

Información y Diagnostico



TOLOSAKO
UDALA

TOLOSA 

MODIFICACIÓN PUNTUAL

DEL

PLAN GENERAL

DE ORDENACIÓN URBANA

DE

TOLOSA

REFERIDO

AL ÁMBITO

“SAN ESTEBAN”

MARZO 2020 MARTXOA

TALDE EGILEA/EQUIPO REDACTOR:

Luciano Pagaegi, arkitektoa
SABAI arkitektoak s.l.p.

Raoul Servert, geógráfo
Nekane Azarola, abogada
ARAUDI S.L.P.

Karmentxu Intxaurreaga, socióloga
ADOK

Aldaketa Puntuala Tolosako HAPON "San Esteban" guneari buruz.
Modificación puntual del PGOU de Tolosa referido al ámbito "San Esteban".

INFORMAZIOA ETA DIAGNOSTIKOA
INFORMACIÓN Y DIAGNOSTICO



EQUIPO REDACTOR.

REDACTORES:

Luciano Pagaegi Bilbao, SABAI arkitektoak s.l.p.

Nekane Azarola, abogada ARAUDI s.l.p.

Raoul Servert, geógrafo ARAUDI s.l.p.

Karmentxu Intxaurreaga, socióloga ADOK

SUPERVISIÓN TÉCNICA E INFORMACIÓN MUNICIPAL:

Jone Miner Aginaga, arquitecta municipal.

INDICE

0. PREAMBULO	4
1. ANTECEDENTES.....	4
1.1. Marco urbanístico general: PGOU de Tolosa (2009).....	4
1.1.1. Régimen urbanístico vigente: subámbito 11.1. "San Esteban nuevo desarrollo residencial".....	4
1.1.2. Previsiones del Plan General de Ordenación Urbana	5
1.2. Marco urbanístico parcial: Revisión Parcial del PGOU de Tolosa. (2014).....	6
1.2.1. Participación ciudadana (2013).....	6
1.2.2. Avance de Revisión Parcial del PGOU. Tolosa (2014).....	17
1.3. Criterios y objetivos de intervención en el parque de Elozegi (Ekos 2009).....	18
1.4. Proyecto de obras de Rehabilitación del Parque Elozegi (Zubiondo arkitektoak (2014).....	19
1.5. Mapa del ruido en el ámbito de San Esteban (ACC, 2016)	20
1.6. Plan estratégico municipal de ordenación de equipamientos públicos (2017-2018).....	22
1.7. Plan de movilidad urbana sostenible incorporando la perspectiva de género del municipio de Tolosa (gea 21, 2017).....	23
1.8. Inclusión de la perspectiva de género en San Esteban (Dunak, 2019).....	24
1.9. Plan de acción del paisaje para la regeneración del ámbito Santa Lutzia-Guadalupe en la ribera del río Oria en Tolosa. Diagnóstico. (Araudi 2019)	25
2. AFECCIONES SECTORIALES.	27
2.1. Plan Territorial de la Red Ferroviaria.	27
2.2. Plan Territorial Sectorial de Cauces y Arroyos	28
2.3. Patrimonio Cultural Inmueble.....	30
3. PERSPECTIVA SOCIODEMOGRAFICA	31
4. PERSPECTIVA JURÍDICA	32
5. PERSPECTIVA MEDIO AMBIENTAL.....	33
6. PERSPECTIVA ARQUITECTÓNICA.....	34
7. INFORMACIÓN Y DIAGNOSTICO.....	75
7.1. Del Avance de Revisión Parcial del PGOU (2014)	75
7.2. De la situación actual (2019).....	75
8. CONCLUSIONES GENERALES.....	77

9. ANEJOS.

- 9.1. CONCLUSIONES DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA (2013).
- 9.2. CRITERIOS Y OBJETIVOS DE INTERVENCIÓN EN EL PARQUE SAN ESTEBAN (EKOS, 2009).
- 9.3. PROYECTO DE OBRAS DE REHABILITACIÓN DEL PARQUE ELOSEGI (ZUBIONDO, arkitektoak, 2014)
- 9.4. MAPA DE RUIDO EN SAN ESTEBAN (ACC, 2016).
- 9.5. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE INCORPORANDO LA PERSPECTIVA DE GÉNERO (GEA 21, 2017)
- 9.6. INCLUSIÓN DE PERSPECTIVA DE GÉNERO EN SAN ESTEBAN (DUNAK, 2019).
- 9.7. PERSPECTIVA SOCIODEMOGRAFIA (ADOK 2019).
- 9.8. PERSPECTIVA JURÍDICA (ARAUDI, 2019)
- 9.9. PERSPECTIVA MEDIOAMBIENTAL (ARAUDI, 2019).

MEMORIA

0. PREAMBULO.

Mediante decreto de alcaldía nº 2019/1109 a fecha de 28 de junio de 2019, el Ayuntamiento de Tolosa adjudicó a la empresa SABAI arkitektoak s.l.p. , el contrato de servicios, incluyendo la perspectiva de género, para la redacción del diagnóstico, avance y de los documentos correspondientes al procedimiento de la evaluación ambiental estratégica (incluido el estudio de impacto ambiental) que podrían servir de base para la redacción del documento de modificación puntual de ámbito 11-San Esteban del Plan General de Ordenación Urbana de Tolosa, dando por finalizado el proceso iniciado con anterioridad en la convocatoria del concurso abierto para su adjudicación.

1. ANTECEDENTES.

Se procede a modo de metodología la recopilación en un único documento de toda la documentación realizada por el Ayuntamiento de Tolosa, desde el año 2009 y que pueda referirse al ámbito de San Esteban. Todo ello se establece en los siguientes 7 capítulos que a su vez se complementan en sus respectivos anejos.

1.1. MARCO URBANÍSTICO GENERAL. PGOU DE TOLOSA (2009).

1.1.1. REGIMEN URBANÍSTICO VIGENTE: "SUBAMBITO 11.1. "SAN ESTEBAN NUEVO DESARROLLO RESIDENCIAL.

El régimen urbanístico vigente en el subámbito está conformado por, entre otras, las previsiones siguientes:

* Calificación urbanística:

- A los efectos de su calificación global, el subámbito forma parte de una zona global residencial de tipología "A.20 Residencial de Edificación Abierta".
- Se prevé la formulación de un Plan Especial de Ordenación Urbana a los efectos de la determinación de su ordenación pormenorizada.

* Clasificación urbanística: suelo urbano.

Su categorización será la que determine el citado Plan Especial.

* La edificabilidad urbanística prevista es de:

- En lo referente a los nuevos desarrollos urbanísticos previstos:
 - . Sobre rasante: 103.178 m² (t).
 - . Bajo rasante: 61.900 m² (t).
- En lo referente a los desarrollos urbanísticos consolidados:
 - . Edificabilidad sobre rasante: la resultante de las alineaciones y de la forma actual del conjunto de las edificaciones existentes y consolidadas.
 - . Edificabilidad bajo rasante: la asociada a dos (2) plantas.
- El número total de nuevas viviendas proyectadas es de, aproximadamente, 1.011 viviendas.

* Régimen jurídico de la edificabilidad residencial proyectada:

INFORMAZIOA ETA DIAGNOSTIKOA
 INFORMACIÓN Y DIAGNOSTICO

- Edificabilidad residencial existente a derribar y sustituir:	5.055 m ² (t).
- Nueva edificabilidad residencial:	
. Destinada a viviendas de protección oficial (35%):	31.823 m ² (t).
. Destinada a vivienda protegida tasada (35%):	31.823 m ² (t).
. Destinada a promoción libre (30%):	27.277 m ² (t).
. Total:	90.923 m ² (t).
- Edificabilidad residencial total:	95.978 m ² (t).

- * Los parámetros reguladores de la forma de las edificaciones (número de plantas; altura; etc.) serán los que determine el referido Plan Especial.
- * La reforma y recualificación urbana global del ámbito se vincula, además, a la mejora de las conexiones entre ambas márgenes de la red ferroviaria, en aras a la adecuada comunicación del ámbito y de los desarrollos existentes y previstos en el mismo con el centro urbano. Se proponen con ese fin las dos posibles alternativas de intervención siguientes:
 - Soterramiento de la citada red ferroviaria en el mayor tramo 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.

1.1.2. PREVISIONES DEL PLAN GENERAL DE 2009.

Algunas de esas previsiones son las reflejadas en los siguientes cuadros:

CUADRO 1.

EDIFICABILIDAD URBANÍSTICA RESIDENCIAL TOTAL PROYECTADA.

ÁMBITOS URBANÍSTICOS	EDIFICABILIDAD URBANÍSTICA RESIDENCIAL m ² (t)		
	TOTAL	PREEXISTENTE	NUEVA
11. San Esteban			
Subámbito "11.1 San Esteban. Nuevo desarrollo residencial"	95.978	5.055	90.923

CUADRO 2.

NÚMERO TOTAL DE VIVIENDAS PROYECTADAS.

ÁMBITOS URBANÍSTICOS	NUMERO DE VIVIENDAS		
	TOTAL	PREEXISTENTE	NUEVA
11. San Esteban			
Subámbito "11.1 San Esteban. Nuevo desarrollo residencial"	1.066	55	1.011



CUADRO 3.

RELACIÓN DE LOS NUEVOS DESARROLLOS RESIDENCIALES SUJETOS A LOS ESTÁNDARES DE VIVIENDA PROTEGIDA REGULADOS EN LA LEY DEL SUELO Y URBANISMO DE 30 DE JUNIO DE 2006.

ÁMBITOS URBANÍSTICOS	EDIFICABILIDAD URBANÍSTICA RESIDENCIAL m ² (t)		
	TOTAL	PREEXISTENTE Y/O NO SUJETA AL ESTÁNDAR	NUEVA
11. San Esteban			
Subámbito "11.1 San Esteban. Nuevo desarrollo residencial"	95.978	5.055	90.923

CUADRO 4.

PROPUESTAS DE VINCULACIÓN DE LA EDIFICABILIDAD RESIDENCIAL PROYECTADA EN LOS DESARROLLOS RESIDENCIALES MENCIONADOS EN EL ANTERIOR CUADRO "3" BIEN AL RÉGIMEN DE VIVIENDA PROTEGIDA BIEN AL DE VIVIENDA LIBRE.

ÁMBITOS URBANÍSTICOS	EDIFICABILIDAD URBANÍSTICA RESIDENCIAL m ² (t)							
	VPO		VIVIENDA TASADA		VIVIENDA LIBRE		TOTAL VIVIENDAS	
11. San Esteban	%	m ² (t)	%	m ² (t)	%	m ² (t)	%	m ² (t)
Subámbito "11.1 San Esteban. Nuevo desarrollo residencial"	35,00	31.823	35,00	31.823	30,00	27.277	100	90.923

1.2. MARCO URBANÍSTICO PARCIAL REVISIÓN PARCIAL DEL PGOU DE TOLOSA (2013-2014).

1.2.1. PARTICIPACIÓN CIUDADANA (2013).

Se realizan talleres de participación ciudadana en las siguientes fechas, bajo la coordinación de los representantes municipales Ibai Iriarte (alcalde) Garikoitz Lekuona (técnico) y la dinamización de Prometea Lan Taldea:

- 15 de abril de 2013.
- 07 de mayo de 2013.
- 14 de mayo de 2013.
- 21 de mayo de 2013.
- 29 de mayo de 2013.
- 04 de junio de 2013.
- 20 de junio de 2013.

En dichos talleres se trabajan diferentes alternativas que quedan reflejadas posteriormente en el documento de Revisión Parcial del PGOU de la siguiente manera, bajo el establecimiento previo de Criterios y Objetivos Generales.

" A.- Objetivos generales.

- * Promover un desarrollo urbanístico de calidad, funcionalmente mixto, que acoja usos de naturaleza diversa compatibles entre sí (residenciales, actividades económicas, equipamientos, etc.), aprovechando las sinergias u oportunidades que para ello representan realidades como Bonberenea, el Ferial, etc.
- * Adecuar dicho desarrollo urbanístico a los condicionantes propios de la actual crisis económica e inmobiliaria, en condiciones que permitan la ejecución de nuevos desarrollos, al tiempo que el mantenimiento de realidades y edificaciones actuales, y su hipotética sustitución futura por nuevos desarrollos. O dicho de otra manera, la progresiva ejecución en el tiempo de dichos desarrollos.
- * El mantenimiento, la reutilización, la regeneración, etc. de edificaciones existentes, sin perjuicio de su futura e hipotética sustitución.
- * Reajuste de las condiciones de ordenación estructural del subámbito, incluidas las relacionadas con la determinación del dimensionamiento de los desarrollos residenciales previstos en él.

B.- Criterios generales.

- * Reforma y recualificación urbana del subámbito mediante la creación de un tejido urbano de calidad, dotado de las adecuadas condiciones de compacidad cualitativa y cuantitativa, seguridad, etc., que cuente, entre otros extremos, con un espacio público dinámico y vivo, con servicios (comercio, equipamiento...) de proximidad, etc.
- * Consolidación del carácter preferentemente residencial del desarrollo urbanístico a promover en el ámbito.
- * Promoción de un desarrollo urbanístico funcionalmente mixto, aprovechando las sinergias u oportunidades que para ello representan realidades como Bonberenea, el Ferial, etc., a consolidar.
- * Determinación de la ordenación en condiciones que hagan posible tanto el mantenimiento de las edificaciones existentes que se estimen de interés (Bonberenea, Unipapel...), sin perjuicio de, en su caso, su progresiva y futura sustitución.
- * Determinación de la ordenación en condiciones que hagan posible su progresiva y escalonada ejecución en el tiempo.
- * Reducción de la edificabilidad urbanística del subámbito.
- * Viabilidad económica del desarrollo urbanístico.
- * Mejora de la conexión de San Esteban con el centro urbano de Tolosa por debajo de la red ferroviaria de ADIF.
- * Consideración y análisis de las propuestas de ordenación planteadas en el proceso de participación ciudadana promovido por el Ayuntamiento en mayo y junio de 2013.

C.- Propuestas y alternativas de ordenación.

Las propuestas y alternativas de ordenación que se plantean en este momento en el marco de los citados objetivos y criterios generales son concretamente las siguientes:

a) *Alternativa 1.*

Se corresponde con la segunda de las propuestas planteadas en el citado proceso de participación de mayo y junio de 2013.

INFORMAZIOA ETA DIAGNOSTIKOA
INFORMACIÓN Y DIAGNOSTICO

Algunos de sus parámetros de ordenación son los que se exponen a continuación (referidos exclusivamente a los nuevos desarrollos resultantes):

* Edificabilidad urbanística sobre rasante:

- Uso residencial: 27.825 m²(t)
- Uso terciario: 4.000 m²(t)
- Total: 31.825 m²(t)

* Número de viviendas¹: 309 viv.

* Edificabilidad urbanística bajo rasante:

* Parámetros edificatorios (sobre rasante):

- Número de plantas:
 - . Planta baja + 4 plantas altas.
 - . Planta baja + 2 plantas altas.
- Altura de la edificación (sobre rasante): 16,00 m. // 10 m.

Las características geométricas de la ordenación son las reflejadas en el gráfico adjunto.



4.200 m² = 3000
3.400 m² = 1200
4.800 m² = 1000
3.400 m² = 2000
(1.200 m²) de 10-20m de altura

4.800 m² = 1000
3.400 m² = 2000
1000 m² = 1000

¹ A los efectos de la determinación de la cuantía de viviendas se ha tomado como referencia un tamaño medio de 90 m²(t)/viv.

b) *Alternativa 2.*

Se corresponde con la tercera de las propuestas planteadas en el citado proceso de participación de mayo y junio de 2013.

Algunos de sus parámetros de ordenación son los que se exponen a continuación (referidos exclusivamente a los nuevos desarrollos resultantes):

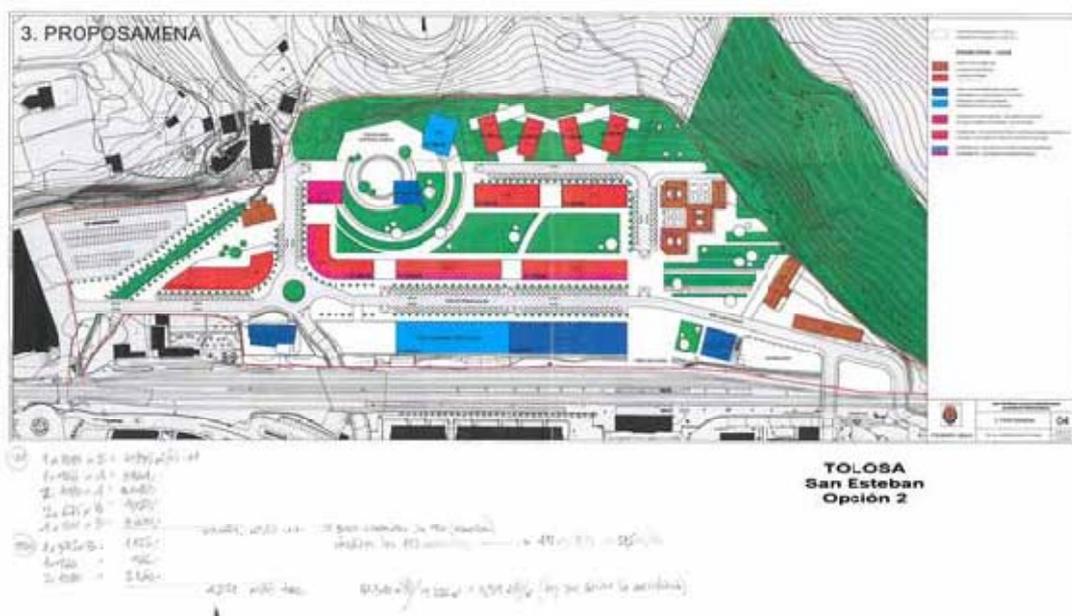
* Edificabilidad urbanística sobre rasante:

- Uso residencial: 27.000 m²(t)
- Uso terciario: 4.250 m²(t)
- Total: 31.250 m²(t)

* Número de viviendas²: 300 viv.

* Edificabilidad urbanística bajo rasante:

La resultante de las determinaciones generales establecidas a ese respecto.



² A los efectos de la determinación de la cuantía de viviendas se ha tomado como referencia un tamaño medio de 90 m²(t)/viv.

c) *Alternativa 3.*

Es una nueva alternativa de ordenación para cuya determinación se toman como referencia las propuestas anteriores, y, en concreto, la idea de dejar aislado el edificio de Bonberenea. Al mismo tiempo, se incrementa la edificabilidad residencial, respecto de la planteada en esas propuestas.

Los edificios cuentan con fondos medios de 15 m, y se les da un número de plantas superior al de las indicadas propuestas.

Algunos de sus parámetros de ordenación son los que se exponen a continuación (referidos exclusivamente a los nuevos desarrollos resultantes):

* Edificabilidad urbanística sobre rasante:

- Uso residencial: 37.500 m²(t)
- Uso terciario: 8.400 m²(t)
- Total: 45.900 m²(t)

* Número de viviendas³: 417 viv.

* Edificabilidad urbanística bajo rasante:

La resultante de las determinaciones generales establecidas a ese respecto.

* Parámetros edificatorios (sobre rasante):

- Número de plantas:
 - . Planta baja + 5 plantas altas + ático.
 - . Planta baja + 3 plantas altas (en la parte posterior).
- Altura de la edificación (sobre rasante): 22,00 m. // 16 m.

³ A los efectos de la determinación de la cuantía de viviendas se ha tomado como referencia un tamaño medio de 90 m²(t)/viv.

Las características geométricas de la ordenación son las reflejadas en el gráfico adjunto.



d) Alternativa 4.

Una de las novedades más importantes, respecto de la propuesta anterior está asociada a la consolidación de los pabellones de la antigua empresa Unipapel (e incluso a su posible ampliación).

Algunos de sus parámetros de ordenación son los que se exponen a continuación (referidos exclusivamente a los nuevos desarrollos resultantes):

* Edificabilidad urbanística sobre rasante:

- Uso residencial: 49.358 m² (t)
- Uso terciario: 8.000 m² (t) + Unipapel.
- Total: 57.358 m² (t) + Unipapel.

* Número de viviendas⁴: 548 viv.

* Edificabilidad urbanística bajo rasante:

La resultante de las determinaciones generales establecidas a ese respecto.

* Parámetros edificatorios (sobre rasante):

- Número de plantas:
 - . Planta baja + 5 plantas altas + ático.
 - . Planta baja + 3 plantas altas (en la parte posterior).

Las características geométricas de la ordenación son las reflejadas en el gráfico adjunto.



⁴ A los efectos de la determinación de la cuantía de viviendas se ha tomado como referencia un tamaño medio de 90 m²(t)/viv.

INFORMAZIOA ETA DIAGNOSTIKOA
INFORMACIÓN Y DIAGNOSTICO

e) *Alternativa 5.*

Es una propuesta asimilable a la anterior, si bien con una configuración formal diversa.

Algunos de sus parámetros de ordenación son los que se exponen a continuación (referidos exclusivamente a los nuevos desarrollos resultantes):

* Edificabilidad urbanística sobre rasante:

- Uso residencial: 47.235 m²(t)
- Uso terciario: 9.425 m²(t) + Unipapel.
- Total: 56.560 m²(t) + Unipapel.

* Número de viviendas⁵: 524 viv.

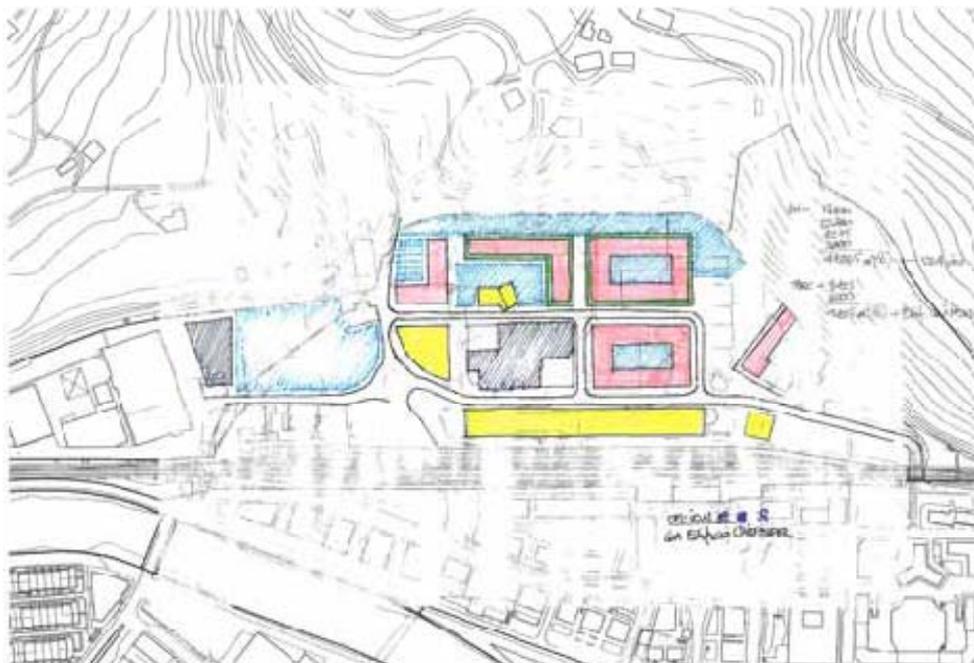
* Edificabilidad urbanística bajo rasante:

La resultante de las determinaciones generales establecidas a ese respecto.

* Parámetros edificatorios (sobre rasante):

- Número de plantas:
 - . Planta baja + 5 plantas altas + ático.
 - . Planta baja + 3 plantas altas (en la parte posterior).

Las características geométricas de la ordenación son las reflejadas en el gráfico adjunto.



⁵ A los efectos de la determinación de la cuantía de viviendas se ha tomado como referencia un tamaño medio de 90 m²(t)/viv.

INFORMAZIOA ETA DIAGNOSTIKOA
INFORMACIÓN Y DIAGNOSTICO

f) *Alternativa 6.*

Es una propuesta asimilable a la anterior, si bien con una configuración formal diversa. Algunos de sus parámetros de ordenación son los que se exponen a continuación (referidos exclusivamente a los nuevos desarrollos resultantes):

* Edificabilidad urbanística sobre rasante:

- Uso residencial: 32.835 m²(t)
- Uso terciario: 9.475 m²(t) + Unipapel + Peugeot.
- Total: 42.310 m²(t) + Unipapel + Peugeot.

* Número de viviendas⁶: 364 viv.

* Edificabilidad urbanística bajo rasante:

La resultante de las determinaciones generales establecidas a ese respecto.

* Parámetros edificatorios (sobre rasante):

- Número de plantas: Planta baja + 5 plantas altas + ático.

Las características geométricas de la ordenación son las reflejadas en el gráfico adjunto.



⁶ A los efectos de la determinación de la cuantía de viviendas se ha tomado como referencia un tamaño medio de 90 m²(t)/viv.

g) Alternativa 7.

Ahondando en la línea de las dos anteriores alternativas de ordenación, esta conlleva la consolidación de los pabellones tanto de la antigua empresa Unipapel (e incluso a su posible ampliación), como de los actualmente vinculados al concesionario Peugeot, en condiciones que conllevan su futura sustitución.

Algunos de sus parámetros de ordenación son los que se exponen a continuación (referidos exclusivamente a los nuevos desarrollos resultantes):

* Edificabilidad urbanística sobre rasante:

- Uso residencial: 28.618 m²(t)
- Uso terciario: 7.800 m²(t) + Unipapel + Peugeot.
- Total: 36.418 m²(t) + Unipapel + Peugeot.

* Número de viviendas⁷: 318 viviendas.

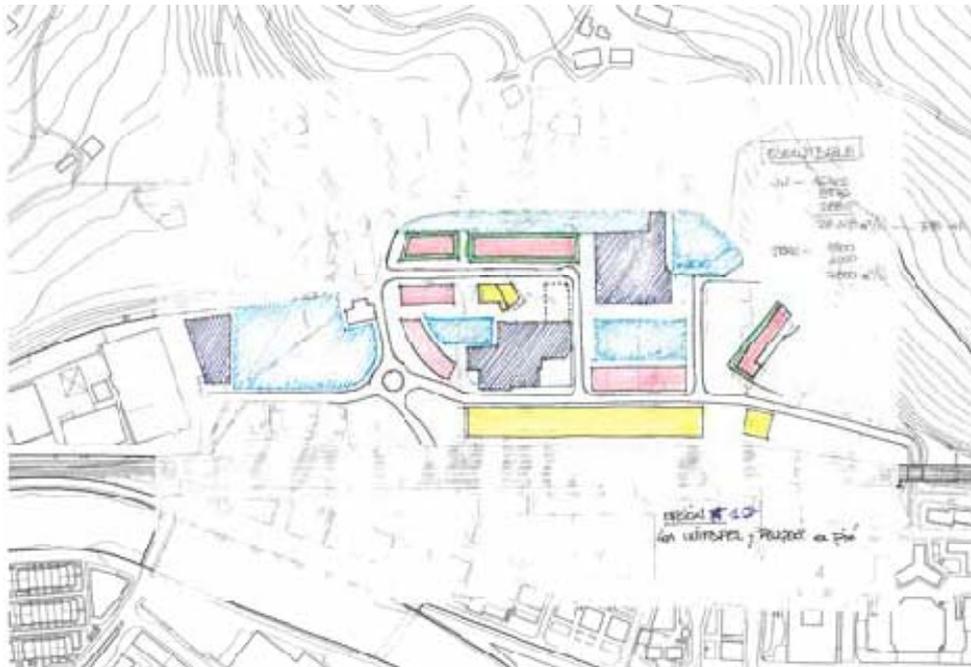
* Edificabilidad urbanística bajo rasante:

La resultante de las determinaciones generales establecidas a ese respecto.

* Parámetros edificatorios (sobre rasante):

- Número de plantas: Planta baja + 5 plantas altas + ático.

Las características geométricas de la ordenación son las reflejadas en el gráfico adjunto.



⁷ A los efectos de la determinación de la cuantía de viviendas se ha tomado como referencia un tamaño medio de 90 m²(t)/viv.

INFORMAZIOA ETA DIAGNOSTIKOA
INFORMACIÓN Y DIAGNOSTICO

h) Alternativa 8.

Se corresponde con la asociada al planeamiento urbanístico vigente.

Conleva un desarrollo de 103.178 m²(t), de los que 90.923 m²(t) se destinan a uso residencial. El número total de viviendas resultante es de, aproximadamente 1.011 viv.

Las características geométricas de la ordenación son las reflejadas en el gráfico adjunto."



El anexo final del último taller de la Participación Urbana realizada en 2013 establecía una serie de ejes y objetivos a conseguir en la ordenación final del ámbito urbanístico de San Esteban que se describen en el capítulo 6.2. y anejo 8.1. de este documento.

Los criterios de dicha participación se recogen en el capítulo 7. "Conclusiones Generales" de este documento informativo.

1.2.2. AVANCE DE LA REVISIÓN PARCIAL DEL PGOU DE TOLOSA (2014).

Referidos al ámbito San Esteban, subámbito 11.1 son los siguientes:

1.2.1.1. Objetivos y criterios generales referentes a los desarrollos residenciales. Propuestas y alternativas de ordenación.

A.- Objetivos y criterios generales.

Adecuación de las previsiones establecidas en el Plan General de 2009 en lo referente a los desarrollos residenciales, adecuándolos a las determinaciones que resulten en los ámbitos y subámbitos mencionados en los apartados anteriores.

B.- Propuestas y alternativas de ordenación.

Consolidación de los desarrollos residenciales previstos en el Plan General de 2009 con las salvedades asociadas a los reajustes que resulten en:

- * El subámbito "11.1 San Esteban. Nuevo desarrollo residencial".
- * El espacio "19.1.1 Parte de Villas San Blas".
- * El ámbito "33. Casco de Bedaio".

1.2.2.2. Objetivos y criterios generales referentes a los desarrollos industriales y terciarios. Propuestas y alternativas de ordenación.

A.- Objetivos y criterios generales.

* Adecuación de las previsiones establecidas en el Plan General de 2009 en lo referente a los desarrollos industriales y terciarios, adecuándolos a las determinaciones que resulten en los ámbitos y subámbitos mencionados en los apartados anteriores.

- * Reajuste de las previsiones reguladoras de la autorización de los usos comerciales.

B.- Propuestas y alternativas de ordenación.

Consolidación de las previsiones establecidas en el Plan General de 2009 con las salvedades asociadas a los reajustes referentes a:

- * El subámbito "11.1 San Esteban. Nuevo desarrollo residencial".
- * El subámbito "23.1 Usabal. Nuevo desarrollo industrial".
- * La autorización de los usos comerciales de conformidad con, entre otros, los siguientes criterios:
 - Autorización de, como máximo, usos comerciales de 3ª categoría en las zonas globales de tipología "B.10. Uso industrial".
 - Autorización de usos comerciales de 4ª y 5ª categoría en las zonas globales de tipología "B.20. Uso terciario".
 - Se consolidan las restantes previsiones del Plan General de 2009. (...)"

1.3. CRITERIOS Y OBJETIVOS DE INTERVENCIÓN EN EL PARQUE DE ELOSEGI. (EKOS 2009)

Denominado parque Elosegi, es una antigua finca recreativa, inicialmente privada, de actual dominio público, pero cerrado, que se pretende destinar al uso público.

Para ello se parte de unas preexistencias que pueden servir como base estructurante y caracterizador del futuro sistema general de equipamiento comunitario. Por un lado, con un actuación rehabilitadora de las particularidades topográficas, físicas botánicas, con diseño paisajístico de un esquema funcional, así como de los elementos singulares que contiene el parque actualmente. Por otro lado, la manera de integrar y conectar con el Casco Urbano de Tolosa, con la implantación de otros usos, de juegos de niños, didácticos, mirador, servicios del parque etc...

Dichas propuestas de intervención se apuntan en el Anejo 9.2.

1.4. PROYECTO DE OBRAS DE REHABILITACIÓN DEL PARQUE ELOSEGUI. (ZUBIONDO arkitektoak, 2014).

Se plantea en dos niveles de actuación. El primero de ellos se centraría en la labor rehabilitadora de las particularidades topográficas, físicas, botánicas, de diseño paisajístico, de su esquema funcional, así como de los elementos singulares del parque. El segundo nivel trataría desde la necesidad de garantizar la plena integración en el contexto del Centro urbano y desde la demanda de implantación de otros usos: juegos infantiles, recreativos-comerciales, de servicio... En este nivel plantean una actuación puntual (acceso peatonal por medio de escalinatas, junto al túnel del ferrocarril) en espera de la futura ordenación de la zona de San Esteban.

Dichos objetivos del proyecto se describen en el Anejo 9.3.

1.5. MAPA DEL RUIDO EN EL ÁMBITO DE SAN ESTEBAN (ACC, 2016).

A modo de síntesis y en general:

El documento presenta los resultados obtenidos en los mapas de ruido (análisis a 4 metros de altura) fachada (evaluación en altura) y conflicto y también una valoración cuantitativa de población afectada y otros análisis complementarios:

Respecto al tráfico viario de calles, solo en los corredores principales del municipio se dan niveles de ruido destacables.

El tráfico viario de carreteras es el foco de ruido que produce niveles de ruido más elevados, dado que la A-1 bordea el caso urbano con una intensidad de tráfico y un porcentaje de vehículos pesado elevado.

El tráfico ferroviario de la línea de de ADIF Zumárraga-Irún produce niveles por encima de los Objetivos de Calidad Acústica en las fachadas expuestas a las vías de los edificios más próximos.

De acuerdo con los niveles obtenidos en las mediciones industriales llevadas a cabo según el alcance de este estudio, los niveles en las viviendas debido a este foco de ruido quedarían por debajo de los Objetivos de Calidad Acústica.

En el análisis de población afectada según el ILGR (Indicador local para la gestión del ruido), se ha obtenido un 9% de población afectada por encima del nivel de referencia nocturno para una zona residencial consolidada $L_n=55$ db(A)

A partir de la zonificación acústica y los mapas de ruido y fachada obtenidos, se han establecido los mapas de conflicto, incluyendo las nuevas zonas a desarrollar, que ponen de manifiesto que en mayor o menor medida en ellas se dan niveles superiores a los objetivos de calidad y que sería necesario realizar un estudio para valorar las mejoras necesarias para paliar esa situación.

En cuanto al ámbito de San Esteban, en concreto:

El ámbito de San Esteban, se zonifica como Residencial (el existente) Residencial futuro e Industrial en el extremo sur, con niveles de ruido bajo en el mapa de carreteras ($35 < db < 40$) ligeramente más alto en el mapa de ruido de calles ($45 < db < 50$) y un poco más elevado en el mapa del ferrocarril ($50 \leq db \leq 55$) sobre todo, en la calle San Juan (todos los mapas medidos en período nocturno, como período más desfavorable) que en niveles cercanos a las vías dan niveles entre 60 y 65 dBA, si bien cabe señalar que existe pantalla acústica en dicho tramo.

El mapa de ruido ambiental total, en periodo nocturno, revela niveles de 50-55 dBA en lugares más alejados de dicho vial.

Referente a los mapas de fachada, solo las fachadas más expuestas orientadas a los ejes principales de las calles superan el nivel de ruido máximo establecido como calidad acústica (5

dBa). El tráfico de la línea ADIF, supera dichos niveles mientras que la actividad industrial no produce en las fachadas niveles superiores a los establecidos por los objetivos de calidad acústica.

Por ello se establecen mapas de conflicto según áreas con desarrollo urbanístico previstos. Concretamente para el Área de San Esteban, se establece.

- Conflicto acústico en parte del Sector, siendo en la zona más próxima a las vías superior a 10 dBA.
- Por las cotas, entre el foco y el nuevo desarrollo, presumiblemente una pantalla acústica tendría una buena eficacia.

También se establecen mapas de conflicto por fachada, cuyos conflictos más acusados para San Esteban son:

- De hasta 3-4 dBA, en las viviendas más cercanas de la línea de ferrocarril.

En otro capítulo, en cuanto a zonas de Protección Acústica Espacial, San Esteban se define como ZPAE2 "Área de nuevo desarrollo residencial paralela a la línea de ferrocarril, que es el foco de mayor afección con niveles de conflicto que en la zona de mayor afección rondan los 10 dBA".

Por último, añadir que en términos del Decreto 213/2012, la zona tras Unipapel y el parque Elozegi se considera ZONA TRANQUILA URBANA.

Ver Anejo 9.4.

1.6. PLAN ESTRATÉGICO MUNICIPAL DE ORDENACIÓN DE EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS (2017-2018).

De dicho Plan y del diagnóstico del estado actual para el ámbito de San Esteban se describe los siguientes equipamientos y usos:

"(...) FERIALEKUA. Buruhaundiak eta Kirol jarduerak.
UNIPAPEL. Gordelekuak eta elkarteentzako guneak (...)"

Los problemas mayores de estas edificaciones quedan detectadas de la siguiente manera:

- Envejecimiento:

(...) Ferialekua eta Unipapel. Eraikin industrialak dira biak, aureko mendearen erdialdean helburu finko baterako eraikitakoak. Denboaren poderioz, industria lekuz aldatzen Joan da eta eraikin industrialak hutsik edo erabilera berrietara bideratu dira. Balio handiko eraikiak dira baina egokitzapen lanak behar dituzte.(...)"

- Infrutilización:

"(...) Ferialekua:

Zenbait jarduera baldintza oso espezifikoak eskatzen dituzte eta espazioaren okupazio iraunkorra dute. Honen adibide argiak Tolobolei eta Gimnasia erritimika taldeenak dira. Geroz eta jarraitzaile gehiago dituzten kirolak dira eta aktibitate hori burutu ahal izateko espazio bat behar dutela ez dugu dudatan jartzen. Hala ere, kontutan hartuta Ferialekuak duen balioa, duen kokapenagatik eta azaleragatik, proiektu anbiziotsuago bat garatzeko leku aproposa litzake, jarduera hauek proiektu osoago batetara egokituz.

- Diversificación de usos y coherencia.

"(...) Unipapel: Espazio berean brigadaren biltegia, udaltzaingoaren depositoa, BOX sormen zentrua edota zenbait herri komunikabide biltzea, aukera bat da baina ez da koherentzia aldetik egokiena gure ikuspuntutik. Elkarlanean proiektuak garatzeko aukerarik ez da sortzen eta erlazioak aberasteko ere aukera gutxi daude.(...)"

Las propuestas de dicho Plan Estratégico se recogen de la siguiente manera:

	BERRIAK
INDUSTRIA SORTZAILEA	FERIALEKUA: Erabilera anitzeko aretoa eta kirol jarduerak. UNIPAPEL. Industria sortzailearen gunea.

1.7. PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE INCORPORANDO LA PERSPECTIVA DE GÉNERO DEL MUNICIPIO DE TOLOSA (GEA 21, 2017).

El Plan de Movilidad urbana sostenible incorporando la perspectiva de género del municipio de Tolosa, está orientado a la globalidad del municipio, siendo dificultoso extraer datos específicos para el ámbito 11 que nos ocupa, "San Esteban".

Se extraen datos de plazas de aparcamiento regulado, de las distancias del barrio de San Esteban a los aparcamientos de Lapurdi (750-1000 m.) y Alondegia (250 m.), de la escasez de garajes (60) con respecto a las viviendas (355), ratios de movilidad y género, movilidad escolar, llegando a la síntesis del diagnóstico con una mención específica al barrio de San Esteban, en el que valora como oportunidad que "el desarrollo urbanístico de San Esteban permite mejorar la red viaria del entorno e implantar aparcamientos periféricos para liberar plazas en el centro urbano"

Ver anejo 9.5.

1.8. INCLUSIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN SAN ESTEBAN (Dunak, 2019).

Plantean las siguientes recomendaciones, para una reordenación integral del barrio de San Esteban:

Movilidad Unión de los actuales pasos a San Esteban en una ampliación de la plaza Batxiller Zaldibia.

Diversidad En cuanto a la mixtificación de usos, tipología de vivienda y de la edificación.

Conexión ciudad-campo. Entendido como interrelación e interconexión entre ambos.

Presencia simbólica. Referido al equilibrio en la representación masculino femenino.

Espacio inter público-privado en la edificación.

Como lugares que propicien experiencias en comunidad, bicicletas, limpieza, cuidados, usos múltiples comunales...

Ver anejo nº 9.6.

1.9. PLAN DE ACCIÓN DEL PAISAJE PARA LA REGENERACIÓN DEL ÁMBITO SANTA LUTZIA-GUADALUPE EN LA RIBERA DEL RÍO ORIA EN TOLOSA. DIAGNÓSTICO. (ARAUDI 2019)

Aunque es un Plan de Acción externo a San Esteban se recogen las siguientes acciones que bien pudieran ayudar al estudio de alternativas a presentar para la definición de un modelo de ordenación en el ámbito de estudio 11 "San Esteban".

MEJORA DEL ORNATO DE LAS EDIFICACIONES EXISTENTES

Como se ha indicado, el planteamiento propuesto para la zona contempla la eliminación de edificaciones degradadas e incompatibles con el desarrollo del área. Habrá edificaciones que se mantienen debido a su valor histórico, arquitectónico o incluso simplemente funcional.

Estas edificaciones que permanecen deberán recibir un tratamiento estético que por un lado le devuelva a su esencia, y además les dote de una imagen renovada.

Esto se conseguiría eliminando los cuerpos añadidos degradantes, que además impiden la creación del paseo de borde de río, tal y como sucede en la antigua papelera y en los caseríos existentes en la zona. Así mismo, un tratamiento cromático adecuado de las edificaciones mejoraría ostensiblemente su percepción.

