstas con los núcleos periféricos situados en las zonas más altas, para lo que hay que salvar considerables desniveles. En la mayor parte de los casos, los trazados de carriles para bicicletas que se crean van unidos a itinerarios peatonales urbanos, lo que sirve para definir una red conjunta para los medios de transporte no motorizados. Con el tiempo se comprobará el buen funcionamiento de la coexistencia entre peatón y ciclista, como ya se observa en diversos países centroeuropeos.

A continuación se describen los itinerarios propuestos para ciclistas, a los que hay que añadir los que recorren los paseos marítimos y del Urumea, de forma compartida con el uso peatonal.

- Centro

La propuesta se basa en el "Plan del Centro" y los carriles recorren el Boulevard, el eje Elcano-Churruga-Getaria y San Bartolomé-Plaza del Buen Pastor-Alfonso VIII-Plaza de Bilbao-Valentín de Olano. Todos ellos conectan con los carriles del paseo marítimo y del río.

- Gros

Se atiende a lo establecido en el "Plan de Gros". El itinerario ciclista principal recorre la calle Secundino Eснаola, bifurcándose en su encuentro con Trueba para enlazar con el itinerario de la fachada marítima.

Un segundo eje tiene su origen en la Glorieta de Sagües, penetrando a través de la acera Este de la Avenida de Navarra, en la Calzada Vieja de Ategorrieta, hasta bifurcarse en el carril que asciende por el Boulevard de Marrutxipi, por una parte, y el itinerario que se apoya en el Pº de Txarrapene para conectar con Altza, por otra.

- Intxaurreondo

Los carriles que desde el Boulevard de Marrutxipi y la Calzada Vieja de Ategorrieta se encuentran en el Boulevard de Marrutxipi, ascienden por éste y continúan por el Paseo de Mons hasta atravesar la pasarela peatonal sobre la salida de la Variante, para conectar con el carril que llega hasta el Paseo de Larratxo.

El carril del Boulevard de Marrutxipi discurre hasta llegar a la Avenida de J. Elosegi por el Pº de Txarrapene y la calle Intxaurreondo.

- Altza

Su conexión con el Centro y Gros tiene lugar a través del mencionado itinerario que discurre por el Pº de Txarrapene en Intxaurreondo. Además, se propone otra conexión mediante los paseos rurales de Lau Haizeta y Cristina Enea y el fluvial del Urumea.

- Egia

Su conexión con la red ciclista se realiza a través del carril que cruza el Puente de María Cristina, llega hasta Duque de Mandas y asciende por la calle Egia. Continuando por esta, enlaza después de atravesar el nuevo puente, con el paseo peatonal y ciclista del Urumea y con el carril bici que proviene de Amara por el Paseo de Errondo.

- Amara Berri

Al carril existente en el Paseo de Vizcaya se suma un itinerario principal que bordea por el Este la Plaza de Pío XII y continúa por la acera Oeste de la Avenida de Madrid, para finalizar en las instalaciones deportivas de Anoeta.

- Ibaeta-El Antiguo

En El Antiguo, el eje parte de la conexión con el paseo marítimo en la Glorieta de Ondarreta y recorre toda la calle Matía. Al finalizar esta, conecta, a través de la calle Benta Berri, con los carriles para bicicletas previstos en el planeamiento de Ibaeta, los cuales recorren ambos márgenes de la Avenida de Tolosa hasta la Glorieta de Igara, por el Este, hasta la Glorieta de Errotaburu, por el Oeste, así como con la calle de coexistencia del polígono de Benta Berri. A través de esta última, conecta, a su vez, con el carril situado en la Avenida de Zarautz, que se prolonga hasta la Glorieta de Errotaburu. En este punto parte un pequeño ramal que, apoyándose en el nuevo vial Ibaeta-Amara, llega hasta la zona baja del Paseo de Bera Bera.

- Loiola-Martutene

Loiola enlaza con la red principal a través del paseo fluvial del Urumea y el paseo rural de Cristina Enea. Se propone, además, un carril bici que conecte el área de Ribera de Loiola con Martutene, dando servicio al Polígono 27. Se plantean dos variantes dependiendo de la solución que se adopte finalmente para la Autovía del Urumea. En cualquier caso, se plantea aprovechar el paseo de borde del Urumea. Asimismo, se prevé utilizar el Camino de la Hípica, que será acondicionado para dar acceso a la futura Estación Depuradora de Aguas Residuales (E.D.A.R.) y conectar con Martutene. Desde aquí, dicho eje continúa por el paseo rural de la Vega del Urumea hasta Astigarraga, la futura estación de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco (N.R.F.P.V.) y Hernani.

* **Paseos**

El criterio aplicado para su definición, es que puedan ser utilizados indistintamente para completar la red peatonal y ciclista, de forma que sirvan, tanto para fines recreativos como para el resto de los desplazamientos. Este planteamiento resulta válido para los paseos urbanos de la fachada marítima y del río, no así para los paseos rurales incluidos en esta propuesta, que han sido diseñados exclusivamente con una utilidad peatonal.

A continuación, se describe cada uno de los paseos previstos.

- Paseo marítimo

Se pretende dar una continuidad peatonal y ciclista a toda la fachada marítima del litoral urbano, desde el Peine de los Vientos hasta Mompás.

Para conseguirlo se mejora la zona del Paseo del Tenis situada entre los jardines de Ondarreta y el Peine de los Vientos, recuperándose el espacio de calzada y estacionamiento para su posterior conversión en paseo. Únicamente, se deja un carril de acceso al Club de Tenis para servicios, el

cual se implanta al mismo nivel que la zona peatonal aunque con pavimento diferenciado, definiendo en este tramo un carácter de vial de coexistencia.

En la zona de Miraconcha se consigue un carril para el tránsito ciclista gracias a la reducción del número de carriles de circulación tras la puesta en marcha del vial Amara-Ibaeta.

El carril exclusivo para bicicletas se interrumpe entre las intersecciones con las calles Triunfo e Igntea, debido a la alta densidad del tránsito peatonal en esta zona y a la relativa estrechez del Paseo en algunos puntos. Habrá que buscar una coexistencia de ciclistas y peatones, donde los peatones tengan prioridad y los ciclistas circulen a velocidad de paseo.

En el Paseo Nuevo se recupera, como de uso exclusivamente peatonal, la zona situada entre la Ermita y el Aquarium. En el resto se amplía la acera con el objeto de paliar su actual saturación y de dotar de espacio suficiente para la instalación del carril para bicicletas.

En el litoral de Gros la operación del Palacio de Congresos del Kursaal y la regeneración de la playa de La Zurriola conlleva la creación de un espacio libre situado frente al mar. El carril para bicicletas en esta zona se traza paralelo a la Avenida de la Zurriola tal como está propuesto en el "Plan Vivir y Circular en Gros".

- Paseos del Urumea

Se potencia el borde del río Urumea como un espacio de altas condiciones ambientales para uso peatonal, cuya calidad depende, en gran medida, de la intensidad de tráfico rodado en su proximidad. Este paseo es doble hasta el futuro Puente del Centenario y desde la futura pasarela a la altura del área de Riberas de Loiola hasta el nuevo Puente de Loyola. Tiene su origen en el Puente de la Zurriola, donde conecta con el paseo marítimo.

Por la margen izquierda, discurre constreñido entre el río y la calzada hasta alcanzar, prácticamente con la misma sección, hasta el área de Riberas de Loiola. En esta zona, hasta llegar a altura de la calle Eustasio Amilibia, se aprovecha como itinerario ciclista el carril existente para este fin, situado en el Paseo de los Fueros y separado del itinerario peatonal por la calzada de tráfico motorizado.

En la margen derecha tiene una sección más amplia al apoyarse en el Paseo de Francia y en la prolongación de este, aguas arriba del Puente de María Cristina. A la altura del Puente del Centenario, atraviesa el promontorio donde se sitúa el E.U.G.T y el parque de Cristina Enea, volviendo a convertirse en paseo de ribera fluvial al bordear el mencionado parque. El carril para bicicletas se inicia en la Plaza de Euskadi conectando con la red de carriles del barrio de Gros.

A partir del área de Riberas de Loiola el eje continúa por la margen del río, enlazando con el itinerario peatonal urbano del barrio de Loiola que recorre la c/Sierra de Aralar. Después, ambos coinciden en un tramo, hasta que el paseo fluvial discurre apoyándose en la nueva sección resultante del encauzamiento previsto, por detrás de Txomin Enea y del recinto penitenciario. Pasado éste, sigue por la calle del Apostolado, donde vuelve a enlazar con la red peatonal urbana, que discurre por el Paseo de Antzieta de forma paralela a la Autovía del Urumea, para acceder al Puente de Martutene y llegar a la calle principal de este barrio donde finaliza el mismo como paseo peatonal y ciclista urbano.

- Paseos rurales

Se establecen en las zonas rurales del Término Municipal, tanto en las dedicadas a explotaciones agropecuarias como en las reservadas para parques en el Sistema General de Espacios Libres.

Para la definición de estos paseos se ha consultado el libro editado por el Ayuntamiento de San Sebastián y cuyo autor es el geógrafo Imanol Goikoetxea.

. Ulia

Partiendo, tanto de la calle Cemoriya en Gros, como de la Travesía de Rodil asciende hasta el Paseo de Arbola para llegar hasta la plazoleta que marca el final de la carretera de subida a Ulia. Después recorre la parte alta del monte a la altura de Mendiola. Aquí se une con la conexión desde Bidebieta por el camino de Guardaplata para descender hasta el Faro de la Plata. Desde aquí continúa hasta salir del Término Municipal y llegar a Pasajes de San Pedro.

. Lau-Haizeta

Se traza parcialmente junto al nuevo vial que desde el Puente de Loiola llega hasta Intxaurreondo. El recorrido discurre futuro Parque Recreativo de Lau Haizeta - San Marcos. Pese al carácter rural de este itinerario, sirve también para conectar peatonalmente y en bicicleta tanto Intxaurreondo como Altza con la vega del Urumea, Loiola y el área de Riberas de Loiola. Antes de llegar al Paseo de Otxoki, enlaza con un segundo eje en esta zona, que arranca del final del Paseo de Zarategi y discurre por la zona rural para alcanzar a las ruinas del castillo situado en la colina de Ametzagaina. Continúa después apoyándose en el vial de acceso al centro comercial previsto en Garbera. Aquí se divide en tres ramales: uno de ellos desciende por el Camino de Garbera hacia el Paseo de Larratxo; el segundo, se define sobre Camino de Marrus para conectar con Martutene; el tercer ramal se apoya en el Camino de Putzuetta, donde, a su vez, arranca un subramal que enlaza con la calle Lau Haizeta, completando así la conexión con Altza. El eje principal sigue hasta encontrarse con el Camino de San Marcos, a través del cual, se garantiza la continuidad hasta Rentería.

. Ayete/Miramón

Aunque este paseo discurre en casi todo su desarrollo por el borde de vías de tráfico motorizado, se incluye en este apartado por su elevada utilización por paseantes hacia la zona de Hernani. El recorrido se inicia en la vaguada de Anoeta, cruzando la Variante por la nueva pasarela, para conectar con la carretera de la Policlínica, continuar junto a la misma hasta unirse con el Paseo de Ayete y finalizar en el límite del Término Municipal por la carretera de Hernani.

Este eje tiene un ramal secundario, cuyo origen se sitúa en el caserío Benta Aundi, continuando por el Camino de Goiaz Txiki hasta descender a la Vega del Urumea, finalizando a través del Camino de Barkaiztegi junto al Puente de Martutene.

. Vega del Urumea

Constituye la continuación natural del itinerario peatonal y ciclista que comunica Loiola con Martutene. Se apoya en los caminos Goiaz Txiki, Basozabal y Okendotegi, permitiendo la conexión con Astigarraga, Hernani y el curso alto del Urumea. Este paseo puede sufrir algunos reajustes en su trazado, como consecuencia de la construcción de diversas infraestructuras (Autovía del Urumea, N.R.F.P.V., Segundo Cinturón, etc.), por lo que habrá de contemplarse su reposición.

. Añorga

En su inicio conecta junto a la N-I con el itinerario urbano que atraviesa el barrio de Añorga Txiki. Recorre el Camino de Pedro José por detrás del barrio de Añorga y enlaza con el Camino de Errotazar atravesando el Grupo del Cincuentenario. Después asciende junto al Caserío Unanue Zar, hasta enlazar, a través del Camino de Atotxa Erreka, con el Camino del Ángel de la Guarda. Tras cruzar la Autopista Bilbao-Behobia por el paso elevado desciende para finalizar en el Camino de Igara.

. Igara

Constituye la continuación del Camino de Igara por la zona rural llegando hasta el límite del Término Municipal de Usurbil. Aquí se bifurca continuando un ramal hasta alcanzar su casco urbano. El otro ramal, a través del camino Murgil, de pendiente muy pronunciada, permite la conexión con el Paseo del Padre Orkolaga.

. Igeldo

El tramo inicial discurre por Erregenea, sigue los caminos de Marbil y de Lasarmendi hasta llegar al Paseo de Cristobal Balenciaga. Al igual que el de Miramón, una parte de su desarrollo recorre se realiza el borde de la carretera que llega hasta el pueblo de Igeldo. Atraviesa el núcleo urbano por su eje principal, liberado del tráfico de paso por la variante prevista en su parte septentrional. Después sigue por el Paseo del Padre Orkolaga hasta el límite del municipio, donde continúa en terrenos de Orio hasta alcanzar el valle del Oria y la desembocadura de este río. En el núcleo urbano de esta localidad tiene su origen un ramal secundario, que permite conectar con el Camino de Marabieta.

. Zubieta

A través del barrio de Zubieta, este paseo conecta las poblaciones de Usurbil y Lasarte. Se inicia en el Puente del Hipódromo y recorre todo el Paseo de Larritza, atravesando el núcleo de Zubieta para llegar, ya en el Término Municipal de Usurbil, a la estación de la línea ferroviaria San Sebastián - Bilbao, de E.T./F.V., después de cruzar el río Oria.

Existe la posibilidad de conectar este paseo con el que, desde el Camino de Igara, enlaza con el núcleo de Usurbil.

2.5.- EL SISTEMA DE "ESPACIOS LIBRES"

La "ciudad" heredada, relativamente densa, presenta una dotación de "espacios libres" procedente fundamentalmente del desarrollo urbano decimonónico, tan sólo complementada por las intervenciones acometidas en los últimos años en relación a la urbanización local: plazas de los "Ensanches de Amara", plazas de "Zuloaga", "Easo" y "Usandizaga", parques de "Zubimusu" y "Arria", plaza de "Lau-Haizeta", plazas de "Celaya" e "Ipar Haizea", y, otros "espacios libres" en "Añorga-Txiki", "Errotaburu", "Egia", "Larratxo" y "Altza Gaina".

Estas actuaciones han recualificado y ampliado la dotación de "espacios libres" que, no obstante, requiere todavía esfuerzos de dotación e inversión significativos dentro del modelo de exigente calidad urbana que se propone.

La Ciudad cuenta con unas condiciones medio-ambientales y con un entorno próximo con grandes potencialidades que permiten plantear una intervención en dos líneas diferenciadas.

Por un lado, se proponen acciones de "esponjamiento" de la ciudad construida a través de la creación de nuevos "espacios libres" en vacíos urbanos, en operaciones de reconversión de tejidos degradados u obsoletos, o, de la recualificación y mejora de las condiciones de uso de los "espacios libres" existentes. Cabe señalar a modo de ejemplo actuaciones tales como las propuestas para la "Plaza de San Luis" en "La Herrera", para los accesos a "Intxaurreondo" en "Marrutxipi", para el entorno del mercado de "Gros", para las reordenaciones de "Atotxa", "San Bartolomé", "Benta Berri" o "Loiola", o, para la recualificación de "Urgull" y la mejora de la accesibilidad al verdadero "parque central" de la Ciudad: "Cristina-Enea".

Por otro lado, se plantea la creación de nuevos "parques" de carácter urbano y "áreas recreativas" periurbanas. De estas intervenciones son ejemplos los "parques" proyectados en "Puyo", "Lugaritz", "Arbaizenea", "Miramon", "Ensanche de Amara / Riberas de Loiola", y, las "áreas recreativas" de "Lau-Haizeta", "Ulía" y "Mendizorrotz".

El objetivo de una alta calidad urbanística y medio ambiental que permita a la Ciudad, además de unas condiciones de "calidad de vida" punteras, competir en condiciones óptimas para la acogida de nuevas actividades económicas -industriales y terciarias, demandantes cada vez más de esas condiciones en sus implantaciones- de elevado nivel, las cuales garanticen su desarrollo en el marco de dura competencia de la "Europa de las Ciudades", se convierte en una de las prioridades del Plan. Este proyecta una ambiciosa estructura de "zonas verdes" interrelacionadas, diversificada y adecuadamente equilibrada en el territorio, que, cubre los déficits de los desarrollos urbanos heredados, y, la demanda de los nuevos desarrollos proyectados, con el exigente nivel dotacional que se pretende para la Ciudad.

En esta línea, el objetivo legal de alcanzar un estándar mínimo de 5,0 m²/hab. para el "Sistema General de Espacios Libres" se convierte, exclusivamente, en una cuestión a justificar, ampliamente superada desde un punto de vista cuantitativo, como se demuestra en los cuadros que se acompañan.

Las dotaciones de "espacios libres" locales se resuelven, bien en las propias Áreas, bien de forma inmediatamente contigua a ellas en el supuesto de zonas ya consolidadas de alta densidad, en las que el cumplimiento del objetivo comentado resulta inviable.

En la línea expuesta, el Plan propone este campo una importante inversión que se programa de forma coordinada con otras intervenciones sectoriales, en función de las disponibilidades presupuestarias, de la urgencia de las actuaciones, de las posibilidades materiales de intervención, y, de las prioridades adoptadas.

Todas estas acciones, que se describen pormenorizadamente a continuación, plantean a la Ciudad, en el umbral de Siglo XXI, un reto que debe reproducir la intensa actividad urbanizadora, que, en un corto periodo de tiempo, dió lugar, hace ahora cien años, a la "ciudad central" existente.

* **"Parques" urbanos y "Áreas Recreativas" (S.G)**

La sistemática adoptada para la calificación de los "espacios libres" con rango de "sistema general" establece una distinción entre "Parques" y "Áreas Recreativas".

Los "parques", en consonancia con su acepción habitual, incluyen los espacios netamente urbanos, de "dominio público" exclusivo, y, dimensión relevante; ocupados mayoritariamente por -o en los que se proyecta- abundante arbolado de gran porte; que disponen de una urbanización ligera, y, se destinan al ocio y esparcimiento -fundamentalmente "contemplativos" y "no activos"- de la población.

Las "áreas recreativas", de mucha mayor extensión y situadas en localizaciones periurbanas, -compartidas en todos los casos con otros términos municipales, lo que exige intervenciones coordinadas con sus respectivos Ayuntamientos- si bien deben incorporar importantes superficies destinadas al arbolado extensivo -manteniendo la masa de arbolado originario fundamentalmente- y se destinan también prioritariamente al ocio y esparcimiento, incorporan programas funcionales notablemente más amplios y complejos, y, en ellas adquiere, asimismo, especial importancia la preservación del medio rural.

En ellas se plantea el mantenimiento y mejora de las actividades de "explotación agraria" existentes y de los modos tradicionales de ocupación del territorio, integrándolos y coordinándolos con las actividades de esparcimiento y recreativas, que pueden adquirir formas "más activas", y, a las que se deberá dotar de los "servicios" necesarios -hostelería, equipamiento cultural y educativo en relación con el medio natural, aparcamiento y otros-. Su "ordenación pormenorizada" se remite al "planeamiento especial" que se deberá formular para su ejecución, el cual, entre otros aspectos, deberá definir la titularidad, privada o pública, de los suelos afectados.

