

VI. ALTERNATIVAS ESTUDIADAS PARA LA LOCALIZACIÓN DE LOS NUEVOS DESARROLLOS URBANOS.

En aplicación de los criterios y objetivos generales de ordenación expuestos en el apartado III, y en orden a procurar una respuesta adecuada a las necesidades espaciales derivadas de las cuantificaciones de la oferta de suelo residencial y de actividades económicas desarrolladas en los apartados IV y V, se han estudiado las siguientes alternativas además de las que el presente Avance incluye en su Propuesta de Ordenación:

- Área residencial de Legarreta.
- Txermingo Mendiska. Alternativas 1 y 2.
- Área residencial de Arratzain.

A lo largo del proceso participativo llevado a cabo con vistas a la formulación del presente Avance, han sido desechadas las propuestas de nuevos desarrollos residenciales en Legarreta y Arratzain, por entenderse más acorde con los criterios y objetivos de ordenación general expuestos en el capítulo III, el mantenimiento en su actual condición de no urbanizables de los suelos afectados.

Desde esa misma perspectiva se han reformulado las propuestas inicialmente presentadas para Txermingo Mendiska en los términos que se incluyen en la correspondiente propuesta de ordenación.

Se exponen a continuación las propuestas relativas a tales intervenciones presentadas tanto a la corporación municipal como al Foro de Participación Ciudadana durante el mencionado proceso participativo.

EL ÁREA DE LEGARRETA.

▪ Situación actual y características principales.

En las NN.SS. vigentes, el barrio de Legarreta estaba considerado como un núcleo rural en el que se admitía la posibilidad de un mínimo crecimiento (50% de las viviendas existentes), vinculándolo en todo caso a la eliminación del paso a nivel y, en consecuencia, al establecimiento de un acceso en condiciones.

Ambas cuestiones están hoy resueltas con el nuevo acceso bajo el ferrocarril realizado por el Ministerio de Fomento y, por otra parte, el área adquiere una nueva dimensión urbanística en el nuevo escenario configurado por el desarrollo residencial propuesto para una parte del antiguo polígono de Sacem.

En efecto, en su nueva situación Legarreta deja de ser un núcleo marcado por la distancia al casco urbano y doblemente segregado de él por la presencia del río y el Ferrocarril, para constituirse en una opción razonable de desarrollo residencial una vez que éste ha alcanzado ya la margen derecha, como son la nueva pasarela peatonal de conexión con el barrio de Arroa y el nuevo puente a la altura de la gasolinera.

Por otra parte, los terrenos susceptibles de ser ocupados por la edificación no se encuentra hoy vinculados a explotación agrícola alguna, y presentan buenas condiciones físicas para permitir una correcta integración entre las nuevas edificaciones y las preexistentes.

▪ **Criterios y objetivos urbanísticos para el área en el marco del nuevo planeamiento general.**

- Resueltos sus problemas históricos de accesibilidad y de segregación con respecto al casco urbano, el área se considera una opción razonable de desarrollo residencial.
- No obstante, el ámbito de desarrollo deberá ceñirse a lo que en las NN.SS. vigentes se consideraba como núcleo rural, dejando en todo caso fuera del mismo aquellos terrenos que en la actualidad se vinculan a alguna explotación agropecuaria y, en particular, a los vinculados a explotaciones de tipo agrícola intensivo.
- Variables ambientales a tener en cuenta en este ámbito.
 - Destaca especialmente el factor de inundabilidad. La zona se considera de alto riesgo potencial de inundación según la Dirección de Aguas. Periodos de retorno 10 y 100 años.
 - Geotecnia: condiciones constructivas muy desfavorables.
 - Ferrocarril: ruido.
 - Puntos de vertido a cauce.
 - Vulnerabilidad alta de acuíferos.
 - Suelos con capacidad de uso elevada.
 - Camino de santiago.

- **Propuesta.**

Se propone la delimitación de un sector de suelo apto para urbanizar, cuya ordenación definitiva requerirá la aprobación del correspondiente Plan Parcial.

El crecimiento residencial se estima en un máximo de 30 viviendas en cinco unidades de vivienda colectiva, con un perfil de PB+2PA+PAT.

EL CERRO DE TXERMIN.

- **Situación actual y características.**

El cerro o montículo de Txermin es el residuo del monte del mismo nombre que ha sobrevivido a las sucesivas implantaciones de la autovía N-1 en los años setenta, y de la variante de Villabona en los noventa del pasado siglo.

