

nez 2007ko urtarrilaren 30eko ebazpen bidez behin betiko onartu zen Arau Subsidiarioen aldaketa-espeditentean ezarrirakoari. Ildo horretan, azken espeditente hori eta bere proposamenak formulatzearen, garatzearen eta gauzatzearen testuinguruan harpidetutako hirigintza-hitzarmenean biltzen diren aurreikuspenak, besteak beste, hartuko dira aintzat.

#### IV. HIRIGINTZA ERREGIMEN XEHATUA

##### 1. Kalifikazio xehatua.

Plan Orokor honetako «5. Planoak» dokumentuko «III.1» planoan islatzen dira esparru honetan bereizi eta mugatutako kalifikazio xehatuko azpizanak.

Halaber, azpizona horietako bakoitzeko hirigintza-erregimen xehatua Plan Orokor honetako «2.1. Hirigintza Arau Orokorrak» dokumentuan ezartzen da.

##### 2. Hiri-lurzoruaren kategorizazioa.

Esparruko lurrak hiri-lurzoru finkatutzat jo dira.

#### V. HIRIGINTZA ANTOLAMENDUARI GAINJARRITAKO BALDINTZAK

Bide-sarearen emaitzazko poluzio akustikoa hartu beharko da aintzat, eta poluzio hori ezabatzeko eta/edo gutxiagotzeko neurriak zehaztu eta gauzatu beharko dira.

#### VI. ERAIKUNTZAK ETA/EDO ELEMENTU BEREZIAK KATALOGATZEKO BALDINTZAK

Esparru honetako eraikuntza eta/edo elementu bakar bat ere ez da Plan Orokor honetako katalogoan barne hartzen.

#### VII. GAUZATZEKO BERARIAZKO ERREGIMENA

##### 1. Urbanizazio-erregimena.

Iruña Etorbidean planteatutako hiri-arloko birmoldatze-lanak ere dagokien urbanizazioko herri-lanetako proiektuaren mende izango dira.

##### 2. Gauzatze erregimen juridikoa eta hirigintza alorrekoa.

###### 2.1. Jarduteko baldintzak.

Zuzkidura publikoak gauzatze jardunen berezko baldintzen mende izango dira Iruña Etorbidean proiektatutako jardunak.

2.2. Urbanizazio-lanak identifikatzeko, gauzatze eta ordaintzeko baldintzak.

Sustatu beharreko urbanizazioko herri-lanetako proiektuan edo proiektuetan definitutako dira egin beharreko lanak.

Obra horiek Administrazioak gauzatu eta ordainduko ditu.

#### «31. TRENBIDEA» HIRIGINTZA ESPARRUKO ARAU PARTIKULARRA

#### I. AZALERA ETA MUGAKETA

Esparru hori bat dator gaur egungo RENFERen trenbide-sarearekin, trenbide-sarearen berezko instalazioak barne (geltokia, geralekua, etab.).

expediente de modificación de esas mismas Normas Subsidiarias que, referido fundamentalmente al subámbito «5.1 Gorostidi-Voith», fue aprobado definitivamente mediante resolución de 30 de enero de 2007. A ese respecto se tendrán en consideración, entre otras, las previsiones contenidas en el convenio urbanístico suscrito en el contexto de la formulación, desarrollo y ejecución de ese último expediente y de sus propuestas.

#### IV. RÉGIMEN URBANÍSTICO PORMENORIZADO

##### 1. Calificación pormenorizada.

Las subzonas de calificación pormenorizada diferenciadas y delimitadas en este Ámbito son las reflejadas en el plano «III.1» del documento «5. Planos» de este Plan General.

A su vez, el régimen urbanístico pormenorizado de cada una de esas subzonas es el establecido en el Documento «2.1 Normas Urbanísticas Generales» de este Plan General.

##### 2. Categorización del suelo urbano.

Los terrenos de este Ámbito tienen la condición de suelo urbano consolidado.

#### V. CONDICIONES SUPERPUSTAS A LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA

Se ha de tener en cuenta, a los efectos correspondientes, la contaminación acústica resultante de la red viaria, a los efectos de la determinación y ejecución de las medidas de eliminación y/o minimización de la misma.