La propuesta ordena **34,3 Ha.** de nuevos "parques", con categoría de "sistema general", a los que deben añadirse **4,8 Has.** correspondientes a la reciente **ampliación de la playa de "La Zurriola"**, así como **69,73 Ha.** de "sobredotación" de "espacios libres" locales en el **Area "Miramón I"**, con características más propias de los "parques" propiamente dichos. Los **nuevos "parques"** que el Plan General propone, se localizan en "**Lugaritz**" (El Antiguo-Ondarreta), "**Arbaizenea**" y "**Puyo-Lanberri**" (Ayete), y, "**Miramón I**" (Miramón-Zorroaga), ya citado.

De esta forma, se pasa de un estándar existente de **2,69 m²/hab.** -excluidas las "playas"- a una dotación global de **6,53 m²/hab.**, superior al valor mínimo establecido normativamente en **5,0 m²/hab.**. Con la inclusión de las "playas", esta dotación alcanza **7,14 m²/hab.**.

En lo que respecta a las "**Áreas Recreativas**", se proyectan en "**Mendizorrotz**", "**Oriamendi**", "**Lau-Haizeta**" y "**Ulía**" delimitando con tal fin **775 Ha.** de suelo. Estos territorios, situados, mayoritariamente, en continuidad con las "zonas residenciales" de la periferia urbana, se destinarán en una parte relevante al uso y dominio públicos como "espacios libres" de "sistema general", completando la función dotacional de los "parques" urbanos.

La distribución territorial de los "espacios libres" de "sistema general" muestra la existencia de algunos barrios que no cuentan con presencia directa en su territorio de suelo destinado a tal fin. No obstante, ya los "parques" colindantes, ya las "áreas recreativas" propuestas, por su contigüidad con ellos, resuelven, eficaz y adecuadamente, tales situaciones.

Es el caso de Altza, Intxaurreondo y Loiola-Martutene colindantes con "Lau-Haizeta"; de Amara colindante con "Cristina Enea", "Zorroaga", y, tras el propuesto soterramiento del "Topo" en la embocadura de la vaguada de "Morlans", con "Arbaizenea" y "Puio"; de Ategorrieta, Gros y Miracruz-Bidebieta, colindantes con el "área recreativa" de "Ulía"; y, de Ibaeta, colindante con "Miramar-Ondarreta" y "Lugaritz". En otros barrios -Añorga, Igeldo y Zubieta- se cuenta con el apoyo del entorno rural colindante, y, de una importante sobredotación para los "sistemas locales".

* **"Espacios libres" locales (S.L.)**

La Ciudad cuenta en la actualidad con un estándar medio de dotación de "espacios libres" locales de **9,78 m²/viv.** Las propuestas del Plan General, a pesar de las dificultades que entraña la intervención en el medio urbano consolidado, procuran ampliar, y, sobretudo, recualificar barrio a barrio, las dotaciones existentes, desde el análisis de la situación dotacional de partida, y, de las posibilidades objetivas de mejora existentes.

Se realizan así múltiples intervenciones, de "reforma interior" en los núcleos consolidados, consistentes en operaciones de nueva urbanización en vacíos o remodelaciones de la trama urbana, o, simplemente en la reurbanización de zonas degradadas, o, en suelo urbanizable de nueva urbanización de las cesiones obligatorias de los desarrollos residenciales.

Las propuestas, expresadas gráficamente en el plano de "espacios libres" y cuantificadas en los cuadros que se acompañan, permiten elevar el estándar global medio de "espacios libres" locales a **21,31 m²/viv.**, valor superior al previsto por la legislación vigente para los Suelos Urbanizables, y, que supone duplicar la dotación existente.

Para el análisis comparativo de la situación de partida y de los resultados de la propuesta se ha considerado una ocupación media de **2,75 hab./viv.** en el horizonte de colmatación del Plan. El tamaño medio de las viviendas, diferente en cada barrio, y sobre todo las características socio-económicas de los mismos, podrán ejercer una incidencia al alza o a la baja respecto de ésta hipótesis media.

Analizando la situación existente y el contenido de la propuesta por barrios se observa que **Añorga, Ategorrieta-Ulía, Ayete, Ibaeta, Igeldo, Intxaurreondo, Miramón-Zorroaga y Zubieta** superan holgadamente el estándar medio. Así, por ejemplo, **Añorga**, que cuenta con **6.500 m²** de "espacios libres", aumenta a **30.408 m²** su dotación.

Por otro lado barrios como **Altza** y **El Antiguo-Ondarreta** alcanzan valores que superan los **21 m²/viv.** **Altza** alcanzará los **23,87 m²/viv.**, debido esencialmente a las previsiones del Plan General y a las importantes actuaciones desarrolladas en los últimos años: **"Parque de Arria"**, **"Plaza Lau-Haizeta"** y actuaciones en el casco histórico. El **Antiguo-Ondarreta**, que ha visto incrementarse su superficie de "espacios libres" gracias al planeamiento pormenorizado desarrollado en los últimos años, pasará a contar con **21,16 m²/viv.**

Como resultado de la propuesta los barrios más deficitarios en "espacios libres" locales de la Ciudad son, por este orden: **Gros, Egia, Centro, Loiola-Martutene, Miracruz-Bidebieta** y **Amara-Berri**, debido a que en ellos se concentran las mayores densidades de vivienda, población y/o actividades. No obstante, cuentan con "parques" o "áreas recreativas" contiguas que palián tales situaciones: **"Ulía"**, **"Cristina-enea"**, **"Urgull"**, **"Arbaizenea"**, **"Puio"**, y **"Lau Haizeta"**. En estos barrios se mejora, sin embargo, la dotación preexistente, y, se proyecta la mejora y optimización del uso de los "espacios libres" existentes, operaciones de las que son ejemplos la remodelación del **"Bulevar"**, la **reurbanización peatonal** de la **Parte Vieja**, la apertura de **ejes peatonales** en el **Centro** y **Gros**, la remodelación de "espacios libres" y ampliación de aceras en **Atotxa**, y, las "reformas interiores" de **Loiola** y **Gomistegi**.

* **"PARQUES" Y "ESPACIOS LIBRES" LOCALES** (S.G./S.L.)

Estándares reglamentarios de dotación:

f.110 Parques (S.G.): 5 m²/hab.

f.110 Espacios Libres Urbanos (S.L.): 18 m²/viv.- 21 m²/viv.

(Dotación obligatoria exclusivamente en Suelo Urbanizable)

BARRIOS	F.100 PARQUES (S.G.)		f.110 ESPACIOS LIBRES LOCALES (S.L.)		ESTÁNDARES					
	Existente m ²	Resultante m ²	Existente m ²	Resultante m ²	m ² /hab (S.G.)		m ² /viv. (S.L.)		m ² /hab. (S.L.)	
					Existente	Resultante	Existente	Resultante	Existente	Resultante
ALTZA	-	(1)	39.580	211.990	-	-	5,27	23,87	1,75	8,68
AMARA BERRI	-	(2)	111.670	200.366	-	-	10,31	15,18	4,48	5,52
AÑORGA	-	(3)	6.500	30.408	-	-	8,64	28,80	3,08	10,46
EL ANTIGUO-ONDARRETA	50.616	118.116	29.187	148.784	5,04	6,14	6,10	21,16	2,90	7,69
ATEGORRIETA-ULIA	-	(4)	26.318	37.668	-	-	21,71	27,78	7,66	10,10
AYETE	81.807	306.384	40.879	205.376	7,69	18,63	11,65	34,14	3,84	12,42
CENTRO	194.530	194.530	116.752	131.380	8,13	6,16	10,84	11,45	4,88	4,17
EGIA	94.960	94.960	42.392	69.110	6,08	5,21	7,08	10,30	2,71	3,74
GROS	-	(4)	47.416	47.416	-	-	5,23	5,04	2,16	1,83
IBAETA	-	(5)	74.395	226.043	-	-	31,26	64,11	18,79	24,04
IGELDO	-	(3)	38.704	69.184	-	-	115,68	155,82	50,00	56,66
INTXAURRONDO	-	51.000	56.177	204.349	-	2,87	10,27	31,68	4,51	11,52
LOIOLA-MARTUTENE	-	(6)	1.590	47.894	-	-	0,62	12,74	0,22	4,63
MIRACRUZ-BIDEBIETA	-	(3)	42.796	48.632	-	-	12,45	14,03	3,97	5,11
MIRAMÓN-ZORROAGA	38.760	736.092	-	58.045	49,44	426,22	-	92,43	-	33,61
ZUBIETA	-	(3)	1.314	9.114	-	-	54,75	101,26	18,25	36,90
TOTAL	460.673	1.501.082	675.620	1.745.759	2,69	6,53	9,78	20,94	3,95	7,59

(1) Barrio colindante con el Parque "Lau-Haizeta" (NU.03).

(2) Barrio colindante con los Parques "Cristina Enea" (EG.19), "Zorroaga" (MZ.07), "Puio" (AY.06) y "Arbaizenea" (AY.11).

(3) Barrio colindante con "Zonas Rurales".

(4) Barrio colindante con el Parque de "Ulia" (NU.02).

(5) Barrio colindante con los Parques de "Miramar-Ondarreta" (AO.01), "Lugaritz" (AO.04) y con "Zonas Rurales".

(6) Barrio colindante con el Parque "Lau-Haizeta" (NU.03) y con "Zonas Rurales".

* **AREAS RECREATIVAS (F.200) (S.G.)**

DENOMINACIÓN	LOCALIZACIÓN	SUPERFICIE		
		Existente m ²	Proyectada m ²	Total m ²
MENDIZORROTZ (1)	NU.01 MENDIZORROTZ	-	2.404.750	2.404.750
ULIA (1)	NU.02 ULIA	377.000	1.945.250	2.322.250
LAU-HAIZETA (1)/(2)	NU.03 LAU-HAIZETA	-	2.948.700	2.948.700
ORIAMENDI	NU.09 ORIAMENDI	-	75.000	75.000
TOTAL		377.000	7.373.700	7.750.700

Estándares de dotación:

- Población existente (Municipio):176.019 hab.
- Población total estimada (Municipio):232.000 hab.
- Estándar existente:**2,14 m²/hab.**
- Estándar resultante:**33,41 m²/hab.**

- (1) Los "Planes especiales" deberán definir los ámbitos que se destinan a dominio y uso público y los que mantienen su titularidad privada.
- (2) En su ámbito se incluye el Vertedero Controlado de "San Marcos" el cual, una vez que se haya completado su relleno, pasará a formar parte del "Area recreativa" proyectada.

* **PLAYAS (F.320) (S.G.)**

DENOMINACIÓN	LOCALIZACIÓN	SUPERFICIE ESTIMADA m ²
ONDARRETA	EL ANTIGUO-ONDARRETA	39.500
LA CONCHA	CENTRO	27.000
LA ZURRIOLA	GROS	73.320
TOTAL		139.820

Estándares de dotación (Referido a la población total en el Area Urbana):

- Existente:**0,81 m²/hab.**
- Resultante:**0,61 m²/hab.**

Los estándares efectivamente resultantes serán, de hecho, más elevados que los reseñados, en barrios como **Gros** o el **Centro**, e incluso en **Egia**, como consecuencia de la previsible ocupación -autorizada en el Plan- de una parte relevante las "plantas primeras" de la edificación por "usos terciarios".

A modo de conclusión, se deduce que, en el "área urbana", la dotación de **6,53 m²/hab.** en "**Parques**" (**F.100**) (**S.G.**), se complementa con una dotación media de "**espacios libres**" **locales** de **7,59 m²/hab.** distribuida de forma suficientemente equilibrada en los barrios, obteniéndose un **estándar global** de **14,12 m²/hab.**, a la que se debe añadir la dotación de **Áreas Recreativas (F.200) (S.G.)** en Suelo No Urbanizable.

Si los aspectos cuantitativos son relevantes, resulta asimismo fundamental la cualificación de estas reservas de suelo, para lo cual el Plan actúa, básicamente en dos líneas: por un lado estructurando el sistema "verde" a través de la creación de una relación entre "parques" y "jardines" que posibilita una continuidad -tanto Norte/Sur como Este/Oeste- para los recorridos, lo que favorece su utilización e incrementa, en consecuencia, la efectividad de la oferta dotacional, y, por otro, proyectando la recualificación y mejora de la accesibilidad de cada "espacio".

Todo ello se ordena desde la premisa de proteger el medio natural, y, en especial la flora, tanto de los "espacios libres" urbanos como periurbanos, respetando el arbolado de interés, ampliamente descrito en los estudios realizados con carácter informativo: "Espacios Verdes en Suelo Urbano y Urbanizable en la Ciudad de San Sebastián" y "Vegetación boscosa de mayor interés natural en terreno rural de San Sebastián".

2.6.- EL "EQUIPAMIENTO COMUNITARIO"

2.6.1.- Criterios generales

La información recopilada y el diagnóstico elaborado evidencian la existencia de déficits dotacionales en el "equipamiento comunitario" de la Ciudad, que, sin embargo, se han corregido en gran parte a nivel local mediante las inversiones acometidas en los últimos años, y, otras que se encuentran en ejecución: "casas de cultura", "centros de salud", "residencias para la tercera edad", "polideportivos" y otras. No obstante, se requieren aún inversiones relevantes, en campos como la docencia universitaria, la atención asistencial, los servicios públicos, o, el "equipamiento deportivo".

Los desarrollos residenciales proyectados dan lugar, asimismo, a una demanda añadida, que el Plan General debe tener en cuenta, así como, la cualificación de las dotaciones y su equidistribución en el territorio, con las limitaciones que se derivan de las escasas disponibilidades de suelo en la ciudad consolidada.

El programa de "equipamiento propuesto" se describe en los planos recogidos bajo el epígrafe **"II.2.2. Sistema de Espacios Libres y Equipamiento Comunitario"**, en los que se grafían las diversas dotaciones existentes y proyectadas, mientras que los costos y la programación de las acciones necesarias para su implantación se analizan y formulan en el Documento "C. Estudio Económico-Financiero / Programa de Actuación".

La consolidación y en su caso rehabilitación, ampliación, mejora de la accesibilidad o urbanización de las dotaciones existentes, y la construcción de nuevos equipamientos que cumplan el objetivo global de dotar a la ciudad de unos estándares adecuados, suponen una inversión de **63.327 M.pts.**, cantidad que representa el **14,8%** de la inversión total proyectada para la ejecución del Plan.

Una ciudad de servicios, que se plantea como estrategia de desarrollo prioritaria la captación de nuevos "usos terciarios" e industrias con alto contenido innovador, además de un marco medio-ambiental de calidad, debe ofrecer un elevado nivel dotacional, con equipamientos que faciliten el acceso a la cultura y un alto nivel de educación, que presten servicios, institucionales, asistenciales y sanitarios adecuados, y, que posibiliten el esparcimiento y las actividades deportivas.

En ese sentido, la Ciudad cuenta ya con importantes dotaciones de nivel regional y metropolitano, vinculadas algunas de ellas a su función de capital del Territorio Histórico de Gipuzkoa, tales como el "Campus Universitario", -con una parte relevante de su desarrollo pendiente de ejecución- la "Ciudad Deportiva de Anoeta", la "Ciudad Sanitaria", los "Juzgados" y la "Audiencia Provincial", las sedes de la "Diputación Foral", o, las delegaciones de las administraciones "Autonómica" y "Estatal".

El Plan General propone completar esta oferta con dos intervenciones fundamentales como son, la construcción del "Palacio de Congresos y Auditorio del Kursaal", y, la terminación del "Campus Universitario" de Ibaeta, acciones ambas, estrictamente necesarias de cara a la renovación de la estructura productiva de la ciudad, a su recualificación, a su proyección exterior, y, a la creación de las condiciones de partida que impulsen la implantación y el desarrollo de actividades económicas, relacionadas con la investigación, -en colaboración con el nuevo tejido empresarial que se debe implantar en los "parques" de "Miramon" y "Zuatsu"- la ensañanza cualificada, la cultura y la producción cultural.

Otro elemento significativo a señalar en el equipamiento de nivel "regional" y "metropolitano" es la nueva sede de los "Juzgados" en "Atotxa".

El Plan General aborda estos objetivos preparando suelo y previendo la acciones de inversión desde dos líneas de intervención.

Por un lado se proponen los "equipamientos" estratégicos de alcance metropolitano y de importancia relevante para la actividad económica de la Ciudad y de la región anteriormente citados. Por otro, se prevén los equipamientos locales necesarios a la escala de los barrios o de agrupaciones de éstos, para una adecuada dotación de los mismos. En su definición se han recogido los planes sectoriales elaborados por el Ayuntamiento al respecto: "Equipamiento cultural", "deportivo", "asistencial", y otros.

Dado que la legislación vigente, no fija los "estándares" de "equipamiento" con carácter genérico y preceptivo, aunque sí establece ratios obligatorios para el desarrollo de Suelos Urbanizables de nueva ejecución, en el Plan se definen exclusivamente las implantaciones, "usos" específicos, y, condiciones de "aprovechamiento edificatorio" de determinados equipamientos estructurantes, y de otros que, desde las demandas sectoriales se definen ya como necesarios.

En el resto de los casos, en función de las exigencias reglamentarias, o, de objetivos de ordenación particularizados que lo justifican, se ordenan los suelos afectados con una calificación genérica de "equipamiento diverso" -"parcelas g.000" sin una asignación específica de uso-. En ellos se podrán implantar aquellos equipamientos que, en función del desarrollo, de las necesidades o de las iniciativas sectoriales se vayan concretando.

Asimismo, con carácter general, el Plan consolida -con algunas excepciones específicas- los "equipamientos" "privados" existentes, y, en particular los "religiosos", "docentes", "sanitarios" y "asistenciales".

Como conclusión global cabe apuntar que el Plan proyecta los equipamientos estratégicos que requiere el modelo de ciudad elegido, aprovechando las oportunidades de localización, también estratégicas que brinda Donostia-San Sebastián, y, que la reserva propuesta de "equipamiento comunitario" local es elevada, permitiendo garantizar unos niveles de dotación adecuados, con unos estándares medios prácticamente equivalentes a los previstos por el Reglamento de Planeamiento para el Suelo Urbanizable.

2.6.2.- El "equipamiento docente"

2.6.2.1.- Centros universitarios

El objetivo prioritario en este aspecto, como ya hemos comentado, es la terminación del "Campus Universitario", desarrollando los edificios de servicios comunes, -"Vicerrectorado", "Aula Magna", "Servicios administrativos centrales", "comedores" y "cafetería centrales", "Biblioteca" y "Centro de documentación" y otros- la urbanización, dotaciones deportivas, y nuevos centros.

Se destinan en la actualidad a la "enseñanza universitaria" **103.773 m²(t)** de los cuales **71.056 m²(t)** se sitúan en el "Campus" público de Ibaeta, en el que se proyectan **86.600 m²(t)** adicionales que permiten a la Ciudad y al Territorio Histórico de Gipuzkoa contar con una dotación adecuada y unitaria, que garantice la optimización de los servicios y favorezca los intercambios y la información. Esta intervención, además de una importante inversión económica, requiere una gestión dinámica, así como una especial atención y cuidado de la urbanización del ámbito.

Asimismo, se consolidan los "centros universitarios" privados de los E.U.T.G. en Mundaitz y de la Universidad de Navarra en Ibaeta, y, se posibilita, dentro de las limitaciones de espacio que presentan sus respectivas implantaciones, su ampliación.

2.6.2.2.- "Centros escolares"

La Ciudad cuenta con un dotación adecuada en este campo, que resulta ampliada significativamente por las reservas de suelo exigidas por la Ley del Suelo en los sectores de Suelo Urbanizable.

Así, los nuevos desarrollos prevén más de 150.000 m² de suelo, en unidades de diverso tamaño para este tipo de equipamientos. Esta superficie resulta excesiva, en principio, para las necesidades objetivas de dotación, por lo que una parte relevante de ella, localizada en Amara, Ayete, Intxaurreondo y Miramón Zorroaga, no se le asignan unas condiciones específicas de "uso escolar".