5.1.7 Reconversión de usos del patrimonio edificado a mantener.

INTERVENCIÓN ARQUITECTÓNICA SOBRE LOS EDIFICIOS CATALOGADOS CON EL FIN DE LIBERAR SUELO PARA EL PASEO DE BORDE DE RÍO

A continuación, se analizan las posibles intervenciones sobre dos edificaciones catalogadas con el fin de hacerlas compatibles con el paseo de borde de río.

CASA DE OBRAS PÚBLICAS DE CAMINEROS

A diferencia de las casillas de camineros habituales, esta casa de obras públicas que data de 1930, daba cobijo a varias familias y tenía en planta baja un garaje-taller que alojaba la maquinaria necesaria para el mantenimiento de la carretera A-1, antiguo camino real.

Será necesario intervenir sobre este garaje-taller para liberar una franja suficiente para habilitar el paseo de borde de río. En función del futuro uso del edificio, se podría hacer una demolición total o parcial de este cuerpo edificado.

EDIFICIO DE LA ANTIGUA PAPELERA GUADALUPE

Analizando la documentación disponible, se observa que al menos hasta entrado el siglo XX el edificio conservaba su configuración original.

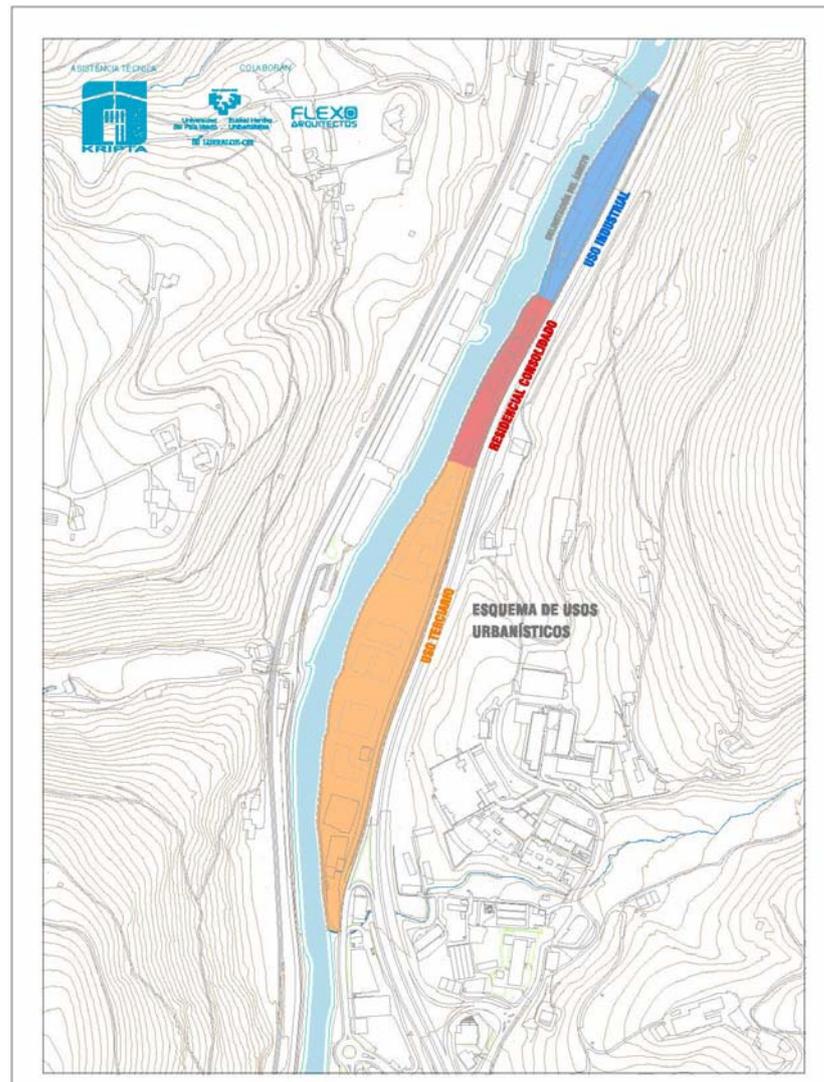
Se propone, con la doble finalidad de recuperar la configuración arquitectónica de la papelera y de recuperar el espacio para un paseo de borde peatonal, demoler los añadidos del siglo XX realizados sobre el edificio original de 1872.

Así, se liberaría parcialmente el frente de la papelera, con la excepción un par de cuerpos originales que se construyeron sobre el cauce del río. Estos cuerpos se podrían porticar, obteniendo un espacio cubierto de indudable interés.

CAMBIO DE USO DEL MATADERO Y DE LA CASA DE OBRAS PÚBLICAS DE CAMINEROS

El Matadero es un edificio catalogado con interés arquitectónico, que debe conservarse y potenciarse. Para el nuevo desarrollo del área se propone para él un uso de tipo ocio-cultural. Esto podría ir desde la creación de una sala de conciertos, representaciones, a un espacio museístico de diversa índole.

La casa de obras públicas de camineros se encuentra situada inmediatamente al comienzo del área. Su reaprovechamiento podría darse mediante un uso residencial-público, como puede ser un albergue, hostel o similar, dando cabida a la gente que pueda llegar de fuera al reclamo de los nuevos usos planteados en la zona.



2. AFECCIONES SECTORIALES.

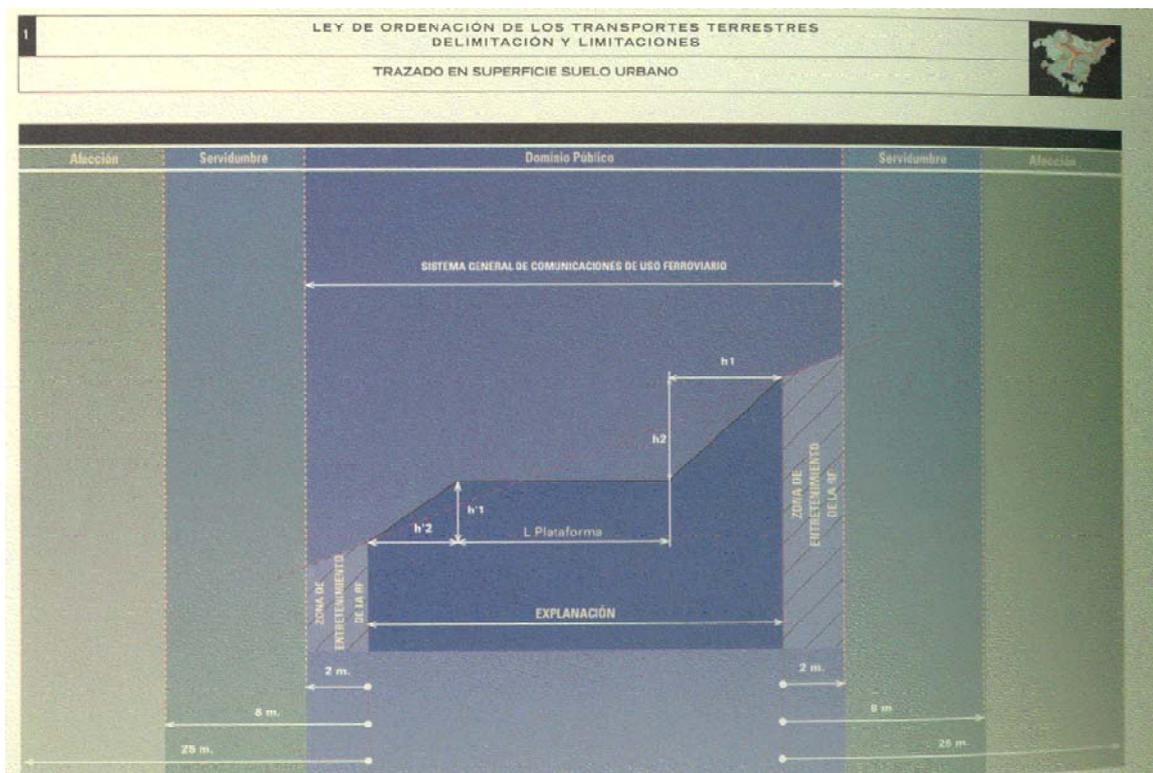
2.1. PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE LA RED FERROVIARIA.

(Decreto 41/2011 de 27 de febrero).

El Capítulo Primero: Disposiciones Generales y Definiciones del citado PTS de la Red Ferroviaria establece para el suelo urbano, en su artículo 24 "Definición de la Zona de Servidumbre" de distancia de 8 metros, como franjas horizontales medidas perpendicularmente desde las aristas exteriores de la explanación. La regulación de usos se establece en el artículo 28 del Capítulo Segundo.

Igualmente el artículo 25 "Definición de la zona de Afección" establece para esta clasificación de suelo la distancia de 25 metros, medidos de la misma forma que en la anterior. El régimen de uso y edificación en esta zona regula en el artículo 30 del Capítulo Segundo: Régimen de Uso y Edificación, Prohibiciones, Limitaciones y Ocupaciones Temporales.

La visualización de dichas zonas, en suelo urbano queda reflejada en la siguiente figura:



2.2. PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE CAUCES Y ARROYOS.

De la pormenorización detallada de la tramificación del conjunto de los cursos de agua de la CAPV en función de la superficie de su cuenca afluyente en cada punto, se extrae el siguiente resumen para la cuenca afecta en el ámbito de San Esteban:

Cuenca del Oria. Tramificación.

Nivel VI ($600 \text{ km}^2 < C$)	Oria de 0 (punto de la ría situado bajo el viaducto de la autopista A-8 a 28,1, km (confluencia del Asteasu).
Nivel V ($400 \text{ km}^2 < C < 400 \text{ km}^2$)	Oria, de 28,1 km a 37,5 km (confluencia de Albistur).
Nivel IV ($200 \text{ km}^2 < C < 400 \text{ km}^2$)	Oria, de 37,5 km a 55,6 km (confluencia de Agauntza).
Nivel III ($100 \text{ km}^2 < C < 200 \text{ km}^2$)	Oria, de 55,6 km a 58,1 km (confluencia de Estanda).
Nivel II ($50 \text{ km}^2 < C < 100 \text{ km}^2$)	Oria, de 58,1 km a 63,1 km (confluencia de Mutiloa).
Nivel I ($10 \text{ km}^2 < C < 50 \text{ km}^2$)	Oria, de 63,1 km a 72,20 km.
Nivel 0 ($1 \text{ km}^2 < C < 10 \text{ km}^2$)	Corresponden al conjunto de arroyos representados en la información gráfica del PTS sin identificación específica.
Nivel 00 ($C \leq 1 \text{ km}^2$)	Corresponden al resto de los cursos de arroyos menores o escorrentías intermitentes que no se representan en la documentación gráfica del PTS.

- Normativa específica para márgenes en ámbitos con potencial de nuevos desarrollos urbanísticos.

Los retiros mínimos para la edificación y para la plataforma de urbanización son los siguientes:

Vertiente cantábrica.

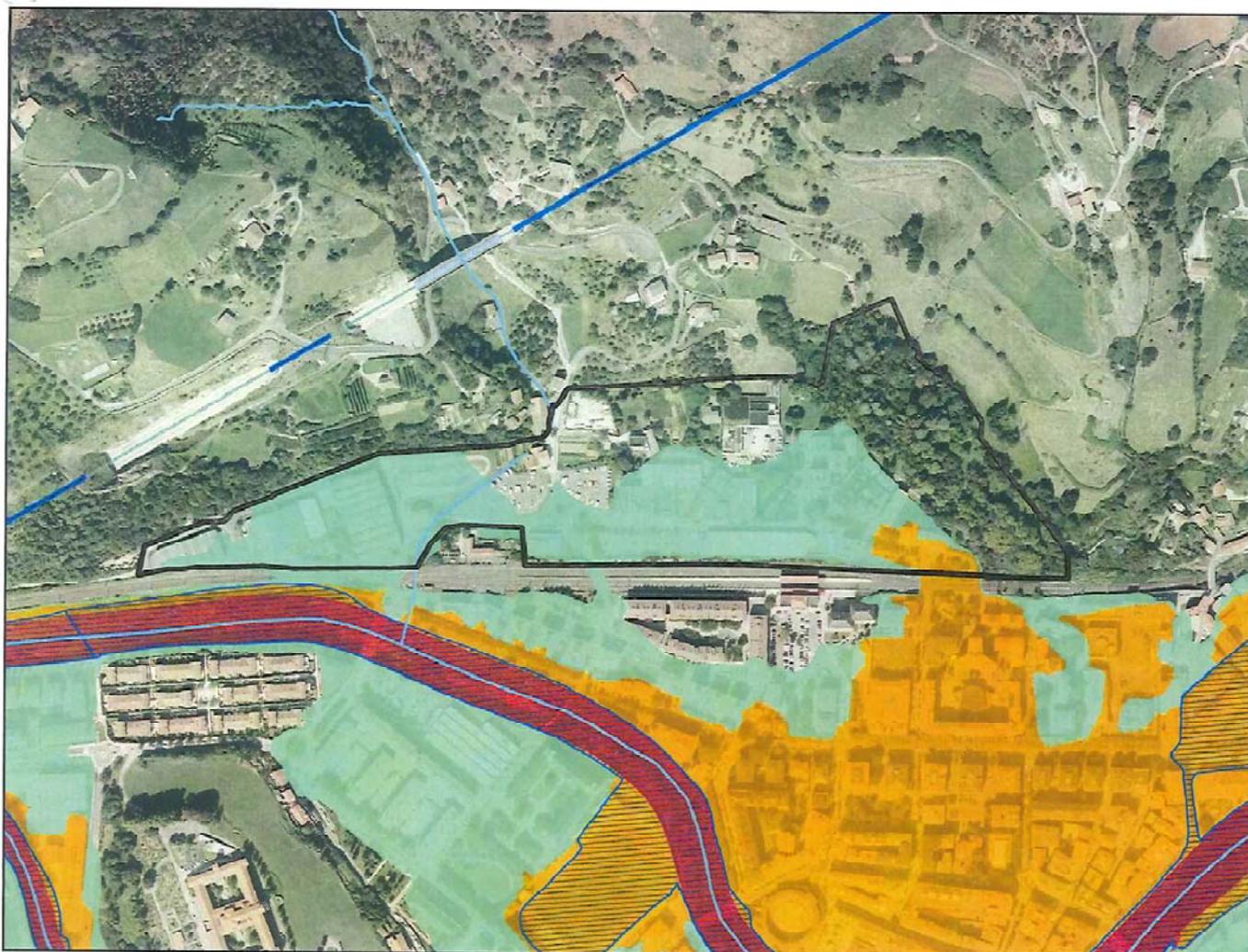
Niveles de Tramos de Cauces	Superficie Cuenca afluyente Km^2	Retiro mínimo de la edificación m.	Retiro mínimo de la urbanización m.
0	$1 < C < 10 \text{ Km}^2$	12	2 (4)
00	intermitente	12	2 (4)

- Mapas de inundabilidad.

Aunque la Revisión y Actualización de los Mapas de peligrosidad y riesgo de inundación (2º ciclo) estiman el ámbito de San Esteban como "Peligrosidad Baja", hay que mencionar que se encuentra afectada por la inundabilidad de 500 años de período de retorno tal y como se establece en la cartografía siguiente.



INFORMAZIOA ETA DIAGNOSTIKOA
INFORMACIÓN Y DIAGNOSTICO



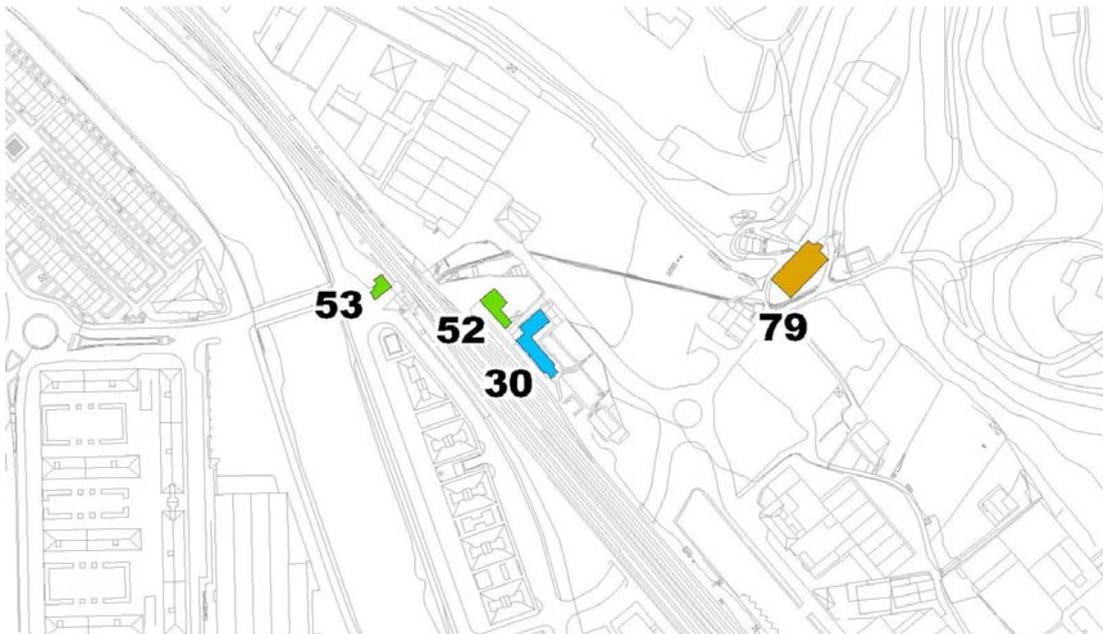
-  Zona de Flujo Preferente
-  Inundabilidad de 10 años de periodo de retorno
-  Inundabilidad de 100 años de periodo de retorno
-  Inundabilidad de 500 años de periodo de retorno

2.3. PATRIMONIO CULTURAL INMUEBLE.

Consultados la relación de Bienes integrados en el grado I y II del Patrimonio urbanístico municipal, en los apartados "Otros bienes de interés supramunicipal" y "Bienes inmuebles de interés municipal" respectivamente no aparece citado ningún inmueble del ámbito de San Esteban.

En la relación de bienes y elementos integrados en el patrimonio arqueológico del municipio, en el plano VI.1. "Elementos catalogados en el municipio", se señalan los siguientes:

I. Patrimonio arqueológico	79. Caserío Torrea.
II. Grado II. Bienes inmuebles de protección municipal.....	52. Casa del ferroviario.
I. Grado I. Bienes inmuebles de protección supramunicipal.....	30. Torre de Telégrafos.



El nº 52, Casa del ferroviario, se encuentra prácticamente desaparecida.

El nº 30, Torre de Telégrafos, merece una reflexión sobre su grado de protección (ver unidad edificatoria 38, del capítulo 1.6.)

3. PERSPECTIVA SOCIO-DEMOGRAFICA.

Del estudio sociológico realizado para el ámbito de San Esteban y a modo de conclusiones podemos establecer los siguientes datos. Actualmente la población del barrio San Esteban es de 386 habitantes representando el 2% de la población de Tolosa, habiendo crecido un 6,6% en los últimos algo más de veinte años (1996-2019).

La tasa de juventud (19,4%) está ligeramente inferior a la media del municipio (205) mientras que la tasa de vejez (22,5%) es superior a la media de Tolosa (22,9%).

Los extranjeros representan en el barrio al 16,1% de su población, es decir, 62 personas, correspondiendo 12 personas a la Unión Europea y el resto (50) a otros países.

Referente al parque de viviendas, en cifra actualizada es de 201, que representa el 2,1% del parque de vivienda de Tolosa, constituyendo el 85,6% de las mismas la vivienda principal.

La antigüedad media de la vivienda se sitúa en 69,7 años, siendo la superficie útil media en 86,4 m²/vivienda.

Ver Anejo nº 9.7.

4. PERSPECTIVA JURÍDICA.

En cuanto a los antecedentes de desarrollo urbanístico del ámbito mencionan el Proyecto de Reparcelación del área SI.1. "Laskorain-Goikoa", inscrita en el Registro de Propiedad con una superficie de 73.831,20 m², dentro del ámbito urbanístico 11 "San Esteban", de 127.361 m² de superficie y que cuenta con fincas inscritas a nombre del Ayuntamiento de Tolosa tal y como se describe en el Informe "Análisis de los aspectos jurídicos a tener en cuenta para la gestión del ámbito urbanístico 11 "San Esteban", que ya propone el análisis registral de dichas parcelas públicas, de cara a su aclaración, definición y seguridad jurídica en proyección a la gestión urbanística de la ordenación futura.

Ver Anejo 9.8.

5. PERSPECTIVA MEDIO AMBIENTAL.

Referente al tratamiento un tanto trasero o fragmentado por el trazado e impacto del ferrocarril, con respecto a la trama urbana que a su vez implica cierto estado de abandono, desde el punto de vista ambiental es necesario considerar las siguientes áreas que deben ponerse en valor en la nueva ordenación del barrio:

1. Regata de San Esteban-Torre.

Se considera dicha regata como activo natural importante en San Esteban, de modo y manera que su restauración ecológica y puesta en valor configure un corredor natural en el barrio.

2. Parque Elozegi.

La rehabilitación del mismo pasa por la resolución de los accesos al parque. La adecuación de los recorridos internos en condiciones de accesibilidad y seguridad, así como la recuperación de los elementos emblemáticos del propio parque.

3. Entorno rural.

Dado el límite entre la ya citada relación ciudad-campo proporciona un fondo escénico de paisaje rural que deberá tenerse en cuenta al abordar los criterios de diseño urbano en el planeamiento pormenorizado.

4. Elementos de interés cultural y patrimonial.

Se observan dos. Por un lado el caserío Torre, zona de presunción arqueológica, en su integración en el barrio y por otro lado Bonberenea que aunque supone un activo y dinamizador agente de la actividad cultural del municipio su ubicación hipoteca funcionalmente cualquier ordenación que intente resolver de manera lógica las necesidades observadas en este documento, por lo que sería importante estudiar su reubicación tanto en el interior como en el exterior del barrio.

Ver Anejo 9.9.



6. PERSPECTIVA ARQUITECTÓNICA.

Se refiere a un análisis de la edificación existente en el ámbito susceptible de ordenación en el barrio de San Esteban con el objeto de sentar unas bases que ayuden a la toma de decisiones en las diferentes alternativas de ordenación. Se condensa o resume a modo de ficha urbanística, en las siguientes edificaciones, por orden de recorrido fotográfico, a modo de percepción urbana:

UNIDAD EDIFICATORIA	IDENTIFICACIÓN
Nº	
1.	San Esteban 10-12
2.	San Esteban 1
3.	San Esteban, 2
4.	San Esteban, 3
5.	San Esteban, 9
6.	San Esteban, 7
7.	San Esteban, 4
8.	San Esteban, 5
9.	San Esteban, 6
10.	San Esteban, 10
11.	San Esteban, 8
12.	San Esteban, 11
13.	San Esteban, 22/21 A
14.	San Esteban, 1-2-3-4
15.	San Esteban, 14
16.	San Esteban, 17
17.	San Esteban, 16
18.	San Esteban, 18, 19, 20
19.	San Esteban, 21 A
20.	San Esteban, 32
21.	San Esteban, 33
22.	San Esteban, 36
23.	San Esteban, 38
24.	San Esteban, 34
25.	San Esteban, 35
26.	San Esteban, 37
27.	San Esteban, 26
28.	San Esteban, 27
29.	San Esteban, 24
30.	San Esteban, 25
31.	San Esteban, 28
32.	San Esteban, 29
33.	San Esteban, 30 ABCD
34.	San Esteban, 31A
35.	San Esteban, 33
36.	San Esteban, 32 Fuera del ámbito.
37.	San Esteban, 31 Fuera del ámbito.

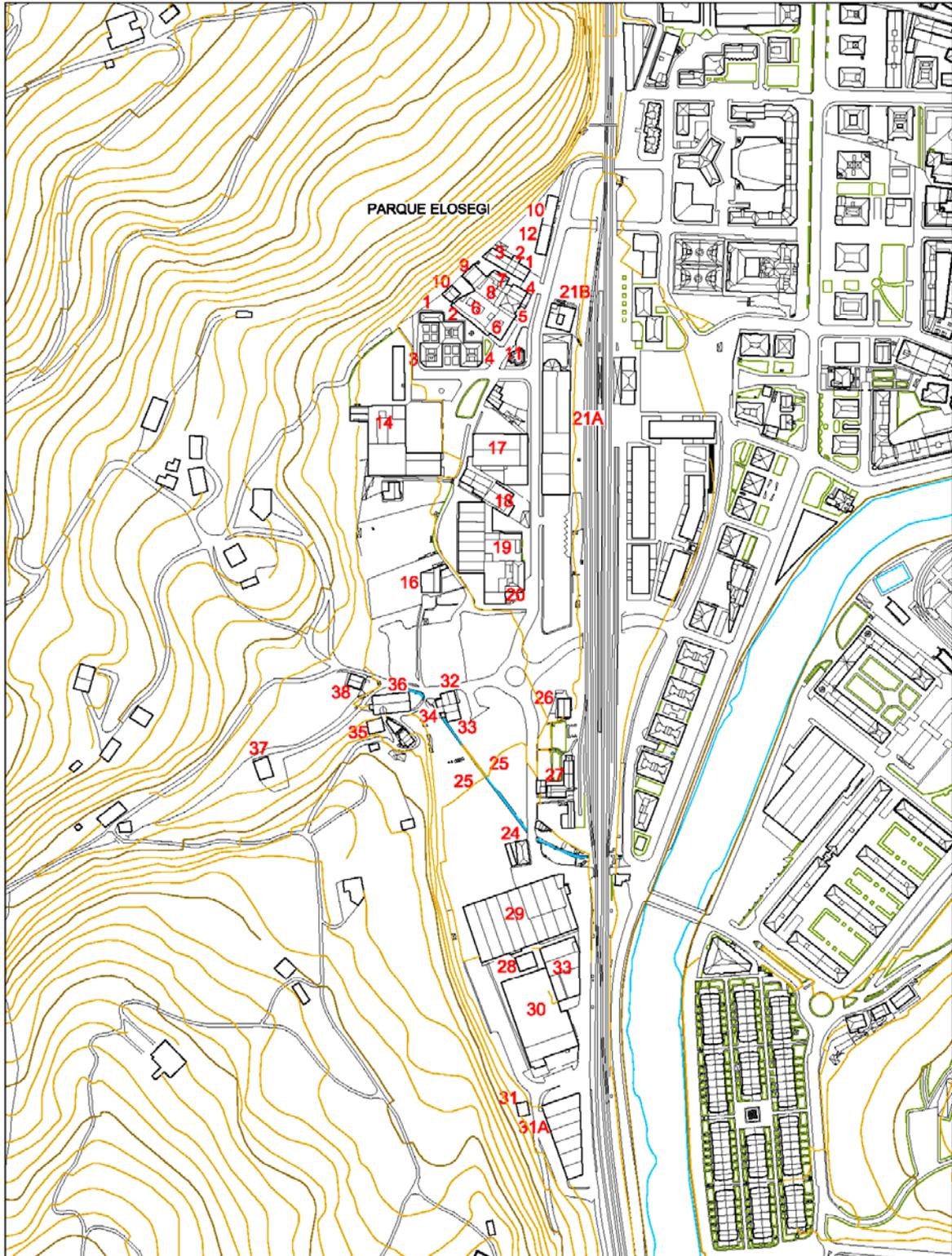
La edad de la edificación se ha extraído de las ortofotos comparadas de la Diputación Foral de Gipuzkoa y son estimativas entre las fechas de los vuelos aéreos realizados. Es por ello que al detectarse en el vuelo de determinado año, se expresa literalmente con el término "desde".

El estado de la edificación y las condiciones de habitabilidad, se han considerado desde una inspección ocular externa, dada la imposibilidad de acceso al interior de los inmuebles. A falta de datos de las correspondientes y obligadas ITEs, la información obtenida se ha basado en la constatación de fisuras y/o grietas en la fachada, hormigones reventados en ménsulas y aleros, asientos, desplomes, flechas y otros aspectos que evidencian síntomas de patologías en el sistema estructural, además de observar el estado de las instalaciones externas, canalones, bajantes y acometidas.

Referente al polígono industrial y en general, se trata de un área casi colmatada con la urbanización ejecutada y destinada a diferentes empresas con implantaciones en general de tipología de pabellones adosados.

El objetivo general es la consolidación de las edificaciones existentes de acuerdo a los parámetros de edificabilidad, perfil y ordenación pormenorizada vigente.

Del resultado del análisis de la edificación existente se propone un plano guía sobre la edificación susceptible de consolidación de cara al estudio de alternativas a proponer en la fase de participación ciudadana.



PLANO GUIA DE IDENTIFICACIÓN DE LA EDIFICACIÓN EN SAN ESTEBAN

SAN JUAN 10-12

UNIDAD EDIFICATORIA 1



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	SIN INTERES.
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Residencial Colectiva Estructura de hormigón armado (B+4)
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	BUENO.
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Desde 1969
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	CORRECTAS.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN.**

Recientemente han realizado obras de recolocación de escaleras y ascensores en la fachada trasera.

Se propone la consolidación de la edificación para el estudio de alternativas.

SAN ESTEBAN 1

UNIDAD EDIFICATORIA 2



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	AMBIENTAL con San Esteban 4 y 5.
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Residencial Colectivo. (B+3+BC)
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	BUENA. Estructura muros de carga, crujía central hormigón armado y cubierta de madera.
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Desde 1954.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	CORRECTAS. Falta de accesibilidad a plantas altas.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN**

Constituye el conjunto de los primeros asentamientos residenciales en tipología de vivienda colectiva y es la imagen principal del barrio de San Esteban.

Proporciona fachada de la calle de acceso al parque Elosegi. La falta de visibilidad de este acceso, y la lectura del conjunto edificatorio de San Esteban 1-10 hace necesaria su revisión en el estudio de alternativas.

SAN ESTEBAN 2

UNIDAD EDIFICATORIA 3



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	SIN INTERÉS.
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Residencial Colectivo. (B+3+BC)
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	BUENO. Estructura de hormigón armado y cubierta de madera.
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Desde 1954.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	CORRECTAS. Falta de accesibilidad a plantas altas.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN**

Proporciona fachada de la calle de acceso al parque Elozegi. La falta de visibilidad de este acceso, y la lectura del conjunto edificatorio de San Esteban 1-10 hace necesaria su revisión en el estudio de alternativas.

SAN ESTEBAN 3

UNIDAD EDIFICATORIA 4



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	SIN INTERÉS.
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Residencial Colectivo (B+4)
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	REGULAR. Estructura de hormigón armado.
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Desde 1954.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	REGULAR. Falta de accesibilidad a plantas altas.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN**

Proporciona fachada de la calle de acceso al parque Elozegi. La falta de visibilidad de este acceso, y la lectura del conjunto edificatorio de San Esteban 1-10 hace necesaria su revisión en el estudio de alternativas.

SAN ESTEBAN 9

UNIDAD EDIFICATORIA 5



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	SIN INTERÉS.
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Residencial colectivo (B+3+BC)
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	REGULAR. Estructura de hormigón armado y cubierta de madera.
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Desde 1954.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	REGULAR. Falta de accesibilidad a plantas altas.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN**

Proporciona fachada de la calle de acceso al parque Elosegi. La falta de visibilidad de este acceso, y la lectura del conjunto edificatorio de San Esteban 1-10 hace necesaria su revisión en el estudio de alternativas.

SAN ESTEBAN 7

UNIDAD EDIFICATORIA 6



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	SIN INTERÉS.
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Residencial colectivo (B+4)
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	MAL. Estructura de hormigón armado.
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Desde 1954.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	MAL. Falta de accesibilidad a plantas altas.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN**

La morfología de la edificación, los escasos fondos edificatorios en la planta tipo y la ocupación de la planta baja de parte de la calle acceso al parque Elozegi, fuera de la línea fina de edificación, hace replantearse seriamente la consolidación de la edificación en el estudio de alternativas de la nueva ordenación.

La conexión de la planta baja con las de las edificaciones colindantes hace cuestionar el conjunto edificatorio 7, 8.

SAN ESTEBAN 4

UNIDAD EDIFICATORIA 7



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	AMBIENTAL con San Esteban 1 y 5.
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Residencial colectivo (B+3+BC)
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	REGULAR. Estructura muros de carga, crujía hormigón armado y cubierta de madera.
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Desde 1954.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	REGULAR. Falta de accesibilidad a plantas altas.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN**

Dispone de espacio libre privado en la fachada principal junto con San Esteban, 5.
Constituye el conjunto de los primeros asentamientos residenciales en tipología de vivienda colectiva y es la imagen principal del barrio de San Esteban.
Proporciona fachada de la calle de acceso al parque Elozegi. La falta de visibilidad de este acceso, y la lectura del conjunto edificatorio de San Esteban 1-10 hace necesaria su revisión en el estudio de alternativas.

SAN ESTEBAN 5

UNIDAD EDIFICATORIA 8



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	AMBIENTAL con San Esteban 1 y 4.
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Residencial baja densidad (B+2) y añadido (B)
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	BUENO. Estructura de hormigón armado.
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Desde 1954.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	CORRECTAS. Falta de accesibilidad a plantas altas.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN**

Dispone de espacio libre privada en la fachada principal junto a San Esteban, 4, al igual que el colindante 5.

Una edificación adosada a modo de garaje en planta baja, culmina la edificación.

Constituye el conjunto de los primeros asentamientos residenciales en tipología de vivienda colectiva y es la imagen principal del barrio San Esteban.

Esa imagen deberá considerarse, junto a los números 1 y 4 de San Esteban, su mantenimiento en el estudio de alternativas como origen visible del desarrollo del barrio, más allá de los diseminados caseríos y huertas existentes con anterioridad.

SAN ESTEBAN 6

UNIDAD EDIFICATORIA 9



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	SIN INTERÉS.
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Industrial (concesionaria coches Seat) B+1
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	NORMAL.
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Después de 1969.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	CORRECTAS.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN**

Constituye una edificación, cuanto menos, discordante en el conjunto residencial.
Las posibilidades de cambio de uso y la lectura del conjunto edificatorio de San Esteban 1-10,
hacen necesaria su revisión en el estudio de alternativas.

SAN ESTEBAN 10

UNIDAD EDIFICATORIA 10

- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	SIN INTERÉS.
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Residencial.(PB+1+BC)
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	REGULAR
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Después de 1969.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	REGULAR. Falta de acceso general y a plantas altas.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN**

Edificación interior en el conjunto edificatorio 4-5-6-7-9-10.
Se propone su revisión en el estudio de alternativas en el conjunto edificatorio 1-10.

SAN ESTEBAN 8

UNIDAD EDIFICATORIA 11



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	SIN INTERÉS.
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Residencial. (B+2+BC)
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	MALAS CONDICIONES.
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Después de 1969.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	MALAS. Falta de acceso general y a plantas altas.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN**

Edificación interior en el conjunto edificatorio 4-5-6-7-9-10.

Se propone su revisión en el estudio de alternativas en el conjunto edificatorio 1-10.

SAN ESTEBAN 11

UNIDAD EDIFICATORIA 12



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	SIN INTERÉS.
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Residencial. En planta baja, el único bar del barrio (B+4)
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	REGULAR. Estructura muros de carga y pies derechos y jácenas de madera.
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Después de 1969.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	MEDIA. Falta de accesibilidad a plantas altas.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN**

Edificación exenta, cuyo uso en planta baja consigue el espacio de relación de los vecinos.
Su disponibilidad en el escenario urbano hace que el propio emplazamiento sea objeto de estudio en las alternativas de la ordenación urbana.

SAN ESTEBAN 22/21A

UNIDAD EDIFICATORIA 13



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	MEDIO.
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Sanitario. Equipamiento público. (EP+2)
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	BUENO. Estructura de hormigón armado.
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Después de 1987.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	CORRECTAS

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN.**

Sistema General de Equipamiento Comunitario, ambulatorio de Tolosa, situada en la zona entre el ferrocarril y la calle San Esteban, con acceso directo desde la trama urbana y con aparcamiento público en la fachada principal.

Se propone la consolidación de la edificación en el estudio de alternativa.

SAN ESTEBAN 1-2-3-4

UNIDAD EDIFICATORIA 14



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	MEDIO.
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Residencial. (B+4)
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	BUENA.
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Después de 1969.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	BUENAS.
	Falta de accesibilidad a plantas altas.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN**

Interesante propuesta desde el punto de vista de la ordenación urbanística, de su morfología y la propia tipología de la vivienda resultante con espacios libres verdes y plazas privadas, frente al parque público colindante a la plaza de accesos.

Se propone la consolidación del conjunto edificatorio y parque público en las alternativas de ordenación por su interés y referencia en el barrio.

SAN ESTEBAN 14

UNIDAD EDIFICATORIA 15



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	SIN INTERÉS.
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Comercial. Concesionaria coches: Peugeot.
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	BUENA.
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Desde de 1969.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	BUENAS. Accesibilidad general.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN.**

Es un uso compatible con el residencial.

Deberá resolverse su consolidación como emplazamiento en el estudio de alternativas de ordenación.

SAN ESTEBAN 17 "OLUR GRAFIKAK"

UNIDAD EDIFICATORIA 16



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	SIN INTERÉS. (salvo el frente principal)
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Sin uso. (Antiguas OLUR GRAFIKAK). PB+1.
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	ABANDONO. Estructura de hormigón armado.
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Desde de 1969.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	PRECARIAS. Acceso general a la edificación.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN.**

Se considera que no tiene mayor interés la consolidación de la edificación pues hipoteca la reordenación del área.

Se propone situar como fuera de ordenación para el estudio de alternativas.

SAN ESTEBAN 16 "BONBERENEA"

UNIDAD EDIFICATORIA 17



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	SIN INTERÉS.
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Socio-cultural. Sala de Conciertos.
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	REGULAR. Estructura de hormigón armado (PB)
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Desde de 1969.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	REGULAR. Necesita revisión estructural y de instalaciones. Accesibilidad general a la edificación.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN.**

Edificación autogestionada y de contrastado uso como sala de conciertos entre los jóvenes. Sin embargo, su ubicación en el corazón del ámbito a ordenar, hace que deba revisarse su emplazamiento pues altera muy severamente cualquier ordenación racional del área de San Esteban, por lo que deberá estar en el centro del debate del estudio de alternativas.

SAN ESTEBAN 18-19-20 UNIPAPEL

UNIDAD EDIFICATORIA 18



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	SIN INTERÉS.
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Varios. Brigada municipal, 28 kanal, Tolosaldeko ataria.
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	REGULAR. Estructura de hormigón armado (PB+3).
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Desde de 1969.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	CORRECTAS. Sin accesibilidad a plantas altas.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN.**

Conjunto edificatorio que eliminando añadidos realizados a lo largo del tiempo, bien pudiera reconsiderarse la edificación principal para su reconversión de usos.

No obstante su ubicación hipoteca la reordenación del área, cuestión ésta que deberá replantearse en el estudio de alternativas.

SAN ESTEBAN 19 EL FERIAI

UNIDAD EDIFICATORIA 19



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	SIN INTERÉS (El Ferial).
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Feria de muestras, exposiciones.
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	REGULAR. Estructura hormigón armado (Planta única).
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Desde de 1987.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	CORRECTAS. Accesibilidad general.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN.**

Edificación situada entre el trazado del ferrocarril y la calle San Esteban de fácil conexión con el resto de la trama urbana y accesibilidad al interior de la edificación disponiendo de aparcamientos públicos frente a la entrada principal.

Se propone la consolidación de la edificación en el estudio de alternativas.

SAN ESTEBAN 32

UNIDAD EDIFICATORIA 20



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	SIN INTERÉS.
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Residencial.
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	BUENA. Estructura de muros de carga y madera.
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Desde de 1969.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	BUENA. Sin accesibilidad a plantas altas.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN.**

Forma parte del conjunto edificatorio de tipo aislado en torno al caserío "Txorre" y que pertenecen en el P.G.O.U. de Tolosa al suelo no urbanizable, en el límite con el suelo urbano de San Esteban.

Se proponen en el estudio de alternativas, su incorporación al suelo urbano como objeto del debate.

SAN ESTEBAN 33 "ILLIBI"

UNIDAD EDIFICATORIA 21



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	SIN INTERÉS.
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Residencial.
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	BUENA. Estructura de hormigón armado (PB+1+BC)
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Desde de 1969.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	BUENA. Sin accesibilidad a plantas altas.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN.**

Forma parte del conjunto edificatorio de tipo aislado en torno al caserío "Txorre" y que pertenecen en el P.G.O.U. de Tolosa al suelo no urbanizable, en el límite con el suelo urbano de San Esteban.

Se proponen en el estudio de alternativas, su incorporación al suelo urbano como objeto del debate.

SAN ESTEBAN 36 "TXORRE"

UNIDAD EDIFICATORIA 22



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	ALTO
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Residencial.
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	REGULAR. Estructura de muros de carga y pies derechos y jácenas de madera (PB+1+BC)
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Desde 1954.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	REGULAR. Sin accesibilidad a plantas altas.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN.**

Forma parte del conjunto edificatorio de tipo aislado en torno al caserío "Txorre" y que pertenecen en el P.G.O.U. de Tolosa al suelo no urbanizable, en el límite con el suelo urbano.

Se proponen en el estudio de alternativas, su incorporación al suelo urbano como objeto del debate.

SAN ESTEBAN 38 "LASKUNBERRI"

UNIDAD EDIFICATORIA 23



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	SIN INTERÉS.
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Residencial.
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	CORRECTA. Estructura de muros de carga y pies derechos y jácenas de madera (SS+3)
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Desde de 1969.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	CORRECTAS. Sin accesibilidad a plantas altas.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN.**

Forma parte del conjunto edificatorio de tipo aislado en torno al caserío "Txorre" y que pertenecen en el P.G.O.U. de Tolosa al suelo no urbanizable, en el límite con el suelo urbano.