#### VI. CONDICIONES DE CATALOGACIÓN DE EDIFICACIONES Y/O ELEMENTOS SINGULARES

Ninguno de los elementos y/o edificaciones del Ámbito se integran en el Catálogo de este Plan General.

#### VII. RÉGIMEN ESPECÍFICO DE EJECUCIÓN

##### 1. Régimen de urbanización.

Las obras de remodelación urbana planteadas en Iruña Etorbidea serán objeto del correspondiente proyecto de obras públicas de urbanización.

##### 2. Régimen jurídico-urbanístico de ejecución.

###### 2.1. Condiciones de actuación.

Las actuaciones proyectadas en Iruña Etorbidea se entenderán sujetas a las condiciones propias de las actuaciones de ejecución de las dotaciones públicas.

2.2. Condiciones de identificación, ejecución y abono de las obras de urbanización.

Las obras a ejecutar serán las definidas en el o los proyectos de obras públicas de urbanización a promover.

Dichas obras serán ejecutadas y abonadas por la Administración.

#### NORMA PARTICULAR DEL ÁMBITO URBANÍSTICO «31 TRENBIDEA»

#### I. SUPERFICIE Y DELIMITACIÓN

Este Ámbito se corresponde con el trazado de la actual red ferroviaria de RENFE, incluidas las instalaciones propias de la misma (estación, apeadero, etc.).

Gutzira 56.386 m<sup>2</sup>-ko azalera du. Plan Orokor honetako «5. Planoak» dokumentuko «II.1.4 Lurzoruaren sailkapena. Hirigintza Esparruen Mugaketa» planoan islatzen da esparruaren mugaketa.

## II. ANTOLAMENDU IRIZPIDE ETA HELBURU OROKORRAK

Orokorrean, gaur egungo egoeran finkatu da gaur egungo trenbide-azpiegitura. Edonola ere, finkatze hori honelako berriazko helburuekin osatzen da:

— «11. San Esteban» hirigintza-esparruaren eta udalerriko hirigunearen arteko bide-loturak hobetzea.

Arlo horretan esku hartzeko bi aukera proposatu dira.

Lehenak trenbide-sarea ahalik eta tarterik handiengan lurperatzea dakar.

Bigarren aukera trenbide-sare horren azpiko gaur egungo konexioak hobetzearekin eta zabaltzearekin lotzen da —trenbide-sarearen bi aldean artean behar bezain konexio arina eta argia lortzeko moduan—. Beste batzuk baztertu gabe, pasabide horiek indartu egin beharko lirakeke, San Juan kalearen inguruan batetik bat, gune horretan barrena lotzen baita zuzenean hirigunea San Esteban esparruarekin. Beste esku-hartze batzuk baztertu gabe, ingurune horretan dauden trenbidearen azpiko bi konexioak espazio bakar batean batzeko gutxienezko helburua nabarmendu behar da.

«11. San Esteban» esparruan aurreikusten den Hiri Antolamenduko Plan Berezia edo bertan sustatu beharreko Urbanizatzeko Jardun Programa lantzearen eta onartzearen testuinguruan, aukera bat edo bestea hautatu beharko da.

Trenbidearen arloan eskumena duen entitateak xede horretan gauzatu beharreko obrak ordaintzea planteatu da.

Era berean, trenbide-sarea lurperatzearen irtenbidearen alde eginez gero, egoki irizten den moduan ordaindu beharko da entitate horri egotzi ezin dakiokkeen kostuaren ehuneko. Haatik, guztiz baztertua geratuko da «11. San Esteban» esparruan planteatutako bizitegi-garapen berriaren urbanizazio-kargatzat jotzea.

Halaber, trenbidearen azpiko pasabidea hobetzeko eta zabaltzeko irtenbidearen alde eginez gero, «11 San Esteban» esparruan planteatutako bizitegi-garapen berriaren urbanizazio-kargatzat hartuko da obraren kostua, entitate hark ordaintzen ez duen ehunekoan.