Para este excedente de suelo, una vez deducidas las necesidades específicas de dotación escolar, -creación de nuevos "centros" que cubran la demanda las Areas de nuevo desarrollo, complemento de las dotaciones de parcela "no edificable", o, de las necesidades de ampliación de "centros escolares" existentes- se prevén diferentes destinos adicionales, como son la potenciación de otros sectores de enseñanza como la "educación especial" y la "formación profesional", o, la implantación de otros equipamientos que se consideran necesarios en los barrios afectados.

En los "cuadros de características" sectoriales elaborados no se incluyen estas reservas "escolares" adicionales, resultando en consecuencia un estándar dotacional aparentemente reducido en relación con el determinado por el Reglamento de Planeamiento -de aplicación normativa exclusivamente en el Suelo Urbanizable- que, sin embargo, resulta suficiente para la globalidad de las demandas previstas en el periodo de vigencia del Plan en Término Municipal -basta tomar como referencia el "Mapa Escolar" recientemente formulado por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco-.

2.6.3.- El Equipamiento Deportivo

El Ayuntamiento ha realizado en los últimos años, con el apoyo económico de la Diputación Foral, un importante esfuerzo en orden a mejorar y ampliar las dotaciones deportivas de la Ciudad, planteándose entre los objetivos prioritarios del Plan, la continuidad de este esfuerzo, buscando una distribución equilibrada por barrios de las dotaciones -a pesar de la escasez de las disponibilidades de suelo en las Areas consolidadas-.

Así, acciones de rango "supramunicipal" como la construcción de la "Ciudad Deportiva de Anoeta" e intervenciones locales como la reconstrucción del polideportivo y piscina de "Bidebieta", la nueva ejecución del polideportivo de Egia, y, otras actuaciones de menor dimensión realizadas en los últimos años, van a tener continuidad con el desarrollo del Plan General.

La propuesta realizada da lugar a un estándar medio, referido exclusivamente a "equipamientos deportivos locales", de **6,73 m²/viv.**, lo que supone una dotación muy próxima al índice previsto por la legislación vigente para los Suelos Urbanizables, que casi duplica la dotación actualmente existente **-3,88 m²/viv.-**.

Se propone, con diversos plazos de programación -en algunos casos fuera de la inversión "programada" del Plan dada la importancia del esfuerzo económico a realizar- un gran número de actuaciones en la totalidad de los barrios, como son la creación de las nuevas instalaciones deportivas de "Ibai Alde" -remo-, "Campus Universitario", "Ensanche de Ondarreta" y "Muitegi"; la construcción de edificios "polideportivos con piscina" en "Benta Berri", "Zuhaizti", "Campus Universitario" y "Riberas de Loiola"; la construcción de "polideportivos cubiertos" en "Mons", "Manteo", "Pío Baroja", "Marrutxipi", "Martutene" y "San Bartolomé", así como un gran número intervenciones de menor alcance: "pistas polideportivas", "frontones" y otras.

Estas intervenciones suponen el destino a "equipamiento deportivo" de **293.027 m²** de nuevo suelo, a añadir a la dotación existente.

Otros equipamientos deportivos a considerar son el "golf" de "Basozabal", el nuevo "campo de tiro olímpico" previsto en "Zabalegi" para sustituir a las instalaciones existentes en "Bidebieta", y, el "Hipódromo de Zubieta", en el que se posibilitan diversas actuaciones de reordenación y mejora.

2.6.4.- El "equipamiento social"

2.6.4.1.- El "equipamiento sanitario y asistencial"

*** El "equipamiento sanitario"**

Las dos dotaciones existentes, con una función netamente metropolitana, son la "Ciudad Sanitaria" y la "Policlínica Gipuzkoa" situada en Miramón.

En la actualidad Osakidetza acomete diversos estudios de cara a optimizar el complejo hospitalario de la "Ciudad Sanitaria", por lo que el Plan General no propone al respecto ninguna intervención específica de nueva edificación, si bien se reserva suelo para posibles ampliaciones, y, para la reordenación de accesos y aparcamientos, cuya necesidad resulta patente.

A nivel de "sistema local", la situación en materia de "ambulatorios" y "consultorios" ha mejorado claramente en los últimos años, con iniciativas tales como la construcción de los "centros de salud" de "Mons", "Parte Vieja" y "Ensanche de Ondarreta", requiriéndose, no obstante, intervenciones adicionales de construcción de este tipo de dotaciones en otros barrios de la Ciudad, para lo que se prevé el suelo necesario.

*** El "equipamiento asistencial"**

Las importantes modificaciones demográficas sufridas por el conjunto de la sociedad vasca -y por tanto de la donostiarra- en las últimas décadas, dificulta la formulación de programas de necesidades a este respecto, con una demanda fuertemente cambiante -importante incremento de la demanda de asistencia a la "tercera edad" como rasgo más relevante-.

No obstante, en función de los últimos análisis de esa demanda, las Administraciones competentes elaboran planes sectoriales sujetos a un constante reciclado, cuyas necesidades globales de disponibilidad de suelo se han considerado en sus aspectos básicos en el Plan General.

Así, actualmente existen en Donostia-San Sebastián seis "residencias para la tercera edad", encontrándose en ejecución, o, estando prevista la construcción de otras, -o de "apartamentos tutelados"- en "Aldakoenea" (Egia), en "Baratzategi" (Intxaurrondo) y en "Iza" (Ibaeta).

El Plan reserva, asimismo, el suelo necesario en los distintos barrios de la Ciudad, para otras dotaciones de menor envergadura en cuanto al volumen de la edificación y a las necesidades de inversión, como "guarderías", "centros de juventud", "hogares del jubilado", "hogar del transeúnte", y, otras.

2.6.4.2.- El "equipamiento socio-cultural" y "recreativo"

Además de la previsión del "Palacio de Congresos y Auditorio" en el "Kursaal", el Plan General contempla la creación de diversos "equipamientos socio-culturales", tanto de carácter general, como local.

La propuesta consolida el "equipamiento" existente, en el que destacan el "Centro Cultural Koldo Mitxelena", de reciente apertura, que alberga "biblioteca", "salas de exposiciones", "videoteca", y otros servicios, configurándose como el elemento fundamental de la difusión cultural en la Ciudad, y, la "casa de cultura" de "Lugaritz" en El Antiguo.

Se proyectan, asimismo, intervenciones tales como la ampliación del "Aquarium", del "Museo de San Telmo" -incluida su reforma-, y "Arteleku"; la continuación del proceso de rehabilitación y puesta en uso del "Palacio de Miramar" -se prevé localizar en él, entre otros elementos, un "museo de arquitectura" del País Vasco-; la reforma de la Biblioteca Municipal; la consolidación del Conservatorio Elemental y Medio -Escuela de Música y Danza-, o, la reserva de suelo en "Benta Berri" para la implantación del "Conservatorio Superior" del País Vasco, cuya sede se encuentra por el momento pendiente de definición, optando a la misma las tres capitales vascas.

En cuanto al "equipamiento religioso" se plantea la consolidación de las dotaciones existentes -se excluyen algunas "residencias" de comunidades religiosas que cumplen en la actualidad funciones de este tipo, en las que se prevén procesos de sustitución por otros usos- así como la nueva implantación de centros de barrio adicionales en algunas áreas de nuevo desarrollo -Ibaeta y Riberas de Loiola-.

2.6.4.3.- El "equipamiento institucional"

La culminación del proceso de asunción de competencias por las administraciones territoriales no estatales, como consecuencia de la reforma autonómica del Estado, y, el propio crecimiento y reforma de estas últimas administraciones en una sociedad que reclama progresivamente mayores servicios, ha dado lugar a un proceso, escasamente racionalizado desde una perspectiva global, de implantación dispersa de los nuevos servicios institucionales en la zona central de la Ciudad, como respuesta al planteamiento coyuntural de nuevas necesidades en la administración autonómica y local, y, de la desaparición, y, consiguiente reconversión de servicios en la Administración Periférica del Estado.

En ese sentido, en el Plan General, se reservan algunas implantaciones para edificios institucionales de una entidad relevante -"Benta Berri" (25.000 m²[t]), "San Bartolomé" (12.000 m²[t]), "Palacio Goikoa" (≈ 3.000 m²[t]) y otras- que podrían permitir la reconducción del proceso, a través de la creación de sedes centralizadas. De esta alternativa se deducirían evidentes ventajas desde la perspectiva de la "imagen" institucional, de la accesibilidad integrada a los servicios por los ciudadanos, y, de los costos de implantación, explotación, y, funcionamiento, hasta el punto de que en algunos casos, los capitales inmovilizados en patrimonio inmobiliario que la misma permitiría liberar, posibilitarían la financiación de los costos de reconversión y nueva edificación.

Mención específica, se debe realizar, en relación al nuevo edificio de "Juzgados Territoriales" proyectado como rehabilitación y ampliación de las antiguas "Escuelas de Atotxa", cuyo programa se encuentra en proceso estudio y discusión por las administraciones afectadas, y, cuya ejecución dará lugar al obligado replanteamiento de la utilización del edificio de Juzgados de la calle "San Martín".

En lo que respecta a las "oficinas municipales", en similar situación de necesaria reorganización, resulta evidente y urgente el replanteamiento de la utilización de la "Casa Consistorial" de "Igentea", contándose para la necesaria ampliación de los servicios con el "Palacio Goikoa", y, con las disponibilidades de locales resultantes del traslado -en principio previsto a medio plazo- del servicio de "bomberos" de su actual implantación en el "Edificio Easo".

2.6.4.4.- El "equipamiento de servicios públicos"

El Plan General propone la reconversión y modernización de los mercados de "La Bretxa" y "Pescadería" -se propone su conversión conjunta en gran "centro comercial"-, "San Martín" -rehabilitación y modernización del "mercado" existente- y "Gros" -se derriban las actuales instalaciones que se sustituyen por una "galería comercial de 2.425 m²(t) en los locales de "planta baja" y "semisótano" de la nueva edificación residencial proyectada-.

Se encuentra en ejecución asimismo, en la actualidad, el nuevo "centro comercial" de titularidad pública en la plaza de Irún -"Ensanche de Amara IV"-, a explotar en régimen de concesión.

La obsolescencia de las actuales instalaciones de los "parques móviles" y otros servicios asimilados de titularidad foral y municipal, así como las limitaciones del "parque de bomberos" municipal, plantean la necesidad de abordar la sustitución de todas estas instalaciones.

Para ello, se proyecta mantener el "parque móvil" y de maquinaria de la Diputación Foral en "El Infierno", sustituyendo las actuales instalaciones; se propone la construcción de las nuevas "cocheras" de la Compañía del Tranvía -afectadas las actuales por el nuevo viario de acceso a "Intxaurreondo" en "Marrutxipi"- en la misma Area de "Marrutxipi" en la cual se localizan en la actualidad; y, se sugiere la posible localización -pendiente la discusión del modelo de servicio a adoptar- de "parques de bomberos" en "Aldunaene" -"parque" municipal de intervención rápida en las instalaciones de titularidad municipal que ocupa en la actualidad el Parque Móvil de Ministerios- y, "Belartza" -"parque subcomarcal"-, y, del "parque móvil", "talleres" y "almacenes" municipales en "Ilunbe" -otra posible alternativa de localización para estos "usos", previo acuerdo con las administraciones titulares del edificio, puede ser la reutilización de una parte del edificio de "Contadores" en "Miracruz / Bidebieta"-.

El Plan consolida los actuales cementerios de "Polloe", "Altza" e "Igeldo", que permiten una oferta suficiente, si bien requieren diversas intervenciones de remodelación interna. Se prevé también la construcción de un "tanatorio" por el "Patronato de Zorroaga" a implantar en el Area de "Marrutxipi".

Se consolidan, asimismo, los "Cuarteles de Loiola", la sede de la sección de Tráfico de la "Ertzaintza" en el "Alto de Miracruz", y, las comisarías de la "Ertzaintza" de "Ondarreta" y "Easo".

Se prevé por el contrario de forma expresa la desaparición de la "Cárcel de Martutene", recogiendo el posicionamiento oficioso -y sin una programación expresa- aunque público, del Ministerio de Justicia.

Asimismo, recogiendo intenciones expresadas de forma oficiosa a lo largo de la tramitación del Plan sobre su eventual desaparición futura, se proponen un uso alternativo -"vivienda de protección pública"- para los "Cuarteles de Loiola".

Se consolidan, por otra parte, los "equipamientos postales" y de "telecomunicación" existentes.

2.7.- LAS INFRAESTRUCTURAS FLUVIALES Y COSTERAS

2.7.1.- Infraestructuras fluviales

Dentro del Término Municipal de Donostia-San Sebastián, el curso fluvial de mayor importancia es el río Urumea. Su cuenca tiene una superficie total de 272 km², de los que 110 km² están comprendidos en Gipuzkoa y el resto en Navarra. La longitud del cauce principal es de 43 km.

En general el cauce natural de aguas bajas posee una escasa anchura y, en consecuencia, una reducida capacidad hidráulica, lo que ocasiona que la llanura aluvial se inunde con cierta frecuencia, entre 2 y 5 años. Los daños producidos por estas inundaciones se agravan si se tiene en cuenta que en varios puntos de la vega se han ido produciendo asentamientos urbanos que han dado lugar, dentro del Término Municipal de Donostia-San Sebastián, a núcleos tales como los barrios de Loiola, Martutene, El Pilar, etc.

La regulación hidráulica en esta cuenca se centra exclusivamente en el río Añarbe, tributario del Urumea por la margen derecha, en donde se localizan los embalses de Artikutza, en cabecera y de Añarbe, próximo a su desembocadura, con volúmenes útiles de 1,46 hm³ y 43,60 hm³, respectivamente.

Con relación a los caudales de avenida (con punto de desagüe en la desembocadura) asociados a diferentes períodos de retorno, que caracterizan el régimen hidrológico de la cuenca, se presentan en la siguiente tabla:

Período de retorno (años)	Caudal punta (m ³ /s)
5	269
10	357
25	557
50	613
100	700
500	988
1.000	1.085

Estos valores se han tomado del "Plan Integral de Prevención de Inundaciones", realizado por el Gobierno Vasco en 1.992.

Desde el punto de vista de las actuaciones, existentes o previstas, para la estabilización de márgenes y el aumento de la capacidad hidráulica del cauce de aguas bajas, el curso del río Urumea comprendido dentro del Término Municipal de Donostia-San Sebastián, se puede dividir del siguiente modo:

* **Tramo Puente de La Zurriola / Puente de Hierro**

Corresponde a una zona ya encauzada de unos 2.200 metros de longitud y anchura de cauce de 70 metros, por lo que no presenta problema alguno para desaguar grandes riadas. No obstante, se propone la retirada de los depósitos acumulados en las márgenes (especialmente la izquierda en las proximidades de su desembocadura) y en la parte interior de las curvas, así como el dragado de 1,50 m extendido a lo largo de toda la longitud con objeto de mejorar la capacidad de los tramos situados aguas arriba.

Como obra civil más importante en este tramo se plantea la construcción del Puente de la Plaza del Centenario, cuya tipología -tablero pretensado de un único vano- no ha de representar alteración hidráulica alguna.

Teniendo en cuenta estas previsiones, el tramo considerado sería capaz de desaguar la avenida de 1.000 años de período de retorno ($Q = 1.085 \text{ m}^3/\text{s}$) sin que se produjesen inundaciones en el mismo.

* **Tramo Puente de Hierro / Puente de los Cuarteles**

Recientemente se ha elaborado un Proyecto de Encauzamiento de este tramo, impulsado por el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, en el que se definen la estabilización y el tratamiento de las márgenes previstas en el mismo. Las obras correspondientes están próximas a comenzar.

Desde esta perspectiva, se pueden diferenciar dos subtramos:

- El de aguas abajo entre el Puente de Hierro y el Puente del FC. Donostia-Hendaia de Eusko Trenbideak, caracterizado en la margen izquierda por una escollera de tamaño métrico colocado a hueso, de forma similar a la utilizada en el río Urola aguas abajo de Azpeitia, que permite obtener taludes verticales, estando la cota de coronación condicionada por las previsiones urbanísticas para el área de Riberas de Loiola.

Para la margen derecha se plantea una escollera convencional de tamaño más pequeño (varios decímetros), con taludes comprendidos entre 1H/1V y 3H/2V, excepto en la ladera Este del Parque de Cristina Enea, en que solamente se propone la excavación necesaria para la configuración de la sección del encauzamiento.

La anchura del cauce, a nivel de su base oscila entre 45 y 60 metros, dependiendo de las condiciones de contorno.

Como actuaciones previstas ajenas al encauzamiento, propiamente dicho, cabe citar en el sentido contrario al flujo:

- . Pasarela peatonal para la conexión del área de "Riberas de Loiola" con el paseo peatonal planteado en la margen derecha.
- . Puente para la conexión del área de Riberas de Loiola con la carretera entre Egia e Intxaurreondo. Esta estructura, desde el punto de vista de la absorción del tráfico rodado, sustituirá al actual de Egia.
- Se propone como medida adicional, estudiar la posibilidad de demoler el actual Puente de Egia, lo que supondría una evidente mejora para el río desde el punto de vista hidráulico, habida cuenta de la disminución total de su sección útil generada por el número y geometría de las pilas que posee.
- En el subtramo de aguas arriba, entre el Puente de FC. y el puente de los Cuarteles, se propone, con carácter general y en ambas márgenes, un tratamiento similar al descrito en el subtramo anterior para la margen izquierda, excepto en zonas puntuales donde se plantea escollera convencional de taludes: 1H/1V en la izquierda y 5H/4V en la derecha.

La anchura del cauce prevista es, por término medio, 45 metros, excepto en los puentes, en que se reduce a unos 40 metros.

Con estas propuestas, el tramo considerado podría absorber la avenida de 100 años de período de retorno ($Q = 700 \text{ m}^3/\text{s}$).

* **Tramo Puente de los Cuarteles / Pasarela de acceso al Barrio del Pilar.**

Dentro del Término Municipal de Donostia-San Sebastián, este es, con diferencia, el tramo "urbano" del río Urumea más problemático, ya que en él se han desarrollado los barrios de Loiola, Martutene y El Pilar, en los cuales las rasantes de urbanización quedan entre 1 y 2 metros por debajo de la cota de la lámina de agua asociada a la avenida de 5 años de período de retorno ($Q = 269 \text{ m}^3/\text{s}$).

Por otra parte, se tienen algunas estructuras antiguas diseñadas con criterios hidráulicos menos conservadores que los que definen la práctica habitual hoy en día, lo que se traduce en secciones con una reducida capacidad de desagüe, en términos relativos. Este es el caso del puente que hasta fecha reciente ha permitido el acceso desde la carretera GI-131 hasta la zona industrial de Martutene y de la pasarela que da servicio al Barrio del Pilar.

En consecuencia, las posibilidades de actuación en este tramo están fuertemente limitadas por los condicionantes descritos, por lo que los mismos deben orientarse más que a eliminar las inundaciones, cosa inviable, a reducir la frecuencia con que éstas se producen.

En este sentido se proponen las siguientes medidas:

- Encauzamiento de todo el tramo con una anchura de cauce constante de al menos 40 metros y un tratamiento de márgenes igual al descrito en los tramos de aguas abajo, es decir, escollera vertical.
- Sustitución del antiguo puente de acceso a la zona industrial de Martutene y de la pasarela que comunica con el Barrio del Pilar por sendas estructuras que garanticen una capacidad hidráulica adecuada.
- En la zona próxima a la pasarela de acceso al Barrio del Pilar, se propone en la margen izquierda explanar la llanura de inundación en la máxima extensión posible (por ejemplo hasta el talud, bien de la carretera GI-131, bien del ferrocarril Madrid-Irún) regularizándola a la cota 4,50, aproximadamente, y en la margen derecha, a partir de dicha estructura y hacia aguas arriba un dique cuya coronación se ajuste a la cota del segundo de los ejes citados, de unos 5,00 metros de anchura y taludes variables en función de la proximidad de las áreas a proteger a las márgenes.