Se proponen en el estudio de alternativas, su incorporación al suelo urbano como objeto del debate.

SAN ESTEBAN 34 "TXORRE TXIKI"

UNIDAD EDIFICATORIA 24



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	SIN INTERÉS.
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Residencial.
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	CORRECTA. Muros de carga y pies derechos y jácenas de madera (PB+1+BC)
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Desde 1969.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	CORRECTA. Sin accesibilidad a plantas altas.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN.**

Forma parte del conjunto edificatorio de tipo aislado en torno al caserío "Txorre" y que pertenecen en el P.G.O.U. de Tolosa al suelo no urbanizable, en el límite con el suelo urbano.

Se proponen en el estudio de alternativas, su incorporación al suelo urbano como objeto del debate.

SAN ESTEBAN 35 "TORRE BERRI"

UNIDAD EDIFICATORIA 25



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	SIN INTERÉS.
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	RESIDENCIAL.
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	BUENO. Hormigón armado, cubierta de madera (PB+2+BC)
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Desde 1969.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	BUENO. Sin accesibilidad a plantas altas.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN.**

Forma parte del conjunto edificatorio de tipo aislado en torno al caserío "Txorre" y que pertenecen en el P.G.O.U. de Tolosa al suelo no urbanizable, en el límite con el suelo urbano.

Se proponen en el estudio de alternativas, su incorporación al suelo urbano como objeto del debate.

SAN ESTEBAN 37

UNIDAD EDIFICATORIA 26



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	SIN INTERÉS.
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Residencial.
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	BUENO. Hormigón armado, cubierta de madera (PB+2+BC)
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Desde 1969.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	BUENO. Sin accesibilidad a plantas altas.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN.**

Forma parte del conjunto edificatorio de tipo aislado en torno al caserío "Txorre" y que pertenecen en el P.G.O.U. de Tolosa al suelo no urbanizable, en el límite con el suelo urbano.

Se proponen en el estudio de alternativas, su incorporación al suelo urbano como objeto del debate.

SAN ESTEBAN 26 "TOLARGI"

UNIDAD EDIFICATORIA 27



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	MEDIO
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Subestación de la Central de Distribución de Energía Eléctrica.
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	BUENO. Hormigón armado (PB+1)
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Desde 1969.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	BUENO. Accesibilidad general a la edificación.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN.**

Edificación situada entre el trazado del ferrocarril y el acceso al polígono, como continuidad de la calle San Esteban.

Se propone la consolidación de la edificación para el estudio de alternativas.

SAN ESTEBAN 27 "TORRE DE TELEGRAFOS"

UNIDAD EDIFICATORIA 28



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	GRADO I. Bienes Inmuebles de protección supramunicipal.
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Residencial.
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	REGULAR. Muros de carga y estructura interior de madera (PB+1)
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Desde 1969.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	REGULAR. Sin accesibilidad a planta alta.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN.**

- Edificación que merece ser cuestionada en cuanto a su interés arquitectónico.

Edificación situada entre el trazado del ferrocarril y el acceso al polígono, como continuidad de la calle San Esteban.

Se propone la reconsideración del grado de protección y en su caso la eliminación de la edificación y el uso y la propuesta de ubicación de equipamientos para el estudio de alternativas.

SAN ESTEBAN 24

UNIDAD EDIFICATORIA 29



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	SIN INTERÉS
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Residencial.
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	REGULAR. Hormigón armado
	PB+3+BC
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Desde 1969.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	REGULAR.
	Sin accesibilidad a plantas altas.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN.**

Edificación situada en el borde oeste del ámbito de ordenación previsto, junto al acceso al polígono industrial.

Su ubicación no parece hipotecar las diferentes ordenaciones susceptibles de presentarse como propuestas de alternativas de ordenación.

SAN ESTEBAN 25

UNIDAD EDIFICATORIA 30



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	SOLAR.
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Aparcamiento coches y caravanas.
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	SOLAR.
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Desde 1987.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	SOLAR

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN.**

Espacio Libre, cruzado en diagonal por la regata, dedicado al aparcamiento libre de vehículos.

Espacio susceptible de albergar diferentes usos en cualquiera del las alternativas que se propongan.

SAN ESTEBAN 28 "OLGA"

UNIDAD EDIFICATORIA 31



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	SIN INTERÉS
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Industrial.
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	ABANDONO
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Desde 1981.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	ABANDONO

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN.**

Edificación exenta.

Se propone su sustitución en el desarrollo de la ordenación urbanística pormenorizada vigente..

SAN ESTEBAN 29 "LASKORAINGOIKOA INDUSTRIALDEA"

UNIDAD EDIFICATORIA 32



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	SIN INTERÉS.
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Industrial.
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	REGULAR.
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Desde 1981.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	REGULAR.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN.**

Edificación de pabellones adosados.

Se propone la consolidación de la edificación del polígono industrial, según la ordenación urbanística pormenorizada vigente.

SAN ESTEBAN 30 "LASKORAINGOIKOA INDUSTRIALDEA"

UNIDAD EDIFICATORIA 33



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	SIN INTERÉS
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Industrial.
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	REGULAR.
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Desde 1987.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	REGULAR.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN.**

Conjunto Edificatorio de pabellones adosados con acceso independientes desde la fachada delantera y trasera.

Se propone la consolidación de la edificación del polígono industrial, según la ordenación urbanística pormenorizada vigente.

SAN ESTEBAN 31A "LASKORAINGOIKOA INDUSTRIALDEA"

UNIDAD EDIFICATORIA 34



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	SIN INTERÉS
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Industrial (PB+1)
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	BUENA.
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Desde 1987.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	BUENA.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN.**

Edificación de pabellones adosados tanto en planta baja desde la fachada delantera como en planta alta desde la fachada trasera.

Se propone la consolidación de la edificación del polígono industrial, según la ordenación urbanística pormenorizada.

SAN ESTEBAN 33. SOLAR "LASKORAINGOIKOA INDUSTRIALDEA" UNIDAD EDIFICATORIA 35



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	SOLAR.
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Industrial.
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	SOLAR
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Desde 1969.
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	SOLAR.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN.**

Edificación desaparecida. Constituye solar.

Se propone el desarrollo de la ordenación urbanística pormenorizada vigente.

Aún así, es razonable su inclusión en el debate del estudio de alternativas de la ordenación en cuanto al uso del solar.

SAN ESTEBAN 32. FUERA DEL ÁMBITO

UNIDAD EDIFICATORIA 36



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....
USO DE LA EDIFICACIÓN.....
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....
FECHA DE CONSTRUCCIÓN

CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN.**

Se trata de un almacén de materiales de construcción al aire libre colindante al polígono con acceso desde la red viaria del mismo en el extremo sur en suelo no urbanizable, con dudas sobre su legalidad urbanística.

Es razonable su inclusión en el debate del estudio de alternativas de la ordenación en cuanto a la delimitación del polígono.

SAN ESTEBAN 31. FUERA DEL ÁMBITO

UNIDAD EDIFICATORIA 37



- **SINTESIS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA.**

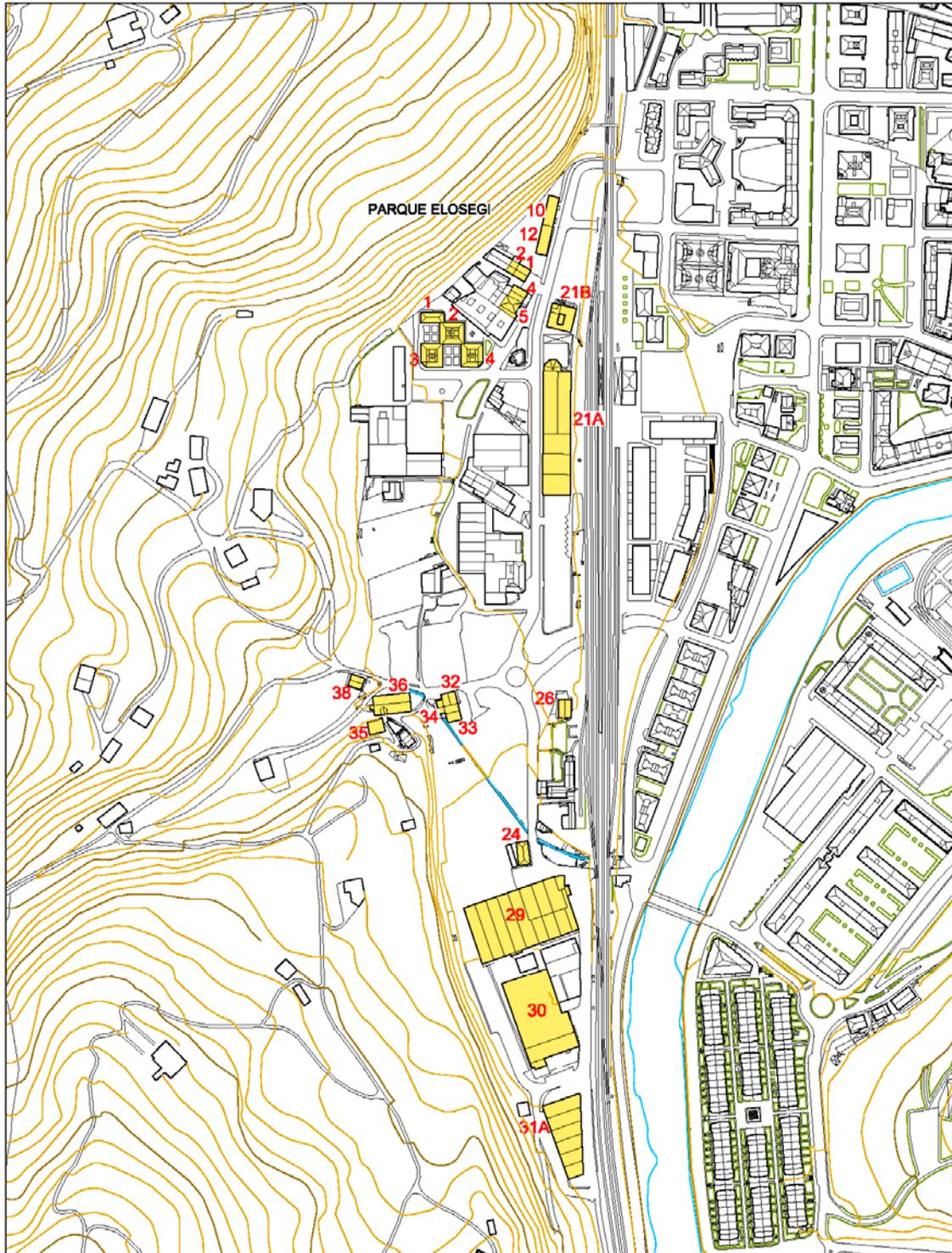
INTERÉS ARQUITECTÓNICO.....	SIN INTERÉS.
USO DE LA EDIFICACIÓN.....	Residencial. Hormigón armado (PB+2+BC)
ESTADO DE LA EDIFICACIÓN.....	BUENA
FECHA DE CONSTRUCCIÓN	Desde 1987
CONDICIONES DE HABITABILIDAD.....	BUENA. Sin accesibilidad a plantas altas.

- **CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN.**

Edificación colindante al ámbito industrial, situado en suelo no urbanizable con acceso desde la red viaria del polígono industrial (suelo urbano consolidado).

Es razonable su inclusión en el debate del estudio de alternativas de la ordenación en cuanto a su integración en el suelo urbano del polígono.

Del resultado del análisis de la edificación se propone el interés arquitectónico y de trazado para la consolidación de las edificaciones en el estudio de alternativas.



BASES PARA LA CONSOLIDACIÓN DE LA EDIFICACIÓN EN EL ESTUDIO DE ALTERNATIVAS

7. INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO.

7.1. PREVIOS. AVANCE DE REVISIÓN PARCIAL DEL PGOU (2014).

Del Avance de Revisión Parcial del PGOU de Tolosa de 2014, referida al ámbito de San Esteban, se transcribe lo siguiente:

"(...) Este subámbito, de 79.727 m² de superficie, forma parte del ámbito "11. San Esteban" delimitado en el vigente Plan General.

La situación actual de esos ámbito y subámbito está conformada por, entre otros, los cinco condicionantes que se exponen a continuación.

El primero se corresponde con su integración en la trama urbana de Tolosa.

El segundo, con su emplazamiento al "otro lado" de la red ferroviaria de ADIF, que condiciona su conexión rodada, peatonal, etc. con la otra margen urbana de esa red (en la que se encuentra el centro urbano de Tolosa).

El tercero, con su condición de ámbito y subámbito históricamente destinado a desarrollo industrial, entremezclado con desarrollos residenciales, equipamientos, etc.

El cuarto está relacionado con un estado general de degradación y abandono.

El quinto y último de esos condicionantes está asociado a la previsión del vigente Plan General de destinar el referido subámbito a desarrollo residencial, con un total aproximado de 1.000 viviendas, previo derribo de gran parte de las edificaciones existentes en él.

Todo ese genera una situación general que corrobora la necesidad de acometer el proceso de regeneración urbana del subámbito, previa determinación de sus parámetros de ordenación en el marco de la actual crisis económica y urbanística. (...)"

A ello debe añadirse los resultados concluyentes del proceso de participación ciudadana realizada por el Ayuntamiento de Tolosa, recogida en el capítulo 1.2.1. de este documento así como la propuesta de especificación del uso en los edificios de Ferialekua y Unipapel, realizado en el Plan Estratégico Municipal recogido en el capítulo 1.2.3.

7.2. DE LA SITUACIÓN ACTUAL (2019).

Partimos de los trabajos realizados en el Avance de Revisión del PGOU (2014) en cuanto a las alternativas estudiadas y los criterios extraídos para las futuras ordenaciones.

Partimos de los talleres de participación ciudadana (2013) realizados con los vecinos del barrio de San Esteban, que se resumían en 4 líneas básicas en torno a:

- Entender el barrio como una zona agradable para vivir.
- Pensar en el barrio como una zona verde y tranquila.
- Ordenar nuevas viviendas adecuando a las necesidades reales.
- Crear y desarrollar nuevas actividades económicas en torno al euskera, la cultura y la creatividad.

A partir de aquí se deberán tener en cuenta los siguientes aspectos más particulares:

Integración del Parque Elozegi tanto en San Esteban como en el resto del Casco Urbano de Tolosa, partiendo de sus preexistencias y puesta en valor de las mismas en integración paisajística con los nuevos usos que se dispongan.

Conexión del parque, con el ámbito de San Esteban y el Casco Urbano, con resolución de los aspectos de movilidad y accesibilidad.

Medidas de control acústico en el ferrocarril a lo largo del ámbito de San Esteban en función de la ordenación futura.

Destinar a industrias creativas Ferialekua.

Reconsiderar la consolidación de Unipapel y Bonberenea en la nueva ordenación.

Aprovechar el desarrollo urbanístico de San Esteban, para implantación de dotación de aparcamientos, que incluso liberasen plazas en el centro urbano.

Unir los actuales pasos a San Esteban, ampliando la plaza Batxiler Zaldibia para conexión peatonal y ciclista del barrio con el resto de la trama urbana.

Propiciar la mixtificación de usos y de la forma y tipo de la edificación en una interrelación de la ordenación, con el suelo no urbanizable.

Recuperar la regata San Esteban-Torrea en restauración ecológica y su conexión paisajística con el parque Elozegi.

Recuperar e integrar en la nueva ordenación los caminos públicos y senderos limítrofes ya señalados como pequeños y grandes recorridos.

Considerar el destino de la calle San Juan, en la futura ordenación, como vía de acceso rápido y alternativo al Centro Urbano.

Reconsiderar la delimitación del suelo urbano en cuanto a una mayor precisión en sus límites en cuanto a un mayor acercamiento a la realidad física tanto en el polígono industrial como en sus bordes con el suelo no urbanizable y la estructura parcelaria de la misma, de modo y manera que no queden retales no aprovechables en términos agropecuarios en la dicha estructura.

8. CONCLUSIONES GENERALES.

Del compendio de los diferentes estudios y planes que se han elaborado desde el año 2009, incluidos los talleres de participación ciudadana, podemos elaborar los objetivos principales a conseguir en la elaboración de la futura ordenación urbana, que en su figura de modificación de planeamiento, ahora se inicia.

Las conclusiones generales que se han extraído son las siguientes:

1. Creación de un barrio tranquilo y alegre.

Para ello se pretende:

- Fortalecer la identidad del barrio.
- Un barrio más joven, agradable, seguro y atractivo para todos los del barrio y los tolosarras, en general.

2. Urbanísticamente equilibrado y atractivo.

Para ello se pretende:

- Bien estructurado y ordenado.
- Dinámico en los diferentes usos: viviendas, actividades económicas, equipamientos...
- Continuidad e integración con Torre y con el centro urbano.

3. Consolidación de las viviendas actuales y reequilibrio con las viviendas que se programen.

Para ello se pretende:

- Construcción de las viviendas justas y necesarias para Tolosa.
- Que se integren y mantengan la identidad del barrio.
- Definición de usos futuros para el ferial y otros pabellones.

4. Dinamismo socio-económico.

Para ello se pretende:

- Mixtificación de usos.
- Potenciación de actividades económicas vinculadas al euskera y la creatividad cultural, además de la propia actividad cultural y de ocio.

5. Equipamientos adecuados para todas las edades.

Para ello se pretende:

- Espacios cubiertos.
- Locales para diferentes actividades del barrio, en especial para los niños.

6. Mantenimiento de las actuales zonas verdes y nuevas propuestas para el ocio.

Para ello se pretende:

- Conexión de las actuales zonas verdes con el parque Elosegi y Torre en espacios para actividades de ocio, deporte e incluso huertas ecológicas.

7. Reforma y mejora de las infraestructuras.

Para ello se pretende:

- Recuperación medio ambiental de la regata.
- Recuperación de los caminos públicos.
- Desvío y canalización de las aguas fecales.
- Mantenimiento del actual aparcamiento, rediseñándolo.
- Construir un bidegorri y conectar a la actual red en el ámbito urbano.

Todos estos apartados, se complementan con las siguientes propuestas sectoriales:

- Conexión interna del parque Elozegi con el barrio de San Esteban y el resto de la trama urbana, así como la rehabilitación integral y puesta en valor del mismo, como referente de Tolosa, con propuesta emblemática para la resolución de la accesibilidad. Conexión, así mismo externa, con los senderos y caminos públicos actuales del suelo no urbanizable.
- Aumentar la permeabilidad del barrio, básicamente entre las calles San Inazio y San Juan, aumentando la plaza Batxiler Zaldibia, así como un nuevo acceso peatonal a la estación, entre el Centro de Salud y el Ferial.
- Posibilitar el mantenimiento y en su caso ampliación de las 329 plazas de aparcamiento públicas actuales, para dar servicio tanto al barrio como al centro urbano, en general.
- Ordenar el desarrollo del barrio de San Esteban, en clave de conocimiento del lugar, de los límites de la ciudad con el campo, de manera que se resuelva dicha transición en clave de armonía paisajística.
- Tener en cuenta las medidas oportunas, en materia acústica, para reducir el ruido nocturno producido por la actividad del ferrocarril a su paso por el barrio.
- Considerar la nueva ordenación en clave de infraestructura verde urbana.
- Resolver la ordenación fundamentada en la seguridad técnica, jurídica, medio ambiental y jurídica.

Por otro lado la cuantificación residencial en el ámbito ordenado deberá, en cualquiera de sus alternativas garantizar su propia viabilidad económica, así como el cumplimiento mínimo, en cualquier caso de las edificabilidades y estándares previstos en la Ley 2/2006 de 30 de junio y el Decreto 123/2012 de estándares urbanísticos.

Téngase en cuenta que el vigente PGOU establece en 1011 el número de viviendas para el ámbito 11 "San Esteban" planteando la desaparición de la práctica totalidad de las actuales edificaciones y las sucesivas alternativas del Avance situaron en 309, 300, 417, 548, 524, 364 y 318 dicho número en función del mantenimiento o no, en su actual ubicación, de Bonberokua, Unipapel y Peugeot.

Para ello se propone la consideración de plantear alternativas a partir de las ordenaciones resultantes del proceso de participación ciudadana de 2013 y del Avance de la Revisión Parcial a las que añadidos o tres alternativas que el equipo redactor estime oportunas como resultado de la información posterior y análisis propios del ámbito a estudiar, que se han realizado en los últimos años.

Aldaketa Puntuala Tolosako HAPON "San Esteban" guneari buruz.
Modificación puntual del PGOU de Tolosa referido al ámbito "San Esteban".

INFORMAZIOA ETA DIAGNOSTIKOA
INFORMACIÓN Y DIAGNOSTICO



Pasaian marzo 2020



Luciano Pagaegi Bilbao



Raoul Servert Nekane Azarola



Karmentxu Intxaurreaga

9. ANEJOS.

A continuación se adjuntas extractos referidos al ámbito de San Esteban de los diferentes planes y estudios realizados por el Ayuntamiento de Tolosa, que bien pudieran servir para una lectura más exhaustiva que los contenidos expuestos en la memoria:

- 9.1. CONCLUSIONES DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA (2013).
- 9.2. CRITERIOS Y OBJETIVOS DE INTERVENCIÓN EN EL PARQUE SAN ESTEBAN (EKOS, 2009).
- 9.3. PROYECTO DE OBRAS DE REHABILITACIÓN DEL PARQUE ELOSEGI (ZUBIONDO 2014)
- 9.4. MAPA DE RUIDO EN SAN ESTEBAN (ACC, 2016).
- 9.5. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE INCORPORANDO LA PERSPECTIVA DE GÉNERO (GEA 21, 2017)
- 9.6. INCLUSIÓN DE PERSPECTIVA DE GÉNERO EN SAN ESTEBAN (DUNAK, 2019).
- 9.7. PERSPECTIVA SOCIODEMOGRAFIA (ADOK 2019).
- 9.8. PERSPECTIVA JURÍDICA (ARAUDI, 2019).
- 9.9. PERSPECTIVA MEDIOAMBIENTAL (ARAUDI, 2019).

Aldaketa Puntuala Tolosako HAPON "San Esteban" guneari buruz.
Modificación puntual del PGOU de Tolosa referido al ámbito "San Esteban".

INFORMAZIOA ETA DIAGNOSTIKOA
INFORMACIÓN Y DIAGNOSTICO



9.1. CONCLUSIONES DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA (2013).

Eranskina

• Udal gobernuak finkatutako 4 ardatzak³

1. Etorkizuneko San Estebanek auzo eta herri ikuspegitik **gune atsegina** izan behar du.
2. Etorkizuneko San Estebanek **leku lasai eta berdea** izaten jarraitu behar du.
3. Etorkizuneko San Estebanek **etxebizitza berriak eraiki behar dira, baina beharretara egokituz.**

Zentzu honetan, udal-gobernuaren irizpideak dira:

- Ahal den heinean dauden etxebizitzak mantentzea berrerabilpena bultzatuz, kontutan hartuz dagoenaren/berriaren arteko kostu eta oreka ekonomikoa bermatu beharra. Eta mantendu/bota hori zehazte aldera, Plan urbanistikoaren eranskin-osagarri gisa egun eraikita dagoen gunearen **"Hiri-eraberritze azterketa"** egitea.
 - Mantendu ezin direnen kasuan (egoera txarragatik edo antolaketa nabarmen oztopatzen dutelako) bertan bizi direnei auzoan bertan ostatua ematea. Eta bota bitartean malgutasunez jokatzeko gutxieneko kalitatea eta segurtasuna ahalbidetuko duten obrak eta egokitzapenak baimentzerakoan.
 - Ikuspegi juridiko batetik begiratuta etxe berriak eraikitzeak lortutako plusbaliak mantenduko diren etxe zaharren egokitzapenean erabiltzeko egon daitezkeen aukerak aztertzea.
 - Etxebizitzen antzera, ahal den heinean estrukturaliki etorkizuneko auzorako eta Tolosarako zentzua duten eraikinen berrerabilpena bultzatzea, beti ere auzoaren antolaketa oztopatuko ezpadu.
4. Etorkizuneko San Estebanek **garapen ekonomikorako** aukerak eskaini behar ditu. Eta aukera horiek herriaren indargune diren euskara, kultura eta sormenari lotutakoak izan daitezke.

• Taldeak definitutako helburuak³

1. **Auzo bizi, lasai eta alai bat** sortzea.
 - Auzoaren nortasuna indartuko duena.
 - Auzo gazteago bat.
 - Auzo-bizitza garatzeko baliabideak, laguntza izango duena.
 - Auzotarrentzat zein tolosarrentzat erakargarria izango dena; etorkizuneko auzotarrak "harro" sentitu daitezela.
 - Auzo atsegina eraiki behar da, adin desberdinei erreparatuz.
 - Eta segurtasuna eskaintzen diena bertan bizi direnei eta bertara gerturatzeko direnei.

³ Ikus maiatzaren 14ko lehen saioko akta, xehetasun gehiagorako.

2. **Urbanistikoki orekatua eta erakargarria** izatea, auzoaren osotasuna bultzatuz.
 - Urbanistikoki ondo egituratua eta ordenatua egon dadila.
 - Auzoaren dinamismoaren alde erabilera desberdinak barne hartu ditzala: etxebizitzak, jarduera ekonomikoak, ekipamenduak...
 - Mugarik gabea: ez auzoan bertan (gaur egun adibidez Ttorre banandua sentitzen da, loturarik gabe) eta ezta erdigunearekiko ere.
 - Oinezkoei lehentasuna emanez.
3. Etxebizitza eta eraikinei dagokienez, **egun daudenak mantentzearen eta berriak neurrian eraikitzearen arteko oreka** mantendu dezala.
 - Beti ere auzotarrek auzoan bizitzen jarraitzeko nahia bermatuz ("hemen bizi") eta Tolosak benetan dituen etxebizitza-beharrei egokituz.
 - Eraikiko diren etxebizitza berriak, kopuruan neurrikoak izateaz gain, auzoaren identitatea mantendu dezatela (dentsitate baxukoak).
 - Gaur auzoan dauden bestelako eraikinak (feriala, pabelloiak...) berrerabiltzea ahal den heinean lehenetsiz, gero behar den erabilera emateko.
4. **Auzo dinamikoa** ahalbidetzea, San Estebanen bertan eta herrian garapen ekonomikorako aukerak eskainiko dituenak.
 - Arlo horretan, denetarik izan dezala auzoari dinamismoa emateko: komertzioa, bestelako jarduera ekonomiko ez-kutsakorrak...
 - Zehazki udal-gobernuak proposatzen duen kultur-euskara-sormen lapikoaren inguruan, jarduera ekonomikoaz gain kultur-bizitza eta aisia elikatzeke ere balio dezala planteatzen denak.
 - Proposamen zehatzak:
 - a. Kultur-euskara-sormen lapikoan enpresa berrientzako udal-inkubategia eta kultur eragileei zuzendutako espazioak ere barneratzea.
 - b. Feriala berreskuratuko bada, kultur arloan behintzat bere erabilera sustatzea ekitaldi desberdinak erakartze aldera.
5. **Ekipamendu egokiak** izan ditzala, adin guztien ikuspegitik.
 - Aisialdirako espazio-ekipamendu estalia: frontoia, parke estalia edo antzeko zerbait, eguraldi txarra denerako.
 - Bereziki 0-12 urte bitarteko gaztetxoentzat ekipamendu berezi bat.
 - Auzotarren erabilerarako lokalak.
6. Orain arte auzoak izan duen **berdetasuna mantentzea eta aisialdirako aukera berriak** eskaintzea.
 - Guztiaren gainetik auzoak berdea eta lasaia izaten jarrai dezala.
 - Auzoak dituen gunek berdeak eta haien arteko lotura zainduz (Ttorre-azoko gunek berdeak eta Elosegiko parkea lotu), aisialdirako eta kirola egiteko guztientzako aukera gisa.
 - Auzoaren azalera horretarako lekurik eskainiko balu, berdetasuna eta aisia uztartzen dituzten baratze ekologikoak egiteko gunea gorde.
7. Auzoko **egiturazko azpiegiturak hobetzea**. Zehazki:
 - Ttorre inguruko erreka txikia berreskuratu, gunek lasai bat sortuz.
 - Auzo osoko ur-zikinak kolektorera bideratu.
 - Herribideak berreskuratu.
 - Autoak aparkatzeko gunek mantendu (nahiz eta diseinu berriak erabaki beharko duen zenbat eta non banatu).
 - Bidegorria eraiki eta erdigunekoarekin zein Usabal aldera doanarekin konektatu.

• Plano-zirriborroa⁴

Abiapuntu gisa Hirigintza sailak aurkeztu zituen hiru proposamenetarik taldearen gehiengoak aukeratutakoa. Eta prozesuan zehar askotan aipatu bezala, orientabide gisa, "mantxa handi moduan" hartu beharreko irudia.



⁴ Ikus ekainaren 4ko hirugarren saioko akta, xehetasun gehiagorako.

Aldaketa Puntuala Tolosako HAPON "San Esteban" guneari buruz.
Modificación puntual del PGOU de Tolosa referido al ámbito "San Esteban".

INFORMAZIOA ETA DIAGNOSTIKOA
INFORMACIÓN Y DIAGNOSTICO



9.2. CRITERIOS Y OBJETIVOS DE INTERVENCIÓN EN EL PARQUE SAN ESTEBAN (EKOS, 2009).

4. CONCLUSIONES

4.1. Criterios y objetivos básicos de intervención

El parque Elósegi es una antigua finca recreativa privada que se pretende destinar al uso público. Para alcanzar este objetivo primario, no se parte de cero, sino de unas preexistencias que pueden y deben ser utilizadas como material estructurante y caracterizador del futuro equipamiento colectivo.

La línea de intervención que se propone, tiene dos niveles. Uno, que consiste en una actuación rehabilitadora de las particularidades topográficas, físicas, botánicas y de diseño paisajístico, de su esquema funcional, así como de los elementos singulares que contiene el parque heredado. Tiene como objeto:

- * El mantenimiento del carácter que el parque tiene, y que podría definirse como Parque-Monte y que proviene fundamentalmente del buen entendimiento de la orografía. Esto conlleva una funcionalidad predominantemente de paseo, contemplativa y didáctica. Quedarían excluidas funciones de juego y de ocio activo, que no fueran las de senderismo y footing.
- * La restauración, recuperación y puesta en valor de sus componentes originales. Unos naturales, como las plantaciones, formaciones geológicas (lapiaz, cavidades subterráneas, karst, manantiales, diaclasa) etc.. Y otras artificiales, como el sistema de caminos y recorridos internos, el conjunto de escolleras y muros, las construcciones ornamentales y recreativas, etc. .
- * La mejora de su funcionalidad de cara a su uso público y a las necesidades de mantenimiento: accesibilidad peatonal , circulación rodada exclusivamente de servicio, pavimentación, mobiliario urbano, elementos de seguridad, información y señalética, redes de infraestructuras, etc..

El otro nivel de intervención es “de nueva planta” y va dirigido a resolver las solicitudes que se plantean en el parque desde el importante papel urbanístico que le atribuye el planeamiento

general, desde la necesidad de garantizar su integración plena en el contexto del Casco de Tolosa y desde la demanda de implantación de otros usos que complementen y enriquezcan el programa funcional propio, como los de juego de niños, los recreativo-comerciales, de servicio, etc.. Esta actuación es de gran trascendencia urbanística, y en ella reside una parte importante del éxito de la puesta en uso del parque. Se concretará especialmente en la redefinición del borde Sur del parque, colindante con el futuro desarrollo residencial previsto en la zona de San Esteban.

4.2. Propuestas de intervención

Siguiendo los criterios y objetivos definidos en el epígrafe anterior, a continuación se aporta un conjunto de 20 propuestas de intervención. Quedan agrupadas, por su naturaleza y alcance, en cinco categorías (referentes al marco urbano, a la estructuración interna, a los elementos construidos, a los elementos de urbanización y a los elementos naturales), y se presentan al Ayuntamiento de Tolosa, para que tras su estudio, y en su caso reajuste, sirvan de base a la subsiguiente redacción del Proyecto, ó Proyectos de Obras de Rehabilitación del Parque Elósegi.

A) - Sobre el marco urbano

(Ver plano nº 2.1)

A.1 - Debe estudiarse la remodelación del borde Sur de la finca, en una longitud aproximada de 170 m.l., a fin de abrir, prolongar, e integrar espacial y funcionalmente la estructura del parque Elósegi en la ordenación del nuevo desarrollo residencial previsto en el Barrio de San Esteban. Por ello, esta intervención es indisoluble de la ordenación y ejecución de dicho desarrollo y debería quedar recogida por el Plan Especial de Ordenación Urbana del citado Subámbito 11.1 - San Esteban . Esta remodelación reclama básicamente:

*La reconsideración de la necesidad , en ese tramo, del muro de cerramiento actual, siendo previsible la conveniencia de su demolición, ó sustitución por otros elementos de delimitación del parque.

*La dotación de un nuevo sistema de acceso peatonal y rodado (de servicio) al parque desde la nueva ordenación del Subámbito 11.1.

* La creación de una “fachada urbana” para el parque, de una antepuerta que articule esta pieza equipamental con el tejido urbano colindante.

* La previsión de un espacio público (plaza, paseo, zona ajardinada, etc), en el que se concrete dicha articulación, y que resulte notable por su significado en la ordenación de la zona, y por sus dimensiones y por su funcionalidad, y en el que cabrían implantarse también determinados usos complementarios, como un punto de información y de interpretación del parque, kiosko de venta de periódicos, terraza-bar, área de juegos infantiles, aseos públicos, etc.

A.2)- La recuperación de la pasarela peatonal, sobre las vías, dotándola de escaleras y de ascensor urbano, ó alternativamente de rampa de acceso peatonal.

A.3)- Construcción de un nuevo punto de acceso al parque, en su parte superior, junto al Torreón-Mirador, desde el antiguo camino que comunicaba el Casco de Tolosa con el barrio de Urkizu. Esta propuesta, conlleva así mismo la mejora de las condiciones de urbanización del tramo del citado camino que asciende desde el Casco de Tolosa.

B. Sobre la estructuración del parque

B.1)- La ordenación del parque consolidará el esquema original de recorridos, respetando el diseño de la red principal de caminos existente, es decir, de su trazado, pendiente longitudinal, y sección transversal. Este último parámetro, podrá reajustarse en función de las necesidades de las labores de mantenimiento previsibles. Así mismo, se efectuará la recuperación de los tramos de sendero, ó recorridos secundarios, hoy día desaparecidos, ó impracticables.

C. Sobre los elementos de urbanización

(Ver plano nº 2.2)

C.1)- Conservación y reparación del muro de cerramiento perimetral existente, con la excepción de lo expuesto en la propuesta A.1, referente a un tramo del límite Sur del parque.

C.2)- Pavimentación de todos los caminos principales. Los materiales, y sistemas constructivos a emplear, serán adecuados al carácter, al paisaje, a las formas de uso y a los sistemas de mantenimiento previstos para el parque.

C.3)- Restauración de los tramos de escalera existentes. Reponiendo sus elementos constructivos deteriorados, ó perdidos.

C.4)- Realce paisajístico del conjunto de escolleras existente en la zona Suroeste del parque. (recorridos, plantaciones, iluminación ornamental, etc.)

C.5)- Dotación del mobiliario urbano acorde con el carácter paisajístico y con las necesidades funcionales que plantea el uso del parque (paneles informativos y explicativos, asientos de diversos tipos, papeleras, quitamiedos, pasamanos y barandillas, rotulación y señalización, fuentes, etc...)

C.6)- Implantación de redes de servicio, al menos: Drenaje, Saneamiento de pluviales, abastecimiento de agua y alumbrado público de los recorridos principales y alumbrado ornamental de determinados elementos construidos y naturales. Desvío, ó soterramiento de la línea telefónica que actualmente cruza el parque en su zona Este

D. Sobre los elementos construidos

(Ver plano nº 2.2)

D.1)- Conservación y recuperación constructiva del semillero para su uso original.

D.2)- Conservación y recuperación constructiva y funcional (sistema de abastecimiento y drenaje de agua) del Depósito-Piscina. Dado que no parece procedente, ni viable el mantenimiento de su función recreativa originaria, deben estudiarse las alternativas de uso posibles, entre ellas, la de creación de un estanque para plantas y fauna acuática, disminuyendo el calado del vaso actual, y dotándolo de una plataforma de descanso y observación.

D.3)- Derribo y reconstrucción general de la Torre-Mirador, a la vista de su estado de conservación ruinoso. El proyecto del nuevo elemento, dadas las características

arquitectónicas limitativas del edificio original, no debería ceñirse exclusivamente a la reproducción literal de dicha construcción, sino que debería aprovechar al máximo la potencialidad de su emplazamiento, para formalizar un hito en el paisaje de Tolosa y un mirador panorámico sobre el mismo.

D.4)- Recuperación y restauración del conjunto de la Cueva-Laberinto, mediante las siguientes operaciones:

- * Reacondicionamiento total de su interior (limpieza y eliminación de los restos de elementos contruidos, reconstrucción de la escalera de comunicación, habilitación del recorrido interior, dotación de sistema de alumbrado, instalación de pasamanos y barandillas, etc.).
- * Restauración de los elementos constructivos y ornamentales y de los acabados de los paramentos verticales de la torre, según las características arquitectónicas del edificio original. La reposición de la cúpula de remate de esta construcción cilíndrica debería hacerse mediante una cubierta transparente que de iluminación natural a la chimenea por la que asciende la escalera de caracol.
- * Recuperación constructiva de los dos porches existentes en las antepuertas de acceso a la cueva (consolidación estructural, e impermeabilización). La redacción del Proyecto de Obras requiere de una previa peritación especializada del estado de conservación del sistema estructural de dichos porches (nervios metálicos y plementería de mampuestos de “rocalla”), y de su estabilidad y capacidad portante actual.
- * Mejora del entorno con reconstrucción de las sendas y escaleras de acceso y con la limpieza y valoración paisajística de los afloramientos rocosos y del “lapiaz” sobre el que se asienta este conjunto.
- * Aprovechamiento de los valores naturalísticos (geomorfológicos, cavidades, karst, etc) y culturales (reacionados con el diseño paisajístico y con la historia del propio parque) que concurren en este elemento, para efectuar una labor divulgativa y didáctica (información por medio de paneles exteriores, ó de megafonía en el interior de la cueva).

D.5)- Mantenimiento y rehabilitación de la Cueva-Manantial, con realización de trabajos puntuales de adecentamiento. Debe estudiarse, por una parte, la posibilidad de utilizar su capacidad de abastecimiento de agua para el servicio propio del parque, o de la nueva urbanización del Area de S. Esteban, y por otra, su valor didáctico en la explicación del funcionamiento del Karst, a efectos informativos para los usuarios del parque.

D.6)- Al igual que con la Cueva-Manantial, se propone el mantenimiento y rehabilitación del Aljibe-Manantial. También en este caso debe estudiarse el aprovechamiento de sus cualidades funcionales (como punto de abastecimiento de agua) y didácticas (explicación del funcionamiento del Karst). Por tratarse de una instalación subterránea, en el Proyecto de Rehabilitación se deberían estudiar la viabilidad y conveniencia de hacer visible este elemento, y de proporcionar información sobre sus particularidades funcionales y constructivas.

E. Sobre los elementos naturales

(Ver plano nº 2.3)

En el epígrafe 6 del Estudio efectuado por Ekos Estudios Ambientales (ver Anejo nº 1 de esta Memoria) se concretan las intervenciones propuestas sobre la vegetación, que deben hacerse en el marco de las directrices formuladas en el epígrafe 5 de dicho Estudio. En síntesis son las siguientes:

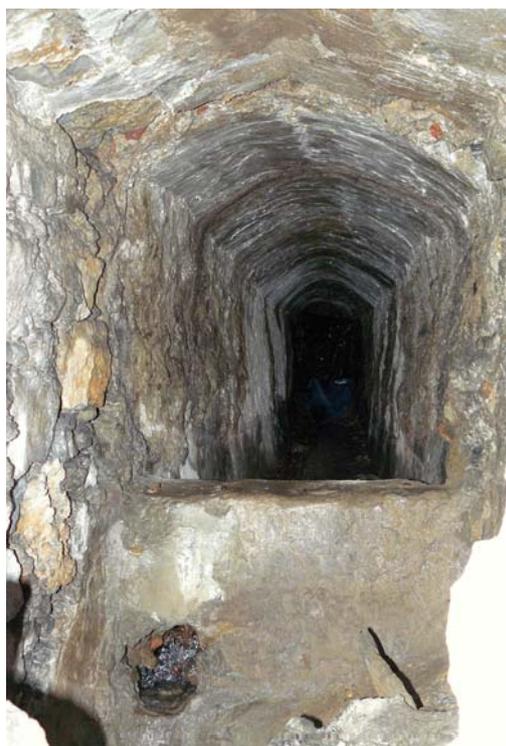
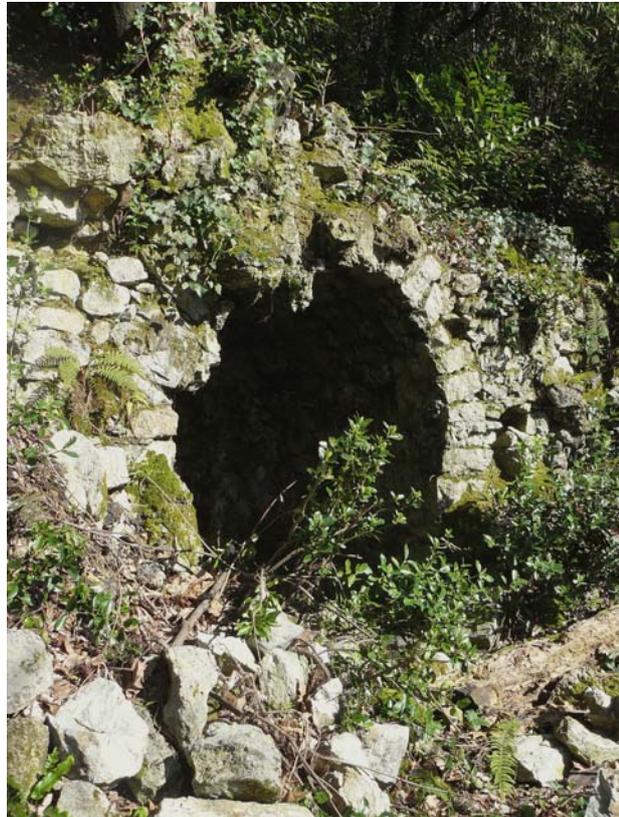
E.1)- Eliminación selectiva de árboles y arbustos espontáneos, según los criterios y limitaciones expuestas en las conclusiones del Estudio, con vistas a la recuperación y puesta en valor del diseño botánico del jardín originario, y al logro de los nuevos objetivos paisajísticos que pueda adoptar el Proyecto de rehabilitación del parque.