— RENFEren geltokiaren egungo instalazioak hobetzea eta egokitzea.

Helburu horri honako beste helburu hauekin batera ekin beharko zaio: Aurrealdean dagoen espazio publikoa urbanizatzeko; espazio publiko horren sestrapean aparkalekua eraikitzea; eta geltoki intermodala gaitzea (autobusa-trenbidea), geltoki hori ezartzearen bideragarritasuna aztertuz.

Lurralde multzo horrek «12.2 Plaza - RENFEren geltokia» (azpi)esparrua osatzen du, eta bertan «12. San Frantzisko» hirigintza-esparruan eta gainerakoetan barne hartzen diren lurralde sartzeko dira.

Helburu horiek zehaztean eta gauzatzean, lehentxeago adierazitakoekin koordinaturik jardun beharko da, batez ere trenbide-sarea lurperatzearen aldeko hauta egiten bada.

— Trenbide-sarearen ondoriozko inpaktu akustikoak ezabatze eta/edo gutxiagotzeko beharrezko neurriak zehaztea eta gauzatzea.

Su superficie es de 56.386 m<sup>2</sup>. Su delimitación es la reflejada en el plano «II.1.4 Clasificación del suelo. Delimitación de ámbitos urbanísticos» del documento «5. Planos» de este Plan General.

## II. CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACIÓN

En términos generales, se consolida la actual infraestructura ferroviaria en su estado actual. En todo caso, esa consolidación se complementa con objetivos específicos como los siguientes:

— Mejora de las conexiones del Ámbito Urbanístico «11. San Esteban» con el centro urbano del municipio.

Se proponen a ese respecto dos posibles alternativas de intervención.

Una de ellas conllevaría el soterramiento de la red ferroviaria en el mayor tramo posible.

La segunda está asociada a la posible mejora de las actuales conexiones por debajo de esa red ferroviaria, ampliándolas en la medida necesaria para crear una conexión suficientemente fluida y diáfana entre ambas partes de la red. Sin descartar otros, esos pasos deben reforzarse, en particular, en el entorno de la calle San Juan, en la medida en que es éste el punto que conecta más directamente San Esteban con el centro urbano. Sin descartar otro tipo de intervenciones, cabe citar, como objetivo mínimo, la unión en un único espacio de las dos conexiones bajo el ferrocarril existentes en ese entorno.

Procede la elección de una u otra alternativa en el contexto de la elaboración y aprobación bien del Plan Especial de Ordenación Urbana previsto en el Ámbito «11. San Esteban», bien del Programa de Actuación Urbanizadora a promover en él.

Se plantea el abono de las obras a ejecutar con ese fin por la entidad competente en materia ferroviaria.

A su vez, en el supuesto de decantarse por la solución de soterramiento de la red ferroviaria, el porcentaje del coste del mismo que no sea imputable a la citada entidad será abonado de la manera que se estime adecuada, descartándose, eso sí, su consideración como carga de urbanización del nuevo desarrollo residencial planteado en el Ámbito «11. San Esteban».

A su vez, en el supuesto de decantarse por la solución de ampliación y mejora del paso bajo el ferrocarril, el porcentaje del coste de las obras que no sea abonado por la referida entidad será considerado como carga de urbanización del nuevo desarrollo residencial planteado en ese Ámbito «11. San Esteban».

— Mejora y acondicionamiento de las actuales instalaciones de la Estación de RENFE.

Este objetivo ha de ser acometido conjuntamente con estos otros: Urbanización del espacio público situado en su parte delantera; construcción de un aparcamiento bajo la rasante de ese espacio público; habilitación de una estación intermodal autobús-ferrocarril, analizándose la viabilidad de su implantación la citada Estación.

Ese conjunto territorial conforma el (sub)ámbito «12.2 Plaza - Estación RENFE», conformado por terrenos integrados en su mayor parte en el Ámbito Urbanístico «12. San Francisco» y los restantes, concretamente en este mismo Ámbito.

La determinación y ejecución de los esos objetivos ha de ser debidamente coordinada con los antes expuestos, en particular si se opta por el soterramiento de la red ferroviaria.