Una solución que se puede aplicar en aquellos casos en que, como éste, la distancia entre dique y margen derecha es pequeña consiste en la utilización del llamado "muro verde" que permite obtener un talud tal que su inclinación con respecto a la horizontal es 60 grados con la ventaja de que la parte vista es hierba, con lo que se pierde toda sensación de artificialidad.

Por otra parte, este método, que ya ha sido utilizado con éxito en Suiza e Italia para encauzamientos y en la C.A.V. para obras viarias, está especialmente indicado en zonas con clima húmedo, en donde no cabe temer la pérdida de la cobertura vegetal.

Con este planteamiento se pasaría de absorber un caudal inferior al de la riada de 5 años ($Q < 269 \text{ m}^3/\text{s}$) a desaguar el asociado a la avenida de 25 años ($Q = 557 \text{ m}^3/\text{s}$).

* **Tramo Pasarela de acceso al Barrio del Pilar / Puente de Ergobia**

El río Urumea discurre aquí en un ámbito rural con edificación dispersa, asociada a la actividad industrial o a la explotación agrícola.

La incidencia de las infraestructuras de transporte planteadas en este tramo es notable. Así, en la margen izquierda, destacan como obras viarias la Autovía del Urumea orientada longitudinalmente con respecto al valle y el Segundo Cinturón, que atraviesa a este de manera sensiblemente transversal y que no repercute en la capacidad de desagüe de la sección hidráulica, al preverse una estructura muy diáfana, con una gran separación entre pilas.

Además, hay que señalar, también en la margen izquierda, las importantes actuaciones previstas encaminadas a la redefinición de la red ferroviaria en la comarca de Donostialdea, dentro de un esquema general del sector del transporte, con la implantación en Ergobia de la nueva Estación, donde coexistirán los trazados de la Línea de Alta Velocidad y del actual eje que llega a Atotxa. La anchura útil que precisan los elementos de la misma (andenes, vías, instalaciones diversas) sumada a la de la plataforma de la Autovía del Urumea (en función de que en su tramo más meridional discurra al Este de la línea de ferrocarril) ocasionan una reducción evidente del valle en una zona en que la proximidad del movimiento de tierras efectuado en la margen derecha con motivo de la reciente ejecución del Polígono Industrial de Astigarraga representa una nueva condición de contorno.

Por otra parte, se debe tener en cuenta que en la llanura de inundación, fuera del cauce de aguas bajas la rugosidad es, en general, superior en un área rural en comparación con otra urbana.

Con estas premisas, se propone la siguiente línea de actuación en este tramo:

- Regularización y limpieza de las márgenes del cauce actual aguas abajo de Ergobia.
- Desbroce y limpieza de la llanura de inundación de aquellas zonas no dedicadas actualmente a la explotación agrícola, con objeto de reducir su rugosidad y, en consecuencia, aumentar la capacidad hidráulica de la sección de avenidas.
- Construcción de una "corta seca" en el meandro de Garciategi que hidráulicamente funcione en situación de avenida.
- Por la margen izquierda la plataforma de la nueva infraestructura que se implante en este tramo, se propone, al igual que en el de aguas abajo, la protección de su talud interior mediante escollera.
- En cuanto a la margen derecha, se recomienda proseguir con el dique descrito en el tramo de aguas abajo, tomando como referencia para su trazado la actual carretera GI-131 hasta el Polígono Industrial de Astigarraga y la propia margen en esta zona.
- Como medida complementaria a las dos anteriores, se plantea que en ambas márgenes, cuando la distancia entre el cauce de aguas bajas y el respectivo talud que limita la llanura de inundación sea lo suficientemente amplia, se definan taludes tendidos (entre 2H/1V y 5H/1V), de forma que se reduzca la sensación de artificialidad y siempre que esto no represente un grave inconveniente para la capacidad de desagüe.

- En el subtramo limitado por la nueva estación ferroviaria o, en su caso, la Autovía del Urumea, por la margen izquierda, y el Polígono Industrial de Astigarraga, por la derecha, se propone encauzar el río de forma similar a la indicada entre el Puente de los Cuarteles y la Pasarela de acceso al Barrio del Pilar.

Este paquete de actuaciones permitiría desde el punto de vista hidráulico pasar de la situación actual en que se producen inundaciones para riadas inferiores a la de 5 años ($Q < 269 \text{ m}^3/\text{s}$) a otra en que se absorbería la de 10 años ($Q = 357 \text{ m}^3/\text{s}$).

Si, además, entre el Barrio del Pilar y el Polígono Industrial de Astigarraga se prosiguiese con el encauzamiento planteado aguas abajo, ensanchando el cauce actual hasta obtener 40 m y la corta planteada como "seca" se convirtiese en corta convencional, rellenando el cauce actual, sería posible evacuar la avenida de 25 años de período de retorno ($Q = 557 \text{ m}^3/\text{s}$).

Al margen de la cuenca del río Urumea, en el Término Municipal de Donostia-San Sebastián existen otras más pequeñas, como las de Molinao y de Añorga para las que se propone su total cubrimiento, con el doble objetivo de eliminar zonas degradadas a cielo abierto y de ganar un espacio para uso diverso, por ejemplo recreativo.

Esta misma medida, se plantea para regatas tributarias de la anterior, como la de Igara, por la izquierda, o la de Bera-Bera, por la derecha.

2.7.2.- Infraestructuras costeras

* Puerto

San Sebastián presenta un problema importante en cuanto a su infraestructura náutico-deportiva, al tener las instalaciones actuales, repartidas entre el Puerto, el Club Náutico y la Isla (con capacidad de unos 625 plazas de atraque), unas posibilidades de ampliación prácticamente nulas, no pudiendo atender la demanda actual (y, mucho menos la futura), ni siquiera contando con la colaboración de la bahía de La Concha, muy utilizada en época estival para el fondeo de embarcaciones.

Como solución se plantea, por tanto, la implantación de un nuevo puerto, que satisfaga las necesidades de la flota deportiva que se estima en unos 500 puestos de atraque, suponiendo ligeras ampliaciones en las instalaciones ya consolidadas en la costa guipuzcoana y la construcción de un nuevo puerto deportivo en Hondarribia.

A la hora de definir la ubicación óptima para el nuevo complejo deportivo se deben tener en cuenta varios factores, que se relacionan a continuación:

- Desde el punto de vista técnico, hay que atender necesariamente a las condiciones existentes en el entorno marítimo, tales como:
 - a) Clima, definido, entre otros por las rosas de oleaje, los regímenes direccionales de vientos y corrientes marinas y las correlaciones entre la máxima altura de la ola y el período de retorno en temporales.
 - b) Topografía y batimetría.
 - c) Litología de la costa.

Estos elementos permitirán:

- . Dimensionamiento estructural de las obras de protección de la dársena.
 - . Diseño de la planta del puerto y localización de zonas de atraque y varada.
 - . Definición de rutas de entrada de las embarcaciones.
- Desde el punto de vista urbanístico, este tipo de instalaciones exige un conjunto de servicios (náuticos, comerciales, accesos, aparcamientos, etc), que son, en ocasiones, difícilmente compatibles con la ordenación existente, en especial en áreas consolidadas. Por tanto, es necesario tener en cuenta esta circunstancia con objeto de optimizar su integración en la zona elegida para su ubicación.
- Desde el punto de vista paisajístico, se tiene una doble vertiente. Por una parte, la propia repercusión de las nuevas instalaciones en la fisonomía de la zona litoral, sobre todo, si ésta posee una marcada singularidad, como es el caso de la bahía de San Sebastián y, por otra, la barrera visual que puede general la construcción de los diques, ya que, normalmente la cota de coronación que impide rebases de ola peligrosos, suele ser también la que imposibilita la visión del mar y del horizonte en lugares en los que la población está acostumbrada a este paisaje. Se impone, por tanto, la necesidad de conjugar el impacto visual y la consecución de un grado de seguridad adecuado, procurando alcanzar situaciones de equilibrio en que ninguno de estos factores resulte descompensado.
- Finalmente, se debe estudiar la compatibilidad del futuro puerto con las diversas infraestructuras existentes, de manera particular con la viaria y la costera, de tal modo que armonice con el uso y ordenación previstos para las playas del entorno.

Con estas premisas, se han estudiado diversas localizaciones para las nuevas instalaciones náutico-deportivas dentro del Término Municipal de Donostia-San Sebastián, habiendo cobrado mayor peso las del Paseo Nuevo y Mompás, en el extremo oriental de la playa de Gros.

Dando por sentada la viabilidad técnica que presentan estos emplazamientos, se exponen, a continuación otros aspectos de las mismas.

El Paseo Nuevo constituye una zona de esparcimiento situada en uno de los puntos característicos que definen las señas de identidad de la ciudad: el tómbolo en torno al Monte Urgull, debido a lo cual, se prevé que el impacto, sobre todo paisajístico, que ocasionaría la implantación aquí del nuevo puerto, sería difícilmente asumible por el ciudadano, acostumbrado a disfrutar de un horizonte exento de elementos ajenos y barreras visuales.

La solución de Mompás, si bien es la que tiene mayores posibilidades de prosperar de entre las dos propuestas, presenta, en principio, dos interrogantes. Por una parte, la magnitud del impacto que pudieren ocasionar los elementos del puerto en una zona urbanísticamente consolidada y, por otra, su propia viabilidad económica.

En consecuencia, la ubicación del puerto deportivo constituye un problema de solución complicada, debido al conflicto de intereses que surgen al plantearse la dualidad entre la distancia a la bahía de San Sebastián y el impacto ambiental, aspectos que varían en sentido inverso.

Se recomienda, pues, profundizar en el estudio de soluciones barajando, tal vez otras zonas, lo suficientemente próximas a la ciudad como para que desde este punto de vista exista un alto grado de funcionalidad y provistos de un valor paisajístico relativamente reducido, que no se vea seriamente alterado con las nuevas instalaciones, como podría ser algún enclave de la bahía de Pasajes.

* **Playas**

Como actuación más importante en este terreno, se ha dotado a la Playa de Gros de una nueva configuración, merced al dique construido en la desembocadura del río Urumea por la margen derecha. La variación del régimen litoral local derivada de esta intervención, hace prever que se traducirá en un aumento de la calidad de la playa, de forma que la haga comparable con las otras dos existentes en la ciudad y atractiva para los barrios y localidades próximas.

En este sentido, tendrá gran importancia evaluar previamente los impactos que pueda producir el puerto deportivo si es que, finalmente, se decide implantar en Mompás.y que insistir en la valoración previa que pueda tener el futuro puerto deportivo si es que se decide, finalmente, construir en Mompás.

Por otra parte, es razonable pensar que se logre una mejora gradual de las condiciones ambientales de toda la zona litoral, en general, y de las playas, en particular, conforme vayan entrando en servicio los diferentes elementos del sistema de saneamiento y depuración de aguas residuales previstos, lo que además contribuirá a un realce de su valor paisajístico, ya de por sí muy alto.

2.8.- LAS INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS URBANOS

2.8.1.- Abastecimiento de agua

El suministro de agua a la Ciudad se lleva a cabo a través de la Mancomunidad de Aguas del Añarbe, que incluye los municipios de Donostia-San Sebastián, Rentería, Pasaia, Hernani, Lasarte-Oria, Oiartzun, Lezo, Usurbil, Urnieta y Astigarraga.

Hasta época bien reciente, las fuentes de abastecimiento de agua han sido dos: los embalses de Artikutza y de Añarbe.

El primero, situado en la finca del mismo nombre, se encuentra físicamente enclavado dentro de los límites de la Comunidad Autónoma de Navarra, si bien, desde el punto de vista administrativo, pertenece el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

En cuanto al embalse de Añarbe, se halla próximo a la desembocadura de este río en el Urumea.

En estos dos embalses tienen su origen los denominados Canal Alto y Canal Bajo, cuyos trazados se orientan hacia Txoritokieta.

El Canal Alto (o de Artikutza), que data de 1.899, ha quedado fuera de servicio en 1.992 debido al gran porcentaje de pérdidas que arrojaba (en torno al cincuenta por ciento) a pesar de que sucesivas ampliaciones han ido aumentando su capacidad teórica de 250 l/s a 400 l/s.

Por otra parte, esta conducción de alta presión, llega a Txoritokieta a la cota 167, superior a la que tiene la Estación de Tratamiento (90), por lo que los caudales que circulaban por ella no eran sometidos a proceso de potabilización alguno.

Debe tenerse en cuenta, además, que la presa de Artikutza tiene inacabado el estribo izquierdo, por lo que su capacidad de regulación es muy limitada.

A la vista de estas circunstancias y después de estudiar varias alternativas de explotación, se optó por que todo el volumen gestionado por la Mancomunidad de Aguas del Añarbe discurriera por el Canal Bajo hasta la citada Estación de Tratamiento.

Hay que señalar que en el tramo intermedio entre los embalses de Artikutza y Añarbe existe una captación de agua para una central de producción de energía eléctrica, perteneciente a la Compañía Hidroeléctrica de Navarra, en base a una concesión de 1.500 l/s. Los caudales turbinados se vierten al río Urumea, por lo que en una situación normal no se pueden incorporar a la red primaria de abastecimiento, aunque aguas abajo de este punto de vertido se construyó hace pocos años la Estación de Bombeo de Arranbide, con objeto de elevar agua desde el río Urumea hasta el Canal Bajo en situaciones extraordinarias, como puede ser durante una sequía prolongada. En la actualidad, la Mancomunidad de Aguas del Añarbe mantiene conversaciones con el Gobierno de Navarra e Iberdrola tendentes a clausurar la citada central hidroeléctrica, siendo previsible que en breve plazo quede resuelto este proceso.

La capacidad del Canal Bajo se ha visto aumentada en 1.984, merced al desdoblamiento de los sifones, de 1.600 l/s a 2.200 l/s.

La Estación de Tratamiento de Txoritokieta consta de los siguientes elementos:

- Toma de agua bruta
- Obra de by-pass y aliviadero
- Arqueta de regulación y reparto
- Preoxidación
- Cámara de mezcla
- Decantación
- Oxidación intermedia
- Filtración sobre arena
- Fluoración
- Depósito de almacenamiento del agua tratada y obra de salida
- Ozonización
- Dosificación de reactivos

Desde el punto de vista de la explotación del sistema, aguas abajo de la Estación de Tratamiento, la red primaria se divide en varios ramales.

El **Ramal "I"** consiste en una conducción de 7 km de longitud aproximada y diámetros comprendidos entre 600 mm y 1.000 mm, que alimenta a los depósitos de Martutene (cota 69,00), Amara (cota 69,40) y Matía (cota 64,00).

El **Ramal "II"**, de unos 10 km de longitud total, se puede dividir en dos grandes subramales. El primero, que termina en el depósito de Mons, se encuentra en la actualidad fuera de servicio a la espera de que se ejecuten las obras de nueva estructura y conducción previstos en un proyecto de reciente elaboración. Entre tanto, las zonas dominadas por este depósito se abastecen provisionalmente desde el de Amara. La actuación mencionada supondrá una reducción del volumen útil del depósito de Mons, pasando de 20.000 m³ a 16.000 m³.

El segundo subramal abastece a los depósitos de Pasaia (con un bombeo complementario), Rentería, Oiartzun y el denominado "Distribuidor de Alaberga", que consiste en un depósito con cuatro tomas para Pasaia, Rentería, Lezo y el barrio donostiarra de Molinao, si bien esta última todavía no ha entrado en funcionamiento.

El **Ramal "III"** alimenta a los depósitos de Astigarraga, Hernani, Urnieta, Lasarte-Oria y Usurbil.

El **Ramal "IV"** abastece a los depósitos de Donostia-San Sebastián, situados a cota más elevada. Se inicia con dos elevaciones en serie -siendo la primera de reciente instalación y correspondiendo la segunda a la antigua Estación de Bombeo de Txoritokieta- que impulsan un caudal máximo de 400 l/s hasta una cámara donde tienen su origen las conducciones que transportan agua a los depósitos de Oriaventa (cota 136,50) y Putzuetta (cota 129,30), los cuales, a su vez, alimentan depósitos secundarios, como el de Añorga (cota 72,00) o de cola, como el de Bidebieta-La Paz (cota 99,00) para el suministro de zonas puntuales. Para zonas más altas se han instalado estaciones de bombeo con depósitos "nodriza" y depósitos "reguladores", tales como los de Igeldo (cota 266,00) y Uliá (cota 227,00).

La capacidad de alimentación, volumen útil, diámetro de la arteria de salida, cota de solera y consumo diario de cada depósito quedan reflejados en la siguiente tabla:

<u>DEPÓSITO</u>	<u>Volumen Depósito</u> (m ³)	<u>Cota Solera</u> (m)	<u>Diámetro Salida Arteria</u> (mm)	<u>Consumo diario</u> (m ³)
MONS	20.000	+ 49.8	900-600	9.500
MARTUTENE	6.500	+ 69.0	600	5.000
AMARA	26.000	+ 69.4	800	26.500
MATÍA	13.000	+ 64.0	700	5.500
ORIAVENTA	14.000	+136.5	700	14.000
PUTZUETA	17.000	+129.3	1000-700	19.000
ZORROAGA	900	+ 97.5	150	900
AÑORGA	1.500	+ 72.0	200	1.700
OLARAIN	900	+ 61.0	200	
IGELDO	500	+266.0	200	600
ZUBIETA	500	+43.0	080	
BIDEBIETA-LA PAZ	2.000	+ 99.0	300	1.600
ULIA	900	+227.0	150	200

En cuanto a las áreas a las que da servicio cada uno de estos depósitos son:

<u>DEPÓSITO</u>	<u>Area de servicio</u>
MONS:	"Ensanche de Gros", zona baja de "Egia" y "Jai Alai", "Barrio de Herrera" (Provisionalmente abastecidas desde Amara).
MARTUTENE:	Polígonos residenciales e industriales de la "Vega del Urumea".
AMARA:	"Parte Vieja", "Ensanche" de la margen izquierda del Urumea, "Amara" y, temporalmente, las zonas dominadas por el depósito de Mons.
MATÍA:	"Ensanche Antiguo-Ibaeta", "Igara".
ORIAVENTA:	"Ayete", "Miraconcha", "Lugaritz", "Añorga", "Igeldo", "Zubieta".
PUTZUETA:	"Altza", "Bidebieta", "Ulia", "Intxaurreondo" y "Alto Egia".

Las redes de distribución son casi en su totalidad de fundición. Las tuberías antiguas son de fundición gris con revestimiento interior asfáltico y juntas de plomo y las modernas de fundición dúctil cementadas interiormente y con juntas de anillo de goma. Únicamente en las grandes arterias se emplean tuberías de hormigón armado y camisa de chapa con juntas soldadas.

En las etapas iniciales, el sistema de abastecimiento descrito presentó algunos problemas de presión y turbiedad que se han ido soslayando a medida que se realizaban determinadas actuaciones:

- Con carácter general, la construcción del embalse de Añarbe, con sus 43,60 hm³ de volumen útil, permitió aumentar de forma notable la capacidad de regulación de la red, en comparación con la que se tenía cuando únicamente estaba en servicio el embalse de Artikutza.
- La red de "baja presión" (**Ramales "I", "II" y "III"**) tuvo como consecuencia una importante mejora del servicio, tanto en calidad como en garantía, conforme se iban implantando depósitos reguladores cercanos a las áreas de consumo, tales como Matía, Amara y Martutene.
- En cuanto a la red de "alta" (**Ramal "IV"**), los problemas de presión se han ido reduciendo según se ha ido renovando la red y se han construido determinados depósitos, como Zorroaga, Olarain y Ullia.
- Recientemente se han ejecutado dos bombeos, uno de los cuales se ha planteado para elevar agua desde la Estación de Tratamiento al depósito de Putzueta y el segundo para hacer lo propio desde el depósito de Amara al de Oriaventa.