E.2)- Tala, según el diagnóstico efectuado, de los árboles existentes que presentan deficiencias fitosanitarias, u ornamentales importantes, e irre recuperables, ó que constituyen un obstáculo para el desarrollo, y/ó valoración de ejemplares de mayor interés.

E.3)- Tratamiento específico e individualizado de los ejemplares a mantener (poda estética o de saneamiento, limpieza de trepadoras, tratamientos fitosanitarios, etc).

E.4)- Ejecución de nuevas plantaciones de árboles y arbustos, en función de las propuestas paisajísticas del Proyecto de rehabilitación del parque.

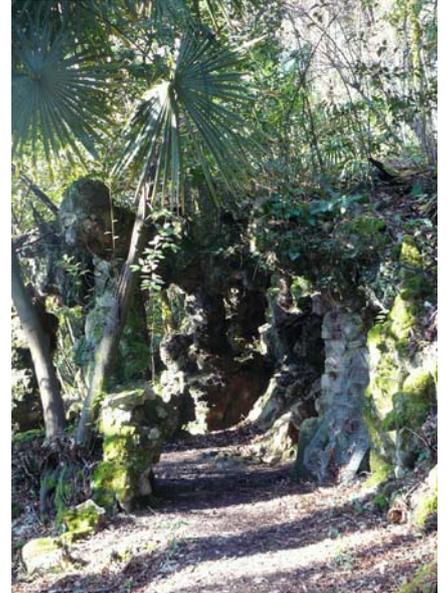
CUEVA - MANANTIAL

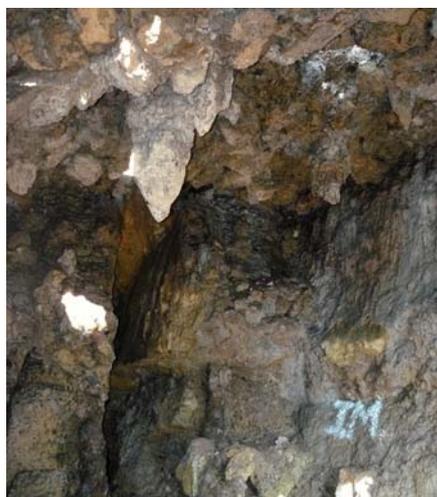
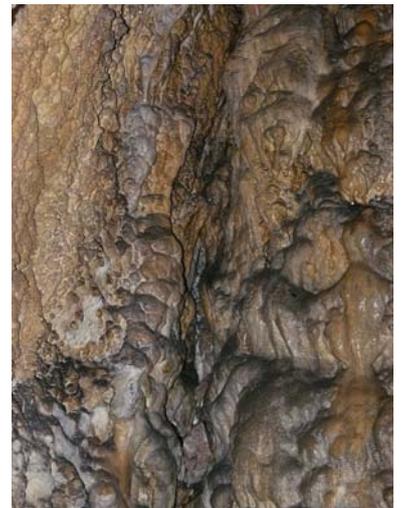
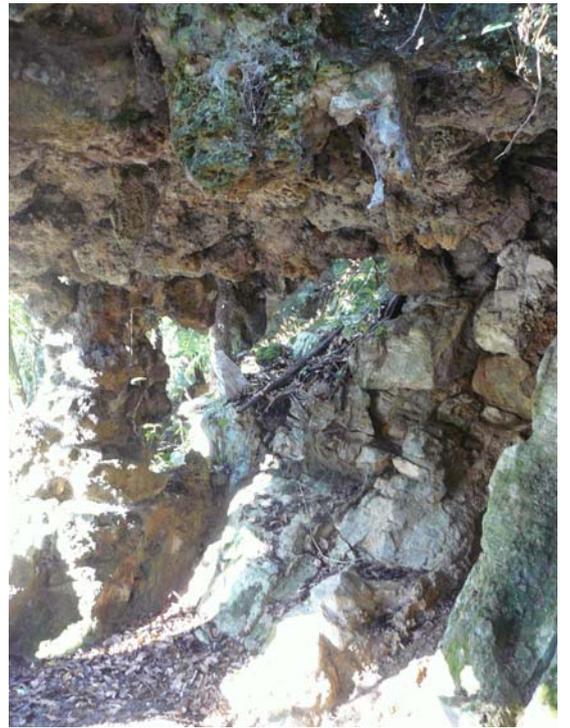
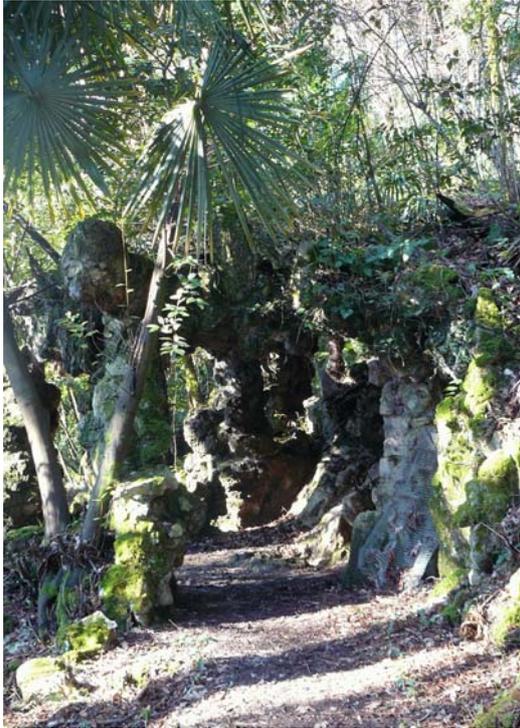


TORRE - MIRADOR



CUEVA - LABERINTO





PASARELA SOBRE EL FERROCARRIL



Aldaketa Puntuala Tolosako HAPON "San Esteban" guneari buruz.
Modificación puntual del PGOU de Tolosa referido al ámbito "San Esteban".

INFORMAZIOA ETA DIAGNOSTIKOA
INFORMACIÓN Y DIAGNOSTICO



9.3. PROYECTO DE OBRAS DE REHABILITACIÓN DEL PARQUE ELOSEGI (ZUBIONDO 2014)

4. LA INTERVENCION PROPUESTA

4.1. Criterios y objetivos básicos

En el documento "Rehabilitación del parque Elósegi de Tolosa – Estudio preliminar" (Marzo 2009), se recogían los criterios y objetivos básicos de la intervención sobre el parque Elósegi.

Según dicho documento la intervención propuesta debe tener dos niveles. El Primer Nivel se centraría en la labor rehabilitadora de las particularidades topográficas, físicas, botánicas, de diseño paisajístico, de su esquema funcional, así como de los elementos singulares que contiene el parque heredado, y sus objetivos son:

- El mantenimiento del carácter que el parque tiene, y que puede definirse como Parque-Monte y que proviene fundamentalmente del buen entendimiento de la orografía. Esto conlleva una funcionalidad predominantemente de paseo, contemplativa y didáctica. Quedarían excluidas funciones de juego y de ocio activo, que no fueran las de senderismo y footing.
- La restauración, recuperación y puesta en valor de sus componentes originales. Unos naturales, como las plantaciones, formaciones geológicas (lapiaz, cavidades subterráneas, karst, manatales, diaclasa) etc. Y otras artificiales, como el sistema de caminos y recorridos internos, el conjunto de escolleras y muros, las construcciones ornamentales y recreativas, etc.
- La mejora de su funcionalidad de cara a su uso público y a las necesidades de mantenimiento: accesibilidad peatonal, circulación rodada exclusivamente de servicio, pavimentación, mobiliario urbano, cierre de la finca, elementos de seguridad, información y señalética, redes de infraestructuras, etc.

El Segundo Nivel de intervención, tendría un carácter de "actuación de nueva planta" y va dirigido a resolver las solicitudes que se plantean en el parque desde el importante papel urbanístico que le atribuye el planeamiento general, desde la necesidad de garantizar su integración plena en el contexto del Casco de Tolosa y desde la demanda de implantación de otros usos que complementen y enriquezcan el programa funcional propio, como los de juego de niños, los recreativo-comerciales, de servicio, etc. Se concreta espacialmente en la redefinición del borde Sur del parque, colindante con el futuro desarrollo residencial previsto en la zona de San Esteban.

El presente Proyecto de Obras de Rehabilitación va dirigido básicamente a estudiar las intervenciones encuadradas en el Primer Nivel. No obstante debe señalarse que el Proyecto, siguiendo el criterio adoptado por el Ayuntamiento, excluye aquellas labores de rehabilitación relativas a la vegetación de la finca (limpieza, podas, talas, cuidados fitosanitarios, recomposición paisajística, puesta en valor de los ejemplares singulares, etc.), que **obligadamente deben ser ejecutadas con antelación a cualquier obra**, y que serán llevadas directamente por los propios Servicios Municipales del Ayuntamiento de Tolosa.

En lo que respecta al Segundo Nivel de intervención, este Proyecto prevé que se pueda mejorar notablemente la actual situación de desconexión urbana que experimenta el parque, por medio de una actuación puntual (creación de un nuevo acceso peatonal situado junto al túnel bajo el ferrocarril), en espera de una solución de integración definitiva con la trama urbana, como consecuencia del futuro desarrollo residencial de la zona de San Esteban.

Así, en términos generales, y según las directrices proporcionadas por el Ayuntamiento, el Proyecto debe abordar los siguientes temas:

- Actuaciones prioritarias sobre las condiciones de accesibilidad exterior del parque.
- Actuaciones prioritarias sobre la red interior de caminos.
- Actuaciones referentes a las previsiones futuras relativas a las redes de servicio.
- Actuaciones prioritarias de rehabilitación de los elementos construidos existentes
- Actuaciones prioritarias relativas al cerramiento de la finca, mobiliario urbano, elementos de seguridad, señalética, etc.

Así mismo, el Proyecto, en todos sus componentes gráficos y escritos debe estar estructurado de forma que se facilite al Ayuntamiento la posibilidad de programar diversas prioridades y fases para la ejecución de las intervenciones propuestas.

El presente documento, por lo tanto, no tiene el carácter de un Proyecto Integral de Rehabilitación del Parque Elozegi, ya que diversas tareas quedan a expensas de futuros Proyectos Complementarios y a que se limita a estudiar las actuaciones prioritarias y obligadas, que según el Ayuntamiento de Tolosa son imprescindibles para la puesta en uso como espacio público del mismo, a plazo inmediato, ó corto.

4.2. Descripción y justificación de la intervención propuesta

El presente Proyecto de Obras de Rehabilitación propone siete actuaciones diferenciadas, cuyas características básicas se exponen a continuación. La numeración de las citadas intervenciones se ha adoptado en función del orden en que, según su prioridad y características, deben ser ejecutadas, sin perjuicio de que una, ó más de ellas, puedan ser simultáneamente ejecutadas, respetando el citado orden.

- **INTERVENCIÓN PRIMERA** – *Relativa al acondicionamiento del camino peatonal principal que recorre el Parque y que discurre desde la puerta de acceso existente (ubicada en el fondo del callejón de S. Esteban Auzoa) hasta la parte superior de la finca. El recorrido de este camino enlaza los principales elementos construidos del Parque: Cueva-manantial, Aljibe, Cueva-Laberinto y Torre-Mirador.*

Esta actuación, que tiene un desarrollo longitudinal aproximado de 515 m.l., es la más importante de todas las propuestas, ya que por si misma permitiría la apertura del parque al uso público, aunque el resto no estuvieran ejecutadas, consiste básicamente en:

- Proporcionar una pavimentación adecuada al uso peatonal público del camino principal del parque. Se ha adoptado un tipo de pavimentación (losas prefabricadas con juntas de hierba) que por una parte, facilita y da comodidad al paso de los “usuarios urbanos”, y por otra, tiene un carácter “blando” e integrado desde criterios paisajísticos. En los puntos significantes del recorrido (cambios de dirección, inicio y fin del camino) se han propuesto pequeñas áreas de “articulación” en las que se cambia el pavimento (solera de hormigón) y en las se ubican los elementos de mobiliario singular (bancos, paneles explicativos, paños de empalizada, etc).

Se respeta el trazado y las pendientes del camino preexistentes y se garantiza en todo caso una plataforma de anchura no menor a 2 m.

En el punto de inicio del camino, la rampa de acceso se mantiene su sección actual, y se regulariza su pendiente, de forma que se posibilite el paso de un vehículo pequeño de mantenimiento.

Así mismo, en determinados tramos del camino, se propone la implantación de un vallado-quitamiedo.

- Prever las redes de infraestructuras estrictamente necesarias, según las directrices al efecto proporcionadas por los Servicios Técnicos Municipales.

No se ha propuesto red de recogida de pluviales a lo largo del camino, dado que el sistema de pavimentación adoptado no altera sustancialmente el régimen de escorrentía actual del terreno. Únicamente se ha previsto una recogida en el punto inferior de entrega del camino en el callejón de S. Esteban Auzoa, a efectos de mejorar la capacidad de la red existente en el citado callejón.

Se ha previsto una canalización de agua (PE 2") que recorre una parte del camino (y que tiene su continuidad en la Intervención 2), con vistas a poder afrontar futuras necesidades de riego, limpieza, obras, ó de abastecimiento de pequeños puntos de consumo (fuentes, etc).

Se ha previsto una canalización de reserva (sin cableado), que recorre el camino en todo su desarrollo, a fin de que si así lo exigiera el uso público, en el futuro se pueda implantar una red de alumbrado público, sin tener que afectar a la urbanización de superficie ya ejecutada previamente.

- INTERVENCIÓN SEGUNDA – *Relativa al acondicionamiento de un acceso rodado al Parque desde la red viaria exterior (barrio de Montesque), y cuya función es básicamente la de disponer de un vial de servicio y mantenimiento en la parte superior del parque, donde se emplazan los usos y construcciones más importantes del mismo.*

Esta actuación, que tiene un desarrollo longitudinal aproximado de 340 m.l., es imprescindible para poder acometer posteriormente la ejecución de las obras de rehabilitación de la Torre-Mirador y de la Cueva-Laberinto, que necesitan de acceso rodado para vehículos y maquinaria de obra. Podría ejecutarse, si así se considerara en dos tramos independientes. Consiste básicamente en:

- Efectuar la apertura de una pista hormigonada (con sección 2,20 m) sobre la traza del antiguo sendero que va desde el final del vial de Montesque hasta el Barrio de Urkizu, hasta alcanzar el muro de cerramiento del Parque, en el que se practicará un nuevo hueco de acceso, dotado de puerta corredera. (Imprescindible para la ejecución de las obras de rehabilitación correspondientes a la Torre-Mirador)

- Dar continuidad a la citada pista hormigonada en el interior del recinto del parque, aprovechando la explanada de un camino existente, hasta la antepuerta de la Cueva -Laberinto.

- Prever las redes de infraestructuras estrictamente necesarias, según las directrices al efecto proporcionadas por los Servicios Técnicos Municipales.

Se ha previsto dar continuidad a la canalización de agua (PE 2”) propuesta en la Intervención 1, hasta el punto de acometida con la red general existente en el Barrio de Monteskue, con vistas a poder afrontar futuras necesidades de riego, limpieza, obras, ó de abastecimiento de pequeños puntos de consumo (fuentes, etc). Esta solución de abastecimiento ha sido adoptada para dar cuenta a las condiciones exigidas por Gipuzkoako Urak S.A., y tras ponderar conjuntamente con dicha entidad las diversas alternativas existentes para garantizar la presión necesaria para el servicio.

Se ha previsto una canalización de reserva (sin cableado), a fin de que si así lo exigiera el uso público, en el futuro se pueda implantar una red de alumbrado público, sin tener que afectar a la urbanización de superficie ya ejecutada previamente. Esta canalización afecta al tramo de la pista que discurre por el exterior del parque, hasta unirlo con el extremo de la canalización de reserva previsto en la Intervención Primera, de forma que se posibilite el cerrado de la red entre Monteskue y S. Esteban.

Así mismo, se ha previsto una canalización de reserva (sin cableado), a fin de que si así lo exigiera el uso público, en el futuro se pueda suministrar energía eléctrica a la motorización de la nueva puerta de acceso prevista y al local de servicio de la Torre – Mirador, sin tener que afectar a la urbanización de superficie ya ejecutada previamente. Esta canalización afecta al tramo de la pista que discurre por el exterior del parque, hasta la antepuerta de la citada Torre – Mirador.

- INTERVENCIÓN TERCERA – *Relativa a la creación de un nuevo acceso peatonal directo al Parque, desde San Juan kalea.*

Esta actuación, persigue dotar al Parque de un acceso peatonal alternativo a la entrada actual que se efectúa a través del callejón de S. Esteban Auzoa, de forma que se mejore notablemente su relación con la trama urbana, al aportar una unión con ésta más inmediata y visible para los

usuarios.

Consiste en una escalera que tiene que salvar un desnivel de 9 m y que se desarrolla desde la acera de S. Juan kalea (junto al paso inferior bajo el ferrocarril) hasta el punto en el que antiguamente desembocaba la pasarela (hoy desaparecida) de acceso al Parque Elósegui desde el Ensanche de Tolosa.

Esta nueva escalera, sustituye y mejora la existente (en estado ruinoso) que está emplazada en el parterre lateral de la Casa nº 10 de San Juan kalea.

La escalera se ha diseñado y ubicado de forma que, con independencia de la mejora de la accesibilidad pretendida, se logre un elemento emblemático de la presencia urbana del Parque. Está construida, parte en hormigón armado, y parte en acero galvanizado.

Así mismo, se ha previsto en esta actuación las obras de acondicionamiento de un tramo de camino que enlace la escalera y el nuevo acceso al Parque con la red de circulación peatonal propuesta en la Intervención Primera.

- INTERVENCIÓN CUARTA – *Relativa a las obras de rehabilitación y acondicionamiento de la Torre-Mirador. Obras que solo caben llevarse a cabo tras la ejecución, al menos, de la apertura del tramo exterior de la pista hormigonada prevista en la Intervención Segunda.*

Dadas las características arquitectónicas del edificio original, la propuesta de rehabilitación del mismo no se ha ceñido a su reconstrucción literal, sino a potenciar su funcionalidad y a aprovechar su potencialidad como hito en el paisaje de Tolosa y como mirador panorámico sobre su Casco Urbano y sobre su impresionante entorno natural (Uzturre, Aralar, etc).

A partir de este criterio, de la actual construcción octogonal de dos alturas, se propone mantener el cuerpo de planta baja (constituido por muro perimetral de mampostería de cerramiento, con trazado en planta octogonal) sobre el que se ejecutará el plano en voladizo que constituye el mirador sobre la ciudad (losa estructural de hormigón armado y pavimento continuo de hormigón barrido y coloreado). Sobre dicho plano se implanta una pérgola construida en acero que atiende a la forma octogonal pura del cuerpo original de la planta primera. En su lado frontal, al igual que en el edificio antiguo, dos machones de hormigón enmarcan un hueco, en los que se insertan sendas ménsulas de piedra caliza labrada, recuperadas del edificio primitivo. Bajo la pérgola se disponen cuatro asientos (madera y acero) ubicados de forma que permiten el descanso y la contemplación del paisaje.

La planta superior de la torre, queda protegida en todo su perímetro por una barandilla construida en acero galvanizado, y cuyo diseño es permeable a las visuales sobre el casco urbano de Tolosa.

La reposición del tramo del cierre de la finca colindante con el mirador se ha efectuado con paneles construidos con chapas y redondos de aluminio lacado.

El pequeño local de la planta baja de la torre puede destinarse a la guarda de herramientas y aperos del servicio de mantenimiento del parque.

A requerimiento de los servicios técnicos municipales en el Anejo nº 2 de esta Memoria queda definida (planos y presupuesto) una solución constructiva de la Intervención nº 4 en la que se ha contemplado la posibilidad de adoptar materiales alternativos de acabado, sin variar la solución estructural aquí propuesta. Esta alternativa se concreta en: pavimento de tarima de composit en el mirador, travesaños de madera en la pérgola, tabloncillos de madera tratada en los paños de las barandillas y del cerramiento de la finca.

- INTERVENCIÓN QUINTA – *Relativa a las obras de rehabilitación y acondicionamiento del depósito-piscina como estanque para plantas y fauna acuáticas y como lugar de descanso y observación.*

Se ha buscado una función alternativa, ante la incompatibilidad e inviabilidad de mantenimiento de su función original, en relación con el nuevo uso de parque público que se pretende dar a la finca. El nuevo planteamiento conlleva la disminución del calado del vaso (máximo de 60 cm) y la apertura del muro sur del depósito y la excavación del perfil actual del terreno, de forma que se consigue una plataforma de descanso y observación (pavimento de tarima de composit) a la que se accede desde la red principal de recorrido del parque mediante un camino – escalera (peldañado de traviesas de madera) que aprovecha en un tramo la traza de un antiguo sendero.

El estanque dispondrá de acometida de agua desde la red general prevista en la Intervención Primera y de un sistema de evacuación que evite desbordamientos.

- INTERVENCIÓN SEXTA – *Relativa a la Cueva-Laberinto.*

Como se ha dicho en la descripción del estado actual (Apartado 3.5 de esta Memoria) la

rehabilitación de la Cueva-Laberinto, que es el elemento (construido y natural) más singular del Parque Elósegi, requiere de una compleja, y probablemente costosa, intervención constructiva que debe ser diseñada a partir, por una parte, de los datos que ofrezca el estudio pormenorizado del estado de las estructuras de los porches de rocalla, y por otra, de las meditadas decisiones que al respecto adopte el Ayuntamiento, en orden a determinar si la actuación debe dirigirse a la reconstrucción “arqueológica”, ó literal, del elemento original, ó alternativamente, a la recuperación de dicho elemento, asegurando el mantenimiento de los valores básicos del mismo (geomorfológicos, funcionales y de imagen) y de las partes arquitectónicas y constructivas fundamentales, que sean reaprovechables, e interpretando en clave arquitectónica actual el resto de las piezas que deban ser repuestas.

Por lo anterior, y a la espera de que en un futuro se acometa con el mayor rigor posible esta intervención, el presente Proyecto de Obras, solo prevé en esta fase el acotado perimetral del área que ocupa este elemento mediante un vallado que garantice la seguridad de los usuarios del parque. Vallado en el que se han dejado dos puertas de acceso para facilitar tareas de mantenimiento y limpieza del recinto, y ocasionalmente, la visita controlada del mismo. Esta propuesta debería ser ejecutada conjuntamente con la obra prevista en la Intervención Primera, antes de la apertura del parque, a fin de evitar riesgos a los usuarios del mismo.

Las Intervenciones Primera y Segunda garantizan que en el momento de la actuación definitiva sobre la Cueva-Laberinto se pueda contar con el necesario acceso de obra y con las acometidas a la red de abastecimiento de agua y a la canalización de reserva para la red de alumbrado público.

- INTERVENCIÓN SEPTIMA – *Relativa a la reparación del cerramiento perimetral del parque*

A requerimiento de los servicios técnicos municipales se ha estudiado la reparación y reposición de los paños (en 13 tramos) del muro de mampostería caliza, que constituye el cerramiento perimetral de la finca. En la realización de este trabajo, y siempre que sea viable, se reutilizarán las piezas de piedra que aún permanecen en el entorno de alguna de las zonas a reparar.

Aldaketa Puntuala Tolosako HAPON "San Esteban" guneari buruz.
Modificación puntual del PGOU de Tolosa referido al ámbito "San Esteban".

INFORMAZIOA ETA DIAGNOSTIKOA
INFORMACIÓN Y DIAGNOSTICO



9.4. MAPA DE RUIDO EN SAN ESTEBAN (ACC. 2016).

MAPA DE RUIDO DEL MUNICIPIO DE TOLOSA

INFORME DE RESULTADOS

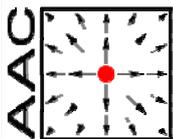


ENCARGADO POR:



**AYUNTAMIENTO DE TOLOSA
TOLOSAKO UDALA**

ELABORADO POR:

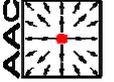


AAC Acústica + Lumínica

Fecha: Diciembre de 2016

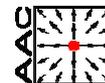
Documento nº:160350

Nº de páginas incluida esta: 58 + anexos



CONTROL DE CAMBIOS

Revisión	Fecha	Objeto



INFORME TÉCNICO

**ELABORACIÓN DE MAPA DE RUIDO DEL MUNICIPIO DE TOLOSA
INFORME FINAL DE RESULTADOS**

exp.: 16001	doc.: 160350	RMM/MTG	fecha: 16-06-2016
-------------	--------------	---------	-------------------

Cliente: **AYUNTAMIENTO DE TOLOSA / TOLOSAKO UDALA**
Plaza Zaharra 6
20400 Tolosa (GIPUZKOA)

Solicitado por: **Ángel Uranga** (auranga@tolosa.eus)

RESUMEN

El documento presenta los resultados obtenidos en los mapas de ruido (análisis a 4 m. de altura), fachada (evaluación en altura) y conflicto, y también una valoración cuantitativa de población afectada y otros análisis complementarios:

- o Respecto al *tráfico viario de calles*, solo en los corredores principales del municipio se dan niveles de ruido destacables.
- o El *tráfico viario de carreteras* es el foco de ruido que produce niveles de ruido más elevados, dado que la A-1 bordea el casco urbano con una intensidad de tráfico y un porcentaje de vehículos pesado elevado.
- o El *tráfico ferroviario* de la línea de ADIF Zumárraga-Irún produce niveles por encima de los Objetivos de Calidad Acústica en las fachadas expuestas a las vías de los edificios más próximos
- o De acuerdo con los niveles obtenidos en las mediciones industriales llevadas a cabo según el alcance de este estudio, los niveles en las viviendas debido a este foco de ruido quedarían por debajo de los Objetivos de Calidad Acústica.

En el análisis de población afectada según el ILGR (Indicador local para la gestión del ruido), se ha obtenido un 9% de población afectada por encima del nivel de referencia nocturno para una zona residencial consolidada, $L_n=55$ dB(A).

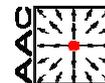
A partir de la zonificación acústica y los mapas de ruido y fachada obtenidos, se han establecido los mapas de conflicto, incluyendo las nuevas zonas a desarrollar, que ponen de manifiesto que en mayor o menor medida en ellas se dan niveles superiores a los objetivos de calidad y que sería necesario realizar un estudio para valorar las mejoras necesarias para paliar esa situación.

Miñano, Vitoria-Gasteiz, fecha del encabezamiento

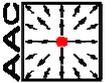
VºBº

Alberto Bañuelos Irusta

Mónica Tomás Garrido



ÍNDICE	Pág.
1. OBJETO	5
2. DESCRIPCIÓN	6
3. METODOLOGÍA	7
4. ZONIFICACIÓN ACÚSTICA Y OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA	9
5. RESULTADOS DE LOS MAPAS DE RUIDO	11
4.1 Mapa de ruido de carreteras	12
4.2 Mapa de ruido de calles	15
4.3 Mapa de ruido de ferrocarril	18
4.4 Mapa de ruido de industria	20
4.5 Mapa de ruido ambiental total	22
6. RESULTADOS DE LOS MAPAS DE FACHADA Y EVALUACIÓN EN ALTURA	25
7. MAPAS DE CONFLICTO	32
7.1 Mapa de conflicto por áreas(a 4 metros).	33
7.2 Mapa de conflicto total en fachada	38
8. DELIMITACIÓN DE ZONAS DE PROTECCIÓN ACÚSTICA ESPECIAL	45
9. ZONAS TRANQUILAS	47
10. INDICADORES DE POBLACIÓN AFECTADA	51
10.1 Población afectada	52
10.2 Indicadores de población afectada	53
12. CONCLUSIONES	57



Equipo Técnico de AAC:

Alberto Bañuelos Irusta

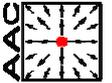
Unai Baroja Andueza

Rubén Mateos Martínez de Contrasta

Mónica Tomás Garrido

1. OBJETO

Análisis y evaluación de los resultados obtenidos en los mapas de ruido, fachada y conflicto de los focos de ruido ambiental que afectan al municipio de Tolosa: tráfico viario de calles y carreteras, tráfico ferroviario e industria y todos ellos conjuntamente. Además se obtendrá una evaluación cuantitativa de la afección acústica mediante los indicadores de población afectada.

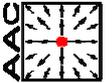


2. DESCRIPCIÓN

En este documento se presenta el diagnóstico acústico del municipio de Tolosa a partir de los análisis acústicos realizados que han consistido en:

- Análisis de los **mapas de ruido a 4 m** de altura sobre el terreno, evaluando el grado de exposición frente a la contaminación acústica de Tolosa, tomando como altura de referencia para la evaluación los 4 metros sobre el terreno que establece el Decreto 213/2012 para los Mapas de Ruido de municipios de más de 10.000 habitantes.
- **Evaluación de los niveles en altura**: análisis de los mapas de fachada, que representan el sonido incidente en la fachada de los edificios no sólo a 4 metros de altura si no también a todas las alturas. Este análisis en altura permite obtener un **resultado más realista de la calidad acústica del municipio**.
- También se obtiene el **conflicto acústico** o exceso de niveles de ruido sobre el nivel de referencia (Objetivos de Calidad Acústica) establecido para cada área acústica de la Zonificación Acústica. Los mapas de conflicto se realizarán en base a los niveles acústicos obtenidos en los mapas de ruido y de fachadas.
- El análisis gráfico de los niveles acústicos del municipio va acompañado con una evaluación cuantitativa de la **población afectada** mediante indicadores de población afectada. El análisis se realiza igualmente diferenciando los diferentes focos y con todos ellos conjuntamente.
- De los resultados de los conflictos acústicos, se realiza una propuesta para delimitar las **zonas de protección acústica especial** del municipio, así como propuesta de delimitación de **zonas tranquilas**

Los resultados obtenidos en esta fase ofrecen una valoración de la calidad acústica del municipio, siendo la **referencia para la definición del Plan de Acción para la mejora del ambiente sonoro**, que permitirá avanzar en la toma de decisiones sobre aquellas acciones que son necesarias para poner en marcha un plan de prevención y reducción de la contaminación acústica que sea eficaz y acorde con las necesidades e intereses del municipio.



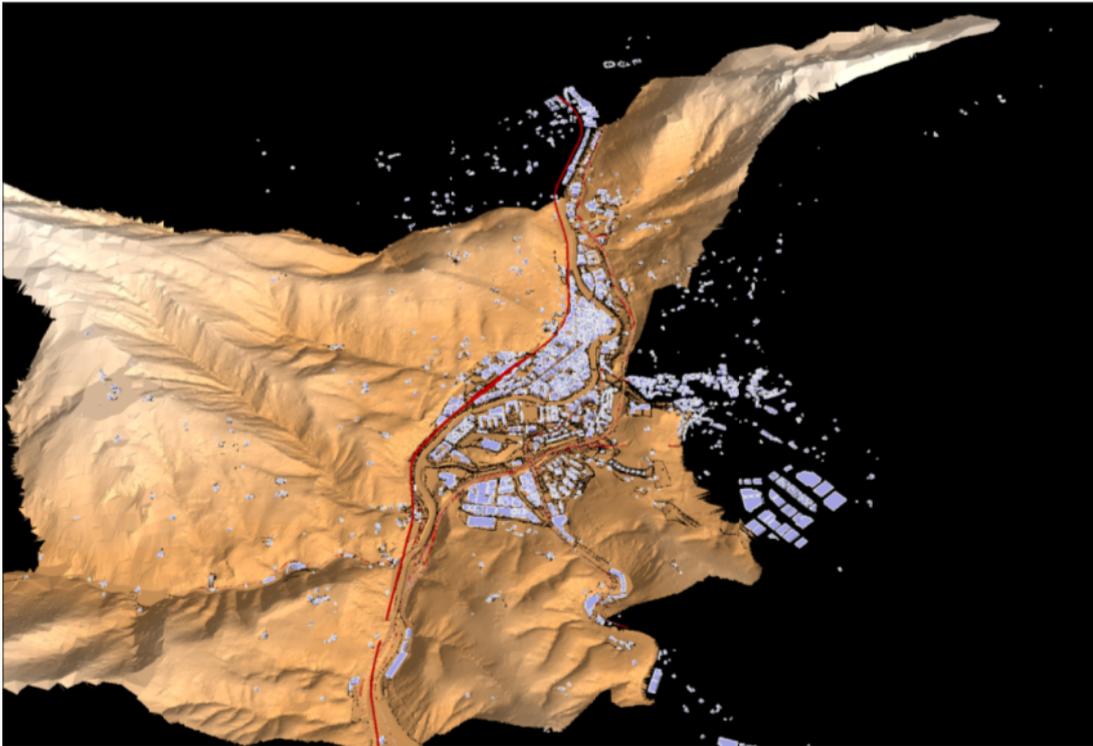
3. METODOLOGÍA

La metodología aplicada para la obtención de los niveles de emisión e inmisión de los focos de ruido ambiental, es la detallada en **Decreto 213/2012 de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco**, que dota de marco jurídico a las competencias propias de la Comunidad Autónoma en lo que a contaminación acústica se refiere, permitiendo complementar la actual normativa estatal (Ley 37/2003, RD1513/2005, RD1367/2007, RD1371/2007), que completa la trasposición de la Directiva Europea 2002/49/CE, y se basa en el empleo de métodos de cálculo, que para cada foco de emisión son:

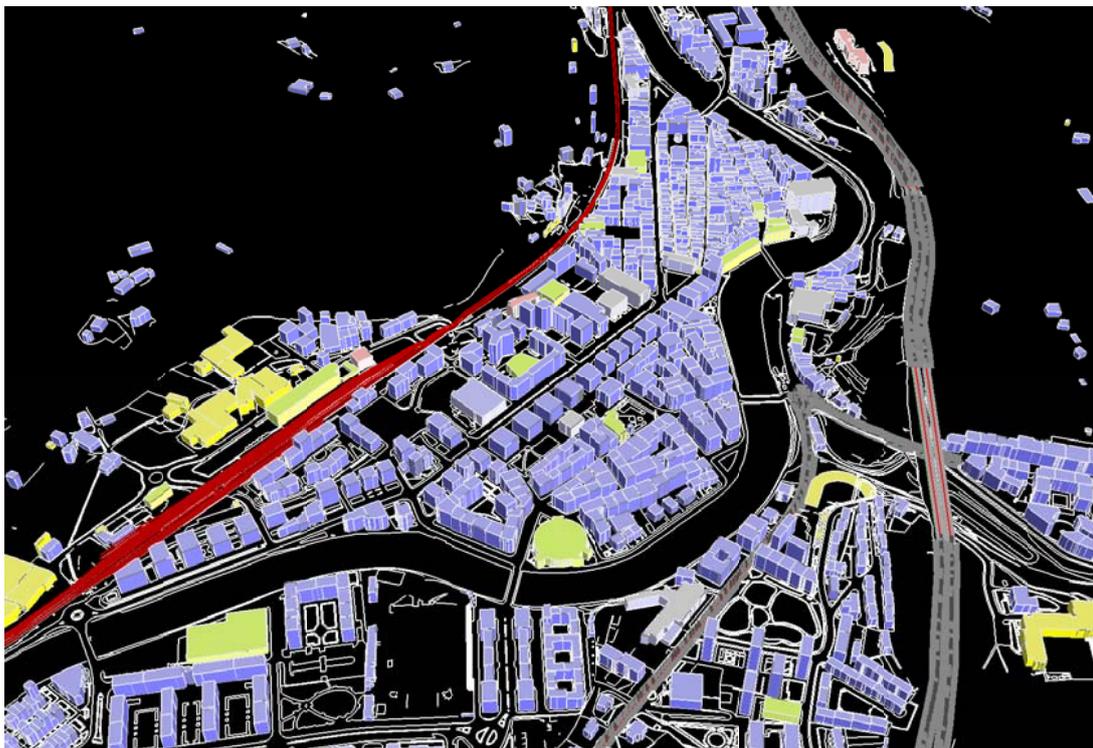
- Tráfico viario: Método NMPB – Routes – 96 (Método Francés). Para obtener la emisión en vías con velocidades bajas, se ha utilizado el **nuevo método francés NMPB - 2008**, más actualizado, que considera de forma más realista la emisión a velocidades bajas pero, dicha emisión es adaptada a la aplicación del método de referencia (NMPB - Routes - 96) para la propagación.
- Tráfico ferroviario: Método Reken-en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai'96
- Ruido industrial: ISO 9613-2; *Acústica-Atenuación del sonido cuando se propaga en el ambiente exterior, Parte 2: Método general de cálculo.*

Por lo tanto la metodología para calcular los niveles de ruido originados por los focos de ruido ambiental, se basa en el empleo de métodos de cálculo que definen:

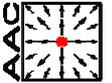
- por un lado la emisión sonora de los focos de ruido, a partir de las características del tráfico, en las calles y carreteras (IMD, porcentaje de pesados, velocidad de circulación de vehículos ligeros y pesados y tipo de pavimento entre otros), y en el ferrocarril (tipos de tren, longitud, velocidad, número de circulaciones, tipo de vía, etc.); y de los datos recogidos de la actividad industrial.
- y por otro la propagación. Para definir la propagación es necesario disponer de una modelización tridimensional del terreno para tener en cuenta todos aquellos factores que intervienen en la propagación: distancia receptor-emisor, variaciones del terreno, tipo de terreno, presencia de obstáculos, reflexiones/difracciones, absorción atmosférica...etc.



Modelo 3D generado en el programa SoundPLAN



Detalle casco urbano



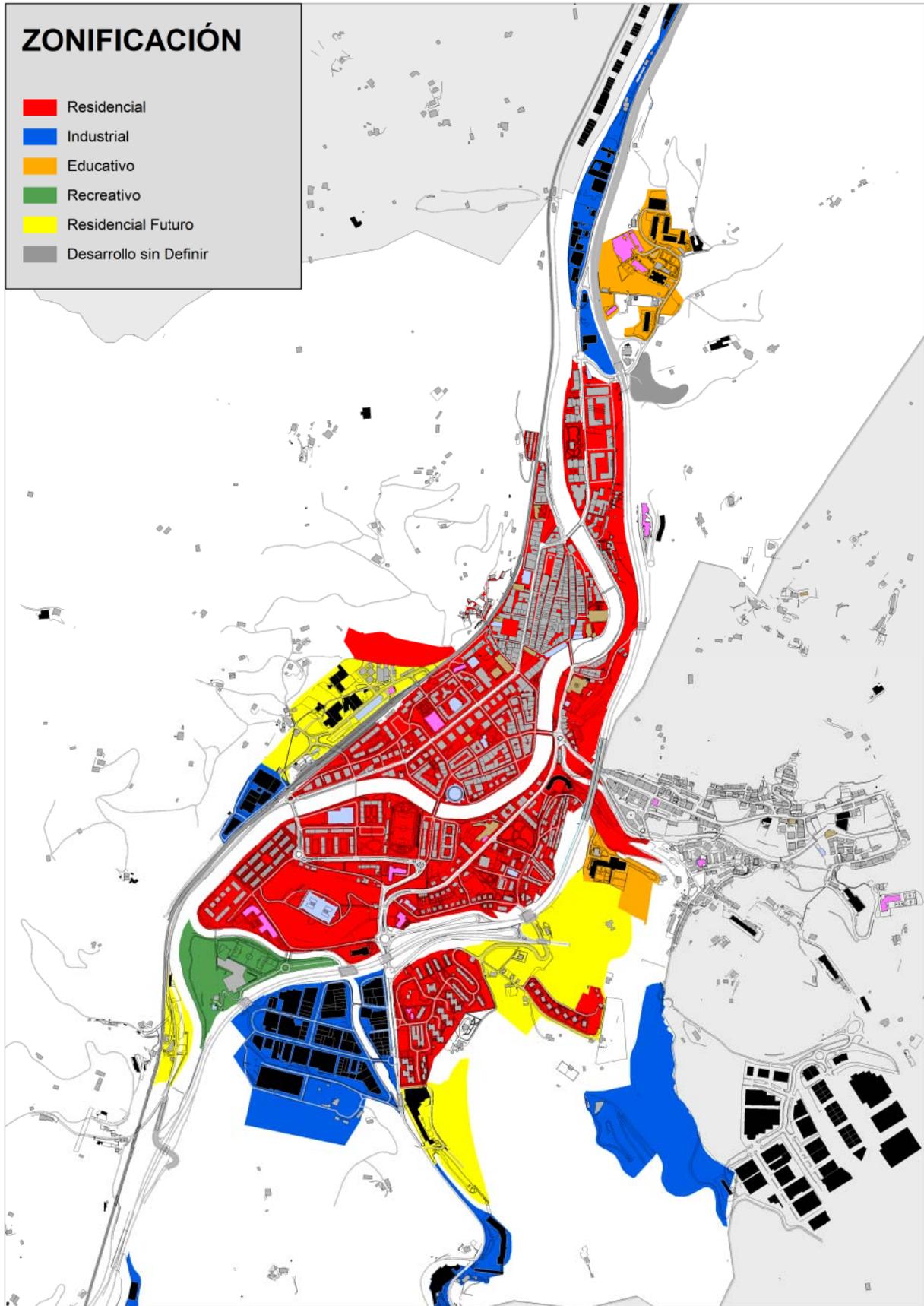
4. ZONIFICACIÓN ACÚSTICA Y OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA

En el documento AAC160106 se presentó la zonificación acústica del municipio de Tolosa, en base a la cual, el Decreto 213/2012 del 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco, establece unos Objetivos de Calidad Acústica (OCA). Si bien, a continuación se indican las áreas acústicas en las que se divide el municipio de Tolosa son:

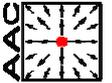
- ***Tipo a). Ámbitos/sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.***
Esta área engloba la mayor parte del casco urbano. Dentro de esta área acústica se incluyen algunos edificios docentes, sanitarios y culturales situados dentro del entramado urbano con superficies de pequeña entidad para evitar la fragmentación excesiva del territorio, como indica el párrafo c) del punto 2, del anexo III del Decreto 213/2012. Además de estos, se incluye los parques, jardines y zonas peatonales de uso estancial, así como núcleos rurales.