— Determinación y ejecución de las medidas necesarias para eliminar y/o minimizar los impactos acústicos derivados de la mencionada red ferroviaria.

## III. EGITURAZKO HIRIGINTZA ERREGIMENA

1. *Kalifikazio globala.*

«E.20. Trenbide Komunikazioen Sistema Orokorra» zona. (Azalera: 56.386 m<sup>2</sup>).

Plan Orokor honetako «2.1. Hirigintza Arau Orokorrak» dokumentuan ezartzen dira, izaera orokorrez, zona honetan eraikitzeko eta erabiltzeko baldintzak.

2. *Tokiko sistemen sarea arautzeko baldintza orokorrak.*

Zonaren izaera dela eta, ez da arlo horretako inolako baldintzarik ezarri.

3. *Hirigintza-sailkapena.*

Esparruko lur guztiak hiri-lurzoru gisa sailkatu dira.

4. *Antolamendu xehatua zehazteko erregimena.*

RENFEren geltokia barne hartzen duen «12.2 Plaza - RENFEren geltokia» (azpi)esparruan Plan Berezia landuko da, haren antolamendu xehatua zehazteko.

Egokia dela uste bada, San Esteban ingurunean trenbide-sarearen bi aldeen arteko lotura hobetzeko lanen eraginpean dagoen esparru honen zatia barne hartuko da «11.1. San Esteban. Bizitegi-garapen berria» (azpi)esparruan sustatu beharreko Hiri Antolamenduko Plan Bereziaren esparruan.

Gainerakoan, Plan Orokor honetan zehazten da esparruaren gainerakoaren antolamendu xehatua.

5. *Programatzeko eta gauatzeko erregimen orokorra.*A. *Programatzeko eta gauatzeko erregimen orokorra.*

«11. San Esteban» hirigintza-esparruan planteatutako bizitegi-garapen berriarekin batera eta modu osagarrian egin beharko dira aurreko «II». epigrafean aipatu diren San Esteban ingurunean trenbide-sarearen bi aldeen arteko konexioak hobetzeko lanak.

B. Trenbidearen bi aldeen arteko loturarako obrak ordainitzeko irizpideak.

San Esteban ingurunean trenbide-sarearen bi aldeen arteko konexioak hobetzeko lanak eta jardunak egitearen kostua azpiegitura horretan eskumena duen entitateak ordaindu beharko du (RENFE - ADIF).

Era berean, trenbide-sarea lurperatzearen irtenbidearen alde eginez gero, egoki irizten den moduan ordaindu beharko da entitate horri egotzi ezin dakioken kostuaren ehuneko. Haatik, guztiz baztertuta geratuko da «11. San Esteban» esparruan planteatutako bizitegi-garapen berriaren urbanizazio-kargatzat jotzea.

Halaber, trenbidearen azpiko pasabidea hobetzeko eta zabaltzeko irtenbidearen alde eginez gero, «11 San Esteban» esparruan planteatutako bizitegi-garapen berriaren urbanizazio-kargatzat hartuko da obraren kostua, entitate hark ordaintzen ez duen ehunekoan.

C. *Garapen-plangintza lantzeko eta onartzeko epeak.*

Plan Orokor hau behin betiko onartu ondoren, bi urteko epean landu eta onartu beharko da «12.2. Plaza - RENFEren geltokia» (azpi)esparruaren Plan Berezia.

## III. RÉGIMEN URBANÍSTICO ESTRUCTURAL

1. *Calificación global.*

Zona «E.20 Sistema General de Comunicación Ferroviaria». (Superficie: 56.386 m<sup>2</sup>).

Las condiciones de edificación y uso de esta zona son las establecidas con carácter general para la misma en el Documento «2.1 Normas Urbanísticas Generales» de este Plan General.

2. *Condiciones generales reguladoras de la red de sistemas locales.*

En atención a la propia naturaleza de la zona, no se establece condición alguna en esta materia.

3. *Clasificación urbanística.*

La totalidad de los terrenos del Ámbito se clasifican como suelo urbano.