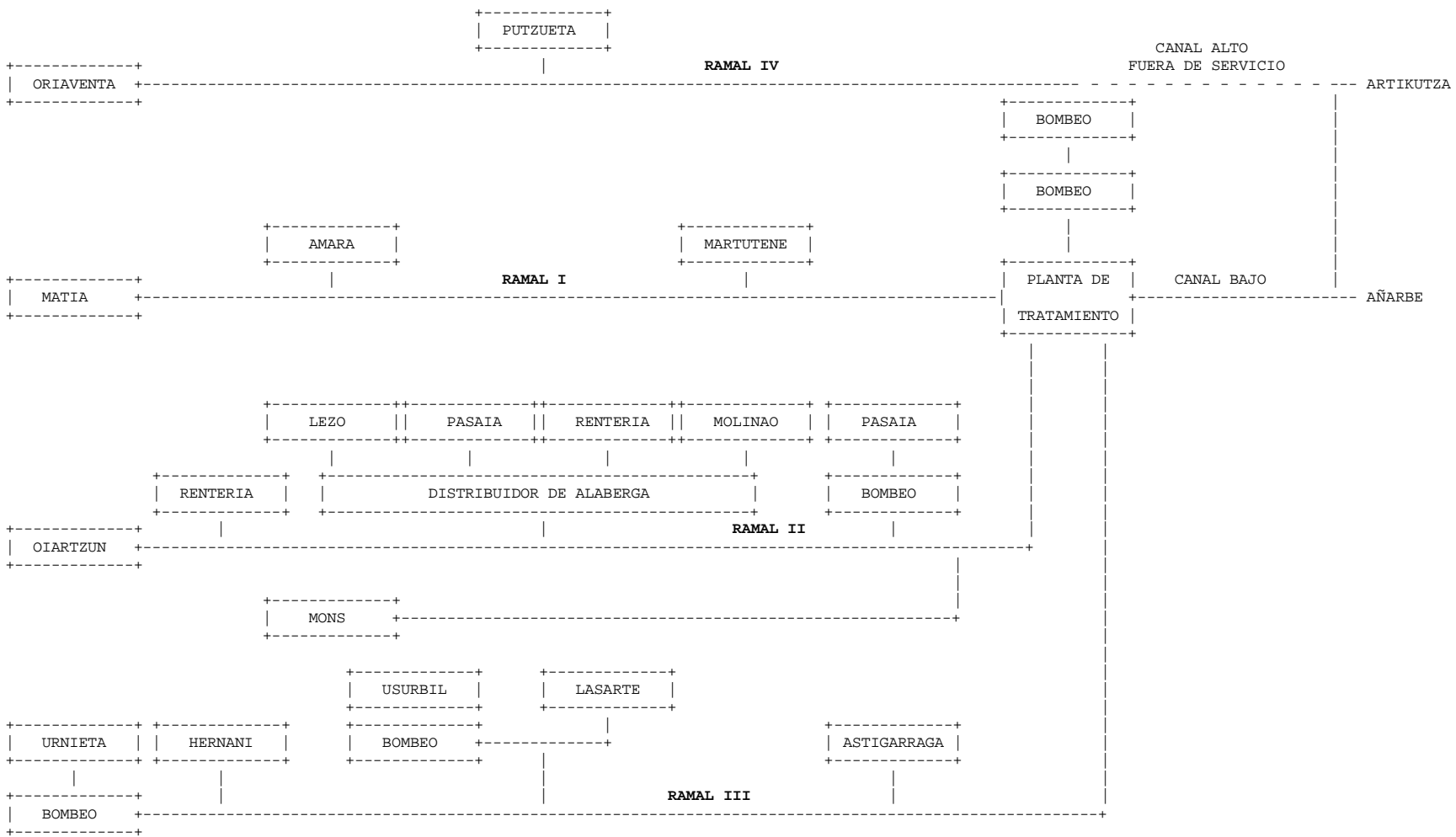
De estas dos actuaciones solamente ha entrado en servicio la segunda, quedando aún por resolver el problema derivado de las acometidas a la tubería de 400 mm de diámetro que suministra agua al depósito de Oriaventa dentro de la red de alta.

Con respecto a la elevación al depósito de Putzueta, cabe prever que su entrada en servicio represente la eliminación del doble bombeo de Txotitokieta, al menos de forma continua, en cuya hipótesis, quedaría relegado a desempeñar el papel de sistema de reserva frente a situaciones de emergencia.

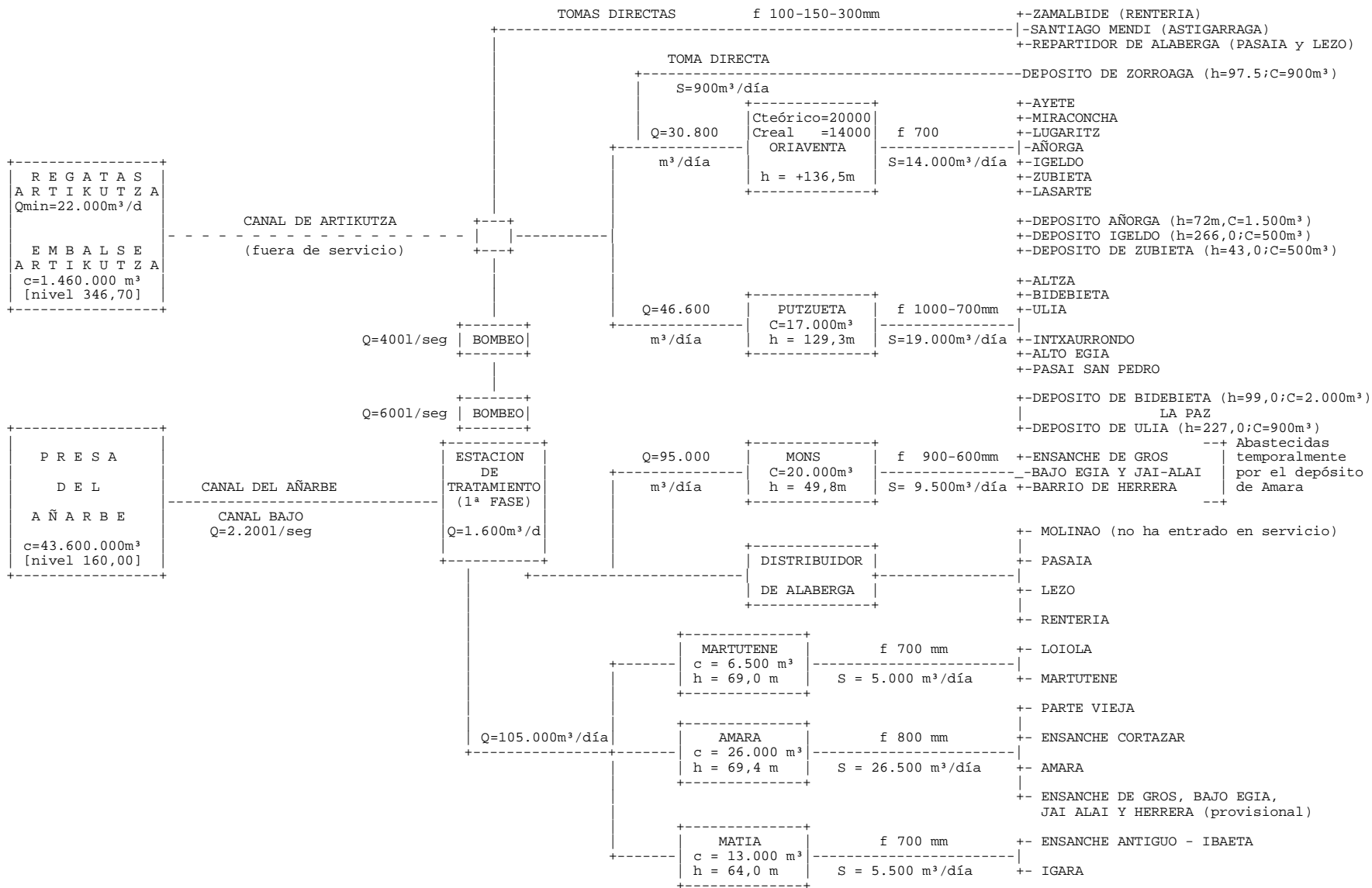
- La coloración y turbiedad que presentaba el agua de forma periódica, coincidiendo con el otoño e invierno, quedó resuelto, con la entrada en servicio de la Estación de Tratamiento.

No obstante, subsiste aún en parte este problema debido al carácter ácido del agua, que disuelve el material de que están construidas las conducciones. Este efecto se manifiesta especialmente cuando no se ha producido consumo durante un período relativamente dilatado, del orden de horas.

Los esquemas que se adjuntan en las figuras siguientes resumen el funcionamiento del sistema de abastecimiento descrito.



ESQUEMA DE LA RED DE ABASTECIMIENTO EXISTENTE (I)



ESQUEMA DE LA RED DE ABASTECIMIENTO EXISTENTE (II)



En relación a las previsiones dentro del horizonte del presente Plan General, el problema de mayor relevancia que se plantea en el sistema de abastecimiento con vistas a diseñar la estrategia que optimice su gestión consiste en definir las actuaciones necesarias para mejorar las instalaciones de cabecera de la red: embalses de Artikutza y Añarbe y canales Alto y Bajo.

En este sentido se han estudiado, por parte de la Mancomunidad, las dos alternativas siguientes:

- Terminación de la presa de Artikutza, cerrando su estribo izquierdo, con lo que el volumen útil de embalse pasaría de 1,46 hm³ a 3,50 hm³ aumentando su capacidad de regulación.

A esta actuación habría que añadir, la renovación del Canal Alto entre la presa y Txoritokieta, con objeto de reducir las importantes pérdidas que se producían hasta su puesta fuera de servicio, debido a su deteriorado estado; y, la construcción de una segunda Estación de Tratamiento en Txoritokieta, a fin de no sobrecargar la existente en la red de baja presión con un caudal adicional, con la instalación del bombeo preciso para reintegrar este volumen tratado a la red de Alta.

- Continuar con la toma de Artikutza fuera de servicio y regular toda la cuenca en el embalse de Añarbe, situado aguas abajo. Como medida adicional, sería aconsejable la supresión de la toma que en el tramo intermedio entre los dos embalses tiene actualmente la Compañía Hidroeléctrica de Navarra, con objeto de aumentar los recursos hidráulicos destinados para abastecimiento.

También sería preciso ampliar la Estación de Tratamiento existente, aumentando su capacidad de 1.650 l/sg que tiene en la actualidad a 2.200 l/sg.

A la salida de la Estación de Tratamiento se debería instalar un bombeo, que elevase parte del caudal tratado a la red de alta presión.

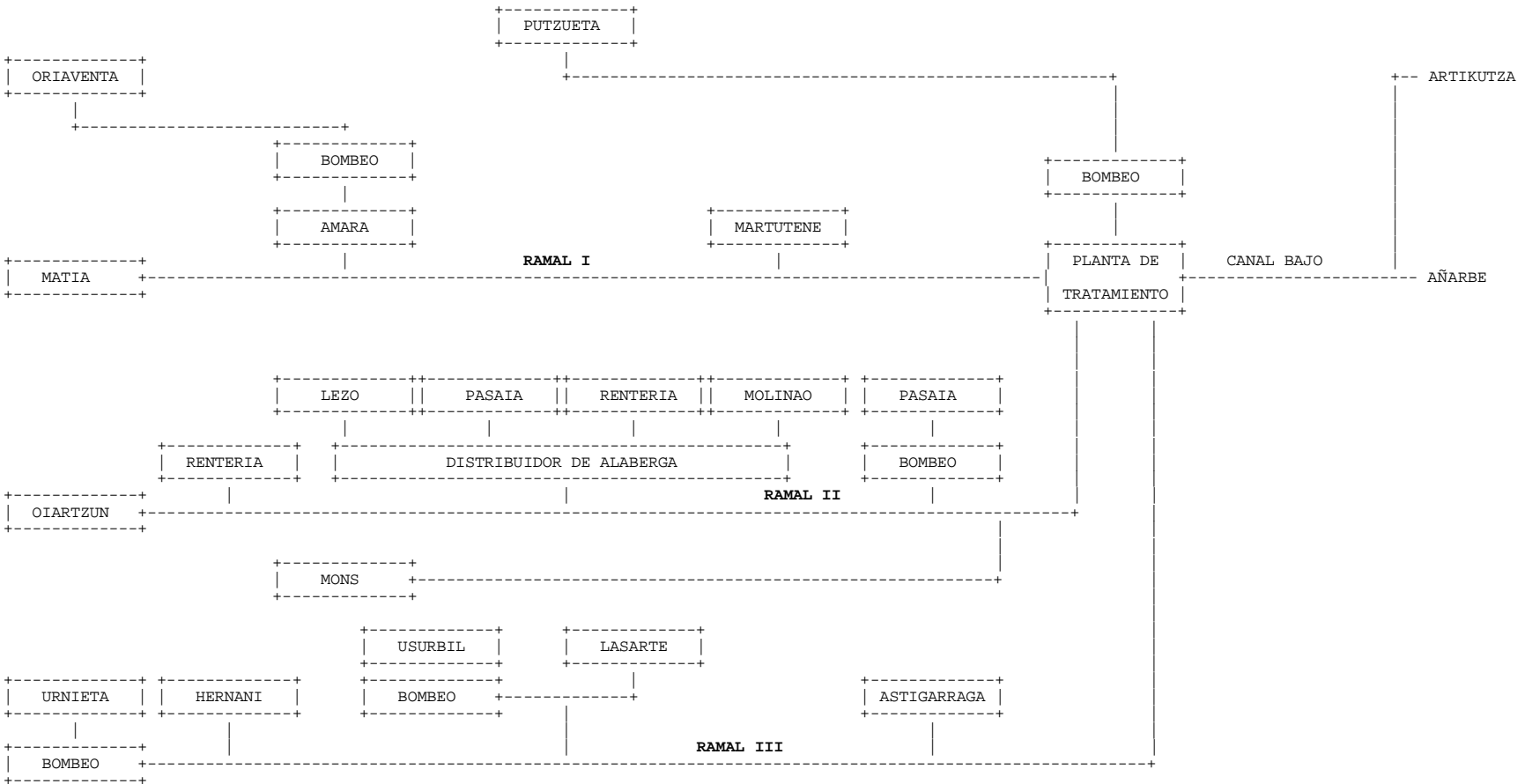
Después de analizar y comparar desde varios puntos de vista estas dos alternativas, la Mancomunidad de Aguas del Añarbe se ha decantado por la segunda de ellas, al entender que es la más adecuada, desde la perspectiva de su mayor garantía para el abastecimiento.

Al margen de esto, se plantean las siguientes actuaciones:

- En la propia Estación de Tratamiento se prevé la implantación de una cuarta línea y del proceso de remineralización, con objeto de paliar el efecto de la acidez del agua.
- Sustitución de la estructura del depósito de Mons y de la conducción que le suministra agua desde el depósito de Putzueta.
- Reparación en general de los depósitos, en función del estado en que se encuentren, atendiendo especialmente a los situados en la red de alta presión, Putzueta y Oriaventa.
- Eliminación de las acometidas existentes en las conducciones de 400 mm de diámetro que alimentan al depósito de Oriaventa. Esta medida se podrá llevar a cabo una vez se materialicen la elevación a este depósito desde el de Amara.
- Puesta en servicio de la toma existente en el "Distribuidor de Alaberga" para abastecer a Molinao.

En cuanto a la red de suministro, su estado, en general, es bueno, estimándose que su adecuado mantenimiento y su gradual ampliación, conforme se generan nuevas zonas de desarrollo urbano o industrial, será suficiente para asegurar el abastecimiento a la ciudad con el nivel de garantía preciso.

A continuación, se refleja el esquema previsto para la red primaria en el horizonte de vigencia del Plan.



ESQUEMA DE LA RED DE ABASTECIMIENTO PREVISTA



2.8.2.- Alcantarillado y depuración de aguas residuales

a) Red existente

Se describen a continuación las características del sistema de saneamiento existente en Donostia-San Sebastián. La exposición se realiza de forma segregada, según las diferentes cuencas receptoras.

* **Cuenca de Igeldo y Amezi**

En Igeldo se han realizado obras recientemente para mejorar la red de colectores. No obstante, existe gran número de construcciones unifamiliares dispersas que solucionan su saneamiento por medio de fosas sépticas. Esto ha supuesto la contaminación de manantiales que tradicionalmente daban servicio a los caseríos.

* **Cuenca del antiguo vertido al colector de Tximistarri**

Esta cuenca esta formada por parte de la ladera Sur de Igeldo, El Antiguo, Ibaeta, Igara, parte de Aiete, Añorga y Recalde.

El Antiguo tiene alcantarillados unitarios salvo en algunas zonas de cabecera en las que el alcantarillado es separativo.

El saneamiento en la cuenca de Ibaeta está a cargo de un colector ovoide 1.800 x 800 mm., que discurre paralelo a la Avenida de Tolosa y la regata de Añorga.

La cuenca de Igara carece en su mayor parte de alcantarillado, realizando sus vertidos a la regata del mismo nombre, que en su tramo final (hasta su entronque con la regata de Añorga) está canalizada mediante una obra de 4.500 x 5.000 mm.

La cuenca de Añorga tiene cubierta su regata en gran parte mediante dos ovoides de 2.300 x 2.500 x 2.000 mm.

Hasta el año 1.994, el colector de Ibaeta y la regata de Añorga se unían para conducir las aguas evacuadas al mar a través del túnel de Tximistarri, realizando el vertido sin tratamiento alguno.

Dentro de los Estudios Previos para el diseño del Sistema General de Saneamiento del Area de San Sebastián-Bahía de Pasaia, elaborados por parte de la Confederación Hidrográfica del Norte y de la Fundación "Leonardo Torres Quevedo", adscrita a la Universidad de Cantabria, se eligió la solución de depuración y saneamiento más adecuada, en base a las condiciones ambientales de la ciudad, cuyas características se describen en este mismo apartado.

En ella se contempla, entre otras actuaciones, el transporte del agua recogida por esta cuenca hasta la Estación de Bombeo de la Plaza de España, con el objeto de eliminar el vertido de aguas residuales de Tximistarri y la consiguiente degradación que ocasiona al entorno. Esto se ha materializado mediante una estación de bombeo construida en el extremo suroccidental de la zona del Campus Universitario, de la cual parten dos tuberías de impulsión de diámetros 900 y 600 mm. que conectan con el colector que discurre por el Paseo de Miraconcha, cuya sección es ovoidal de 1.900 x 700 x 250 mm.

* **Cuenca del bombeo de la Plaza de España**

Comprende las zonas de El Puerto, Parte Vieja, Centro, Amara Berri (excepto Riberas de Loiola), Miraconcha, parte de Aiete, San Roque, Ciudad Sanitaria, Miramón y, recientemente, la ya citada cuenca del antiguo vertido al colector de Tximistarri.

En los últimos años se han realizado obras tendentes a eliminar vertidos directos al mar, tales como el de la zona de El Puerto, que evacuaba próximo al Aquarium, o el de la Parte Vieja que lo hacía en el Paseo Nuevo, a la altura de la calle San Juan. La solución dada ha consistido en conectar ambas zonas de forma global, a la Estación de Bombeo de la Plaza de España.

En la zona Centro la red es unitaria, se encuentra en buen estado y no plantea problemas importantes de explotación.

No ocurre lo mismo en Amara en que al alcantarillado presenta un estado deficiente, con serios problemas de filtraciones en el terreno, a lo que ha podido contribuir la escasa capacidad resistente del terreno, compuesto fundamentalmente por suelos aluviales y rellenos de origen antrópico, que se traducen en ocasiones en deformaciones que sobrepasan los límites que tienen los materiales para absorberlas.

En el valle de Morlans discurre la regata del mismo nombre, parcialmente a cielo abierto, que drena las aguas pluviales. Un ovoide de 1.800 x 1.000 mm se encarga de recoger las aguas residuales de Etxadi, situado aguas arriba en la confluencia de los Paseos de Errondo y Ayete.

Otra actuación relativamente reciente ha sido el bombeo a través del Puente de María Cristina de las aguas residuales procedentes de la zona comprendida entre el edificio de Tabacalera y los pabellones de "Savin" y "Koipe".