Se diferencian en otro tipo de áreas los futuros desarrollos urbanísticos residenciales. Esta área acústica se denomina: ***Tipo a) futuro. Ámbitos/sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial. Nuevo desarrollo.*** Dentro de este tipo de área acústica se incluyen los cuatro futuros desarrollos residenciales previstos (estudiados más en detalle en el apartado 7.1)

- ***Tipo b). Ámbitos/sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.***
En esta área se incluyen las zonas industriales del municipio como son Usabal, Apatta Erreka (gran parte de él se encuentra en Ibarra), Artzabaltza, Laskoraingoikoa Anoeta y Errota
- ***Tipo c). Ámbitos/sectores del territorio con predominio de uso recreativo y de espectáculos.*** Siguiendo las indicaciones del Decreto 213/2012, se incluyen las áreas, de cierta entidad, destinadas a las actividades deportivas como es el complejo de Usabal Kirolgunea.
- ***Tipo e). Ámbitos/sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.*** En este apartado se incluyen las áreas correspondientes a Escolapios y Santa Lucía, ambas con un uso docente.



Zonificación Acústica



5. RESULTADOS DE LOS MAPAS DE RUIDO

A continuación se presentan los resultados obtenidos en los mapas de ruido de cada foco de ruido ambiental por separado (tráfico viario de calles, tráfico viario de carreteras, tráfico ferroviario e industria) con el fin de asociar a cada zona afectada con su foco o focos generadores de ruido. Además se realizará la suma de la afección acústica de los diferentes focos conjuntamente con el fin de obtener el **mapa de ruido ambiental total**, que es el que nos servirá de referencia para obtener los mapas de conflicto y así estimar el exceso de niveles acústicos en el municipio de Tolosa.

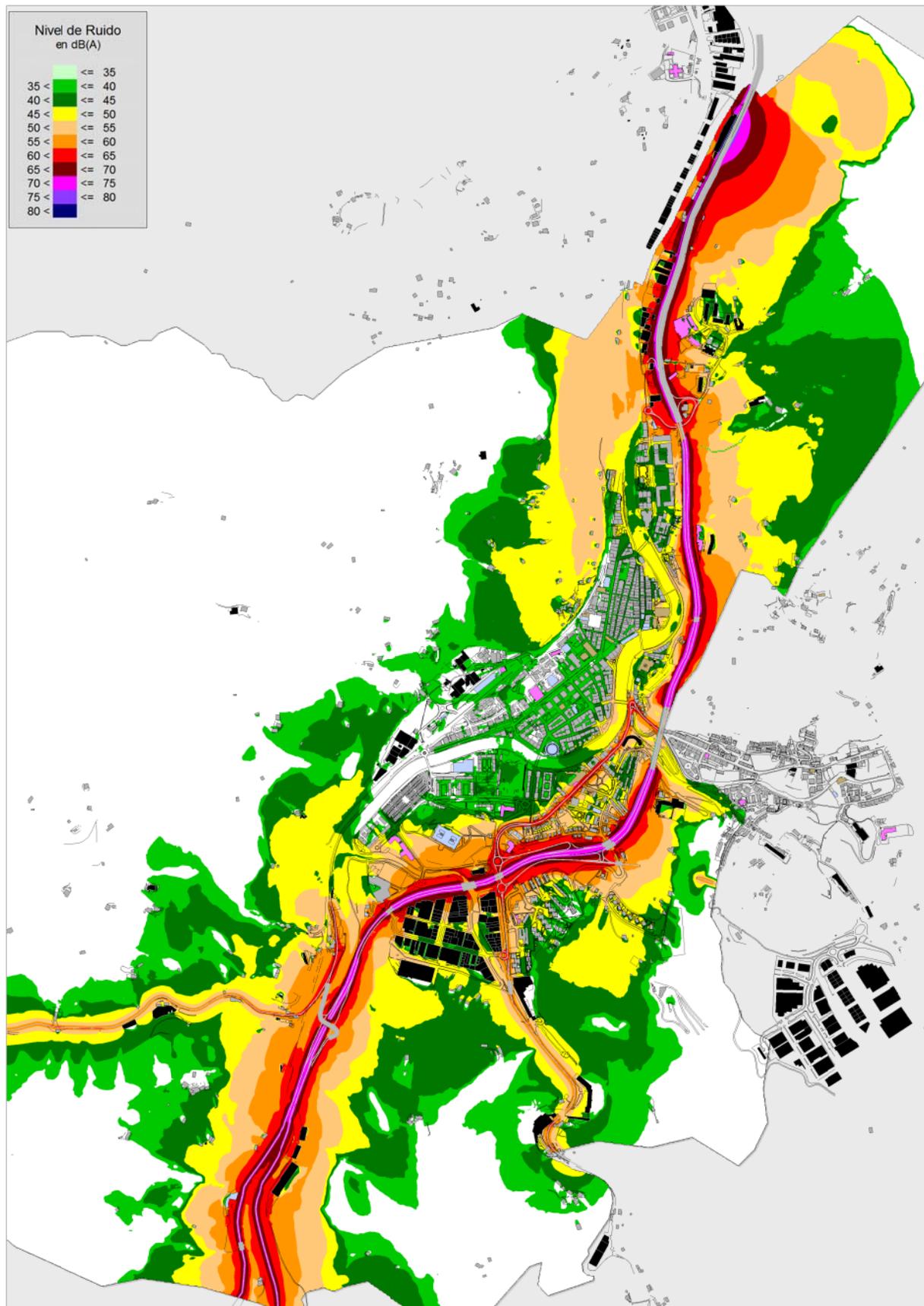
Un mapa de ruido consiste en la representación gráfica de los niveles acústicos a los que está expuesto un territorio, y su expresión se basa en isolíneas que representan los niveles de inmisión que el foco o focos de ruido ambiental generan en el entorno a una **altura de 4 metros** sobre el terreno. Es decir, representan el ambiente sonoro generado por dicho foco o focos en el área de estudio.

Permiten realizar evaluaciones de la calidad acústica de un territorio y además delimitar aquellas zonas que están por encima de los OCAs (zonas de protección acústica especial) o que por el contrario podrían definirse como zonas tranquilas.

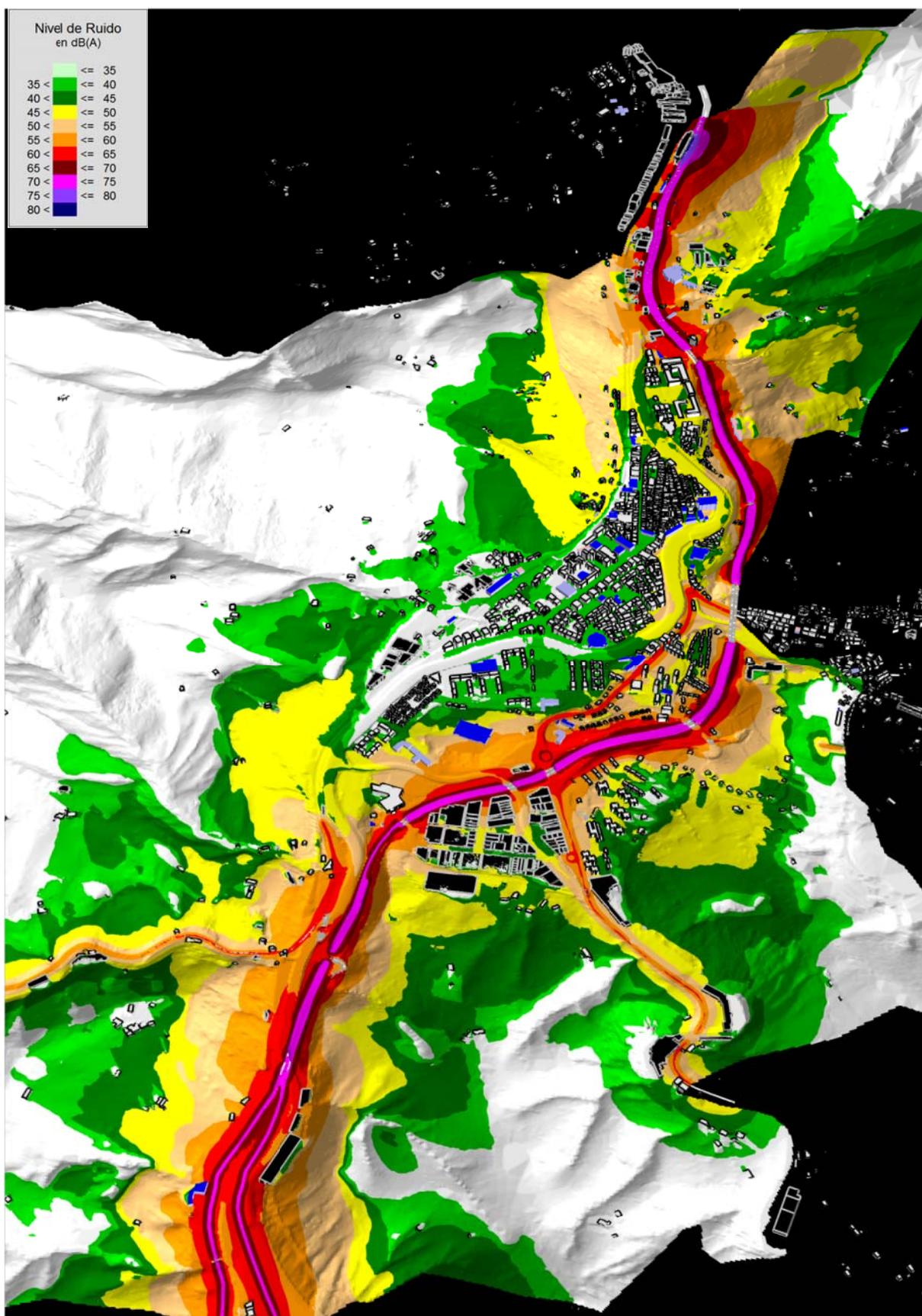
Sirven de base a la hora de plantear medidas correctoras en las zonas en las que se superan los objetivos de calidad acústica, o preventivas en aquellas que gocen de una buena calidad acústica y que se deseen preservar.

Por lo tanto, los mapas de ruido que se exponen a continuación presentan los resultados obtenidos en la evaluación acústica a 4 m de altura obtenidos en el período más desfavorable, el nocturno (excepto en la industria). Se presenta para cada foco una imagen en 2D y otra en 3D para tener una mejor visión y comprensión del análisis realizado.

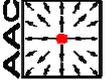
5.1 Mapa de ruido de carreteras



Mapa de Ruido de Carreteras. Período nocturno, L_n dB(A).



Mapa de Ruido de Carreteras 3D. Período nocturno, L_n dB(A).

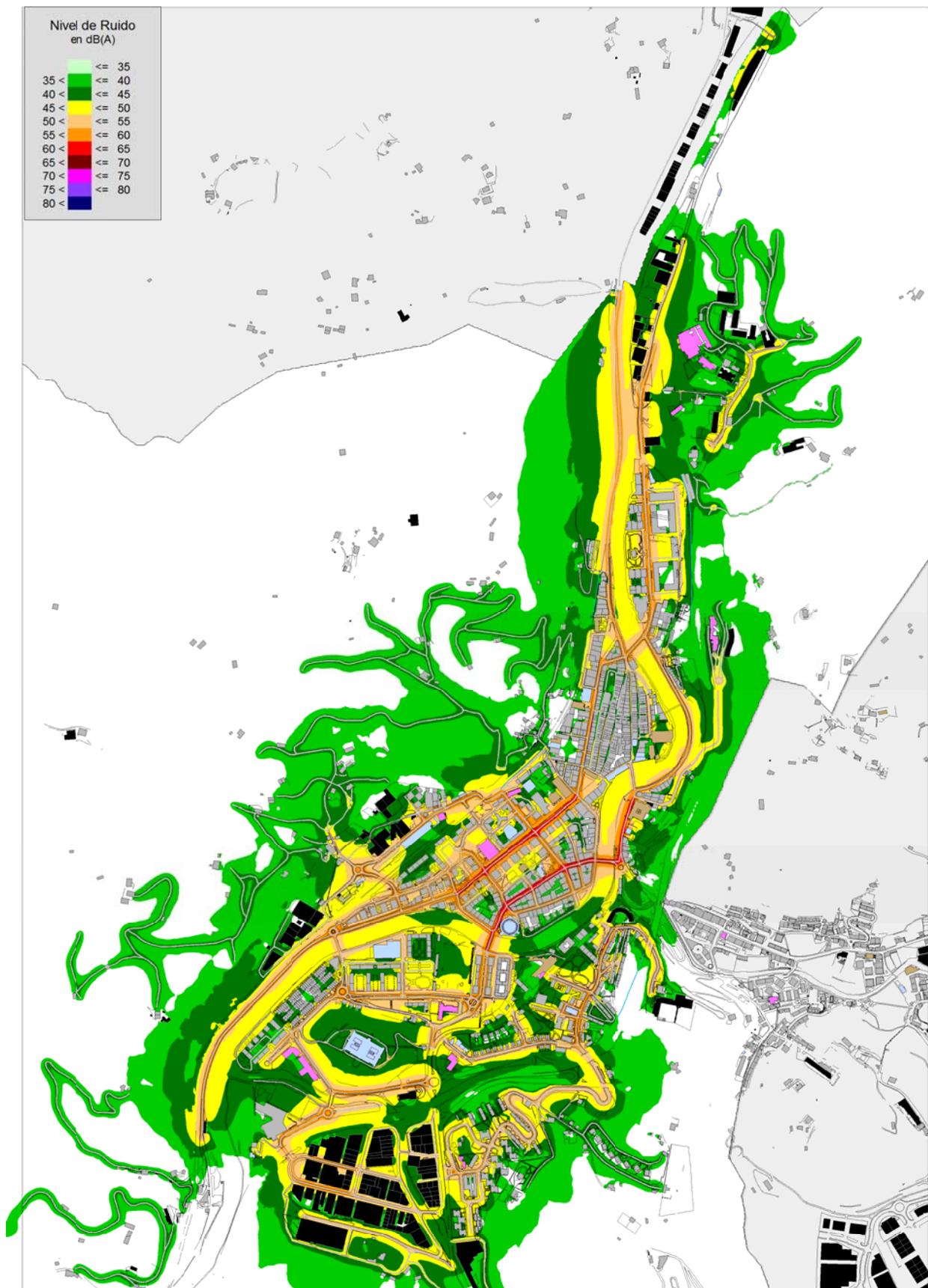


El **Tráfico de carreteras** es el foco que mayor afección produce en el municipio en cuanto a los niveles de ruido más altos producidos a 4m ya que la A-1 bordea el casco urbano a escasa distancia del mismo y además, la intensidad de tráfico diaria en esa vía es elevada (según los últimos datos recogidos por Diputación de Gipuzkoa entre 32.000 y 42.800 vehículos dependiendo de la zona y el porcentaje de vehículos pesados se sitúa en el 19%, por lo que los niveles de ruido son significativos).

Se aprecia en las imágenes de los mapas de ruido que a 4 metros son las primeras líneas de edificios las que sufren niveles altos (del orden de 60-65 dB(A) en el período nocturno, lo que significa entre 5 y 10 decibelios por encima de los OCA para zonas residenciales), y que debido a la atenuación por distancia y al propio apantallamiento de esas primeras edificaciones, los niveles se reducen rápidamente a medida que nos adentramos en el casco urbano y nos alejamos de la carretera. Cabe destacar también las pantallas acústicas ubicadas a ambos lados del viaducto entre Tolosa e Ibarra, que, unido a la importante diferencia de cota entre el viaducto y el terreno inferior produce una reducción de niveles importante en esa zona.

También en las edificaciones de reciente construcción junto a la A-1 en Uzturri Kalea existe una pantalla acústica que protege parcialmente dichas edificaciones (esto se verá con mayor detalle en el punto 7.2 (Conflictos en Fachada)).

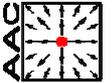
5.2 Mapa de ruido de calles



Mapa de Ruido de Calles. Período nocturno, L_n dB(A).



Mapa de Ruido de Calles 3D. Periodo nocturno, L_n dB(A). Detalle Casco Urbano

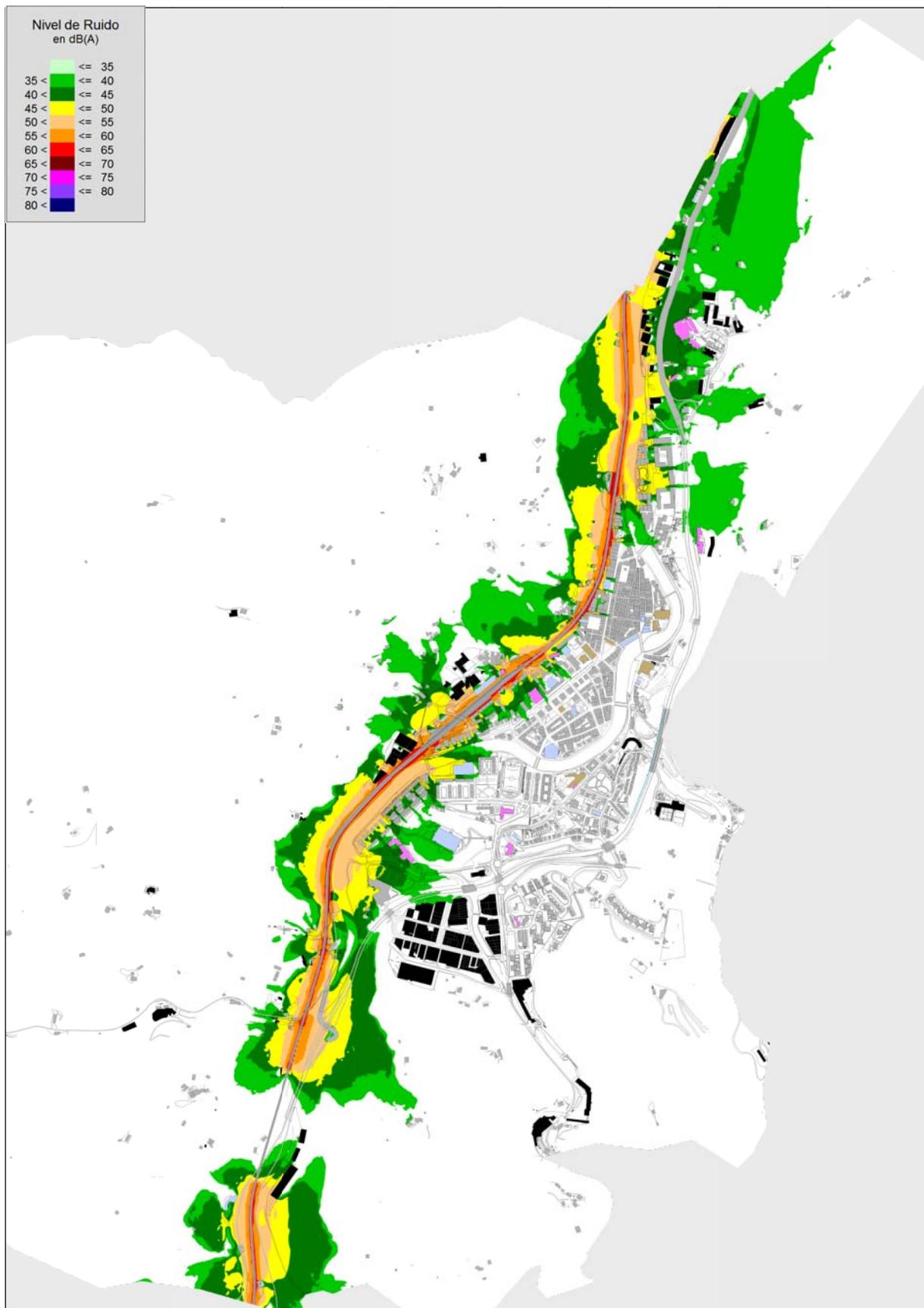


El mapa de ruido del tráfico urbano da una idea de cómo se distribuye el tráfico en el municipio, y de cuáles son los corredores principales y que causan mayor afección.

Los mayores niveles de ruido se dan lógicamente en los ejes principales del casco urbano. En San Francisco Pasealekua los mayores niveles junto a los ejes de tráfico se encuentran en el rango de $L_n=60-65$ dB(A); también en el eje formado por Oria Kalea y Nafarroa Etorbidea y su prolongación hacia Santa Klara Kalea se dan esos niveles en algunas fachadas de las viviendas (en algunos casos los niveles se ven incrementados debido a la proximidad de las edificaciones a ambos lados y las reflexiones que se producen entre ellas). Algunas otras calles, o tramos de ellas, como Rondilla kalea o algún tramo de Foruen Etorbidea tienen niveles por encima de los OCA de entre 1 y 5 dB(A)

Sin embargo cabe resaltar las políticas de calmado de tráfico que se han llevado a cabo en los últimos años y que han tenido una incidencia muy positiva desde el punto de vista acústico, destacando el establecimiento de **zonas 30** en gran parte del casco urbano, lo que ha supuesto una reducción significativa de los niveles de ruido producidos por el este foco.

5.3 Mapa de ruido de ferrocarril



Mapa de Ruido de Ferrocarril. Período nocturno, L_n dB(A).

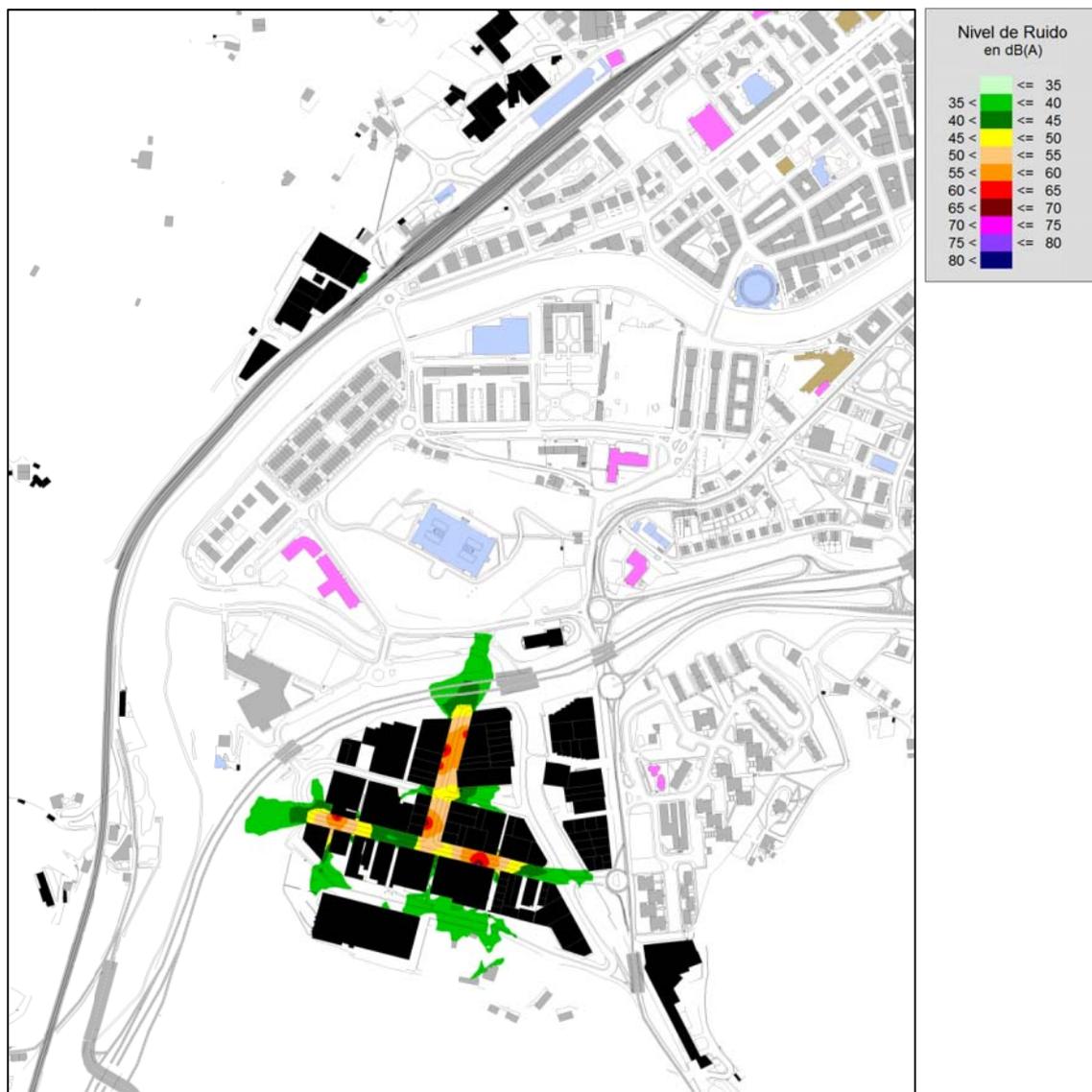


Mapa de Ruido de Ferrocarril 3D. Período nocturno, L_n dB(A). Detalle

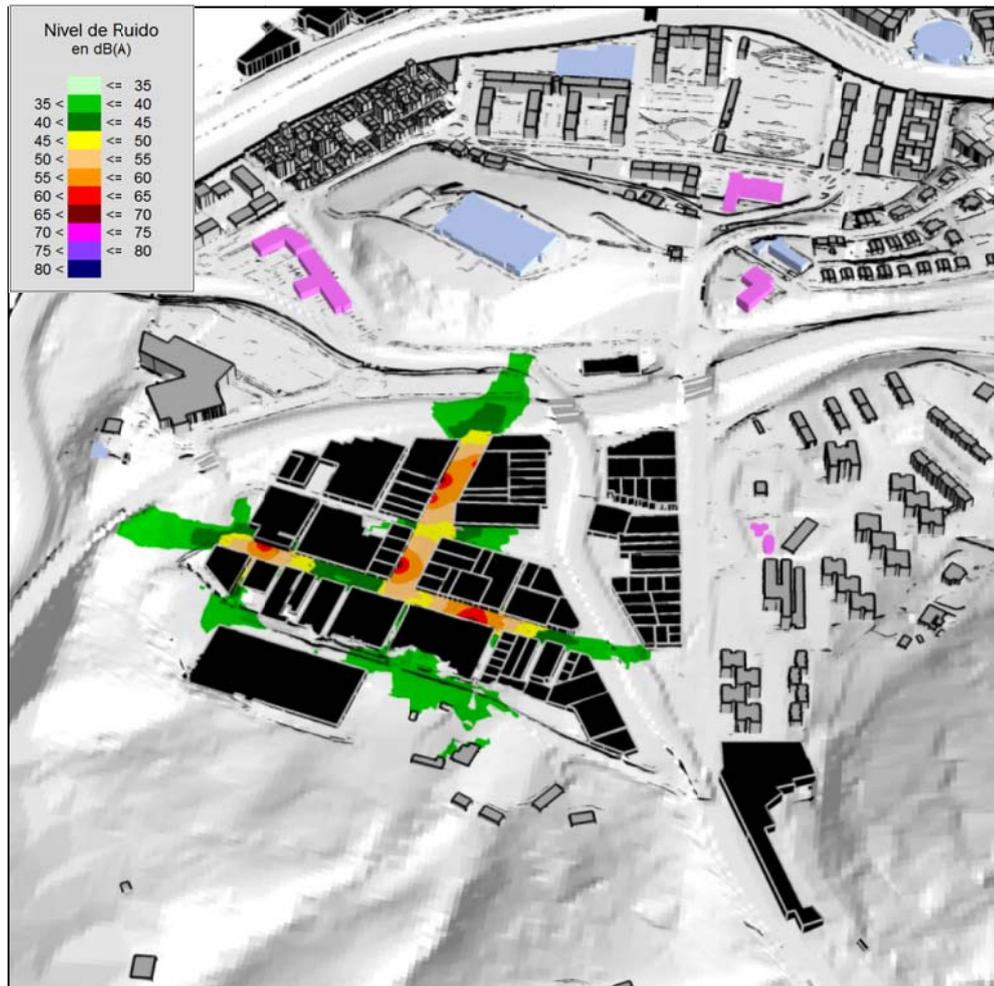
La línea de ADIF Madrid-Irún atraviesa el término municipal de norte a sur y discurre por el oeste del casco urbano, en alguna zona muy cerca de viviendas. El período más desfavorable en cuanto al ruido que genera este foco es la noche (igual que los focos anteriores) debido al peso específico en los niveles de ruido de los trenes de mercancías. En este período se dan niveles cercanos a la vía de entre 60 y 65 dB(A), si bien cabe señalar que existen dos pantallas acústicas para proteger los edificios cercanos, situadas en Belate Pasealekua y San Joan kalea.

Presumiblemente el trazado del TAV ocasionará en un futuro algún conflicto acústico, pero ese aspecto queda fuera del alcance de este estudio, puesto que únicamente se muestra la afección acústica actual.

5.4 Mapa de ruido de industria



Mapa de Ruido de Industria. Período diurno, L_d dB(A).

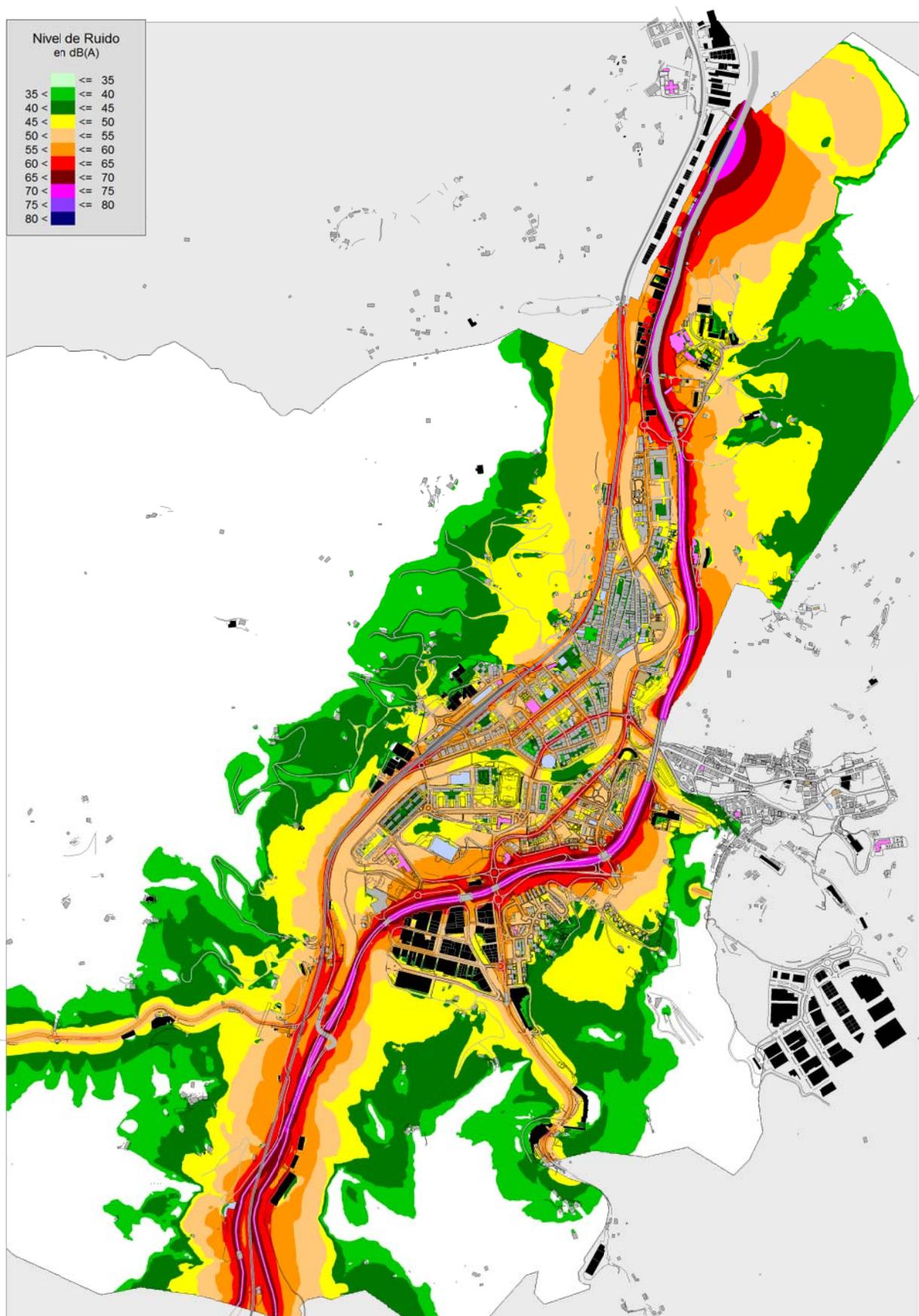


Mapa de Ruido de Industria 3D. Período diurno, L_d dB(A). Detalle Usabal

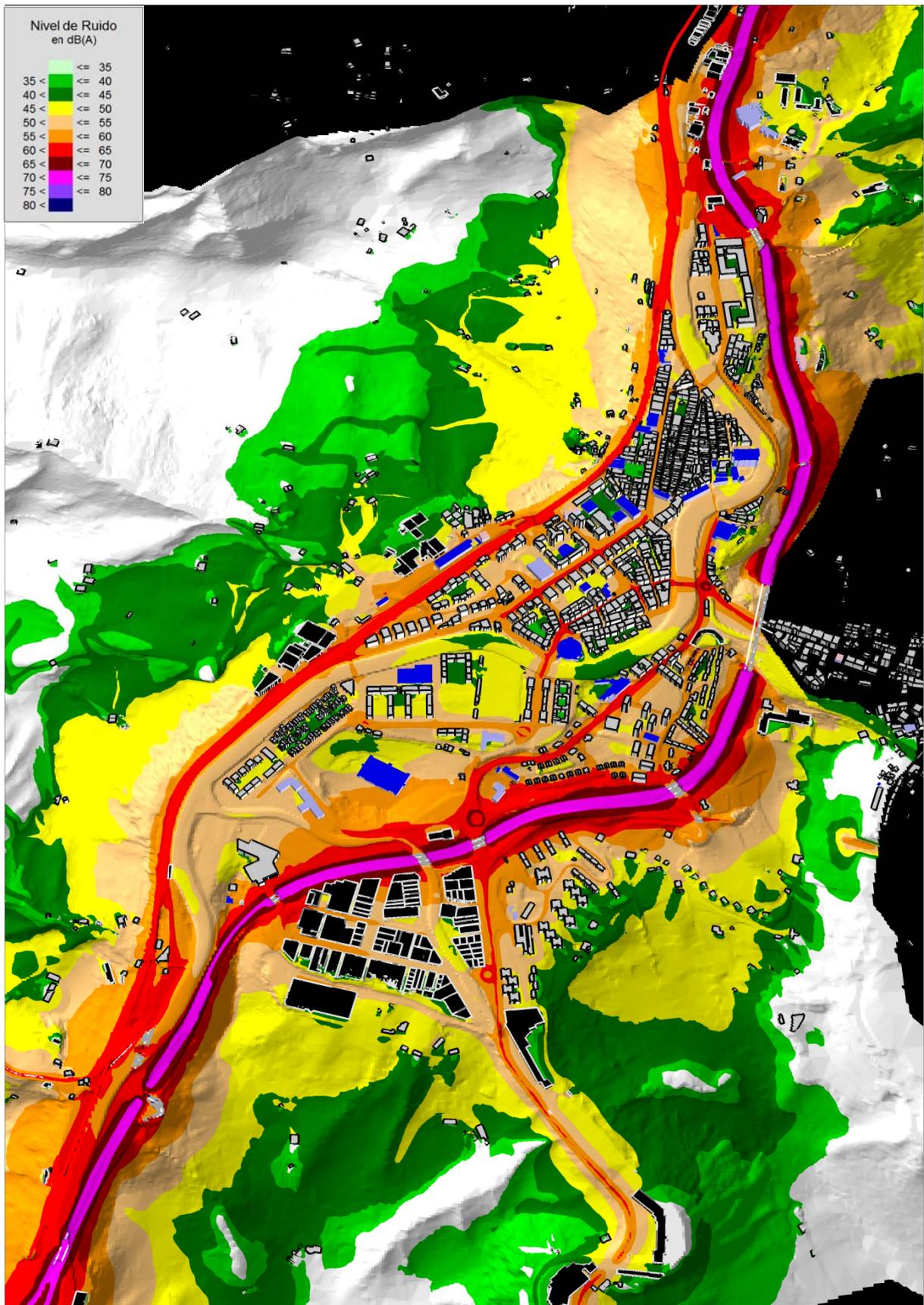
En general la actividad industrial del municipio no supone un problema relevante desde el punto de vista acústico. Los focos de ruido más destacados y en los que se han realizado mediciones se ubican en Usabal Industrialdea, lo suficientemente alejado como para que los niveles de ruido no afecten a la población. Además, los niveles de ruido medidos no son elevados, ya que se trata en general de industria ligera con niveles sonoros moderados. Además de este polígono, existe alguna pequeña industria y taller diseminado por el municipio que no presentan, en principio, conflicto acústico.

A la vista de los resultados, dado que las primeras viviendas se encuentran relativamente alejadas de los focos de ruido principales, los niveles se encuentran por debajo de los objetivos de calidad acústica, pero debido al alcance de este estudio, en el que solamente se realizan mediciones puntuales y a la posible variabilidad de la intensidad y frecuencia de los focos de ruido, esto no es posible afirmarlo con rotundidad, para lo cual sería necesario elaborar estudios específicos más detallados que exceden el alcance de un estudio de mapa de ruido del municipio.

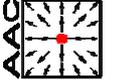
5.5 Mapa de ruido ambiental total (carreteras+calles+ferrocarril+industria)



Mapa de Ruido de Ambiental Total. Período nocturno, L_n dB(A).



Mapa de Ruido de Ambiental Total 3D. Periodo nocturno, L_n dB(A).



La normativa ambiental establece los objetivos de calidad acústica en base a los niveles de ruido ambiental totales, esto quiere decir, sumando la afección de todos los focos de ruido ambiental que son: tráfico viario, tráfico ferroviario y ruido industrial.

De manera que, a pesar de que el gestor de cada infraestructura debe realizar el mapa de ruido correspondiente a su infraestructura, son los municipios los que deben elaborar los mapas de ruido en los que se sume la afección de los focos de ruido ambiental que afectan al término municipal. En el caso de Tolosa se ha sumado la afección acústica del tráfico viario (calles y carreteras) ferroviario e industrial.

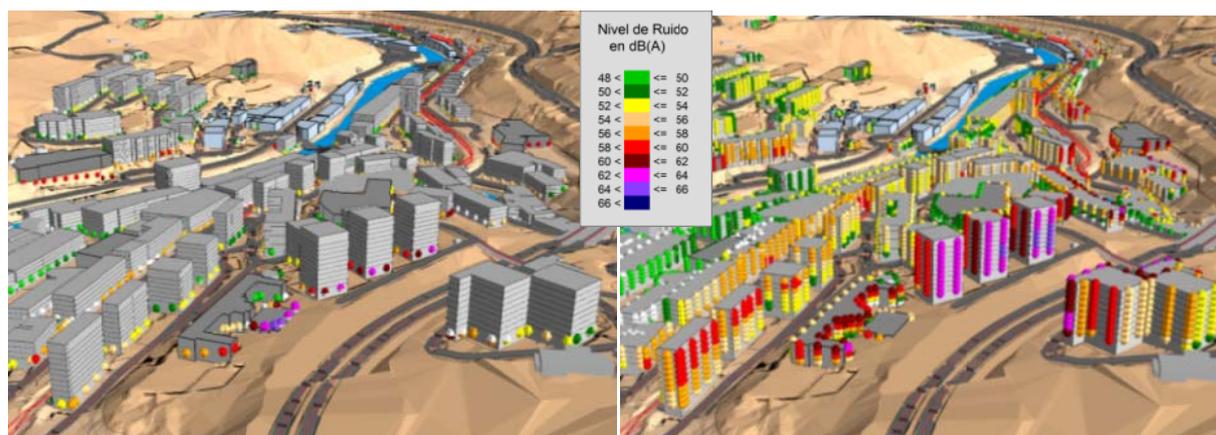
6. RESULTADOS DE LOS MAPAS DE FACHADA

Un mapa de fachadas representa los niveles de inmisión en cuanto a **sonido incidente en la fachada** de los edificios considerados, por lo tanto sin tener en cuenta el sonido reflejado en el propio edificio, aspecto que sí está considerado en los mapas de ruido. Se colocan receptores a las diferentes alturas del edificio y se calculan los niveles acústicos de cada altura.