Después de esta última intervención el cerro, que antes se situaba al otro lado de la barrera que constituía la autovía N-1 ha quedado, si no integrado, si en condiciones de resultar accesible, aunque con dificultades, desde el casco urbano y, en cualquier caso, como un accidente dentro del mismo. Conserva no obstante la clasificación como suelo no urbanizable que resultaba coherente con su situación anterior a la realización de la referida variante.

Su topografía ha sido alterada en todos sus bordes por efecto de los recortes a que ha sido sometido, presentando pendientes del 50% en sus laderas S.E. y S.O. y algo más suaves y próximas al 30% en las N.E. y N.O. En la actualidad resulta accesible mediante un camino de fuerte pendiente y sin asfaltar desde el vial que enlaza con la autovía N-1 desde la rotonda del puente de hierro.

La superficie total es considerable ya que, descontando aquella que se vincula al viario que le rodea y que es propiedad de la Diputación Foral, alcanza las 2,57 Ha. repartidas entre cuatro propietarios, de los cuales el Ayuntamiento, con casi el 77%, es el mayoritario.

Aunque la “utilidad” o el potencial urbanístico esté condicionado por las características topográficas y de accesibilidad antes descritas, no cabe duda que en el contexto de agotamiento de los recursos de suelo que presenta el asentamiento urbano de Villabona, y también por sus valores de posición con respecto a dicho asentamiento, la

pieza adquiere una importancia especial y reclama una atención prioritaria en el marco del proceso de revisión.

Debe señalarse no obstante, que el análisis de las posibilidades urbanísticas del área cuenta con un precedente que data del año 1998, año en el que el Ayuntamiento estudió la posibilidad de desarrollar un área vinculada a la actividad económica relacionada con el sector del transporte y el aparcamiento de camiones.

Tal opción se barajó en base a dos consideraciones. Por un lado, la constatación del problema que para el propio municipio, y también para los municipios limítrofes, supone la ausencia de un espacio adecuado para el aparcamiento del parque de camiones existente, que desde entonces no ha dejado de crecer y que en la actualidad se cifra ya en 151 camiones en Villabona, y otros 99 en Zizurkil.

Por otro lado, sus buenas posibilidades de acceso desde la N-1 y la posición de segregación que con respecto al casco urbano presenta el área, favorecida además por su abrupta topografía, permiten que una actividad altamente molesta y de difícil convivencia con el resto de los usos urbanos, particularmente con los residenciales próximos, se pueda presumiblemente desarrollar sin apenas conflictividad.

A tales razones se añadía la previsión de que una acertado enfoque de la gestión de la instalación, podría incluso constituir una fuente de ingresos para el municipio, habida cuenta de las expectativas que en tal sentido parecían detectarse en el mercado.

El estudio se realizó el citado año de 1998 estableciéndose el potencial del área en una capacidad para albergar 110 aparcamientos para camiones del tamaño superior (16 metros de longitud), así como otros cincuenta aparcamientos para turismos, y una instalación que podría incluir una gasolinera y otros servicios.

Sin eludir las dificultades que entraña la gestión de un proyecto de tales características, o quizás precisamente por ello, lo cierto es que su desarrollo careció del impulso municipal necesario, sin que al día de hoy se haya establecido un juicio fundado sobre su viabilidad e interés.

▪ **Criterios y objetivos urbanísticos en el marco del nuevo planeamiento general.**

- Su posición con respecto al casco urbano consolidado, su potencial superficie de uso, y la titularidad municipal de la mayor parte de los terrenos juegan a favor de la incorporación del cerro de Txermin al desarrollo urbano, mientras que la dificultad de sus accesos y su intrincada topografía constituyen serios límites para la implantación

de cualquier uso y para las posibilidades de su correcta integración con los del resto del área urbana.