* **Cuenca de vertido de los Tornillos de Sagües**

Esta cuenca incluye las zonas de Gros, Egia, Intxaurreondo-Berri, Intxaurreondo-Zaharra, Marrutxipi, Ategorrieta y ladera sur de Ulia.

Los vertidos de aguas residuales de Gros y Egia, que se evacuaban al río (Puente de Santa Catalina) y al mar (Sagües), respectivamente, quedaron anulados al entrar en funcionamiento la Estación de tornillos de Arquímedes, que los eleva al túnel-colector de Sagües. La red de alcantarillado, tanto en Gros como Egia es unitaria y de colectores visitables que se encuentran en general en buen estado. El tramo alto de la Avenida de Ametzagaina se renovó en 1.985 al hallarse en estado deficiente con secciones hundidas y colectores a gran profundidad y bajo edificaciones. En cuanto a la red de saneamiento en Intxaurreondo-Berri, Intxaurreondo-Zaharra y Ategorrieta-Ulia vierten a los colectores que discurren paralelos al FC. Madrid-Irún y a la Avda. de Ategorrieta.

El principal problema que presenta esta cuenca se localiza en Gros y Egia, en donde, a pesar del buen estado físico de los colectores, en general, y de su adecuado dimensionamiento para atender a estos barrios, contemplados de forma aislada, a la red primitiva se le han ido paulatinamente incorporando nuevos caudales, tanto de aguas residuales como de pluviales, generados en zonas situadas aguas arriba. Esta situación ha dado lugar a una insuficiente capacidad hidráulica de dicha red que se manifiesta especialmente en una deficiente respuesta frente a aguaceros de carácter torrencial, en que una buena parte de la misma entra en carga.

* **Cuenca de vertido al colector Txingurri**

Recibe las aguas procedentes de Herrera, Bidebieta, La Paz, Azkuene, Altza, Alto de Miracruz y parte de Intxaurreondo.

La red es unitaria, salvo en los nuevos desarrollos de Intxaurreondo y Altza, donde se ha establecido un sistema separativo.

La regata de Txingurri está parcialmente cubierta con sección visitable.

El deficiente estado en que se encuentran los tubos que discurren paralelos a la línea férrea Madrid-Irún da lugar a serios problemas en la red de alcantarillado.

Por el contrario, las anomalías que presentaba el colector de Roteta a su paso por Jolastokieta se solucionaron al ser desviado.

* **Cuenca de vertido a la Bahía de Pasaia**

Esta cuenca recoge los vertidos de Arri-Zar, Arri-Berri y Oleta, que los conduce a la estación de Bombeo de Herrera, en vez de hacerlo al colector de Txingurri. Las conducciones presentan problemas en los cruces con la carretera N-I y con el FC. Madrid-Irún, por lo que resulta aconsejable la construcción de unas nuevas obras de paso o el refuerzo de las existentes.

Se incluyen también en esta cuenca los vertidos de Buenavista y Molinao. La regata de este nombre discurre a cielo abierto, habiéndose previsto su cubrimiento.

* **Cuenca del río Urumea**

Bajo esta denominación se han englobado Riberas de Loiola, Loiola, los Cuarteles y, Martutene, incluyendo su zona industrial.

El barrio de Loiola vierte sus aguas negras al colector del Urumea, en tanto que los Cuarteles y la parte Norte de Riberas de Loiola lo hacen directamente al río.

Casi todos los vertidos de Martutene se han ido conectando en los últimos años mediante varias estaciones de bombeo al colector del Urumea.

* **Cuenca de Zubieta**

Vierte al río Oria, estando constituida por viviendas unifamiliares diseminadas. El saneamiento se resuelve, en general, mediante fosas sépticas que no ocasionan problemas al ser la densidad de las edificaciones muy baja.

b) Sistema de saneamiento propuesto

El sistema de saneamiento existente presenta el grave inconveniente de no contar en la actualidad con medida de depuración alguna, lo cual se encuentra en oposición con lo previsto por la C.E.E. (Directriz 91/271 de fecha 21 de Mayo) para aglomeraciones de más de 15.000 habitantes equivalentes, en donde se indica que a más tardar el 31 de Diciembre del año 2.000 las aguas residuales urbanas serán objeto, antes de verterse, de un tratamiento adecuado.

En esta línea, en Junio de 1.992, la Dirección General de Obras Hidráulicas del M.O.P.T.M.A., a través de la Confederación Hidrográfica del Norte, publicó el Proyecto de Directrices del Plan Hidrológico Norte III, en donde se esbozaban de manera general las actuaciones previstas en diversos campos (saneamiento, energético, regadíos, defensa contra avenidas, etc.) para las cuencas tributarias del Mar Cantábrico comprendidas territorialmente en la Comunidad Autónoma Vasca y en Navarra.

Con posterioridad, se firmó el Convenio de Colaboración entre la Confederación Hidrológica del Norte y la Fundación "Leonardo Torres Quevedo" de la Universidad de Cantabria para la realización de "Estudios de Implantación y Seguimiento Medioambiental de Emisarios Submarinos para Aguas Residuales en el Mar Cantábrico".

En una primera fase de este trabajo, con carácter de borrador provisional y editada en Noviembre de 1.992 bajo el título "Prediseño del Sistema General de Saneamiento del Area de San Sebastián -Bahía de Pasajes", se plantearon a nivel de estudio de soluciones tres alternativas de implantación de la Estación Depuradora de Aguas Residuales (E.D.A.R.), que trate las "aguas negras" generadas en las cuencas de Ibaeta, Urumea y Oiartzun, para cada una de las cuales se define de forma esquemática de la red de saneamiento correspondiente:

* **E.D.A.R. en Mompás**

Esta solución consta de las siguientes actuaciones:

- Obras de conexión

- . Conexión del saneamiento de la cuenca de Ibaeta al bombeo de la Plaza de España, recientemente ejecutada.
- . Conexión entre el túnel de Pasaia, actualmente en construcción, y Mompás, para llevar al punto de tratamiento los caudales procedentes de la cuenca del Oiartzun.

- Estaciones de bombeo

- . Estación de Bombeo en Ibaeta para transportar las aguas residuales de esta cuenca a la estación de bombeo de la Plaza de España.
- . Estación de Bombeo en Mompás para impulsar las aguas negras de toda la comarca a la cota donde se ubicará la E.D.A.R.

- E.D.A.R.

A la luz de lo indicado en la Directiva del Consejo de la Comunidad Europea de 21 de Mayo de 1.991 sobre tratamiento de aguas residuales (91/271/C.E.E.) se prevé un tratamiento secundario o similar. Se plantea debido a las dificultades de acceso, "tecnología avanzada", que comprende las siguientes etapas:

- . Desbaste
 - . Desarenado y desengrasado
 - . Tratamiento físico-químico con decantación lamelar
 - . Biofiltros aireados
 - . Línea de tratamiento de fangos
- Obras de acceso a la estación del bombeo de Mompás y a la E.D.A.R.
- Construcción de un emisario submarino.

* **E.D.A.R. en "Ilurgita"**

Comprende:

- Obras de conexión

- . Conexión del saneamiento de Ibaeta al bombeo de la Plaza de España (Ejecutada).
- . Conexión entre el túnel de Pasaia, en fase de construcción, e Ilurgita, transportando de este modo al punto de tratamiento los caudales generados en la cuenca del Oiartzun.
- . Túnel de conexión entre el actual punto de vertido al mar en Mompás e Ilurgita, para llevar las aguas residuales de las cuencas de Ibaeta y Urumea (desde Loiola hasta su desembocadura) a la E.D.A.R.
- . Conexión entre los diferentes colectores: los dos anteriores y el existente que facilita el vertido de la cuenca del Urumea aguas arriba de Loiola.

- Estaciones de bombeo

Estación de Bombeo en Ibaeta.

- E.D.A.R.

Se plantean dos alternativas: "tecnología avanzada" y "compacta" constando esta última de las etapas propias de una E.D.A.R. convencional con tratamiento secundario:

- . Desbaste
- . Desarenado y desengrasado
- . Tratamiento primario
- . Tratamiento biológico
- . Reserva para desinfección u otro tratamiento alternativo
- . Línea de tratamiento de fangos

Los autores del Estudio denominan a este tipo de E.D.A.R. "compacta", debido a que a los elementos se les dota de formas rectangulares, lo que permite aprovechar mejor la reducida superficie disponible.

- Obras de acceso a la E.D.A.R.

(Y al punto de conexión de los colectores)

- Construcción de un emisario submarino

* **E.D.A.R. en las Canteras de "Kapuene"**

- Obras de conexión

- . Conexión del saneamiento de la cuenca de Ibaeta con la Estación de Bombeo de la Plaza de España, ya realizada.
- . Conexión entre el túnel de Pasaia y la Estación de Bombeo de Ilurgita.
- . Interceptor del túnel de Sagües hasta la Estación de Bombeo de Ilurgita.
- . Conexión entre la Estación de Bombeo de Ilurgita y la E.D.A.R. en Kapuene.
- . Conexión entre el saneamiento del barrio de Loiola y la E.D.A.R. en Kapuene.
- . Conexión entre el colector industrial del Urumea y la E.D.A.R. en Kapuene.
- . Conexión entre la E.D.A.R. y el túnel que actualmente transporta hasta Mompás las aguas residuales generadas en el valle del Urumea aguas arriba de Loiola.

- Estación de bombeo
 - Estación de Bombeo de Ilurgita. Esta instalación impulsa las aguas negras de las cuencas de Ibaeta, Urumea (desde Loiola hasta su desembocadura) y Oiartzun hasta la E.D.A.R. en Kapuene.
- E.D.A.R.
(Con tratamiento secundario del tipo "compacto")
- Accesos a Mompás y Kapuene
- Construcción de un emisario submarino

Las inversiones necesarias para la realización de estas tres soluciones se han estimado en el Estudio de referencia y son las indicadas en la tabla siguiente:

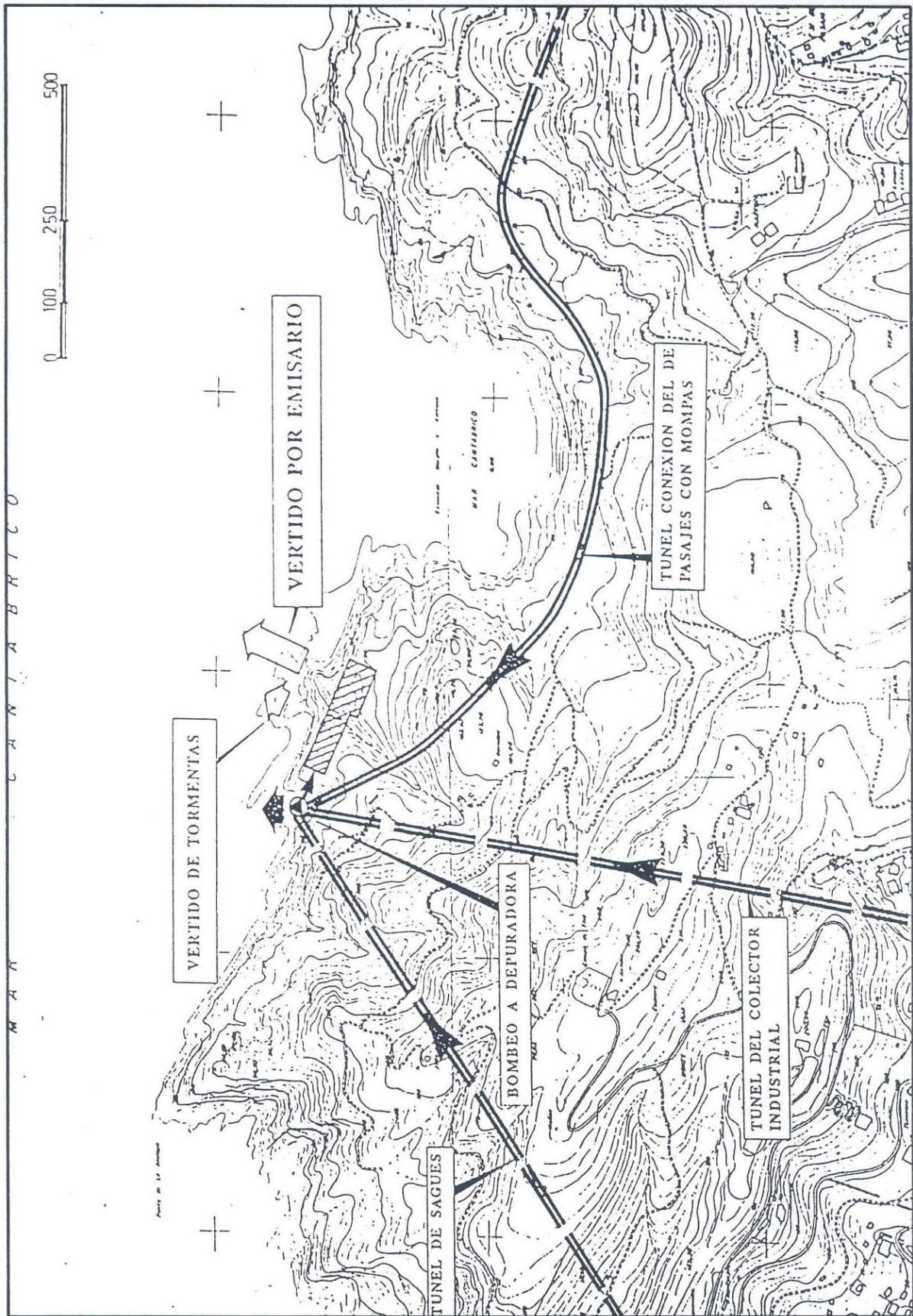
RESUMEN GENERAL DE LOS COSTES DE PRIMER ESTABLECIMIENTO Y DE EXPLOTACIÓN ANUAL EN LAS DIFERENTES ALTERNATIVAS

ALTERNATIVA	PROCESO	COSTES DE CONSTRUCCIÓN (Mpts.)					COSTE DE 1ª INSTALACIÓN (Mpts.)	COSTE ANUAL EXPLOTACIÓN (Mpts./año)
		OBRAS DE CONEXIÓN	BOMBEO	E.D.A.R.	ACCESOS	EMISARIO SUBMAR.		
MOMPÁS	Tecnología Avanzada	1.614	2.128	10.576	116	1.750	16.184	924
ILURGITA	compacta	1.705	318	10.550	174	1.648	14.355	362
	Tecnología Avanzada	1.705	318	12.340	174	1.648	16.185	730
KAPUENE	compacta	4.780	2.008	7.195	99	1.750	15.829	474

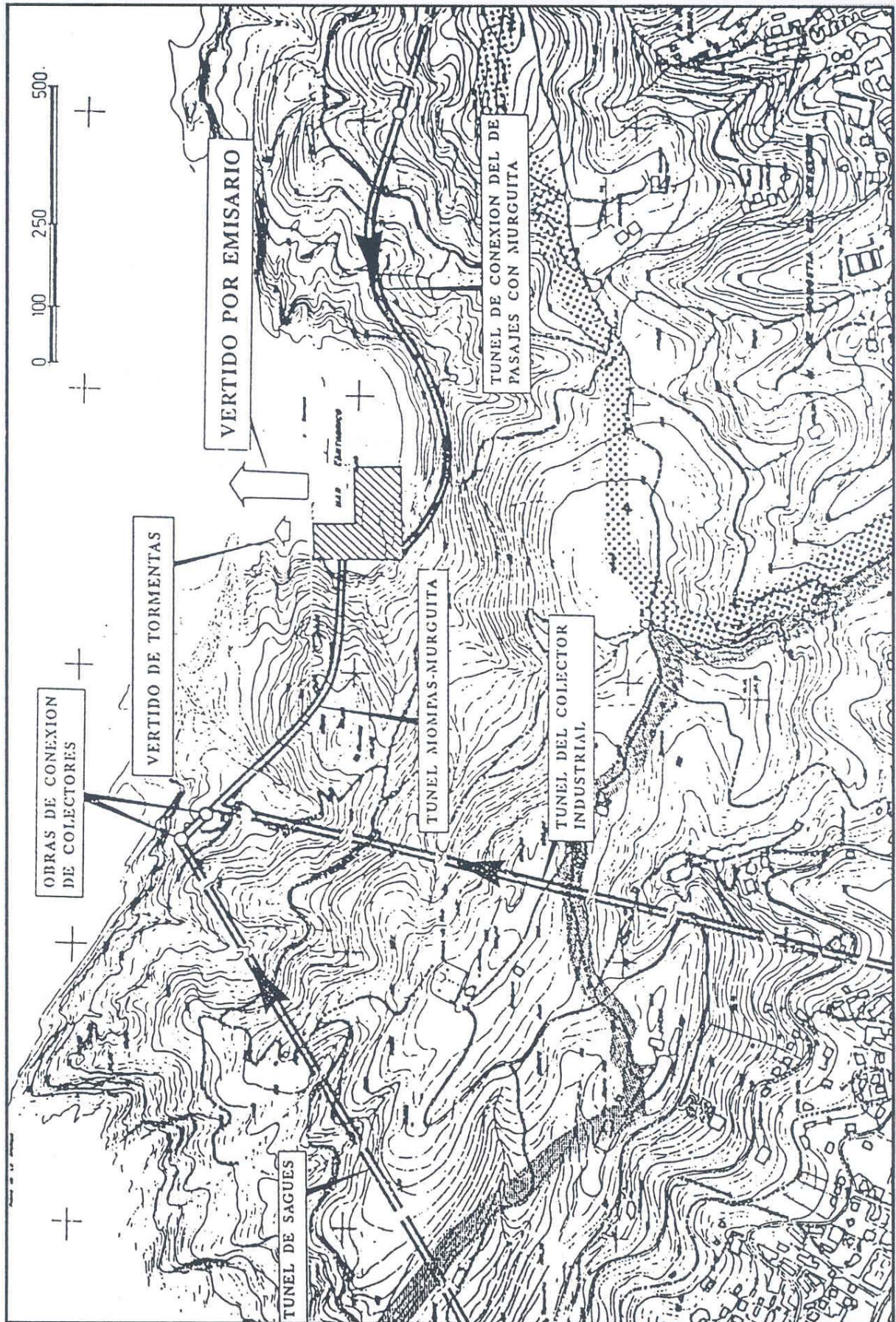
Después de analizar las características de las tres alternativas planteadas, se ha optado por la tercera (E.D.A.R. en Kapuene) en base a que, siendo todas ellas comparables desde el punto de vista de su viabilidad y de la inversión que conllevan, el impacto ambiental de la solución elegida es inferior al no alterar una zona litoral de alto valor paisajístico, aunque desde una perspectiva puramente hidráulica, constituye la solución menos lógica, habida cuenta de la configuración que tiene la red de saneamiento.

Por otra parte, es preciso indicar que este esquema de saneamiento reflejado es aproximado y un único cometido es dar una información preliminar de la resolución adoptada, pudiendo algunos elementos sufrir diversos reajustes, una vez que un diseño se realice con mayor profundidad. A este respecto, hay que señalar que, recientemente, la Mancomunidad de Aguas del Añarbe ha redactado dos Proyectos relativos a los colectores Estación de Bombeo de Santa Catalina-E.D.A.R. y estación de Bombeo de Herrera-E.D.A.R. que, aproximadamente, se ajustan a los planteamientos preliminares. En ambos casos se resuelven las respectivas conducciones por gravedad, teniendo el primero de ellos como ventaja adicional que permitirá interceptar los colectores de la red de Amara, sin que previamente sean conducidos a la estación de Bombeo de Santa Catalina.