Es por esta razón que habitualmente hay diferencias en los resultados obtenidos en los mapas de ruido y de fachada cuyas diferencias radican:

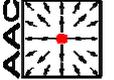
- Por un lado en la altura de evaluación, que en el caso del mapa de ruido está limitada a 4 metros sobre el terreno, y
- Por otro lado, que en el mapa de fachadas se representa el sonido incidente en la fachada de cada edificio y no en todo el área de estudio, no considerando en este caso las reflexiones en el propio edificio.

Se han obtenido dos tipos de mapas en fachadas: a 4m de altura sobre el terreno, para poder calcular las estadísticas de población afectada solicitadas por el Decreto 213/2012, y también los mapas de fachada en altura que tienen información de los niveles acústicos que llegan a cada altura de los distintos edificios. A continuación se presenta una imagen que permite comparar estos dos tipos de resultados: mapas de fachada a 4 m. y mapas de fachada en altura:



Ejemplo comparativo resultados a 4m y a todas las alturas (no correspondiente a Tolosa)

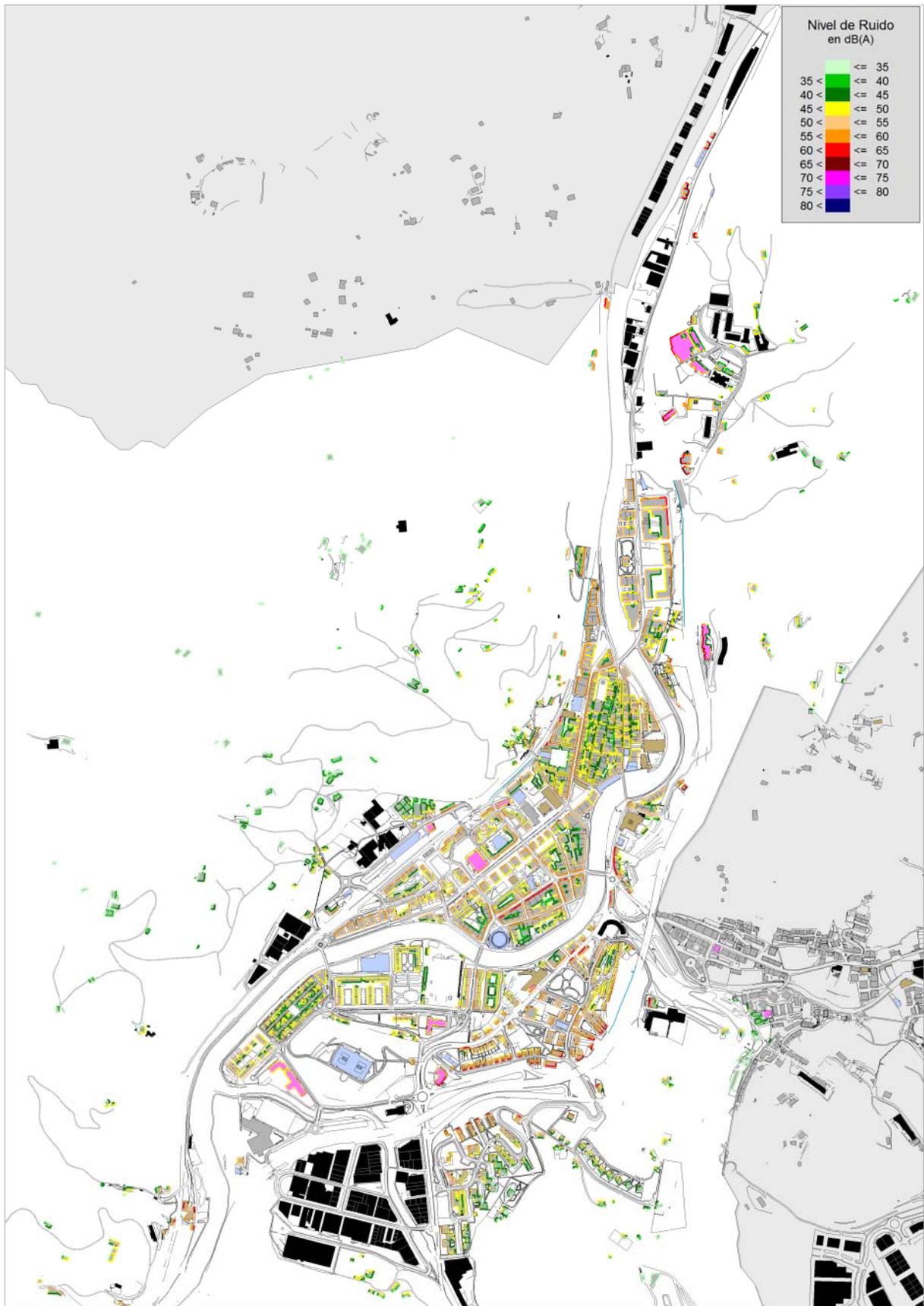
Por lo tanto, el mapa de fachadas en altura se obtiene colocando los puntos de cálculo en la fachada de los edificios en las distintas alturas, obteniendo los niveles de inmisión en cada altura. Este análisis presenta ciertas ventajas respecto al resultado obtenido a través de los mapas de fachada a 4 m. ya que por un lado ofrece una visión más realista de la afección acústica en medio urbano, y además permite delimitar las zonas en las que se superan los



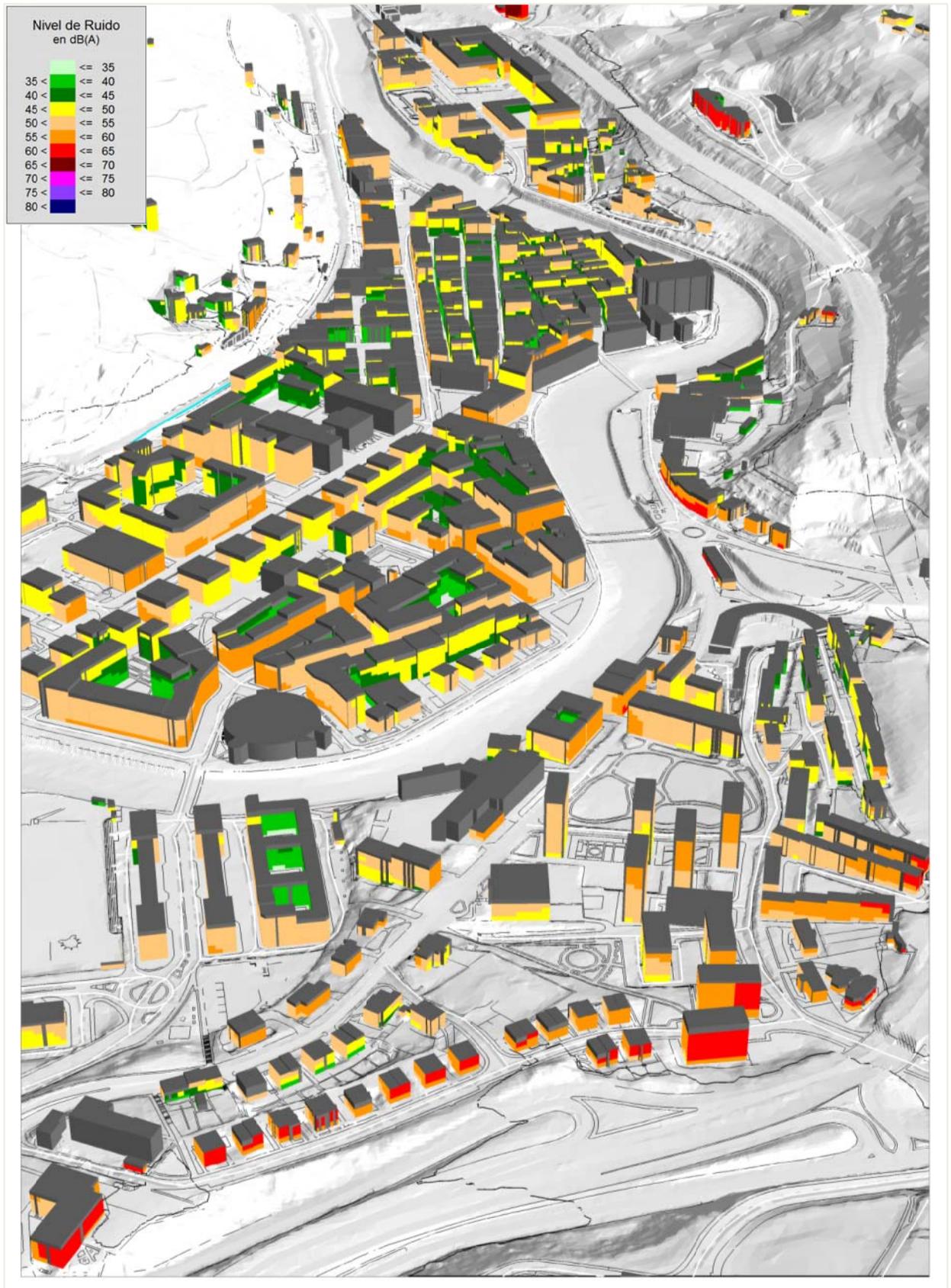
objetivos de calidad acústica, ya que el Decreto 213/2012 los referencia a todas las alturas de las fachadas.

A continuación se presentan los resultados obtenidos en los mapas de fachada en altura, para **el período noche, más desfavorable**. Los niveles acústicos en los mapas de fachada en 2D, representan el nivel acústico obtenido en la altura más desfavorable. En las imágenes de los resultados de los mapas de fachada en 3D se puede ver cada piso de las fachadas con su nivel correspondiente.

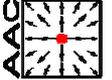
A continuación se presentan unas imágenes con los Mapas de Fachadas para cada uno de los focos de ruido considerados en el período más desfavorable y un Mapa de Fachadas con todos los focos juntos considerados:



Mapa Fachadas Ruido Ambiental Total. Período nocturno L_n dB (A)



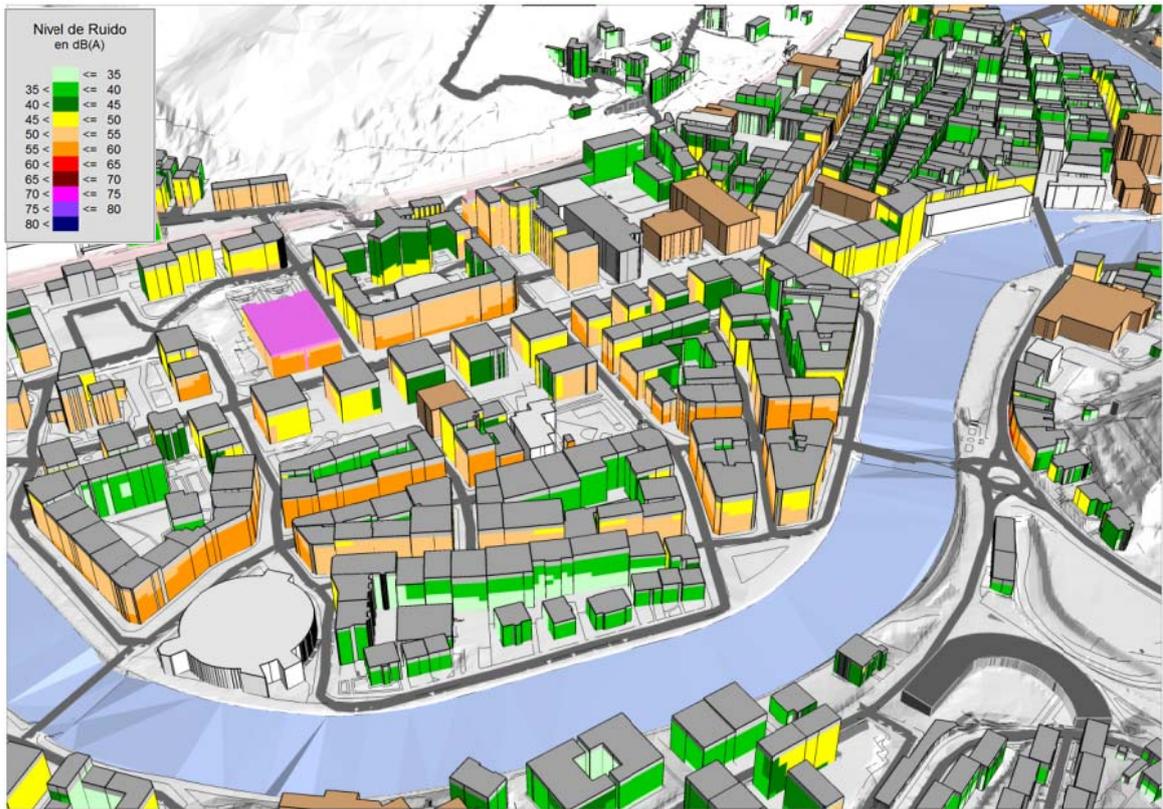
Mapa Fachadas Ruido Ambiental Total. Período nocturno L_n dB(A) 3D



Como no podía ser de otra manera, los resultados no hacen sino corroborar lo visto en los Mapas de Ruido, aunque cabe destacar algunos aspectos que se aprecian mejor con este mapa de fachadas en altura:

- Altos niveles de ruido producidos por la carretera (llegando al rango de 60-65 dB(A) para el período noche en las fachadas más expuestas de la A-I, es decir entre 5 y 10 dB(A) por encima de los Objetivos de Calidad Acústica).
- Niveles de ruido del tráfico de calles que sólo superan los objetivos de calidad acústica en las fachadas más expuestas orientadas hacia los ejes principales. Esta superación es como máximo de 5 dB(A).
- El tráfico de la línea de ADIF produce en las fachadas de las edificaciones más expuestas niveles en el rango de 55-60 dB(A) para el período nocturno, es decir, hasta 5 dB(A) superiores a los objetivos de calidad acústica establecidos.
- La actividad industrial no produce en las fachadas niveles superiores a los establecidos por los objetivos de calidad acústica.

Para una mejor visualización y comprensión de los resultados, se incluyen a continuación unos zooms de los Mapas de Fachada para los diferentes focos de ruido obtenidos por separado en 3D, donde se puede ver cómo los niveles varían en altura (según el piso considerado). Esta diferenciación será importante también a la hora de establecer correctamente la población afectada a cada rango de ruido, tal y como se verá en el punto 10.



Mapa Fachadas de Calles 3D. Período L_n dB(A). Zoom casco urbano

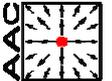


Mapa Fachadas de Carreteras 3D. Período L_n dB(A). Zoom zona Iparragirre Auzoa



Mapa Fachadas de FF.CC. 3D. Período L_n dB(A). Zoom zona Estación

No se incluye imagen de mapa de fachadas de focos industriales, porque tal y como se ha comentado, no se observa afección significativa en las fachadas de viviendas



7. MAPAS DE CONFLICTO

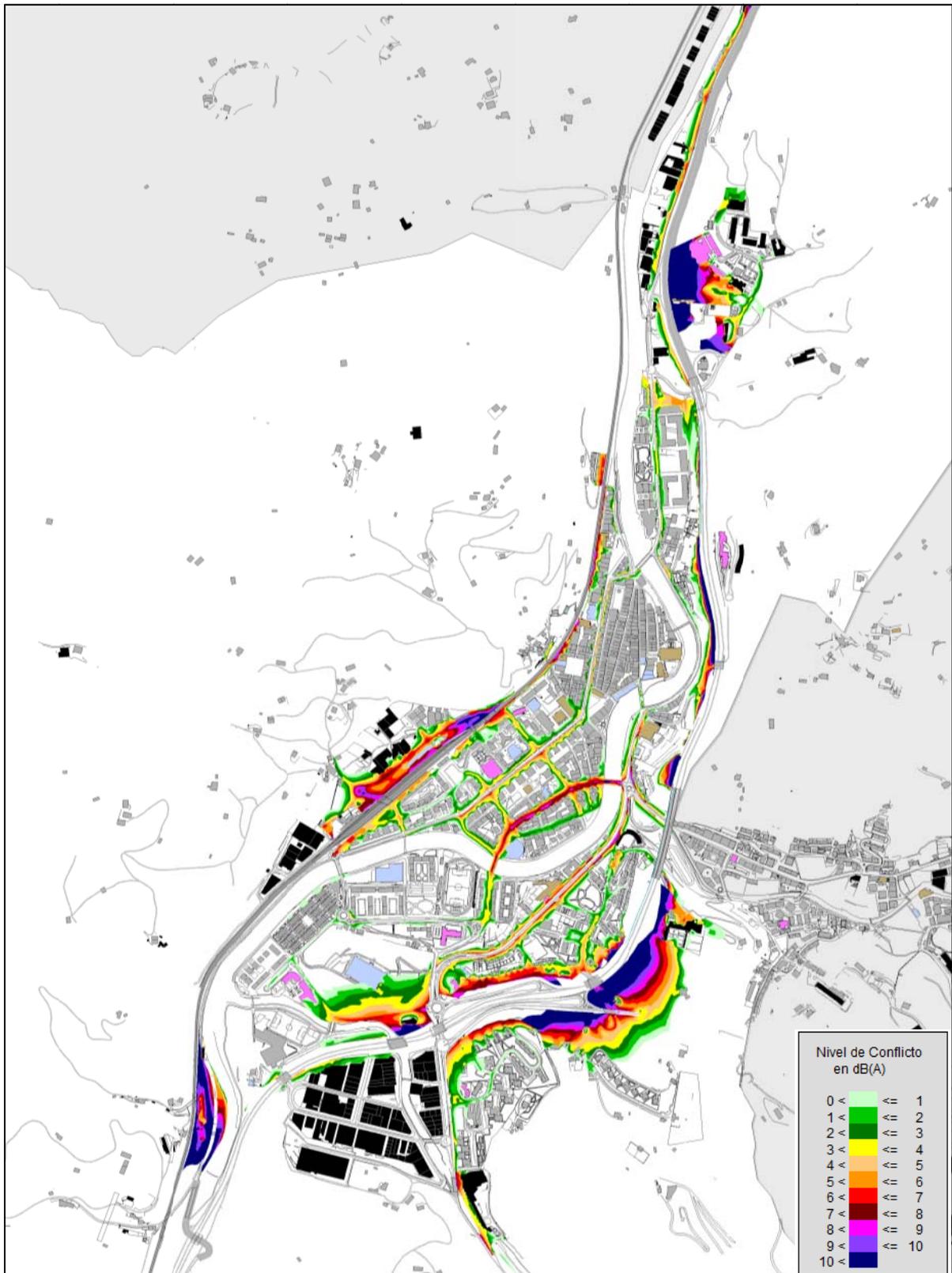
Los mapas de conflicto son una forma de integrar la información que recoge la zonificación acústica en cuanto a OCAs aplicables a cada área con los resultados obtenidos en los mapas de ruido y mapas de fachadas. Cuantificando para cada tipo de foco o de forma global, en cuántos decibelios se exceden los objetivos aplicables a cada zona del municipio en función de la zonificación acústica.

Puesto que los objetivos de calidad acústica hacen referencia a ruido ambiental total, es decir, teniendo en cuenta todos los focos de emisión de manera conjunta, se presenta el mapa de conflicto total para el período nocturno, con objeto de tener una valoración global del exceso de niveles acústicos en Tolosa.

Se han obtenido dos tipos de mapas de conflicto:

- Mapas de conflicto por áreas: Toman como referencia el mapa de ruido a 4 m. sobre el terreno, teniendo en cuenta todos los focos de ruido ambiental y la propuesta de zonificación acústica, con el fin de establecer el exceso en decibelios de las diferentes **áreas acústicas**.
- Mapas de conflicto en fachada: Establecen el exceso en decibelios en las fachadas de los edificios residenciales, educativos y sanitarios respecto a la altura que presenta el nivel más desfavorable y no respecto al nivel obtenido a 4 metros de altura sobre el terreno. El conflicto se establece en función del uso del edificio y no del uso del suelo. Se representan en 2D

7.1 Mapa de conflicto por áreas (a 4 metros)

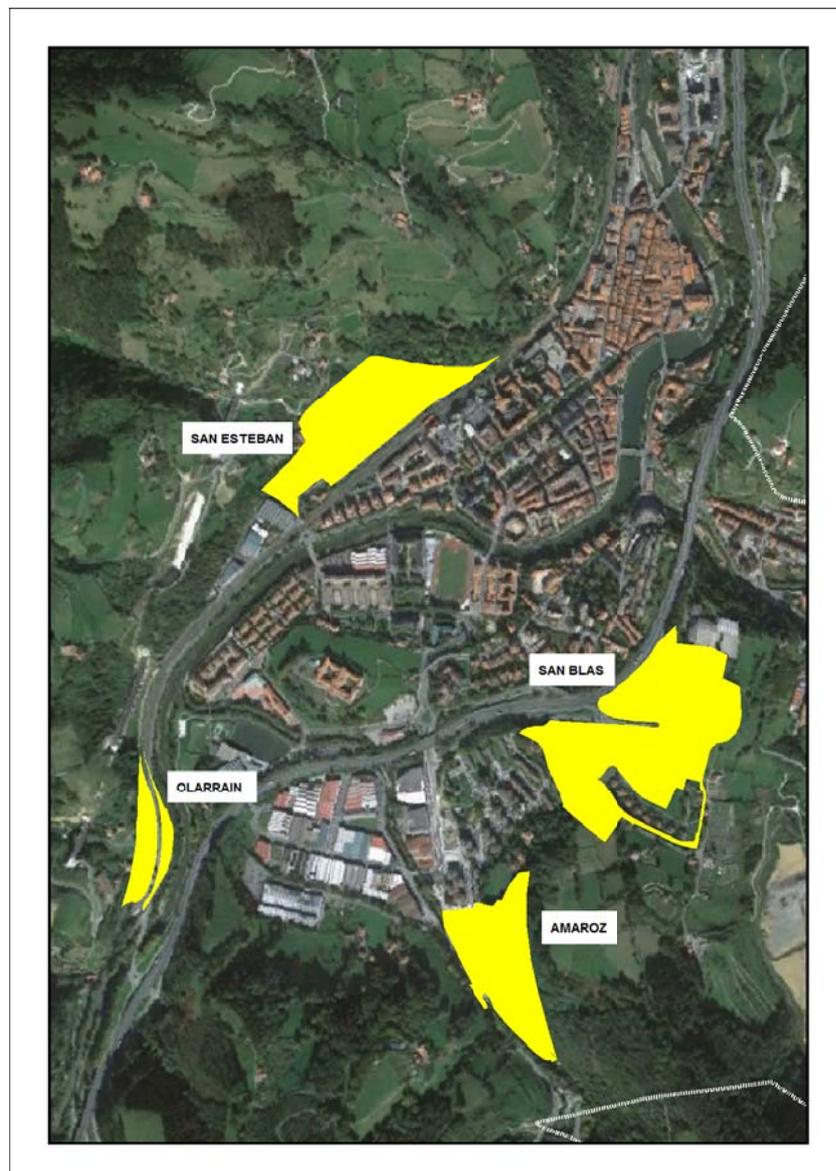


Mapa de Conflicto a 4m. Período nocturno, L_n dB(A)

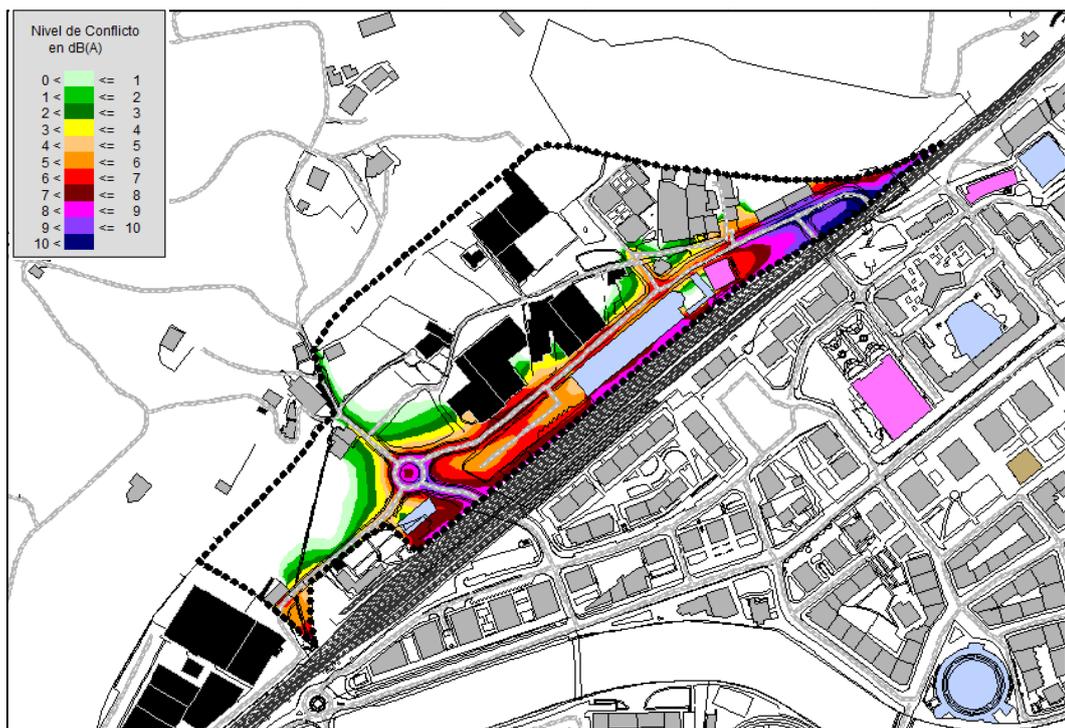
Este mapa representa el exceso de niveles acústicos a 4 metros de altura sobre el terreno, para ello se realiza una resta entre los niveles acústicos obtenidos en el mapa de ruido menos los niveles acústicos que hay que cumplir en cada área acústica definida en la zonificación acústica. La utilidad de este tipo de representación es que no únicamente representa el exceso de niveles sobre zonas consolidadas, sino que también se obtiene el exceso de niveles acústicos sobre los nuevos desarrollos previstos.

Hay que recordar que los objetivos de calidad acústica para los nuevos desarrollos residenciales son 5 dB(A) más estrictos que para una zona residencial consolidada, siendo el nivel acústico a cumplir por la noche de $L_n=50$ dB(A).

En este sentido, a continuación se muestran detalles de los mapas de conflicto sobre las áreas donde se prevé el desarrollo de nuevos ámbitos urbanísticos. Primeramente se muestra una ubicación de las diferentes áreas de intervención urbanística con desarrollo urbanístico previsto:



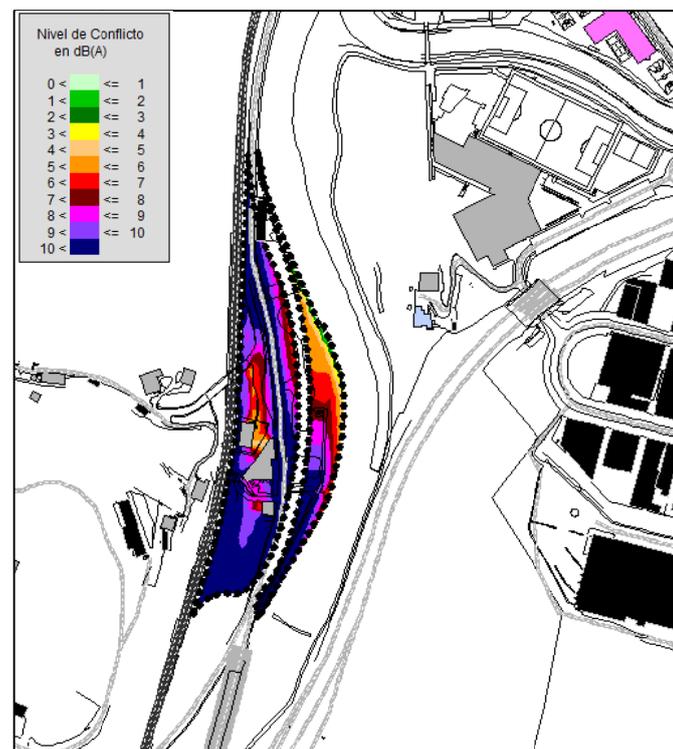
SAN ESTEBAN



Zona paralela a la línea de ferrocarril en la zona de la Estación, que sufrirá un cambio de uso, es decir, una renovación de suelo urbano, a un uso residencial, pero se considera nuevo desarrollo residencial y por tanto los objetivos de calidad acústica son $L_{d/e}=60$ dB(A) $L_n=50$ dB(A).

- Conflicto acústico en parte del sector, siendo en la zona más próxima a las vías superior a 10 dB(A).
- Por las cotas entre en foco y el nuevo desarrollo, presumiblemente una pantalla acústica tendría una buena eficacia.

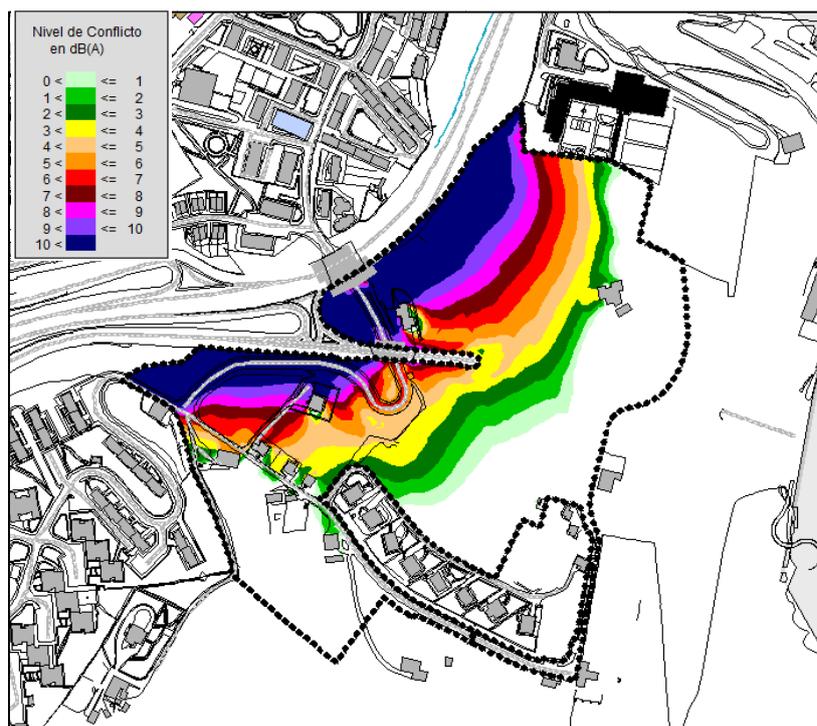
OLARRAIN



Esta zona, que por tratarse de un nuevo desarrollo residencial, cuenta con objetivos de calidad acústica $L_{d/e}=60$ dB(A) y $L_n=50$ dB(A) se encuentra "encajonada" entre la línea de FFCC y la A-I, los dos focos de ruido ambiental más ruidosos del municipio. Debido a ellos, el conflicto acústico se da, en mayor o menor medida, en todo el sector, existiendo amplias zonas donde existen conflictos de 10 dB(A) o superiores.

La eliminación de estos conflictos acústicos con pantallas u otras medidas típicas de control de ruido, se antoja complicado.

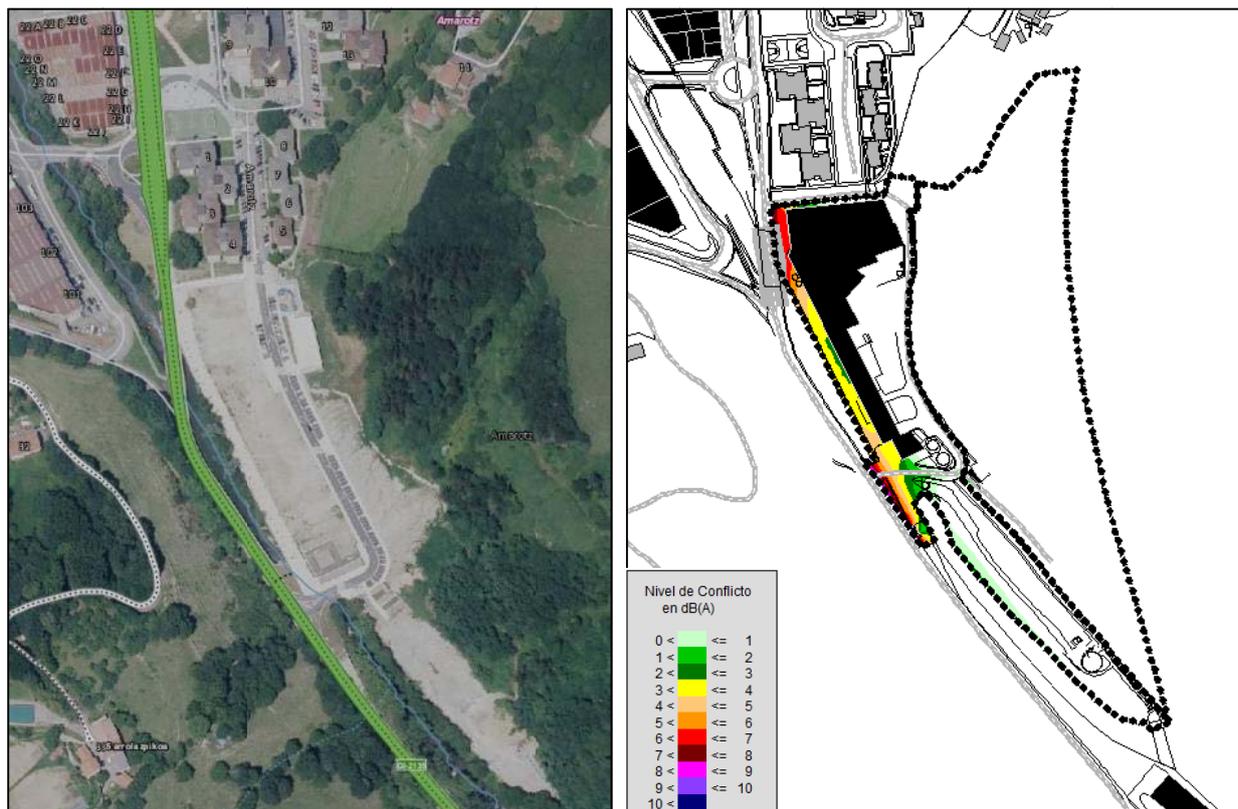
SAN BLAS



Área junto a la A-I al sudeste del casco urbano, en la zona del túnel de la carretera GI-2130. Consiste en una zona de nuevo desarrollo residencial con objetivos de calidad acústica de $L_{d/e}=60$ dB(A) y $L_n=50$ dB(A)

- Conflicto acústico en parte del sector, producido principalmente por la A-I y en menor medida por la GI-2130, siendo en la zona más próxima a la carretera superior a 10 dB(A).
- A priori, y dado que la cota del terreno a desarrollar es sensiblemente superior a la de la carretera, una solución de apantallamiento no tendría una eficacia muy elevada.

AMAROTZ



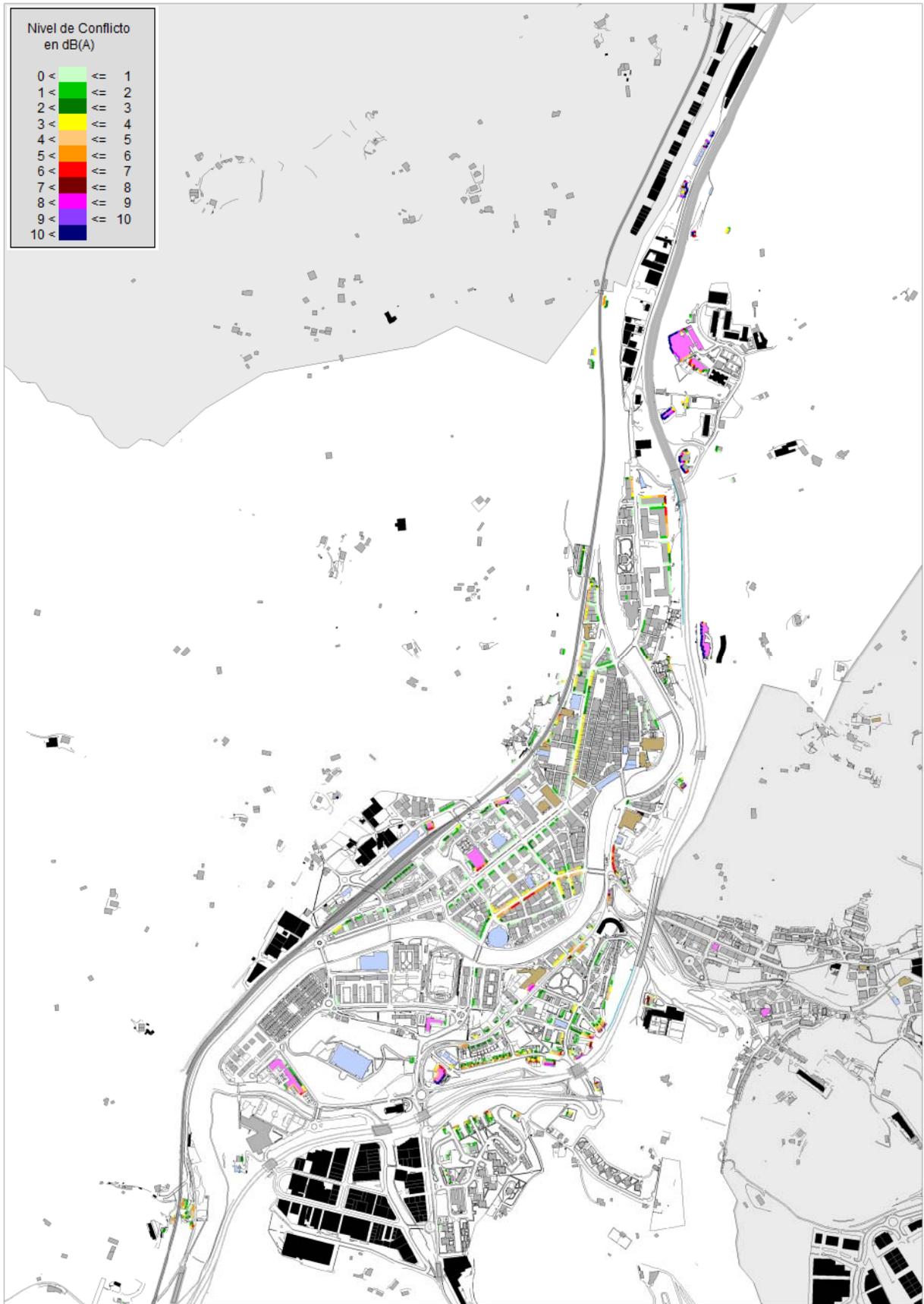
Zona en el extremo sur del casco urbano paralela a Avenida Iruña. Se trata de un área acústica residencial futuro, cuyos objetivos de objetivos de calidad acústica $L_{d/e}=60$ dB(A) y $L_n=50$ dB(A).

Es de las cuatro zonas analizadas la que menos conflicto acústico presenta, existiendo solamente en la zona más próxima a Avenida Iruña, aunque la mayor parte del ámbito cuenta con niveles que actualmente cumplirían los OCA.

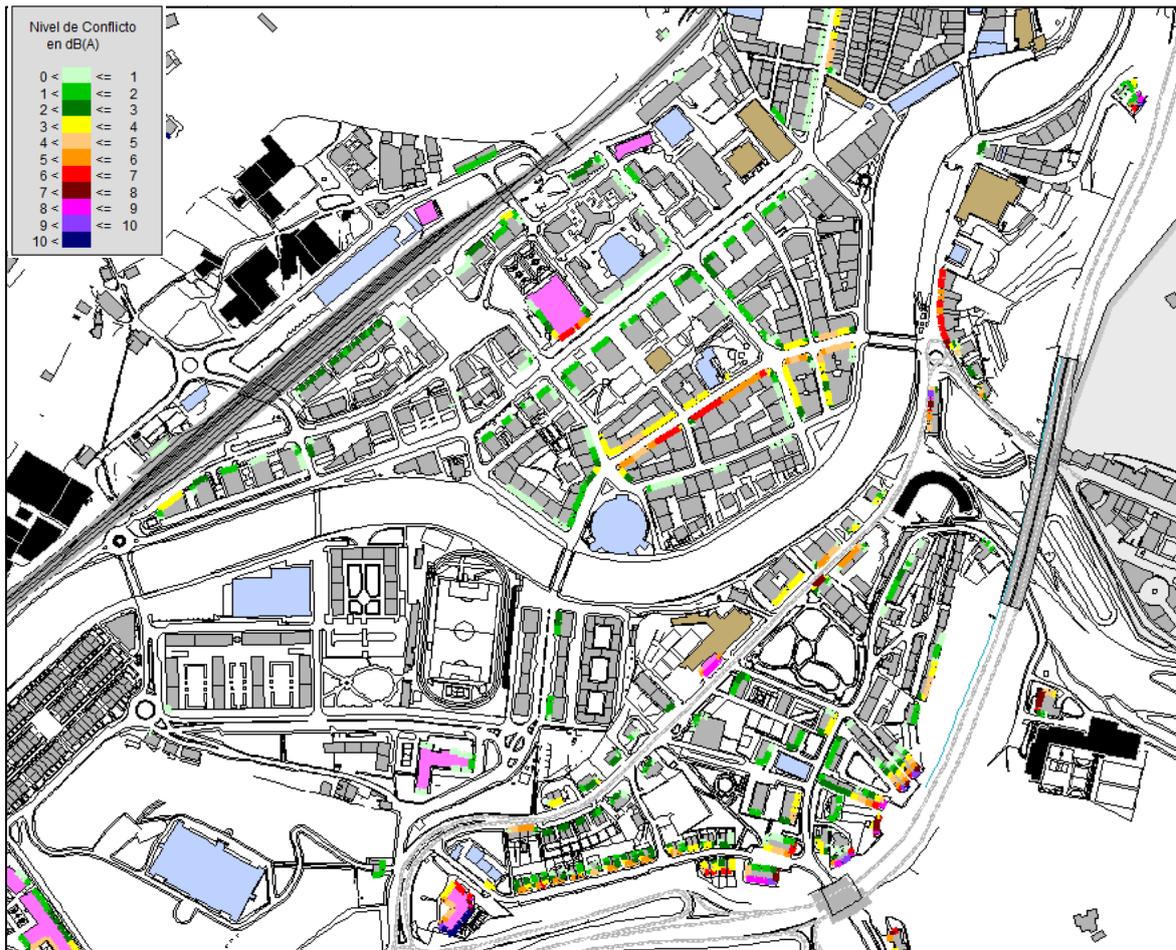
7.2 Mapa de conflicto en fachada

Así como los mapas de conflicto por áreas resultan especialmente interesantes para visualizar el exceso de niveles de ruido en las zonas de desarrollo en las que aún no existen edificaciones, sobre el límite establecido de acuerdo a la zonificación, los mapas de conflicto en fachada son los más adecuados para ver en qué edificios existentes y cuántos decibelios exceden, los niveles de ruido obtenidos en el mapa de fachadas, los objetivos de calidad acústica.