- Desde tal perspectiva, no debería desecharse de entrada la posibilidad de que su destino se vincule a actividades que no requieran para su desarrollo estar integradas, física y funcionalmente, con las áreas residenciales próximas. Tal es el caso del área de aparcamiento y servicio a las que ya se ha hecho referencia.
- Procede sin embargo, en la actual fase de la revisión de NN.SS., explorar otras posibilidades y entre ellas, parece prioritaria aquella que se dirija a dar respuesta a las necesidades de crecimiento residencial estimadas y, dentro de ellas, a las posibilidades de desarrollo de una política municipal de vivienda.
- Así pues, en el caso del cerro de Txermin, y en la fase actual de desarrollo de los trabajos del Avance, se considera conveniente dejar abiertos los criterios y objetivos de intervención entre la posibilidad de su destino como área de actividad económica, y la de su calificación residencial.
- Dadas las particulares condiciones físicas del área, debe llamarse la atención sobre la importancia que en ese caso tiene la consideración de los impactos que cada una de las alternativas pueda generar, a la hora de decantarse por la más conveniente.
- Variables ambientales a tener en cuenta en el ámbito.
 - El PTS agroforestal califica la mayor parte del ámbito como agroganadero de alto valor estratégico.
 - Paisaje.

En este sentido se entiende de entrada que, habida cuenta del carácter residual y hasta cierto punto artificial del enclave, no son tanto sus valores naturalísticos lo que están en juego, que no se consideran relevantes, sino más bien los de carácter paisajístico y los vinculados a su papel como protección o barrera con respecto a la autovía N-1.

▪ **Propuestas.**

Alternativa primera.

Se plantea en primer lugar (lo que no implica valoración alguna) la calificación de los terrenos como área de actividad económica vinculada al aparcamiento de camiones y servicios complementarios.

Como ya se ha señalado, de los estudios realizados se deduce que podrían ordenarse un mínimo de 110 aparcamientos del tamaño superior, y otras cincuenta plazas para turismos, así como una gasolinera y otros servicios complementarios.

A favor de la alternativa cabe plantear:

- Las particularidades de ubicación y topografía del área permitirían resolver el siempre difícil problema del aparcamiento de camiones sin apenas interferencia con el normal desarrollo del resto de las actividades urbanas.
- La gestión de dicha actividad podría suponer una fuente de ingresos para el Ayuntamiento, que ya en la actualidad ostente la titularidad del 77% de los terrenos.
- La recalificación como área de actividades económicas podría constituir la compensación por la pérdida de este tipo de suelo que genera la propuesta para el desarrollo residencial mixto en el área de Sacem, compensación que en cualquier caso las NN.SS. habrán de resolver, de acuerdo con lo dispuesto al efecto por el P.T.S. de creación pública de suelo para actividades económicas y de equipamientos comerciales.

Por el contrario la alternativa presenta como dudas o aspecto negativos los siguientes:

- La viabilidad del planteamiento exige la concentración del proyecto con los operadores adecuados: transportistas o agrupaciones de transporte, estaciones de servicio, etc., lo cual puede resultar complejo y difícil para el Ayuntamiento.
- Un programa de este tipo exige la preparación de una gran plataforma de suelo útil, lo que en este caso supone un gran movimiento de tierras y, con toda seguridad, un gran impacto sobre todo paisajístico que no resultaría perceptible desde el nivel de la calle, pero sí desde los puntos más elevados del entorno en las orientaciones norte y oeste.
- La viabilidad del planteamiento depende, en buena medida, de los accesos previstos a partir de una nueva rotonda situada entre la del puente de hierro y el paso inferior bajo la autovía N-1. Cuestión esta que debería someterse a la previa consideración del Departamento de Carreteras de la Diputación Foral.

Alternativa Segunda.

Como propuesta alternativa a la formulada en el apartado anterior, se plantea la delimitación de un sector de suelo apto para urbanizar destinado a acoger una parte del desarrollo residencial previsto en las NN.SS.

Para el desarrollo de tal opción se parte de los siguientes criterios:

- La ordenación urbanística deberá conseguir el mayor grado de integración posible con el casco urbano consolidado, y en particular con el barrio de Txermin, buscando al mismo tiempo la mayor adaptación posible a las condiciones topográficas del terreno.
- Debe huirse por lo tanto de planteamientos más agresivos que pretendan la previa transformación radical del área para convertirla en una extensión forzada y artificial del citado barrio, ya que la demolición masiva del cerro debería en todo caso respetar la parte del mismo que proporciona una pantalla de protección con respecto a la autovía N-1 y su acceso desde la rotonda, lo que recortaría considerablemente la superficie útil disponible en cotas próximas a las del barrio de Txermin, que quedaría además configurada como un fondo de saco de difícil formalización.

Dentro de los espacios libres de edificación podrá forzarse puntualmente la topografía para configurar zonas de estancia o pequeños parques, reservando para el resto un tratamiento lo más próximo posible a su estado natural.