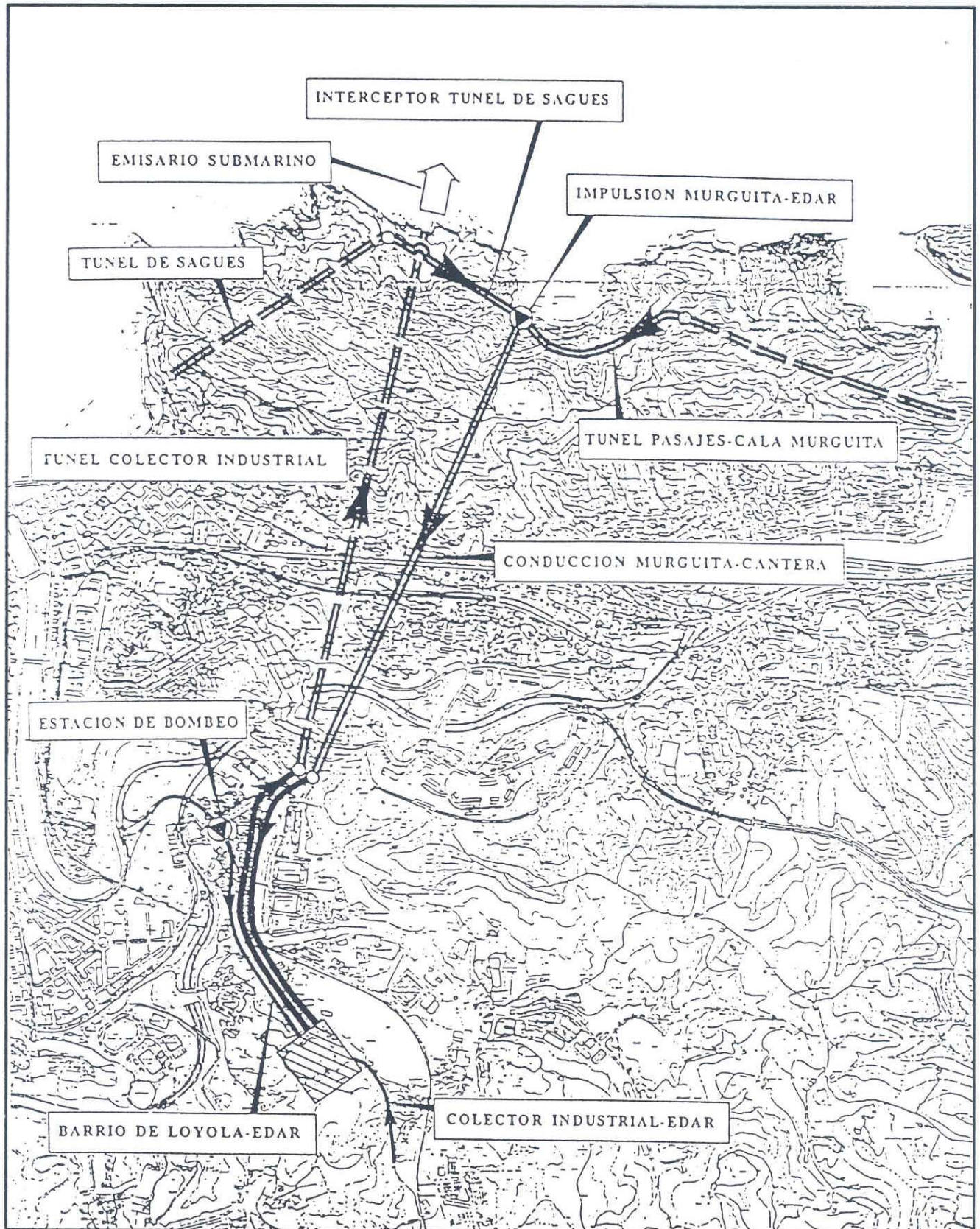
Las figuras que se adjuntan a continuación, extraídas del documento anteriormente mencionado, presentan, de forma esquemática, las características de las tres alternativas consideradas.



SOLUCION MOMPAS-KANTUZAR



SOLUCION ILURGITA



SOLUCION EN LAS CANTERAS DE KAPUENE

Al margen del tema anterior, se plantea una serie de actuaciones cuyo objetivo es racionalizar el sistema de saneamiento de Donostia-San Sebastián.

En la vertiente Norte de Igeldo, se propone como solución definitiva la instalación de un colector capaz de evacuar las aguas residuales generadas por la mayor parte de las edificaciones, tanto existentes como previstas, hasta la Estación de Bombeo de Ibaeta. Entre tanto, hasta su entrada en servicio, se recomienda la puesta en marcha de un plan de vigilancia y mantenimiento de las fosas sépticas existentes, con objeto de minimizar su impacto ambiental.

En la cuenca de Ibaeta se proponen las siguientes medidas:

- Construcción de una red de alcantarillado separativo en las nuevas zonas de crecimiento urbano e industrial previstas en el Plan General.
- Construcción o ampliación de dos colectores interceptores a ambas márgenes de la regata de Añorga que recojan las aguas residuales de los barrios colindantes.
- Cubrimiento de la regata de Añorga desde aguas arriba de El Infierno hasta el tramo ya cubierto con objeto de recuperar los espacios degradados que se originan.
- Cubrimiento de las regatas de Igara, Lugaritz y Bera-Bera.

En la subcuenca que drena a Anoeta se propone establecer una red separativa en la subcuenca que drena hacia Anoeta. Esto se puede materializar fácilmente aprovechando el doble ovoide construido como consecuencia de las obras del complejo deportivo y del soterramiento del ferrocarril San Sebastián-Hendaya, que conecta en la Plaza de Irún con dos colectores existentes, uno de los cuales vierte directamente al río y otro tiene continuidad con el ramal que discurre por su margen izquierda. De esta forma, el primero de ellos recogería las aguas pluviales procedentes de las diferentes vaguadas existentes al Sur de la Variante y el segundo las aguas residuales generadas por los centros hospitalarios, Zorroaga, propia zona deportiva de Anoeta y, en el futuro, Miramón.

En relación al desarrollo urbano previsto para este último enclave, se propone, además, la colocación de un colector interceptor junto a la plataforma de la Variante para recibir las aguas residuales, en vez de hacerlo al ovoide que discurre por la mediana que así quedaría destinado solamente a las pluviales.

Con respecto a la cuenca de los vertidos de los Tornillos de Sagües, un reciente Estudio realizado por la empresa "Ikaur, S.L." para la Confederación Hidrográfica del Norte propone, para dar solución al problema antes indicado en Gros y Egia, por una parte, la elevación del labio de vertido del aliviadero situado en el Puente de Santa Catalina, así como su longitud para no reducir su capacidad de desagüe, y con objeto de evitar la entrada de la marea, por otra, la construcción de dos tanques de tormentas, uno en Egia de 600 m³ de capacidad, en el extremo Sur de la C/ Duque de Mandas y otro en el punto de desagüe de las subcuencas de Jai Alai, Uliá Sur e Intxaurre, de 2.000 m³ de capacidad. Esta segunda medida está orientada a introducir una cierta regulación de los caudales en las redes urbanas de Gros y Egia y a limitar el funcionamiento de los aliviaderos de tormentas en época de baños en el mar, conforme a la "Instrucción para el proyecto de conducciones de vertidos desde tierra al mar" publicada en el Boletín Oficial del Estado de fecha 27 de Julio de 1.993. Estas actuaciones deberán ser diseñadas atendiendo a la ordenación que resulte del proyecto que actualmente se encuentra en fase de elaboración referente al área de Atotxa.

En la cuenca del Urumea la intervención más relevante es la implantación en Kapuene de la E.D.A.R. prevista, así como las obras complementarias que es necesario realizar.

En el barrio de Zubieta se propone conectar la red de saneamiento a la conducción prevista para la evacuación de aguas residuales procedentes de Lasarte y Usurbil, la cual, mediante una serie de bombeos transportará los caudales hasta la cabecera del colector del Urumea.

En la cuenca del Oiartzun cabe señalar las actuaciones asociadas al Sistema General de Saneamiento descrito, tales como la prolongación del túnel existente y la construcción de nuevos colectores o ampliación de los actuales, con objeto de eliminar los vertidos directos a la Bahía de Pasaia.

2.8.3.- Suministro eléctrico

La distribución de energía eléctrica al Término Municipal de Donostia-San Sebastián la realiza la compañía IBERDROLA, S.A. Se utilizan para tal fin líneas de alta tensión (138, 30 y 13,2 kv) y baja tensión. Los Centros de Transformación intercalados en la red se dividen en "Subestaciones de Transformación" (S.T.) y "Subestaciones de Transformación y Reparto" (S.T.R.), siendo las razones de transformación 138/30 kV y 30/13,2 kV, respectivamente. Dichas "subestaciones" son las siguientes:

- * **S.T.R. de Altza**
- * **S.T.R. de Egia**
- * **S.T.R. de Errondo**
- * **S.T.R. de Igara**
- * **S.T. de Martutene**
- * **S.T.R. de Trintxerpe**
- * **S.T. de Usurbil**

Las líneas de alta tensión que atraviesan el Término Municipal de Donostia-San Sebastián son:

- * **Línea de 132 kV** con **origen** en el eje **Hernani-Oiartzun** y **final** en la **S.T. de Martutene**, en calle de 35 metros de ancho.
- * **Línea de 132 kV** con **origen** en el eje **Hernani-Usurbil** y **final** en la **S.T.R. de Errondo**, en calle de 35 metros de ancho.
- * **Línea de 132 kV** con **origen** en la **S.T. de Usurbil** y **final** en la **S.T.R. de Igara**, en calle de 35 metros de ancho.
- * **Línea de 30 kV** con **origen** en la **S.T. de Usurbil**, la cual alimenta a las industrias de Igara, Diario Vasco y **S.T.R. de Errondo**.
- * **Línea de 30 kV** con **origen** en la **S.T. de Martutene** y **final** en la **S.T.R. de Egia**.
- * **Línea de 30 kV** con **origen** en la **S.T. de Martutene**, la cual alimenta a la **S.T.R. de Altza** y a las zonas de Txingurri y Papin.
- * **Línea subterránea de 30 kV** con **origen** en la **S.T.R. de Errondo**, que da servicio a una serie de abonados (Bancos, Hoteles, Estación de Bombeo de la Plaza de España, etc.). Discurre por el Avda. de Madrid, calle Isabel II, calle Felipe IV hasta la Plaza de Pío XII, en donde un ramal alimenta a la Fábrica del Gas y el otro se dirige hacia el Paseo de los Fueros.

Las restantes líneas representadas en el plano correspondiente, tanto aéreas como subterráneas son de 13,2 kV y alimentan a los Centros de Transformación desde los cuales se proporciona energía eléctrica a los usuarios.

Según los datos suministrados por la Compañía y de acuerdo con los desarrollos planteados en el presente Plan General las nuevas instalaciones a medio plazo podrían concretarse en:

* **Subestaciones de Transformación (S.T.) o Subestaciones de Transformación y Reparto (S.T.R.):**

- Ampliación de la actual S.T.R. de Errondo estableciendo una nueva transformación 138/30 KV.
- Construcción de una nueva S.T.R. en Intxaurreondo.
- Ampliación de la S.T. de Martutene.

* **Líneas subterráneas en alta tensión (30 kV y 13,2 kV):**

- Segundo doble circuito (30 kV) desde la S.T.R. de Errondo
- Doble circuito (30 kV) desde la Estación de Egia hasta el Kursaal
- Red de distribución (30 kV) al Polígono de Benta Berri.
- Línea de Alimentación (30 kV) al edificio de la Diputación en Errotaburu.
- Acometidas en 30 kV a abonados singulares por la gran potencia demandada.
- Redes de 13,2 kV acordes con el desarrollo urbanístico.

* **Líneas aéreas de alta tensión:**

- Cierre de la línea de Igeldo (13,2 kV) hacia Orio para evitar los problemas de suministro en caso de cortes parciales.
- Líneas de alimentación a las nuevas instalaciones (S.T. y S.T.R.)

* **Centros de transformación:**

- En las "**zonas residenciales**": un centro de transformación por cada 325 abonados o 1.200 habitantes con una superficie de unos 30 m² por centro.
- En la "**zonas industriales**": un centro de transformación por cada hectárea industrial con una superficie de 30 a 50 m² aproximadamente.

Recientemente se han tendido algunas líneas nuevas casi todas ellas subterráneas, merced a la construcción de nuevos polígonos (Errotaburu, Berio, Intxaurreondo Sur, etc) Las previsiones urbanísticas contempladas en el Plan General, con la creación de nuevas áreas de desarrollo (residencial, industrial o de servicios) requerirá la actualización de la red de suministro existente, con cambios puntuales de trazado en la superficie afectada y la paulatina sustitución de líneas aéreas por subterráneas. No se descarta, asimismo, la implantación de nuevos Centros de Transformación y Subestaciones de Transformación y Reparto, con objeto de cubrir la nueva demanda, aunque esto no se vislumbra a corto plazo. No obstante, será preciso realizar las correspondientes reservas de suelo en los lugares adecuados, de forma consensuada con la compañía suministradora.

Como conclusión, se puede decir que la red existente de energía eléctrica tiene las condiciones de flexibilidad suficientes para irse adaptando gradualmente, mediante actuaciones puntuales y de no gran envergadura, al desarrollo urbanístico programado, cuya ejecución en ningún caso ha de verse alterada por este servicio público.

2.8.4.- Suministro de gas

El suministro de gas para consumo doméstico y comercial es competencia de la compañía Donosti Gas, de capital municipal. La distribución de gas para uso industrial, corresponde a Gas Euskadi, aunque la compañía municipal dispone de un canon de 10 millones de termias para aquellas industrias ubicadas dentro de su infraestructura.

a) **"DONOSTI GAS"**

La producción de gas que se suministraba hasta fechas recientes (1.989) correspondía a una instalación ligera, mediante dos líneas de fabricación. Esta instalación se realizó en el año 1.970 y se amplió en 1.976 previendo por aquellas fechas que la implantación de "gas natural" sería inmediata. Por causas ajenas a la Compañía, la llegada de éste no se ha efectuado hasta 1.990, estando en la actualidad reconvertida la red de suministro en un 75%.

Los diámetros de las conducciones son variables, siendo los materiales que las constituyen fundición, al cincuenta por ciento dúctil y gris, ocasionalmente acero y, para las redes de distribución en los nuevos polígonos, polietileno.

El gas natural se debe suministrar con un determinado nivel de humedad para el correcto mantenimiento de las juntas.

La distribución de gas se produce desde la actual Fábrica Municipal de Gas, ubicada en la vaguada de Morlans, mediante cuatro arterias principales.

La primera, de 250 mm de diámetro, suministra gas a la zona Oeste de la ciudad: Ibaeta, el Antiguo y Bidebieta II. La segunda, de 400 mm de diámetro, suministra gas a la zona Centro: Parte Vieja, Ensanche y Gros. La tercera, de 250 mm de diámetro, discurre por el Paseo de los Fueros, cruza por el puente de María Cristina, suministrando gas a Egia, Intxaurrondo Norte y Ategorrieta y sirve además de cierre a la segunda. La cuarta, de 250 mm de diámetro, es la única que distribuye a media presión. Dispone de tres cámaras reguladoras y abastece de gas a la zona de Amara.

Recientemente, se han ejecutado las siguientes obras:

* **Gasoducto Oriamendi-Altza**

Tiene su origen en la estación de regulación y medida (E.R.M.) situada junto al depósito de agua de Oriaventa y su trazado en el tramo inicial se apoya en el eje viario Galarreta-Anoeta para, posteriormente, adaptarse a la Variante hasta cruzar el río y orientarse a la zona Este de la ciudad, hasta el inicio de Julimasene.

La tubería es de acero, siendo las longitudes y diámetros los siguientes:

SUBTRAMO	<u>LONGITUD</u> (m.)	<u>DIAMETRO</u> (pulgadas)
ORIGEN - RÍO URUMEA	4.875	10
RÍO URUMEA – JULIMASENE	1.900	8-10

La entrada en servicio de este ramal se produjo en la primera mitad de 1.992 y suministra gas (o, en su caso, lo hará en un futuro relativamente cercano) a la Ciudad Sanitaria, Amara, Anoeta, Ensanche Amara IV, Loiola y Martutene. Una segunda fase que entró en servicio hace poco

tiempo supone la continuación del tramo anterior, atravesando Julimasene y cruzando la autopista para alimentar los barrios de Altza, Larratxo y Herrera. Su longitud será 650 metros y su diámetro 8".

* **Gasoducto Ayete-Ondarreta**

Arranca de la carretera de Ayete, a la altura de la calle Andoain, discurre bordeando el barrio de Bidebieta II por el Sur, para conectar con la Avda. de Tolosa a la altura de Errotaburu. Desde este punto, sigue paralelo a esta vía y a la Avda. de Zumalacárregui hasta Ondarreta.

Su longitud total es de 3.062 metros y su diámetro 8". El material de que está construido este gasoducto es acero.

Se puso en servicio durante 1.992 y su misión es suministrar gas a Bidebieta II, Geriátrico, Errotaburu, Igara, Ciudad Universitaria, Berio, Pakea, Benta Berri, Polígono 5.III y Ondarreta.

* **Redes de media presión en polietileno**

- Red **Anoeta-Zorroaga**. Parte del gasoducto Oriamendi-Altza y alimenta la Residencia de Zorroaga y la Ciudad Deportiva de Anoeta. Tiene una longitud de 1.015 metros.
- Red **Ensanche de Amara-Riberas de Loiola**. Es un ramal que también tiene su origen en el gasoducto Oriamendi-Altza. Están construidos 1.000 de 2.000 metros que tiene la red de longitud total.
- Red de **Intxaurreondo Norte**. Arranca, asimismo, del gasoducto Oriamendi-Altza, siendo 4.322 metros la longitud del tramo que entró en servicio en 1.992, restando por ejecutarse 570 metros.
- Red de Intxaurreondo **Sur**. Con el mismo origen de los ramales anteriores, posee una longitud total de 7.450 metros, previéndose su entrada en servicio para el final del presente año.
- Red de Errotaburu. Parte del gasoducto Ayete-Ondarreta, teniendo una longitud prevista de 2.800 metros, estando en servicio 1.400 metros.
- Red de **Berio**. Tiene una longitud total de 3.308 metros y entró en servicio en 1.992.
- Red de la Ciudad **Universitaria**. La longitud prevista es de 800 metros, de los que se hallan construidos 500 metros, aproximadamente. Se espera su entrada en servicio dentro del presente año.
- Red de **Arriola**. Tiene 650 metros de longitud. Se puso en servicio en 1.992.
- Red del **Sector** Ondarreta. La longitud proyectada es de 2.934 metros, de los que están construidos 1.400 metros y se han puesto en servicio en 1.992, 640 metros.
- Redes de la **Policlínica** y de la **Fundación Matía**. Tienen una longitud total de 350 metros y ambas dan servicio desde 1.992.
- Red de **Loiola-Martutene**. Su longitud es de 10.490 metros. Red de **Altza-Larratxo-Herrera**. Completa el tramo construido previamente. Discurre Bertsolari Txirrita y Paseo de Larratxo hasta Julimasene. Tiene una longitud de 650 metros.