Al igual que en los mapas de fachada, en los mapas de conflicto en fachada, los niveles mostrados en los mapas en 2D, representan el conflicto acústico obtenido en la altura más desfavorable (aunque no quiere decir que todas las alturas tengan ese mismo nivel de conflicto acústico).



Mapa de Conflicto en Fachada. Ruido Ambiental Total. Periodo nocturno, L_n dB(A)

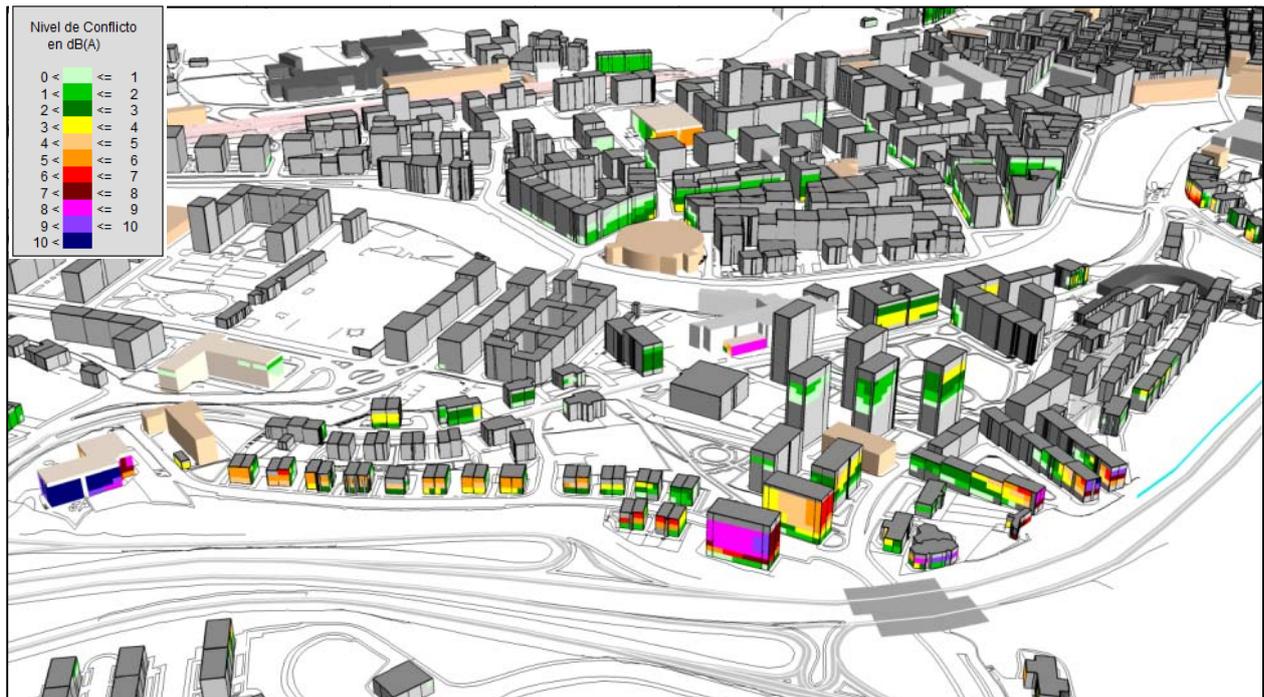


Mapa de Conflicto en Fachada. Ruido Ambiental Total. Período nocturno, L_n dB(A) (Detalle)

Los mayores conflictos se dan:

- Viviendas próximas a la A-1, donde los niveles de conflicto son muy variable pero pueden llegar a los 10 dB(A) en casos puntuales.
- Hasta 6 dB(A) en algunas edificaciones debido al tráfico de calles, aunque en general el conflicto de este foco se reduce a las calles principales.
- De hasta 3-4 dB(A) en las viviendas más cercanas de la línea de ferrocarril.

A continuación se muestran unas imágenes de diferentes zonas con los conflictos en 3D para observar qué nivel de conflicto existe y como varía éste en función de la altura de las edificaciones:



**Detalle del mapa de conflicto en fachada. Ruido ambiental total. Período nocturno, L_n dB(A)
Edificaciones próximas a la A-I**

Se muestra el conflicto desde Hirukide Ikastetxea hasta la zona cercana al viaducto entre Tolosa Ibarra. En general, la tendencia es que en pisos inferiores el conflicto sea menor que en pisos superiores (por lo que ya hemos comentado de la diferencia de cota entre la carretera y la base de los edificios). Esto por ejemplo no se da en Hirukide Ikastetxea, debido a que ese centro se encuentra a una altura similar a la carretera y el conflicto es elevado y similar en todos los pisos.

En la zona de Iparragirre Auzoa el conflicto acústico también es elevado.

En la zona de las torres de Igeralde kalea, se observa que en los pisos inferiores no existe conflicto acústico por el efecto del terreno y el apantallamiento que producen otros edificios.

Los edificios de Bidebieta Auzoa apenas presentan conflicto acústico debido en gran parte a la pantalla acústica existente como prolongación de la que existe en el viaducto entre Tolosa e Ibarra.

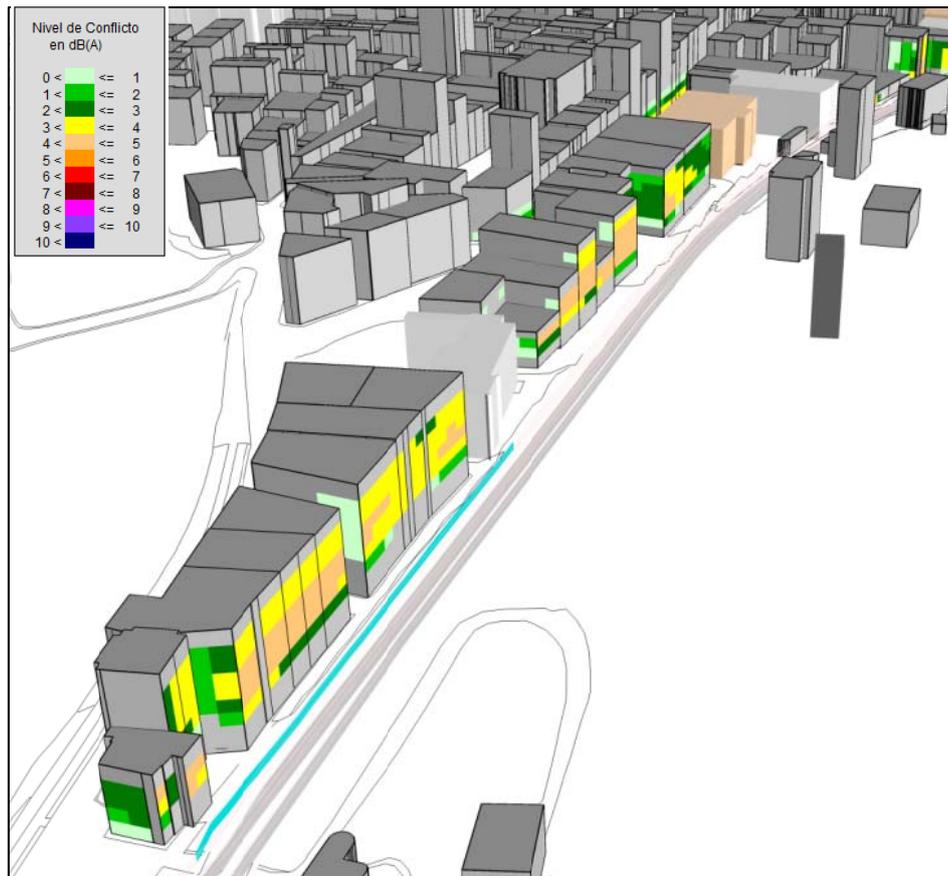


**Detalle del mapa de conflicto en fachada. Ruido de carretera. Período nocturno, L_n dB(A)
Edificaciones próximas a la A-I en Uzturri Kalea**

En estas edificaciones de reciente construcción en Uzturri kalea podemos ver cómo existe conflicto en las edificaciones próximas al viaducto de la A-I sobre Larramendi kalea, ya que el ruido proveniente de la carretera entra desde el final de la pantalla acústica (que termina en ese viaducto). Además, la altura de la pantalla es constante, mientras que la carretera va ascendiendo de cota desde el inicio de la pantalla en el viaducto hasta el final de la misma, por lo que los edificios quedan más "protegidos" a medida que la carretera va ascendiendo. A continuación se muestra una imagen de la zona:

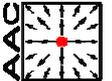


Edificaciones próximas a la A-I en Uzturri Kalea



**Detalle del mapa de conflicto en fachada. Ruido ambiental total. Período nocturno, L_n dB(A)
Edificaciones próximas al ferrocarril en Belate Pasealekua**

En la imagen se muestra que el efecto de la pantalla acústica y el hecho de que la cota de la base de los edificios sea inferior a la de la línea de ferrocarril, hace que a nivel de calle y en pisos inferiores no se produzca conflicto acústico, conflicto que sí se da en los pisos superiores, en los que el apantallamiento no tiene ningún tipo de incidencia.



8. DELIMITACIÓN DE ZONAS DE PROTECCIÓN ACÚSTICA ESPECIAL

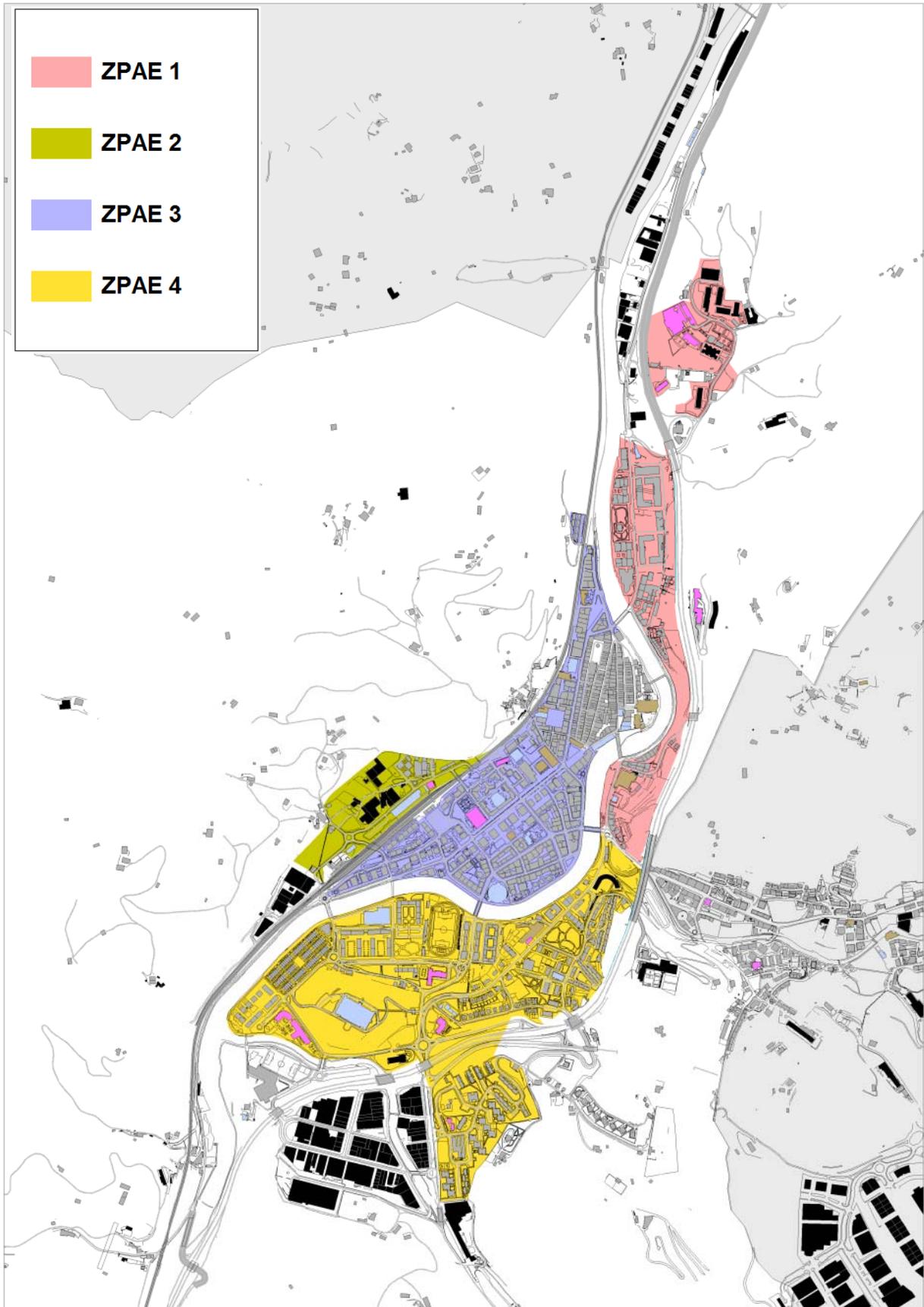
Para la delimitación de zonas de protección acústica especial (en adelante ZPAE), o zonas en las que actualmente se están superando los objetivos de calidad acústica, utilizaremos como referencia los mapas de conflicto de ruido por áreas y en fachadas.

Las zonas de protección acústica especial han de ser declaradas por la autoridad competente, en este caso el Ayuntamiento de Tolosa,, lo cual llevará aparejado la elaboración de un Plan zonal específico en el que se definan:

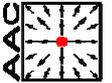
- Medidas correctoras a aplicar
- Responsables de su aplicación
- Presupuesto y financiación

Se han delimitado las siguientes **zonas de protección acústica especial**:

- **ZPAE 1:** Zonas residenciales desde el viaducto entre Tolosa e Ibarra hacia el norte. Se incluye también el IES Orixe BHI. Esta zona se encuentra entre el río Oria y la A-1, que es el foco de ruido principal. El mayor conflicto acústico se da precisamente en el mencionado Instituto Orixe.
- **ZPAE 2:** Área de nuevo desarrollo residencial (San Esteban) paralela a la línea de ferrocarril, que es el foco de mayor afección con niveles de conflicto que en la zona de mayor afección rondan los 10 dB(A).
- **ZPAE 3:** Zona urbana comprendida entre el río Oira y la línea de ADIF, donde se dan algunos conflictos acústicos por el tráfico urbano y el ferrocarril. De esta zona se excluye el casco antiguo por contar con niveles bajos de ruido, al menos desde el punto de vista de ruido ambiental.
- **ZPAE 4:** Zonas residenciales desde el viaducto entre Tolosa e Ibarra hacia el sur, entre el río Oria y la A-1, aunque se incluye también la zona de Amarotz, al sur de la A-1. Se mezcla la afección de la A-1 con el tráfico interno de las calles. Conflicto acústico muy variado pero elevado en zonas cercanas a la A-1 (cercano a los 10 dB(A)).



Delimitación Zonas de Protección Acústica Especial



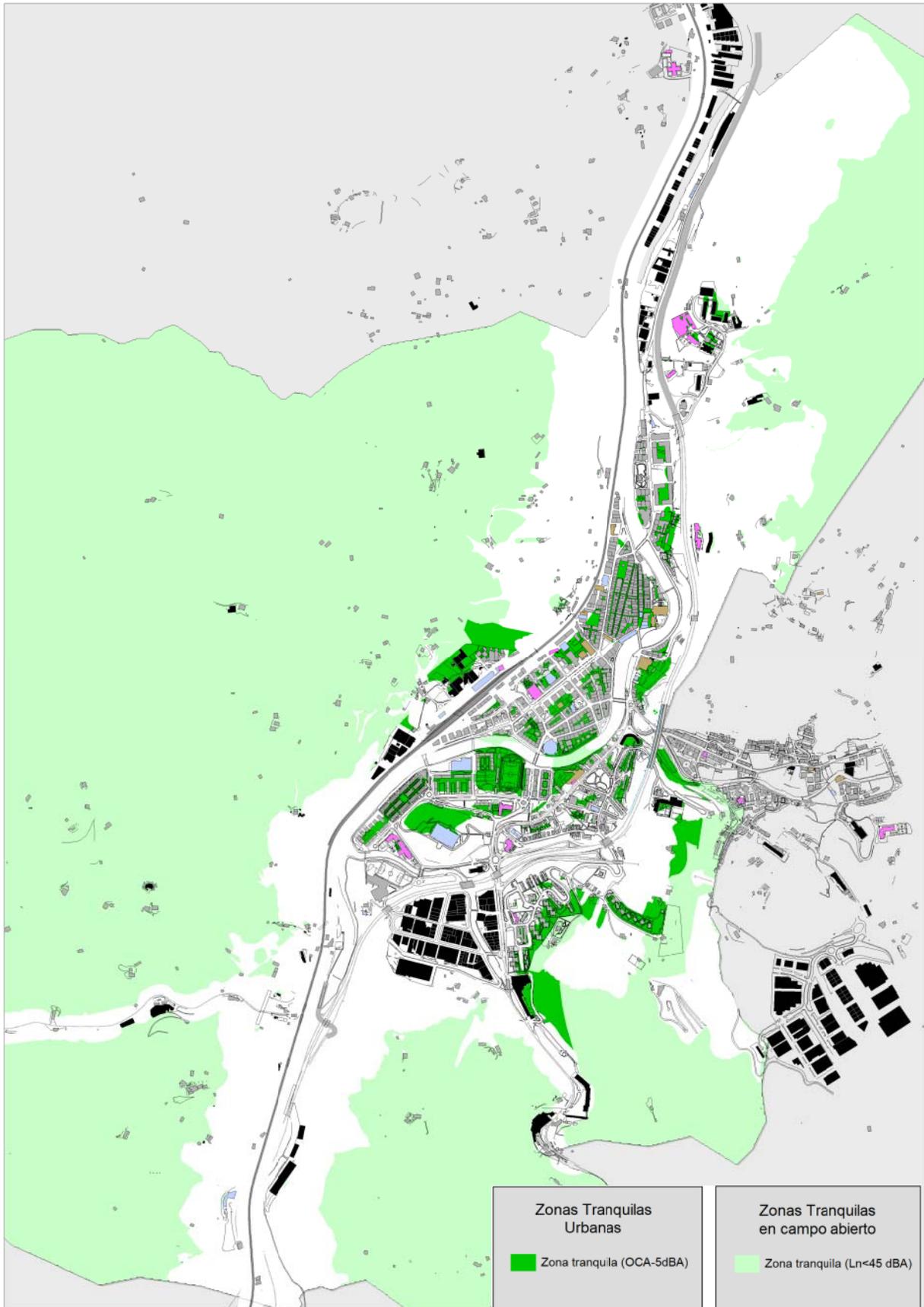
9. ZONAS TRANQUILAS

Tanto la legislación europea, como la estatal y la autonómica recogen la necesidad de proteger las zonas tranquilas, como uno de los objetivos principales de un plan de acción. Por ello, es necesario incorporar en el plan de acción una línea de actuación con esta finalidad.

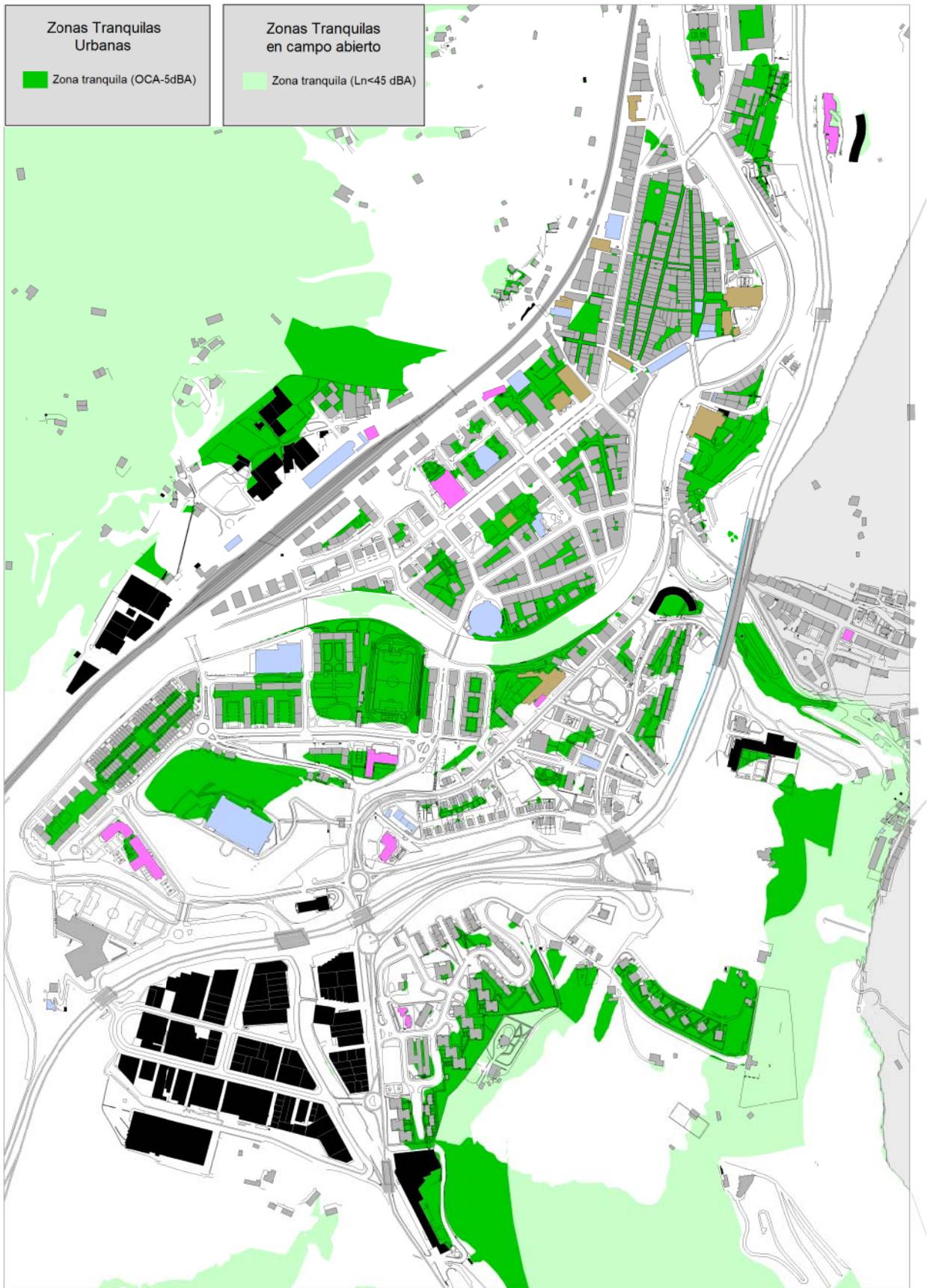
En aplicación del Decreto 213/2012, una zona tranquila es aquella que, perteneciente a un área acústica residencial, sanitaria, educativa o cultural, cumple con sus objetivos de calidad acústica, los cuales son 5 dB(A) inferiores a los establecidos por su zonificación.

Además, según la legislación estatal, también existe la figura de **zonas tranquilas en campo abierto**, entendidas como los espacios no perturbados por ruido procedente del tráfico, las actividades industriales o las actividades deportivas. Se entiende como tales, aquellas zonas con niveles de ruido iguales o inferiores a 45 dB(A) durante el periodo nocturno, que se encuentran fuera del casco urbano del municipio.

En las siguientes imágenes se muestra la propuesta de zonas tranquilas del municipio:



Mapa de Zonas Tranquilas. Período nocturno, L_n dB(A)

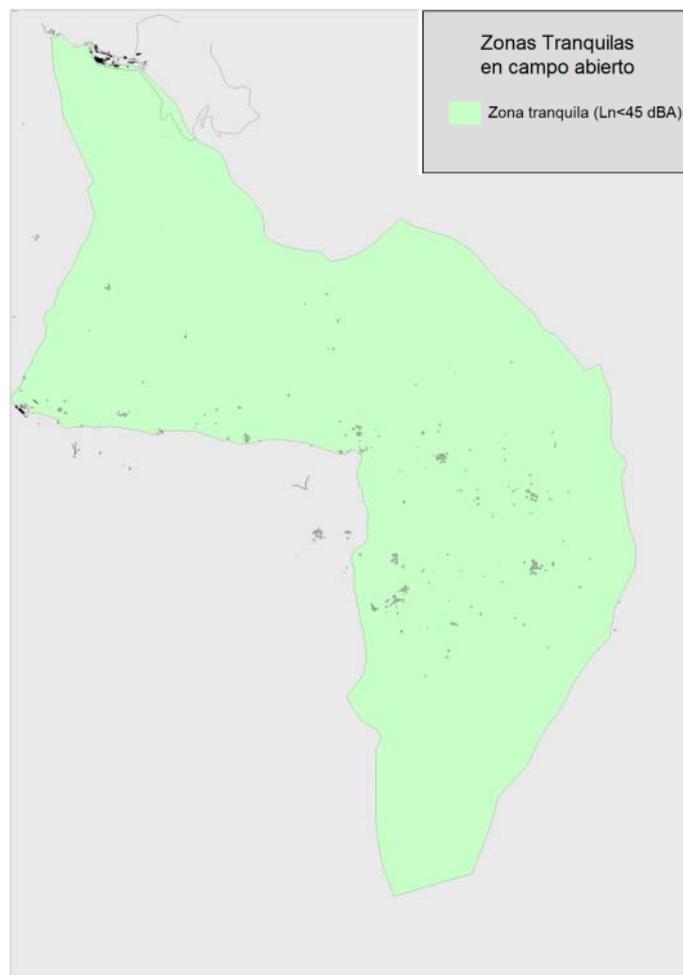


Mapa de Zonas Tranquilas. Período nocturno, L_n dB(A). Detalle Casco Urbano

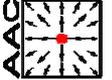
A la vista de las imágenes se observa que a nivel de término municipal, predomina claramente el color verde claro, es decir niveles inferiores a 45 dB(A) en período nocturno, ya que se trata en su mayoría de zonas rurales en un entorno sin focos de ruido relevantes cercanos.

Si nos centramos en el casco urbano, se observa que todas las zonas cercanas a los ejes de tráfico (a la A-I especialmente) o la línea de ferrocarril, como es esperable no cumplen el criterio de zonas tranquilas, pero también hay que destacar en positivo las zonas que sí lo hacen, como muchos patios de manzana, zonas con niveles bajos por el apantallamiento que producen los edificios, zonas cercanas al río Oria o prácticamente todo el casco antiguo.

También cabe destacar como Zona Tranquila, la zona de Bedaio, una amplia área de 12'1 km² al sudeste del casco urbano en la muga con Navarra:



Mapa de Zonas Tranquilas. Período nocturno, L_n dB(A). Zona Bedaio



10. ANÁLISIS DE POBLACIÓN AFECTADA

El *Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco*, a través de Decreto 213/2012 establece que un mapa de ruido debe indicar el número de personas afectadas por la superación de cualquier valor límite pertinente vigente, en función del índice de ruido para el que se ha sido calculado dicho mapa de ruido.

El Decreto 213/2013, no establece un formato para la exposición de estos valores por lo que se tomará como referencia, los formatos establecidos desde el *Ministerios de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino*, en relación a la información solicitada a la entrega de los Mapas Estratégicos de Ruido.

Por tanto, la información sobre población afectada que solicita Gobierno Vasco, se referencia **a 4 m de altura** sobre el terreno, a diferentes rangos de niveles ruido. Es decir, se distribuye la población por edificios y se asume que toda la población vive a 4 m de altura, pudiendo calcularse la población expuesta para cada índice de ruido.

Por otro lado, además de esta información, también se han obtenido, de manera complementaria, unos indicadores más útiles que representan la población afectada que supera los Objetivos de Calidad Acústica establecidos para una determinada zona. Estos indicadores son:

- Indicador B8, que se basa en la Directiva Europea y, por lo tanto, mantiene un criterio similar al de la documentación solicitada en el Mapa de Ruido, pero que se limita a evaluar la población expuesta a niveles por encima de los objetivos de calidad acústica aplicables para suelo residencial 55 dB(A) para el índice L_n y a 65 dB(A) para el L_{den} .
- Indicador ILGR, Indicador Local de Gestión del Ruido. Consiste en un indicador que representa la población afectada teniendo en cuenta las diferentes alturas de las edificaciones. La razón de ampliar el cálculo a estas condiciones, es que estos valores son los que realmente representan la exposición de la población.

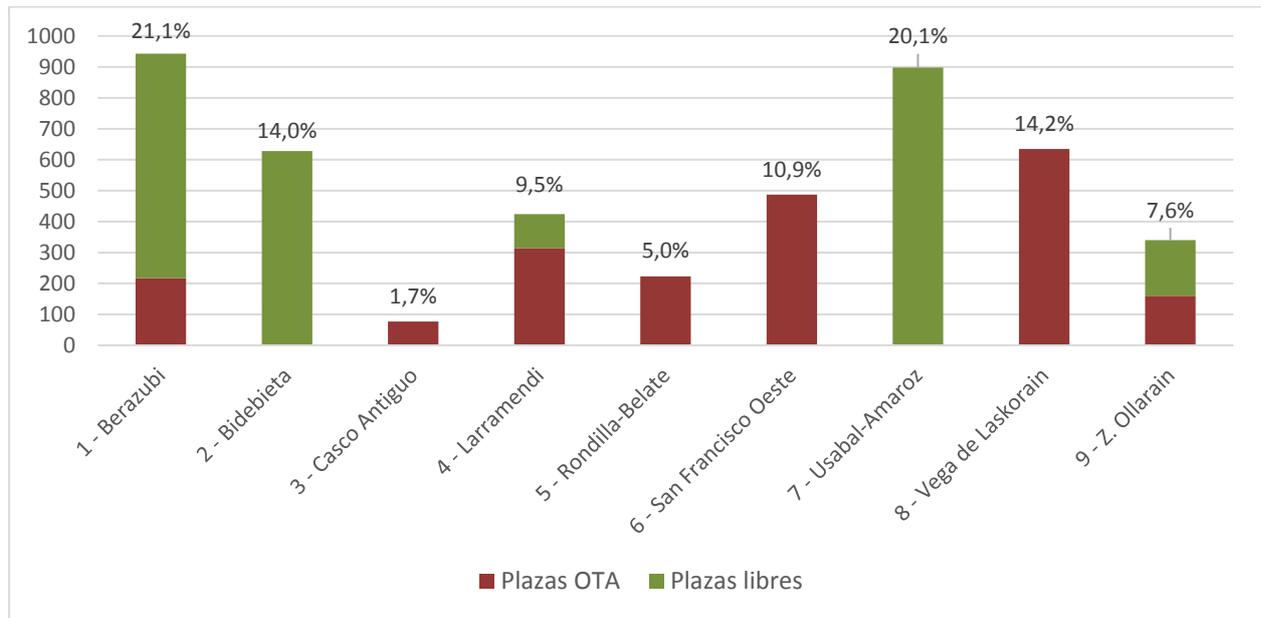
Aldaketa Puntuala Tolosako HAPON "San Esteban" guneari buruz.
Modificación puntual del PGOU de Tolosa referido al ámbito "San Esteban".

INFORMAZIOA ETA DIAGNOSTIKOA
INFORMACIÓN Y DIAGNOSTICO



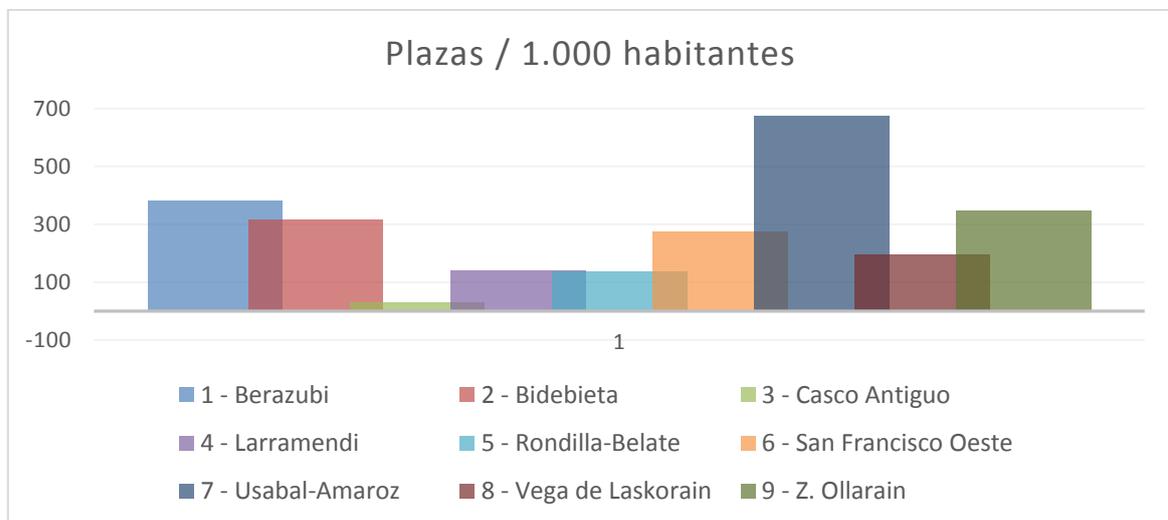
9.5. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE INCORPORANDO LA PERSPECTIVA DE GÉNERO.
(GEA 21 (2017))

FIGURA 19: NÚMERO DE PLAZAS DE APARCAMIENTO POR BARRIO



Relacionando la oferta de las plazas de aparcamiento con el número de habitantes, se puede observar que el barrio con mayor oferta relativa es el Usabal-Amaroz, con unas 670 plazas/1.000 habitantes, mientras que el Casco Antiguo tiene la menor dotación con tan solo 30 plazas por 1.000 habitantes.

FIGURA 20: PLAZAS DE APARCAMIENTO POR 1.000 HABITANTES



VI.6.b Aparcamiento regulado

Las plazas de la zona OTA están reguladas los días laborables desde las 09:00 hasta las 13:30 por la mañana, y desde las 16:30 hasta las 20:00 horas por la tarde. Los sábados la limitación existe solamente durante las mañanas. Los domingos y días festivos no existe ningún tipo de limitación.

TAO ORDUTEGIA HORARIO OTA

	Astelehenetik ostiralera De lunes a viernes	Larunbatean Sábado	Igande eta jaiegunetan Domingos y festivos
Goizez Mañanas	09:00-13:30	09:00-13:30	Zerbitzurik gabe Sin servicio
Arratsaldez Tardes	16:30-20:00 (16:30-19:00 Zumarditxikia)	Zerbitzurik gabe Sin servicio	

Existen seis tipos de regulación que se diferencian por colores y que se explican en la siguiente tabla.

Color	Regulación	Objetivo / Características	Nº plazas	%
Rojo	Solo para residentes (las 24 horas)	Reservar plazas de aparcamientos exclusivamente a los residentes.	375	17,75
Verde	Se permite aparcar durante todo el día (coste es de 4,00 €) o sólo las mañanas o por las tardes (1,95 €)	Esta zona abarca las plazas de aparcamientos en proximidad de la estación del ferrocarril. La regulación permite la intermodalidad coche / tren, pero pagando por el uso del espacio público	171	8,1
Azul	Se permite aparcar hasta cuatro horas. El precio es desde los 0,40 € (media hora) hasta los 7,80 € (4 horas).	Oferta más periférica, menor demanda, ubicación en calles secundarias	1.280	60,6
Marrón	Máximo de 2 horas, precio como zona azul.	Oferta para clientes del comercio del centro urbano, las plazas están ubicadas en los ejes principales	144	6,8
Blanco	Parking Express, máximo de 20 minutos	Oferta pensada para los clientes de los comercios de la calle Rondilla.	17	0,8
Amarillo	Zonas de carga y descarga / Taxi	Reservar espacios para la carga y descarga	126	-

PLANO 30: TIPO DE REGULACIÓN DE LAS PLAZAS DE APARCAMIENTO



La diferenciación de las seis zonas de aparcamiento resulta algo confusa, especialmente para las personas que visitan Tolosa. La reserva exclusiva de plazas de aparcamiento para residentes hace que durante el día se vean muchas plazas de vacías. La mayoría están ubicadas en las calles (el 82%), es decir en espacios situados en la calzada. No obstante, en algunos puntos hay también “bolsas” de aparcamiento en superficie (830 plazas) que tienen la ventaja de agitar menos el tráfico, al tiempo que evitan situaciones conflictivas con la movilidad ciclista (apertura de puertas por ejemplo). A continuación se resumen las características y la función de las principales bolsas de aparcamiento en superficie:

ID	Nombre	Función	Plazas	Gestión	Propiedad
1	Plaza Geltoki	Intermodalidad FFCC, visitantes	128	regulado	público
2	Barrio San Esteban	Intermodalidad FFCC, visitantes	49	libre	público
3	Barrio San Esteban	Intermodalidad FFCC, visitantes	32	libre	público
4	Barrio San Esteban	Intermodalidad FFCC, visitantes	75	libre	público
5	Barrio San Esteban	visitantes	75	regulado	público
6	Sta. Klara Kalea	Visitantes para acceder al casco antiguo	115	regulado	público
7	Isla-Autovía	coche compartido para coger la autopista	44	regulado	privado
8	Calle Larramendi	coche compartido para coger la autopista	22	libre	público
9	Barrio Bidebieta	residentes	56	libre	público
10	Estadio Parking Iurre /	residentes / visitantes	54	libre	público
11	Eroski	Eroski	48	libre	público
12	Polideportivo Usabal	Polideportivo	87	libre	público
13	Sta. Luzia	Acceso a los instalaciones educativas	44	regulado	público

Asimismo el centro urbano cuenta con dos parkings subterráneos, Alóndiga y Lapurdi, que sirven tanto como aparcamiento de rotación, como estacionamiento para residentes. Tienen una capacidad de 680 plazas, de las que aproximadamente la mitad son en rotación.