4. *Régimen de determinación de la ordenación pormenorizada.*

Se procederá a la elaboración de un Plan Especial en el (sub)ámbito «12.2 Plaza-Estación RENFE», en el que se integra la estación de RENFE, a los efectos de la determinación de su ordenación pormenorizada.

Siempre que se estime oportuno, la parte de este Ámbito afectada por las obras de mejora de la conexión de ambas márgenes de la red ferroviaria en el entorno de San Esteban se integrarán en el ámbito del Plan Especial de Ordenación Urbana a promover en el (sub)ámbito «11.1 San Esteban. Nuevo desarrollo residencial».

Por lo demás, la ordenación pormenorizada del resto de este Ámbito se determina en este Plan General.

5. *Régimen general de programación y ejecución.*A. *Régimen de programación y ejecución general.*

La determinación y ejecución de las obras de mejora de las conexiones entre ambas márgenes de la red ferroviaria en el entorno de San Esteban a las que se ha hecho referencia en el anterior epígrafe «II» será acometida de forma simultánea y complementaria al nuevo desarrollo residencial planteado en el Ámbito Urbanístico «11. San Esteban».

B. Criterios de abono de las citadas obras de conexión de ambas márgenes ferroviarias.

El coste de ejecución de las citadas obras y actuaciones de mejora de la conexión de ambas márgenes de la red ferroviaria en el entorno de San Esteban será abonado por la entidad competente en la citada infraestructura (RENFE - ADIF).

A su vez, en el supuesto de acordarse la ejecución de la solución de soterramiento de la red ferroviaria, el porcentaje del coste del mismo que no sea imputable a la citada entidad será abonado de la manera que se estime adecuada, descartándose, eso sí, su consideración como carga de urbanización del nuevo desarrollo residencial planteado en el Ámbito «11. San Esteban».

A su vez, en el supuesto de acordarse la ejecución de la solución de ampliación y mejora del paso bajo el ferrocarril, el porcentaje del coste de las obras que no sea abonado por la referida entidad será considerado como carga de urbanización del nuevo desarrollo residencial planteado en ese Ámbito «11. San Esteban».

C. Plazos para la elaboración y aprobación del planeamiento de desarrollo.

Se procederá a la elaboración y aprobación del Plan Especial del (sub)ámbito «12.2 Plaza-Estación RENFE» en el plazo de dos años contados a partir de la aprobación de este Plan General.

## IV. HIRIGINTZA ERREGIMEN XEHATUA

1. *Kalifikazio xehatua.*

Esparruaren izaerari kontuan izanik, ez da arlo horretako aurreikuspen zehatzik egin.

2. *Hiri-lurzoruaren kategorizazioa.*

Esparruko lurak hiri-lurzoru finkatutzat jo dira.

## V. HIRIGINTZA ANTOLAMENDUARI GAINJARRITAKO BALDINTZAK

Trenbide-sarearen emaitzazko poluzio akustikoa hartu beharko da aintzat, eta poluzio hori ezabatzeko eta/edo gutxiagotzeko neurriak zehaztu eta gauzatu beharko dira.

## VI. ERAIKUNTZAK ETA/EDO ELEMENTU BEREZIAK KATALOGATZEKO BALDINTZAK

Iparraldeko trenbidearen markesina Plan Orokor honen katalogoan sartzen da, haren balio kulturala dela eta.

## VII. GAUZATZEKO BERARIAZKO ERREGIMENA

1. *Urbanizazio-erregimena.*

— San Esteban ingurunean, egoki irizten diren urbanizazio-lanetarako proiektuen mende izango dira trenbide-sarearen bi aldean arteko lotura hobetzeko lanak, aurreko «II» epigrafean aditzera emandako xede horretarako alternatiba baten edo bestearen alde egiten den kontuan izanik.

— «12.2 Plaza - RENFEren geltokia» (azpi)esparruan gauzatu beharreko urbanizazio-obra bertan sustatu beharreko Plan Berezia ezarriko dira.

2. *Gauzatze erregimen juridikoa eta hirigintza alorrekoa.*2.1. *Jarduteko baldintzak.*

— «12.2 Plaza - RENFEren geltokia» (azpi)esparruan jarduteko baldintzak bertan sustatu beharreko Plan Berezia definituko dira.