El servicio se divide en doce "sectores". Las zonas servidas, el consumo de cada uno, y, el número de abonados son los siguientes (1.992):

<u>SECTORES</u>	<u>ABONADOS</u>	<u>CONSUMO</u> (m ³ /año)	<u>FACTURACION</u> (ptas.)
1.- PARTE VIEJA	2.432	3.394.031	108.506.253
2.- ENSANCHE HASTA AVENIDA	1.177	2.625.092	72.533.018
3.- ENSANCHE HASTA CENTENARIO	2.824	2.830.997	122.168.649
4.- AMARA VIEJO Y MIRACONCHA	3.791	7.576.830	226.483.964
5.- ANTIGUO	2.980	4.541.811	147.762.244
6.- GROS (1)	3.468	3.546.503	119.551.410
7.- GROS (2)	3.187	2.738.752	96.670.196
8.- DUQUE DE MANDAS-EGIA	1.970	2.019.117	69.390.292
9.- ATEGORRIETA	1.024	1.309.893	43.023.859
10.-INTXAURRONDO NORTE Y SUR	983	813.992	31.804.727
11.-AMARA HASTA PÍO XII	2.179	2.153.778	69.999.917
12.-RESTO DE AMARA	4.437	4.402.241	151.497.770
20.-INTXAURRONDO SUR (*)	652	141.300	21.774.531

(*) Suministro mediante propano

Las tarifas aplicables se reflejan en el cuadro siguiente:

<u>TIPO</u> (Termias / año)	<u>FIJO BIMENSUAL</u>	<u>PRECIO</u>	
		(Pts./Ter.)	(Pts./m ³)
D-1 Doméstico hasta 5.000	650	6,228	26,158
D-2 Doméstico entre 5.000 y 50.000	1.468	5,245	22,029
D-3 Doméstico mayor de 10.000	15.830	3,530	14,826
C-1 Comercio hasta 40.000	1.300	6,228	26,158
C-2 Comercio entre 40.000 y 110.000	7.794	5,245	22,029
C-3 Comercio mayor de 110.000	42.091	3,530	14,826

La evolución de consumos y número de abonados a lo largo del tiempo es la siguiente:

<u>AÑO</u>	<u>Nº abonados</u>	<u>Consumo total</u> (m ³)	<u>Consumo/Abonado</u> (m ³)
1.977	22.338	21.508.798	963
1.978	23.106	22.904.558	991
1.979	23.878	24.216.852	1.014
1.980	24.785	24.529.857	990
1.981	25.467	23.730.758	932
1.982	26.212	23.865.666	910
1.983	26.676	24.665.618	925
1.984	27.103	26.721.207	986
1.985	27.593	26.855.364	973
1.986	27.669	27.761.208	1.003
1.987	28.034	26.561.025	947
1.988	29.087	28.744.598	988
1.989	29.417	29.832.160	1.014
1.990	30.010	29.121.161	970
1.991	30.325	37.760.866	1.245
1.992	31.104	39.094.337	1.257

En cuanto a las previsiones, dentro del horizonte del Plan General, pasan por ejecutar los siguientes ramales:

* **Intxaurreondo / Marrutxipi:**

Tiene una longitud de 3.500 metros y una inversión prevista de 66 millones de ptas.

* **Ategorrieta / Bidebieta / La Paz:**

La construcción de esta red se ha previsto en dos fases. En la primera se llegaría al Polideportivo de Bidebieta, siendo su longitud 1.300 metros y su presupuesto 24 millones de ptas. La segunda fase alcanzaría el barrio de La Paz con un desarrollo de 2.750 metros y una inversión de 51 millones de ptas.

Como es lógico, en las nuevas zonas de desarrollo contempladas en el Plan General -Zuatsu, Miramón, Riberas de Loiola, etc.- se prevé la implantación de redes de distribución compatibles con el gas natural como materia prima.

En aquellas zonas donde la red y los aparatos en servicio se diseñaron para gas ciudad, se está aplicando con carácter transitorio la alimentación de la misma con gas intercambiable, obtenido a partir de gas natural y naftas, en tanto se vayan adaptando los elementos de la red de suministro a gas ciudad.

La sustitución de gas ciudad por gas natural conlleva la reducción de las necesidades de espacio para las instalaciones, al requerir estos en las nuevas condiciones una superficie sensiblemente menor. Por este motivo se están estudiando diversas de nueva ordenación para las instalaciones de Donosti Gas en Morlans, que sea compatible con la ejecución del eje viario Amara-Ibaeta.

b) "**GAS EUSKADI**"

Esta Compañía tiene en servicio un gasoducto que entra por Oriamendi y con una orientación media Sur-Norte se dirige a la Fábrica del Gas.

Posee una longitud de 4.530 metros, siendo su diámetro 8", y, acero, el material de la conducción.

Actualmente se encuentran en fase de construcción algunos tramos del gasoducto que recorre el Polígono Industrial de Ergobia y continua por el de Astigarraga, Garciategi, zona industrial de Martutene, Lau Haizeta, bifurcándose en Artxipi en los ramales de Altza y Pasaia.

En este caso, la propuesta se concreta en la terminación y puesta en funcionamiento de este gasoducto, con objeto de suministrar gas a las industrias implantadas a lo largo de su desarrollo.

2.8.5.- Telefonía

Este servicio se realiza, como en el resto del Estado, a través de la Compañía Telefónica Nacional de España.

A efectos de gestión técnica, el Término Municipal de Donostia-San Sebastián está distribuido en varias zonas, cada una de las cuales está atendida por una Central Telefónica (C.T.) que, a su vez, están interconectadas entre sí. En el cuadro siguiente se presenta la relación de dichas C.T., así como de los barrios que dependen directamente de ellas.

CENTRAL TELEFONICA BARRIOS A QUE ATIENDE

ONDARRETA	Igeldo, Ondarreta, Ibaeta, El Antiguo, Añorga, vertiente Oeste de Ayete y parte de Miraconcha.
SAN MARCIAL	Zona Centro, Parte Vieja y, parcialmente, parte de la vertiente Este de Ayete y Miraconcha.
AMARA	Amara, Anoeta, Miramón-Zorroaga, Amara-Osinaga, Loiola y Martutene.
GROS	Gros, Egia, Ategorrieta-Ulía e Intxaurrondo.
PASAI SAN PEDRO	Parte occidental de Altza, Bidebieta-Gomistegi.
PASAI ANT XO	Parte oriental de Altza (Eskalantegi, Putxuzulo, Papin, etc.)
BIDEBIETA	Servicio interurbano.

Casi todas las líneas existentes son subterráneas, teniendo los cables telefónicos como soporte físico tubos de P.V.C. que, a su vez, se alojan en las zanjas realizadas al efecto.

En los últimos años se han tendido nuevas líneas secundarias conforme se creaban nuevos barrios (Berio, Errotaburu, Intxaurrondo Sur, etc.)

Subsisten actualmente algunas línea aéreas en puntos de baja densidad de edificaciones o de difícil acceso, tales como Igeldo, Mendizorrotz, Miramón o la zona de Hospitales.

Para esta infraestructura no se prevén actuaciones de gran magnitud dentro del horizonte del Plan General, ya que se considera que la red existente está perfectamente capacitada para absorber de forma progresiva la nueva demanda que se genere en las zonas de desarrollo previstas con medidas de actualización de escasa relevancia, tanto en las Centrales Telefónicas como en las líneas principales que discurren por la Ciudad.

En este sentido, se precisará instalar nuevas líneas secundarias para el suministro de los nuevos polígonos programados, siendo recomendable, no obstante lo señalado anteriormente, la revisión de la red telefónica actualmente en servicio, con objeto de comprobar el grado de adaptabilidad que posee frente a las nuevas condiciones.

Por otra parte, la C.T.N.E. se encarga también de la gestión del sistema de fibra óptica que da servicio a usuarios específicos (Administraciones Públicas, bancos, empresas de servicios, etc.) Existe una red con algunos tramos construidos, dentro de un esquema general previsto para el conjunto de Gipuzkoa.

En el Término Municipal de San Sebastián las conducciones de la red unen las diversas C.T., y se alojan en las zanjas realizadas para la red telefónica, siendo el número de fibras ópticas variable (16, 32, 64 o 128).

En la tabla adjunta se resumen sus características principales:

<u>LINEA</u>	<u>FIBRAS OPTICAS</u> (nº)
E.R. MENDIZORROTZ-ONDARRETA	16
ONDARRETA-AMARA	32
ONDARRETA-SAN MARCIAL	32
AMARA-SAN MARCIAL	16
AMARA-BIDEBIETA	16
	64
SAN MARCIAL-GROS	32
GROS-BIDEBIETA	32
BIDEBIETA-E.R. TXORITOKIETA	16
	128-32
ANILLO DE ONDARRETA	64
ANILLO DE SAN MARCIAL	64

Para este servicio se prevé la construcción de un anillo sustentado por la C.T. de Amara que discurra por la carretera de Hernani hasta Miramón para retornar por la antigua carretera de los hospitales, con objeto de prestar este servicio a los centros hospitalarios y al conjunto de empresas que se implantarán en el Parque Tecnológico de Miramón.

2.8.6.- Residuos sólidos

El proceso de gestión de residuos sólidos comprende tres etapas claramente diferenciadas: recogida, transporte y tratamiento.

Este servicio se distingue de los restantes por la ausencia de infraestructuras físicas que resuelvan la etapa de transporte desde los centros de producción a los de tratamiento. Solo en la última etapa es posible la presencia de instalaciones fijas como vertederos controlados y plantas de tratamiento.

**COMPOSICION MEDIA DE LOS RESIDUOS SOLIDOS URBANOS DOMICILIARIOS DE LA
MANCOMUNIDAD DE SAN MARCOS**

GRUPOS	COMPONENTES	PORCENTAJE MEDIO				
INERTES	METALES					
	Férricos	1.99				
	No férricos	0.54				
	TOTAL		2,53			
VIDRIO	Blanco	3.60				
	Color	3.47				
	Cava	0.68				
	TOTAL		7.75			
	TIERRAS Y CENIZAS		4.79			
TOTAL INERTES				15.07		
COMBUSTIBLES	CELULOSICOS					
	Papel prensa	10.11				
	Cartón	5.30				
	Envoltorio	8.23				
	Tetra brik	2.02				
	Plastificado	2.23				
	TOTAL		27.89			
	PLASTICOS	P.V.C.	1.06			
		Polietileno	1.82			
		Otros	5.85			
TOTAL			8.73			
	MADERAS Y SERRIN		1.19			
	TEXTIL		3.04			
	GOMAS, CUEROS Y OTROS		0.74			
TOTAL COMBUSTIBLES				41.59		
ORGANICOS				38.56		
ESPECIALES	QUIMICOS HOGAR		0.50			
	FARMACOS		0.32			
	PILAS		0.09			
	ESPECIALES		0.42			
TOTAL ESPECIALES				1.33		
VOLUMINOSOS				3.45		
TOTAL					100	

La fase de recogida es aquella donde mayor es la participación ciudadana ya que se inicia con la acumulación por parte del usuario de los residuos generados para su posterior carga y transporte, operación que se realiza en puntos y franja horaria determinados. Por tanto, resulta esencial la concienciación de los ciudadanos para que las basuras sean depositadas dónde y cuando corresponde y en las condiciones adecuadas.

En un cincuenta por ciento del Area Urbana, aproximadamente, los residuos se depositan directamente sobre la vía pública en los puntos de recogida, en tanto que en el resto se han dispuesto contenedores al efecto. Un problema que se presenta en el primer caso es que durante el tiempo que transcurre entre el depósito de la basura y su posterior retirada, que teóricamente ha de ser poco (unas 2 horas), se deteriora la imagen de la ciudad de forma particular en los meses de verano. A este respecto, se ha previsto completar el número de contenedores para dar servicio a los barrios que en la actualidad no disponen de ellos.

Un aspecto importante en esta fase del proceso es la recogida selectiva, cuya implantación se inició en 1995, aunque desde hace muchos años se viene segregando el vidrio, el cual se deposita en contenedores especiales dispuestos a tal fin en la ciudad, estimándose en 800 toneladas de peso medio anual retirado. Más reciente es la separación de pilas eléctricas, habiéndose acumulado en los 40 contenedores existentes 22.000 Kg. en los últimos doce meses. A corto plazo se tiene planteado distribuir por la ciudad otro tipo de contenedores que se destinarán a la recogida de plástico. La tabla adjunta muestra la composición media de los residuos sólidos urbanos.

Otros elementos que se recogen de manera independiente y atípica son las jeringuillas, contabilizándose al año unas 20.000 unidades, fuera de los circuitos de recogida habituales.

En función de este proceso selectivo, se debe diseñar la evolución del servicio, aportando medios humanos y materiales, tales como campañas publicitarias o su introducción como nuevo elemento en la formación cívica de los niños en las escuelas, para concienciar al ciudadano de que es un elemento activo de este servicio público y que se requiere algo más aparte del mantenimiento de un ámbito personal en buenas condiciones higiénico-sanitarias.

La recogida de residuos sólidos se completa con la carga en camiones para su posterior transporte al punto de tratamiento. Al realizarse esta operación en horas nocturnas, se realiza el efecto del ruido, que resulta particularmente desagradable en verano.

Un factor que merece estudiarse es el posible desajuste entre la recogida de basuras y la posterior limpieza viaria, ya que cuanto mayor es su magnitud aumenta la sensación de suciedad de la ciudad. No obstante, el funcionamiento actual en lo referente a esta secuencia es bueno, en general.

La participación de material móvil en las etapas de recogida y transporte hace que este servicio sea fuertemente dependiente de la red viaria existente. En este sentido, las previsiones de evolución de la misma contenidas en el presente Plan General originarán, además de un aumento de la flota de camiones, unos cambios en los itinerarios que siguen los vehículos, que en ocasiones pueden ser importantes.

La etapa final del proceso se inicia con la descarga en vertederos controlados. Actualmente, sólo se halla en servicio, el de San Marcos, el cual da nombre a una Mancomunidad que atiende a una comarca de unos 350.000 habitantes, siendo el peso de residuos sólidos generado de 350 toneladas diarias, a razón, por tanto, de 1 Kg. por persona y día. Además, recientemente han concluido los trabajos de acondicionamiento del vertedero de inertes de Aizmendi.

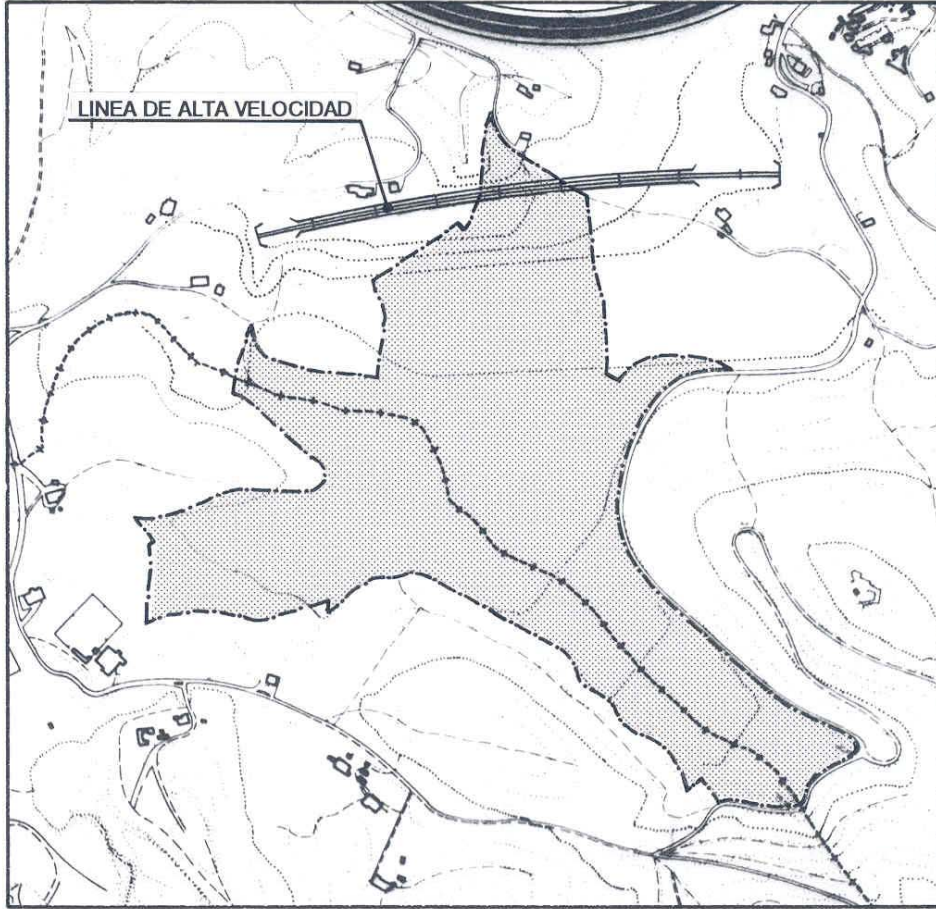
La figura adjunta refleja los límites del ámbito asociado a estos dos vertederos, que se deben considerar como provisionales, a expensas de las posibles afecciones que ocasionen algunas intervenciones, tales como la construcción del Segundo Cinturón, en Aizmendi, o la implantación del Area Recreativa de Lau Haizeta y el trazado de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco, en San Marcos.

Independientemente del proceso descrito, hay que señalar la limpieza de las playas, actualmente subcontratada a una empresa privada. Esta operación se desarrolla durante todo el año, aumentando su intensidad, obviamente, durante la época de baños. Las cifras disponibles indican que en los cuatro meses que dura ésta, se recogen unas 700 toneladas, cantidad similar a la que se retira en los ocho restantes.

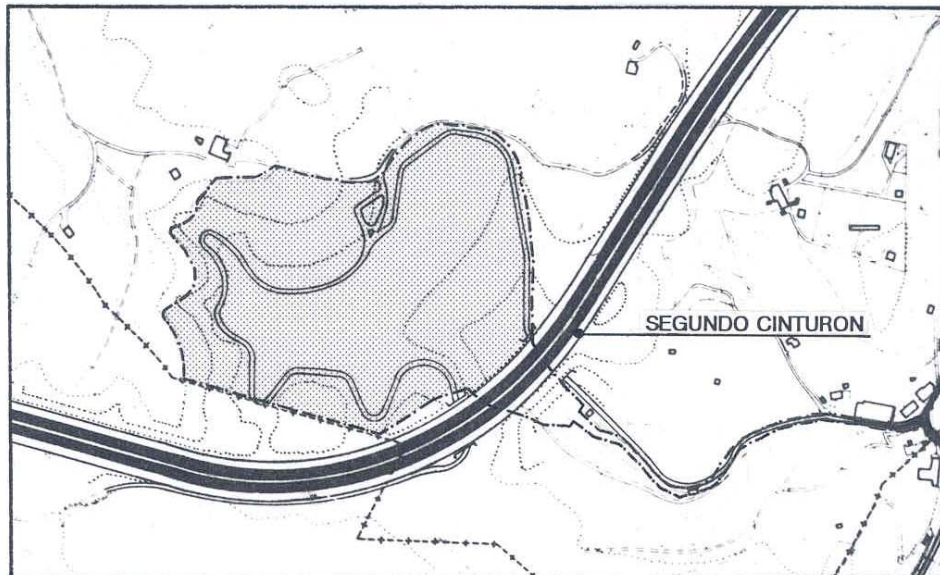
Por otra parte, algunas industrais también retiran los residuos sólidos que generan de forma independiente a la del conjunto de la ciudad, estando a su cargo el transporte de los mismos al vertedero.

Con relación a este servicio público, se proponen las siguientes actuaciones:

- Incentivar la colaboración ciudadana para la implantación del sistema de recogida selectiva y para la reducción del peso y volumen de residuos producidos. Para ello se está empezando a potenciar mediante campañas informativas y educativas la segregación en origen del mayor número de elementos reciclables, tóxicos y envases.
- Optimizar el sistema de acumulación de residuos sólidos en la vía pública (sobre la misma o en contenedores), previéndose en cualquier caso lugares en la calzada para mejorar la accesibilidad durante la recogida.
- Potenciar una mayor insonorización de los vehículos de recogida.
- Emplear agua reciclada procedente de la futura Estación Depuradora de Aguas Residuales en la limpieza viaria, si es que sus condiciones lo permiten.
- Potenciar la implantación de evacuorios para perros, estudiando la posibilidad de adoptar, en caso necesario, medidas sancionadoras.
- Optimizar el reciclaje de los residuos existentes, con objeto de prever la implantación, en su caso de otros nuevos vertederos o de plantas de transferencia, en las que se pueda regular la cantidad de residuos entrante y saliente y se proceda a su compactación, con objeto de reducir el volumen de salida.
- Realización de trabajos de investigación orientados a reutilizar la fracción orgánica de las basuras, mezclada convenientemente, como soporte para usos agrícolas, y los elementos inertes en el campo de la construcción.



VERTEDERO DE SAN MARCOS



VERTEDERO DE INERTES DE AIZMENDI

SITUACION DE LOS VERTEDEROS DE RESIDUOS SOLIDOS