Desde tales criterios se propone una ordenación en doble hilera de edificaciones que con un perfil de P.B+2B+P.At. puede permitir la construcción de un número aproximado de 112 viviendas, destinando a vivienda la planta baja.

La conexión con el barrio de Txermin se produce a nivel peatonal mediante un paseo que, partiendo de la zona verde prevista junto a la ikastola, aproximadamente sobre la cota +60, asciende con una pendiente del 4% hasta la cota +72, en la que se sitúa la primera fila de edificaciones.

Para reforzar la integración con el casco urbano, la conexión descrita se puede complementar con un ascensor situado en el extremo norte de la ampliación del barrio de Txermin que actualmente se tramita con el nombre de Txermin-2.

Al igual que en la alternativa planteada en primer lugar los accesos rodados deberán ser consultados previamente con el Departamento de Carreteras de la Diputación Foral.

EL ÁREA DE ARRATZAIN.

▪ Situación actual y características.

La ubicación de dos equipamientos de tanta significación dentro del modelo urbanístico vigente como son el colegio de Fleming y el campo de fútbol, y el posterior desarrollo

del sector Otsabi-Izarre, que sitúa el límite del asentamiento urbano a escasos 180 m del paquete de suelo urbano que dichos equipamientos configuran, constituyen factores determinantes a la hora de abordar el futuro urbanístico del área de Arratzain.

En tal sentido parece clara la vocación de continuidad que con respecto a los usos urbanísticos cabe adjudicar a los suelos situados entre el campo de fútbol y el sector Otsabi-Izarre, al este de la carretera de acceso a dicho campo y al colegio. Tal continuidad permitiría resolver los problemas de accesibilidad peatonal a estos equipamientos y resolver, o cuando menos moderar, su tradicional alejamiento con respecto al casco urbano.

Esta vocación urbana estaba ya prevista de alguna manera en las NN.SS. vigentes, cuando se delimita sobre dichos terrenos un área con destino al incremento del Patrimonio Municipal del suelo, que hubiera permitido al Ayuntamiento desarrollar iniciativas bien en el campo de la ampliación del equipamiento público, o de la promoción de vivienda, o de ambas conjuntamente.

No obstante lo dicho, y más allá de los concretos terrenos citados, el área de Arratzain presenta otras características que deben ser tenidas en cuenta. En primer lugar, no solo los terrenos que se sitúan a ambos lados de la carretera de Arratzain sino también los que por la pendiente oeste de Sorogañeta llegan hasta el caserío Murkulus, son suelos de alto valor agrológico que deben, en principio, ser protegidos del desarrollo urbano y, en segundo lugar, cualquier desarrollo urbano en la zona deberá tener en cuenta sus dificultades de conexión, tanto peatonal como rodada, con el caso urbano con el que debe tender a integrarse.

▪ **Criterios y objetivos urbanísticos en el marco del nuevo planeamiento.**

A la vista de lo expuesto, resultaría coherente incorporar al desarrollo urbano los terrenos comprendidos entre el campo de fútbol y el sector Otsabi-Izarre, con el fin de posibilitar la integración de los equipamientos docente y deportivo en el tejido urbano, la ampliación de este último, y la resolución de sus tradicionales problemas de accesibilidad y alejamiento.

Dada la calidad agrológica de tales suelos y los del entorno, así como los problemas de accesibilidad de la zona, la ocupación debería ser la estrictamente necesaria para la consecución de los objetivos urbanísticos de integración y mejora del equipamiento existente antes mencionados.

Criterios ambientales a tener en cuenta:

- Zonas de alto valor agrario.
- Zonas de vulnerabilidad muy alta del acuífero.

▪ **Propuesta.**

Se propone incorporar una parte de los suelos comprendidos entre el campo de fútbol y el sector Otsabi-Izarre al sistema general de equipamiento deportivo, con el fin de posibilitar la ampliación a las medidas reglamentarias del campo de fútbol.

Con el resto de los suelos se delimitará un sector de suelo apto para urbanizar, al que se incorporarán también los suelos situados al norte del Colegio Fleming, necesarios para el cumplimiento de los objetivos urbanísticos fijados.

El desarrollo de dicho sector posibilitará la construcción de un número aproximado de 36 viviendas, en edificaciones de PB+2PA, dispuestas en una única alineación paralela a la carretera de Arratzain.