— San Esteban ingurunean, zehazten diren baldintzetara egokituko dira trenbide-sarearen bi aldean arteko lotura hobetzeko proiektatutako jardunak. «11. San Esteban. Bizitegi-garapen berria» (azpi)esparruaren Plan Berezia osatzeko eta/edo xede horretarako sustatzen diren berariazko urbanizazio-obra proiektuak osatzeko zehaztutako baldintzak izango dira.

2.2. *Urbanizazio-kargak identifikatzeko, gauzatze eta ordaintzeko baldintzak.*

Aurreko «III». epigrafeko «5.B» idatz zatian aditzera ematen diren irizpideei jarraituko zaie.

«32. URKIZUKO HIRIGUNEA»  
HIRIGINTZA ESPARRUKO ARAU PARTIKULARRA

I. *AZALERA ETA MUGAKETA*

Esparru hau bat dator gaur egungo Urkizuko hirigunearekin.

Guztira 14.259 m<sup>2</sup>-ko azalera du. Plan Orokor honetako «5. Planoak» dokumentuko «II.1.4 Lurzoruaren sailkapena. Hirigintza Esparruen Mugaketa» planoan islatzen da esparruaren mugaketa.

## IV. RÉGIMEN URBANÍSTICO PORMENORIZADO

1. *Calificación pormenorizada.*

En atención a la naturaleza del Ámbito, no se establecen previsiones particulares en esta materia.

2. *Categorización del suelo urbano.*

Los terrenos de este Ámbito tienen la condición de suelo urbano consolidado.

## V. CONDICIONES SUPERPUESTAS A LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA

Se ha de tener en cuenta, a los efectos correspondientes, la contaminación acústica resultante de la red ferroviaria, a los efectos de la determinación y ejecución de las medidas de eliminación y/o minimización de la misma.

## VI. CONDICIONES DE CATALOGACIÓN DE EDIFICACIONES Y/O ELEMENTOS SINGULARES

La marquesina del ferrocarril del Norte se integra en el Catálogo de este Plan General, en atención a su valor cultural.

## VII. RÉGIMEN ESPECÍFICO DE EJECUCIÓN

1. *Régimen de urbanización.*

— Las obras de mejora de la conexión de ambas márgenes de la red ferroviaria en el entorno de San Esteban serán objeto del o de los correspondientes proyectos de obras de urbanización que se estimen adecuados, según se opte por una u otra de las alternativas expuestas con ese fin en el anterior epígrafe «II».

— Las obras de urbanización a ejecutar en el (sub)ámbito «12.2 Plaza-Estación RENFE» serán las establecidas en el Plan Especial a promover en el mismo.

2. *Régimen jurídico-urbanístico de ejecución.*2.1. *Condiciones de actuación.*

— Las condiciones de actuación en el (sub)ámbito «12.2 Plaza-Estación RENFE» serán las que defina el Plan Especial a promover en el mismo.

— Las actuaciones proyectadas a los efectos de la mejora de la conexión de ambas márgenes de la red ferroviaria en el entorno de San Esteban se adecuarán a las condiciones que se determinen complementariamente al Plan Especial del (sub)ámbito «11.1 San Esteban. Nuevo desarrollo residencial» y/o a los proyectos de obras de urbanización específicos que se promuevan con ese fin.

2.2. *Condiciones de identificación, ejecución y abono de las cargas de urbanización.*

Se estará a este respecto a lo que resulte de la aplicación de los criterios expuestos en el apartado «5.B» del anterior epígrafe «III».

NORMA PARTICULAR DEL ÁMBITO URBANÍSTICO  
«32. CASCO DE URKIZU»

I. *SUPERFICIE Y DELIMITACIÓN*

Este Ámbito se corresponde con el actual núcleo de Urkizu.

Su superficie es de 14.259 m<sup>2</sup>. Su delimitación es la reflejada en el plano «II.1.4 Clasificación del suelo. Delimitación de ámbitos urbanísticos» del documento «5. Planos» de este Plan General.