TABLA 17: DATOS BÁSICOS DE LOS PARKING

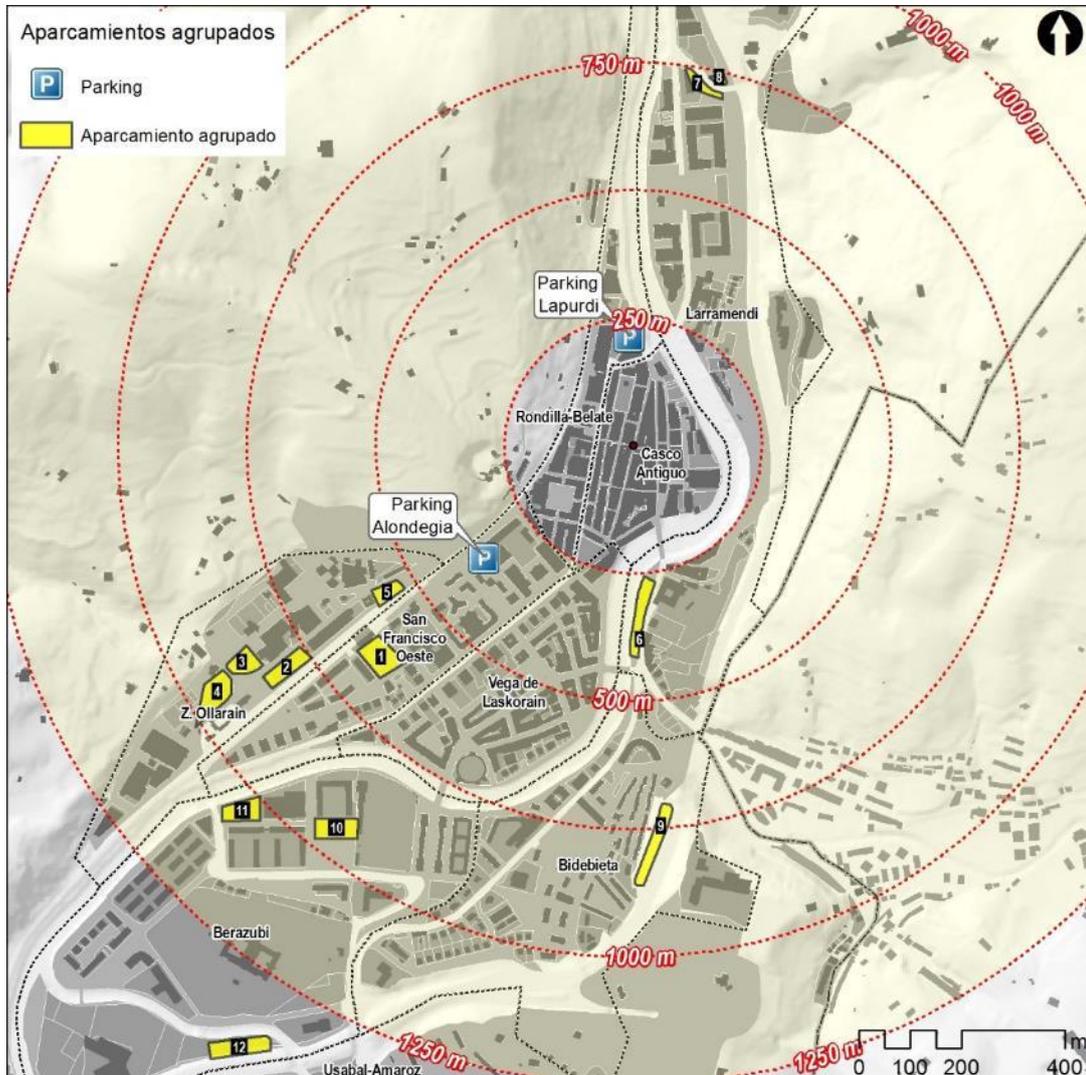
	Plazas rotación	Plazas residentes	Total plazas	precio hora	Grado de ocupación ¹⁹			
					Noches	mañana	tardes	Abonos
Lapurdi	108	108	216	1,40 €	20%	80%	75%	20
Alóndiga	242	222	464	1,40 €	20%	45%	45%	70

Respecto a las distancias para acceder andando al casco urbano, el parking de Lapurdi es el más céntrico, al situarse a tan solo 250 metros. El parking de Alóndiga y el aparcamiento agrupado de St. Klara Kalea se encuentra algo más alejado, entre 250 y 500 metros. El estacionamiento más alejado es el de las bolsas de aparcamiento

¹⁹ Según estimaciones del gerente Fernando Etxezortu, de la empresa concesionaria Arramele XXI

libres del barrio San Esteban que dista entre 750 y 1.000 metros del centro, lo que supone caminar entre 10 y 15 minutos.

PLANO 31: APARCAMIENTOS AGRUPADOS Y DISTANCIA AL CENTRO URBANO



Respecto a la demanda de plazas de aparcamiento reguladas, la empresa concesionaria GERTEK SA. ha realizado recientemente conteos para sacar conclusiones sobre la disciplina y la ocupación de las plazas. Según los conteos, la mayor ocupación se produce en los siguientes tramos:

Ibilbidea	Color/Kolorea	Calle/ Kalea	Desde / Nondik	Hasta/Nora	Plazas	Residentes		Foráneos con ticket	Ocupación %
						con ticket	sin ticket		
S3	Urdina	Batxiller zaldibia	San Inazio	Geltoki	32	24		5	90,6
S1	Gorria 24 ordu	Belate	Zuloaga	Rondilla	33	30			90,9
S2	Urdina	Foru etorbidea	Lizardi	Nafarroa etorbidea	24		17		95,8
S2	Marroia	Foru etorbidea	San Frantzisko	Nafarroa etorbidea	33			28	90,9
S3	Urdina	Gernika	Gernika	Gernika	30	26		1	93,3
S3	Urdina	Gernika	San Frantzisko	San Joan	20	13		2	80,0

S3	Urdina	Gipuzkoa plaza	San Inazio	Gernika	18	12		6	100
S5	Urdina	Larramendi	Larramendi	Larramendi	28	23		3	92,9
S5	Gorria 24 ordu	Larramendi	Uzturre plaza	Bukaera	24	20			83,3
S2	Urdina	Laskoain	Gudari	Nafarroa etorbidea	19		10		84,2
S4	Urdina	M.J. Iraola	Sakramentu	Paper	59	39		8	81,4
S4	Marroia	Nafarroa etorbidea	Samaniego	Foru etorbidea	16			14	93,8
S4	Urdina	Oria	San Frantzisko	Emeterio Arrese	16	14		1	93,8
S4	Urdina	Oria	Nafarroa etorbidea	Gudari	11	6		2	81,8
S4	Urdina	Pedro Tolosa	Oria	San Frantzisko	38	25		9	89,5
S4	Urdina	Rekalde	Elkano	Sakramentu	51	39		4	86,3
S2	Urdina	Rekondo	Zumalakarregi	Laskoain	30	21		7	93,3
S1	Gorria 24 ordu	Rondilla	Antiguo ayto.	Bukaera	44	36			81,8
S4	Urdina	Sakramentu	Berazubiko zubia	Elkano	8	6			87,5
S4	Marroia	Samaniego	Nafarroa etorbidea	Emeterio Arrese	12		1	9	83,3
S2	Marroia	San Frantzisko	Zumalakarregi	Foru etorbidea	31			28	100
S3	Urdina	San Frantzisko	Oria	Pedro Tolosa	16	9		6	93,8
S3	Urdina	San Frantzisko	Foru etorbidea	Oria	48	37		3	85,4
S3	Urdina	San Joan	San Joan	Parking	25	17		4	84,0
S5	Urdina	Uzturre	Uzturre	Uzturre	119	83		27	92,4
S1	Gorria 24 ordu	Zuloaga	Belate	Bukaera	18	16			88,9
S2	Gune express	Zumalakarregi	Ibarralde	San Frantzisko	3			2	100
S2	Urdina/Gorria	Zumarditxiki	Nafarroko zubia	Zubi berria	96	51		43	97,9

VI.6.c Aparcamiento en garajes

En relación con la existencia de garajes asociados a vivienda, existe una gran diferencia de dotaciones por hogar según los barrios. Existen barrios más antiguos sin aparcamiento residencial como Usabal-Amarotz, y otros como Larramendi o Berazubi donde las viviendas cuentan con estacionamiento (47% y 43% respectivamente).

TABLA 18: DOTACIÓN DE GARAJES POR HOGAR Y BARRIO

Barrio	Hogares	Garajes	%
1 - Berazubi	1.000	425	43%
2 - Bidebieta	690	95	14%
3 - Casco Antiguo	1.080	60	6%
4 - Larramendi	920	435	47%
5 - Rondilla-Belate	685	60	9%
6 - San Francisco Oeste	655	75	11%
7 - Usabal-Amaroz	590	0	0%
8 - Vega de Laskorain	1.290	335	26%
9 - Z. Ollarain	355	60	17%
Suma	7.265	1545	21%

VI.6.d Carga y descarga

Existen 19 zonas de carga y descarga con una capacidad de 125 plazas. Están ubicadas en los ejes principales del centro urbano, donde se concentra un mayor número de actividades urbanas.

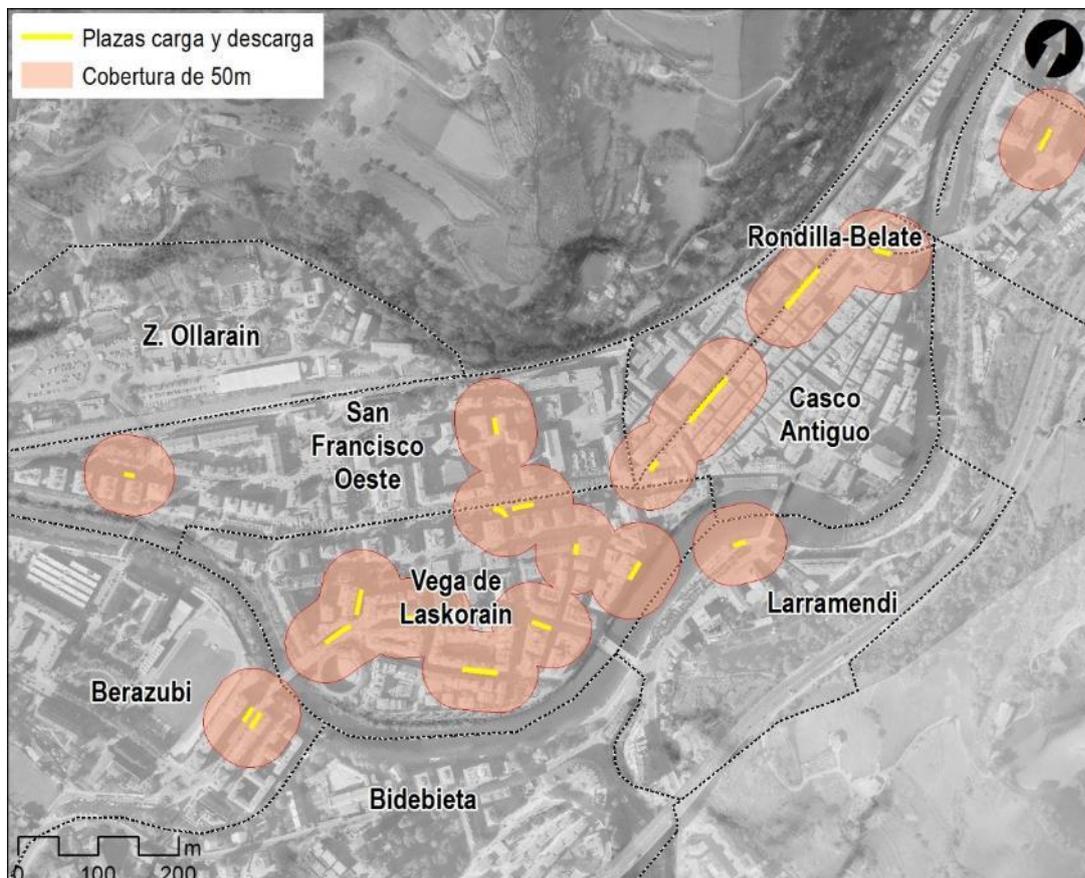
La mayor cobertura se alcanza en el barrio de Vega de Lakorain, donde más del 50% de la superficie se encuentra a menos de 50 metros de las plazas de carga y descarga.

Los barrios de de Bezazubi y Larramendi tienen una cobertura menor del 5%, mientras que los barrios más periféricos no disponen de ninguna reserva de plazas para la carga y descarga (Bidebieta, Z. Ollarain y Usabal-Amarotz).

TABLA 19: COBERTURA DE PLAZAS DE CARGA Y DESCARGA POR BARRIO

Barrio	Superficie cubierta a 50 m (ha)	Superficie total (ha)	%
Berazubi	1,13	39,3	2,9%
Casco Antiguo	2,30	8,4	27,5%
Larramendi	1,95	51,5	3,8%
Rondilla-Belate	2,00	9,9	20,1%
San Francisco Oeste	2,55	12,1	21,0%
Vega de Laskorain	7,26	13,6	53,5%

PLANO 32: OFERTA DE PLAZAS DE CARGA Y DESCARGA Y COBERTURA



En resumen, existe una oferta muy dispar y heterogénea de plazas de aparcamiento según las características edificatorias de los barrios.

La regulación de las plazas de aparcamiento en todo el centro urbano es una medida acertada para racionalizar el uso del coche y garantizar el aparcamiento de los residentes. No obstante, la cantidad de plazas de aparcamientos en la vía pública atrae a mucho tráfico en zonas muy céntricas del núcleo urbano y genera un importante tráfico de “agitación”, es decir, tráfico en búsqueda por una plaza libre en la red viaria, lo que afecta negativamente a la calidad estancial, la seguridad y comodidad de los desplazamientos a pie y en bicicleta así como el atractivo del transporte público (menor velocidad comercial).

La baja ocupación de los parkings así como de los aparcamientos regulados en superficie supone un potencial para reducir la oferta de aparcamientos en la vía pública y destinar un mayor espacio para la función estancial o los desplazamientos a pie o en bicicleta.

VII. CARACTERÍSTICAS DE LA MOVILIDAD

Los determinantes de la movilidad analizados dan como resultado una distribución modal favorable a los desplazamientos no motorizados, alcanzando un 60% de todos los viajes, de los que la mayoría son peatonales. Otro 33% de los viajes se realiza en automóvil, y tan solo un 6% en medios de transporte colectivos.

VII.1 Motorización de la población

El comportamiento de la población en su movilidad está muy relacionado con su grado de motorización. Actualmente Tolosa tiene 10.632 vehículos matriculados, de los que el 81%, 8.620 son turismos y motocicletas.

TABLA 20 VEHÍCULOS REGISTRADOS EN TOLOSA²⁰

Año	CAMIONES y FURGON.	BUSES	TURISMOS	MOTOS	TRAC.Industr.	OTROS	TOTAL	Coches + Motos
2014	1.700	22	7.366	806	27	251	10.315	8.172
2015	1.631	21	7.533	839	27	262	10.458	8.372
2016	1.568	21	7.762	858	27	261	10.632	8.620

Las tasas de crecimiento de los vehículos motorizados (turismos y motos) están creciendo a un de 2,5 y 3% anual en los últimos años, mientras que la población de Tolosa se estanca. La continua adquisición de vehículos y las características demográficas hacen que no deje de aumentar la tasa de motorización en Tolosa. La disponibilidad de vehículos en los hogares tolosanos han aumentado hasta los 447 veh/1.000 hab. Estas cifras son inferiores a las del conjunto provincial que se encuentran en 516 vehículos por 1.000 hab.

TABLA 21 TASAS DE MOTORIZACIÓN (TM) VEH/1000 HAB

	Tolosa	Crecimiento %	Gipuzkoa
2014	430		499
2015	437	1,8%	506
2016	447	2,2%	516

Un aspecto relacionado con la motorización es la disponibilidad de las personas para desplazarse de forma autónoma. En Tolosa el 57% de sus habitantes cuentan con algún permiso que les permita conducir vehículos motorizados, si se restan los menores de edad y las personas mayores que han ido abandonando la conducción, entonces el porcentaje aumenta.

En general los tolosarras se desplazan andando a muchos destinos lo que permite una mayor independencia a todas las edades y a todos los géneros. En las últimas décadas la bicicleta está también cubriendo también una parte importante de la movilidad urbana. La posesión de permiso de conducir un vehículo motorizado determinará en buena parte las opciones de transporte elegidas.

En el caso de Tolosa las mujeres y los hombres tienen una capacidad formal similar para poder conducir vehículos motorizados, sin embargo continúan existiendo alguna

²⁰ Fuente: DGT

diferencia; las mujeres tienen 15 puntos menos que los hombres. (Fte. DGT 2015). Se observa como este indicador ha evolucionado, de tal forma que los hombres representan un porcentaje cada vez menor, mientras que las mujeres han crecido.

VII.2 Distribución modal

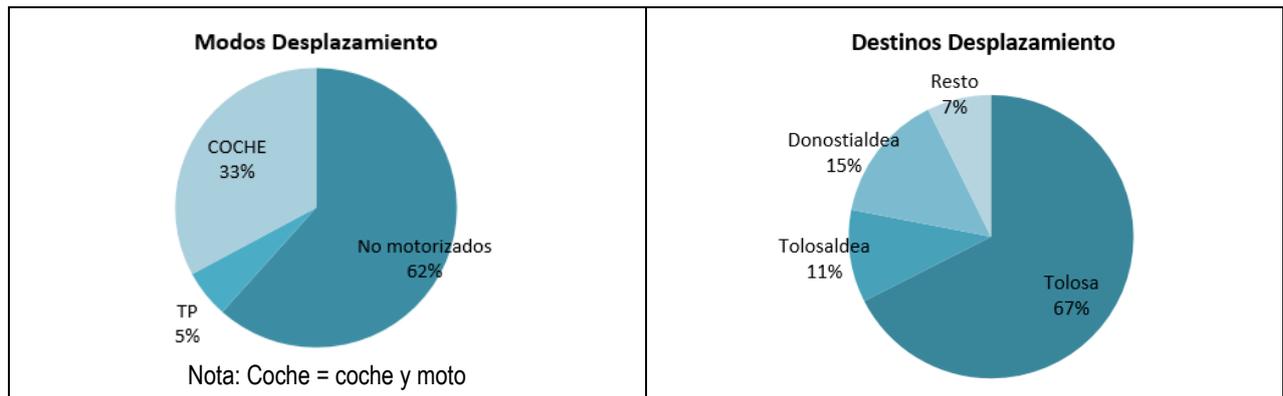
Para conocer los patrones de movilidad de la población residente y visitante de Tolosa se ha utilizado la Encuesta Domiciliaria de Movilidad del País Vasco del 2016 (EDM PV 2016). Se ha estudiado el perfil de las personas que se desplazan en el municipio y su relación con los diferentes modos de transporte, el destino al que van, y el propósito de los viajes que realizan. Igualmente se describe en este apartado el perfil diario de los desplazamientos.

VII.2.a Movilidad de la población residente

La explotación de la EDMPV2016 permite observar cómo:

- Los residentes en Tolosa generan casi 80.000 desplazamientos en un día laborable medio.
- El 60% de los viajes se realizan en modos no motorizados, y el 33% en vehículo privado motorizado. El transporte público únicamente alcanza el 6% de la movilidad.
- 2/3 de los desplazamientos se realizan dentro del municipio; en las relaciones externas destaca el peso de las conexiones con Donostialdea que representan un 15% de la movilidad comarcal; las relaciones con la comarca de Tolosaldea alcanzan el 11%.
- La movilidad al trabajo y al centro de estudio concentra el 40% de los desplazamientos, seguido de los viajes relacionados con el ocio que alcanzan el 32%.

FIGURA 10 PATRONES GENERALES DE MOVILIDAD DE RESIDENTES EN TOLOSA²²



Al relacionar los motivos de los desplazamientos y el modo de transporte utilizado se observa como:

- En la movilidad interna, la mayoría de los viajes son no motorizados alcanzando el 84%, siendo el uso de los vehículos motorizados de un 16%.
- Sin embargo, en las relaciones externas, tanto comarcales como con Donostialdea, el peso del automóvil aumenta, alcanzando el 60% en la movilidad en Tolosaldea, y el 70% con Donostia.
- Finalmente, destaca el peso del transporte colectivo en la movilidad externa con Donostialdea, alcanzando el 30% de los viajes.
-

FIGURA 11: DESPLAZAMIENTOS DE LA POBLACIÓN RESIDENTE EN TOLOSA SEGÚN DESTINO Y MODO (%)

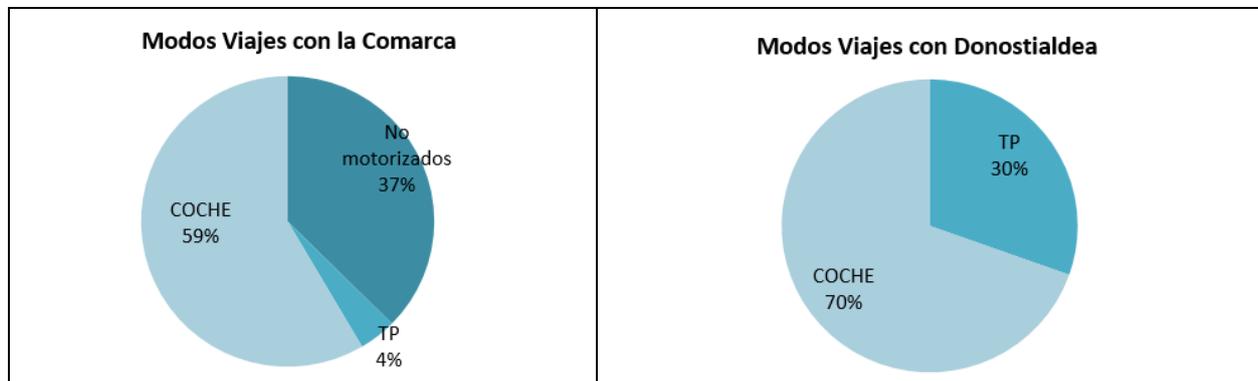


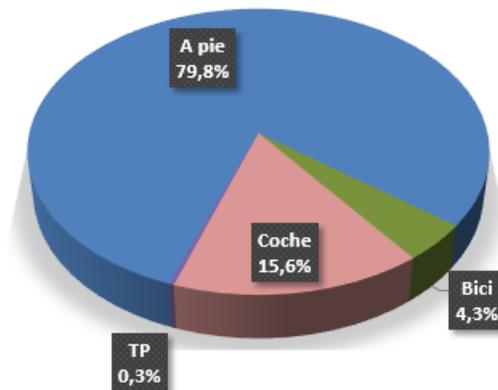
TABLA 22 DESPLAZAMIENTOS DE LA POBLACIÓN RESIDENTE EN TOLOSA SEGÚN DESTINO Y MODO

Destino	No Motorizados	TP	Veh. Priv. Motorizados	Total general
Tolosa municipio	57%	0%	11%	67%
Tolosaldea	4%	0%	6%	11%
Donostialdea	1%	4%	10%	15%
Resto	0%	1%	7%	7%
Total	62%	6%	33%	100%

²² Fuente: EDM PV 2016

En la movilidad interna crece la importancia de los viajes no motorizados: algo más de 3 de cada 4 desplazamientos se realizan a pie, mientras que la bicicleta alcanza una cuota del 4,3%. Aunque puede parecer una cifra baja, conviene recordar que significa que casi de un tercio de los desplazamientos internos se hacen en coche. También es llamativa la baja cuota del transporte colectivo urbano, que ni siquiera alcanza 1% de los desplazamientos internos.

FIGURA 21: REPARTO MODAL DE LOS DESPLAZAMIENTOS INTERNOS DEL MUNICIPIO DE TOLOSA



Respecto a las diferencias de género, cabe señalar que las mujeres suelen utilizar más el transporte público colectivo y andar más, mientras que los hombres utilizan más el coche para sus desplazamientos.

La movilidad interna está claramente dominada por los viajes para disfrutar del ocio, realizar gestiones y compras (el 75% de los desplazamientos), mientras que en los desplazamientos comarcales ganan peso los viajes laborales

En la movilidad con Donostialdea la movilidad principal tiene su destino en centros de trabajo y estudios alcanzando el 65% de los desplazamientos.

TABLA 23 DESPLAZAMIENTOS DE LA POBLACIÓN RESIDENTE EN TOLOSA SEGÚN DESTINO Y MOTIVO PRINCIPAL (%)

Destino	Trabajo	Estudios	Otros	Total general
Tolosa	5%	12%	51%	67%
Tolosaldea	6%	0%	5%	11%
Donostialdea	7%	3%	5%	15%
Resto	5%	1%	1%	7%
Total	23%	16%	62%	100%

Finalmente, al relacionar el destino de los viajes con los modos de transporte se observa cómo:

- Los desplazamientos al trabajo se realizan principalmente en automóvil (75%)
- Los viajes por estudio se realizan mayoritariamente en modos no motorizados (60%), aunque el coche tiene un peso importante, alcanzando el 40%.
- En cambio, en el resto de los motivos, la mayoría de los viajes se realizan en modos no motorizados (80%)
- Existe una similitud en la movilidad interna entre hombres y mujeres y los motivos en ambos casos son los desplazamientos al centro de trabajo o estudio.

- En relación a la distribución de la movilidad por género, los desplazamientos externos la movilidad a San Sebastian-Donostia es algo superior en los hombres, mientras que en las relaciones con la Llanada Alavesa son mayores los viajes de las mujeres.

VII.2.b Motivo de los desplazamientos

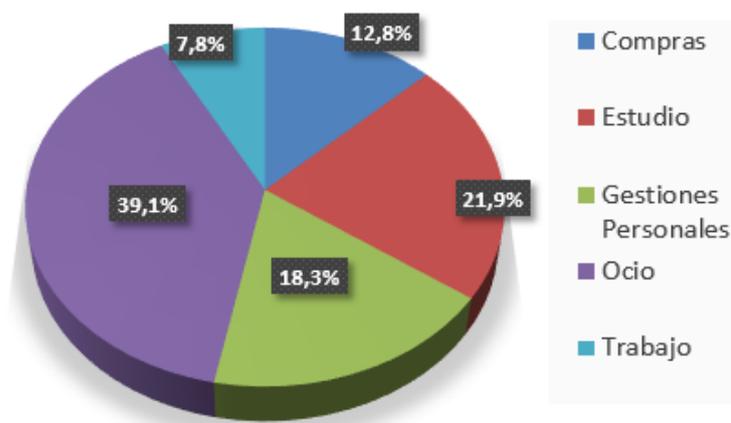
Hay que señalar que la muestra utilizada en la EDMPV 2016 es limitada a nivel del municipio de Tolosaldo que empobrece los resultados del análisis pormenorizado. Por esta razón se han agrupado los motivos de la movilidad no recurrente en la categoría "otros", a pesar de sumar el 61% de los viajes. En esta categoría se incluyen todos los desplazamientos a los centros médicos, a los lugares de ocio, a las compras, o a realizar gestiones que tienen que ver con los cuidados. Por su parte la movilidad recurrente agrupa el 40% de la movilidad, que corresponde al trabajo en un 24% y a los estudios en un 16%.

TABLA 24: MODO DE TRANSPORTE SEGÚN MOTIVO

	Trabajo	Estudios	Otros	Total general
No motorizados	4%	9%	48%	61%
Transporte público	3%	1%	2%	5%
Coche	17%	6%	10%	34%
Total general	24%	16%	61%	100%

En relación con la movilidad interna es muy llamativo el peso de los desplazamientos por motivo de ocio, que suman más que los viajes por estudio y trabajo en su conjunto. También hay que destacar el porcentaje de viajes para realizar gestiones personales, que supera a los motivos de compras o de trabajo.

FIGURA 22: MOTIVO LA MOVILIDAD INTERNA EN EL MUNICIPIO DE TOLOSA (EDMPV2016)



Si se analizan los motivos de los desplazamientos en relación con el sexo de las personas que lo realizan, se observa como las mujeres son las que más viajes hacen en relación con las tareas del cuidado como las compras (el 12,5% frente al 6,1% de los hombres) o las gestiones diarias (un 23,1% las mujeres frente al 12,6% los hombres), mientras que los hombres realizan más desplazamientos por motivo laboral y de ocio.

VII.2.c Movilidad de la población visitante

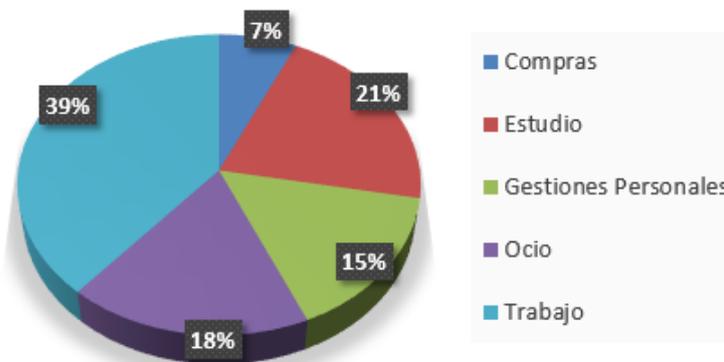
Aproximadamente se registran unos 18.700 desplazamientos diarios de personas que vienen a Tolosa desde otros municipios, y tienen unas pautas de movilidad diferentes.

- En su mayoría, son desplazamientos en automóvil (62%), mientras que los desplazamientos no motorizados no alcanzan el 26% y los realizados en transporte colectivo registran tan solo un 12%.
- Estos viajes tienen como origen principal Tolosaldea (casi al 60%), seguidos de las personas residentes en Donostialdea que registran un 20%.
- Los principales motivos para ir a Tolosa son el trabajo y el estudio que concentran el 53% de la movilidad externa, muy superior a la movilidad de los tolosarras.
- La población donostiarra que acude a Tolosa utiliza más el coche que los tolosanos alcanzando el 84% de la movilidad, mientras que los residentes usan algo menos el coche para los desplazamientos externos (un 70%).

En relación con el motivo de la movilidad externa de los visitantes, se observa que:

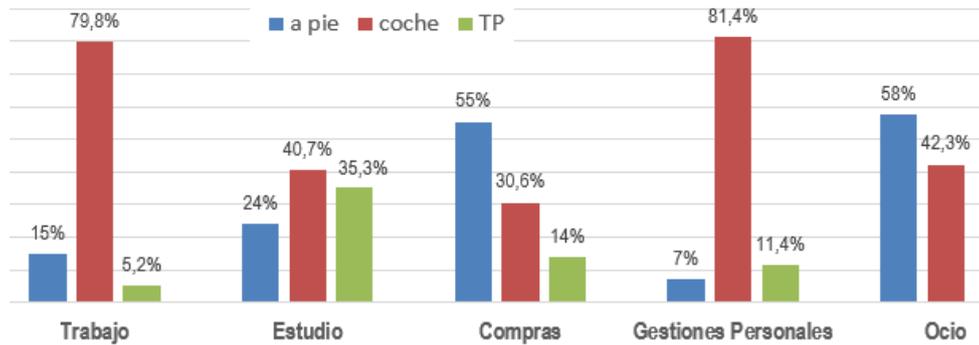
- Los desplazamientos de visitantes desde la Comarca a Tolosa están vinculados, en su mayoría, al trabajo y a los estudios (casi el 60%).
- El ocio es junto con las gestiones, el tercer y cuarto motivo más importante, mientras que las compras juegan un papel secundario (solo el 7% de los desplazamientos).

FIGURA 23: DESPLAZAMIENTOS Y MOTIVO DE VISITANTES



Los viajes al trabajo por parte de los visitantes se realizan principalmente en automóvil (78%), perfil muy similar a la población residente en Tolosa. El uso del coche es incluso mayor para los desplazamientos por gestiones, superando el 80% de los desplazamientos. En cambio, para hacer compras y para acceder a los lugares de ocio predominan los desplazamientos andando. Finalmente, en el caso los estudios el transporte colectivo alcanza un 35%, siendo superado solo por los desplazamientos en coche.

FIGURA 24: DESPLAZAMIENTOS DESDE EL EXTERIOR SEGÚN MODO Y MOTIVO PRINCIPAL (%)

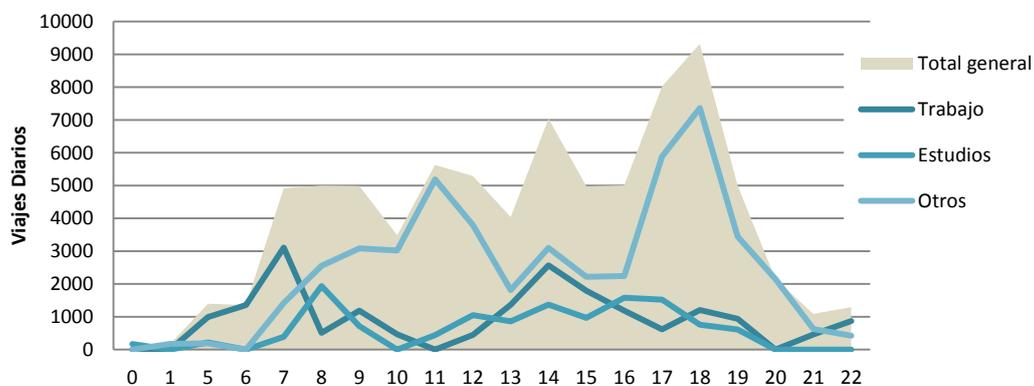


VII.2.d Características de los viajes a lo largo del día

Se aprecia claramente diferentes concentraciones de los viajes en distintos momentos del día, que se acusan especialmente durante la tarde entre las 18:00 y las 19:00 horas. Los desplazamientos al trabajo y al estudio se realizan principalmente entre las 07:00 y las 09:00 horas; y a primera hora de la tarde, entre las 14:00 y las 15:00 horas; mientras que el resto de viajes por compras o gestiones se concentra a mediodía, entre las 11:00 y las 12:00 horas, y por la tarde, entre las 18:00 y las 19:00 horas.

La distribución horaria de viajes por motivo pone asimismo de manifiesto, como los desplazamientos por otros motivos que no sean trabajo o estudios superan los viajes a los centros de trabajo o estudios, especialmente en el hora de mediodía (entre las 11:00 y 12:00 horas) así como por la tarde.

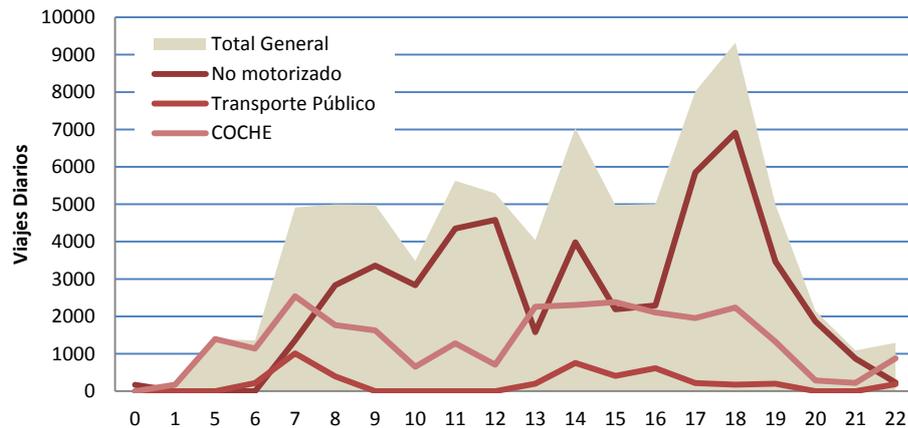
FIGURA 12 DISTRIBUCIÓN HORARIA DE VIAJES SEGÚN MOTIVO PRINCIPAL DE DESPLAZAMIENTO



En cuanto al modo de transporte utilizado, el motorizado es el que domina los periodos punta de la movilidad por trabajo y/o estudio, mientras que los transportes no motorizados están relacionados con las gestiones, las compras y aquellos desplazamientos relacionados con el cuidado.

En cuanto al uso del coche, registra una punta de mañana muy definida, mientras que durante la tarde, la punta se distribuye a lo largo de un periodo más extenso, entre las 14:00 y las 19:00 horas. En cambio los picos de los desplazamientos a pie o en bici se producen medio día así como por la tarde, muy similar a la distribución horaria por motivos.

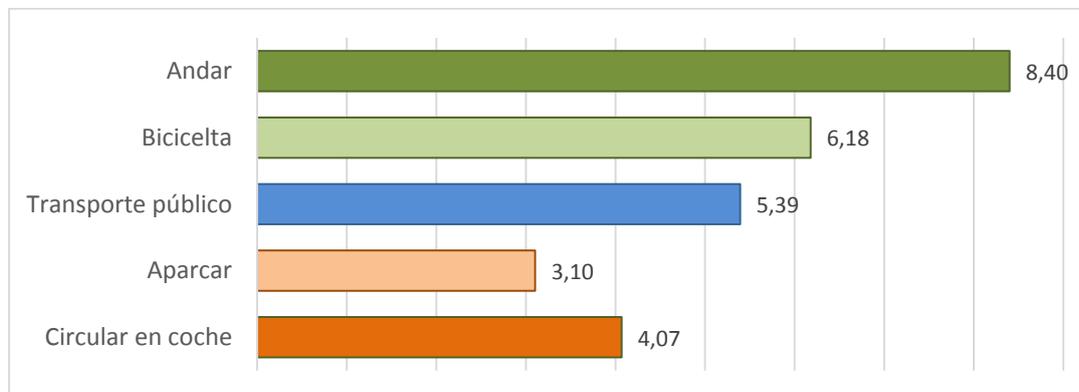
FIGURA 13 PERFIL HORARIO DE VIAJES SEGÚN MODO PRINCIPAL DE DESPLAZAMIENTO



VII.3 Percepción de la movilidad

En las encuestas realizadas dentro de este PMUS²³ se preguntaba a la ciudadanía su valoración sobre la utilización de distintos modos de transporte urbano en Tolosa. Los resultados dan prioridad a los modos sostenibles. Ir andando o en bicicleta son los dos modos mejor valorados: el medio mejor valorado es ir andando con un 8,4; le sigue la bicicleta con 6,1, y el transporte colectivo con un 5,3. Circular en coche se valora por debajo de la media, con un 4,07, y el obligado aparcamiento para las personas que conducen obtiene la peor valoración con 3,1.

FIGURA 25: VALORACIÓN DE 0 A 10 DE LOS DISTINTOS MODOS DE TRANSPORTE



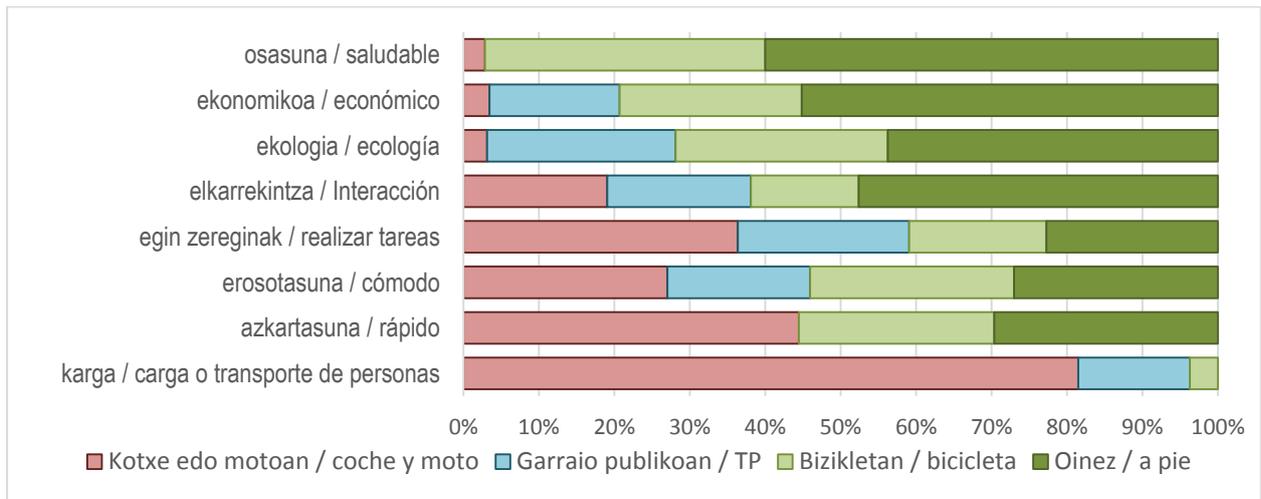
La mayoría de la población ha indicado que caminaba y pedaleaba porque consideraba que eran las formas de desplazamiento más saludables, económicas y ecológicas. Además, señalan que los modos no motorizados les permiten interactuar con otras personas, son más rápidos y cómodos para desplazarse en la ciudad.

No obstante, el coche es el modo más valorado en el caso de tener que transportar bienes o personas, y se considera el modo más rápido y adecuado para realizar ciertas tareas.

Por su parte, la principal ventaja del transporte público colectivo es la posibilidad de favorecer las relaciones sociales y preservar la ecología.

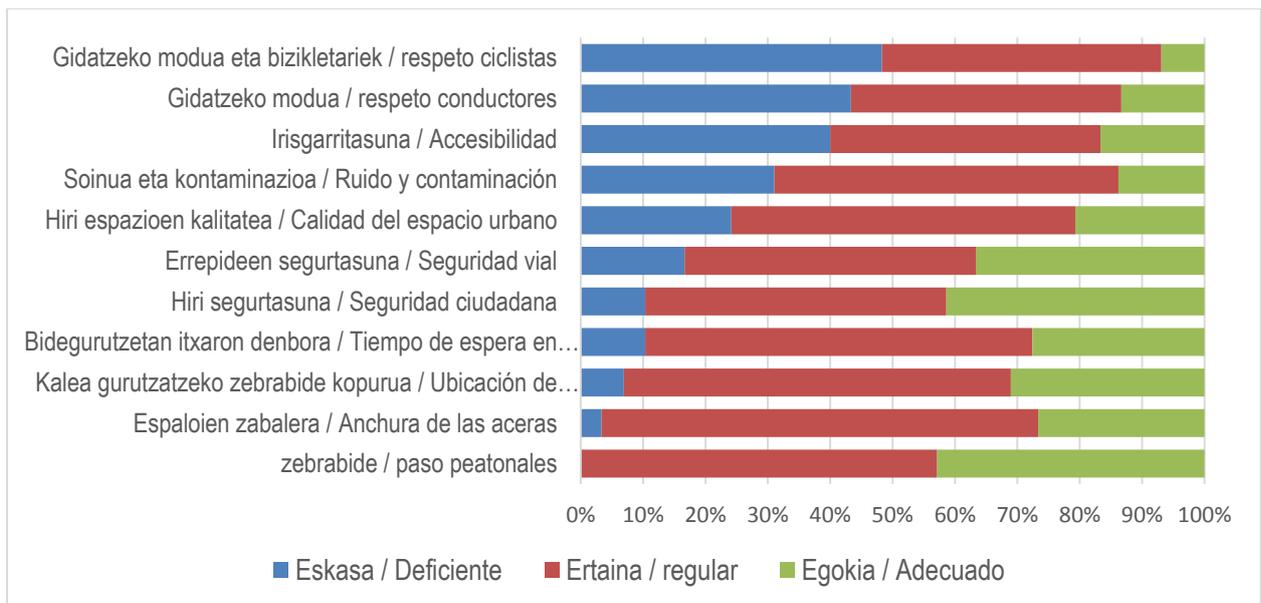
²³ Véase capítulo VIII.1.a

FIGURA 26: ATRIBUTOS DE LOS DISTINOS MODOS DE TRANSPORTE URBANO



Respecto a los principales problemas relacionados con la movilidad peatonal, la mayoría mencionaba la falta de respeto por parte de las personas que conducen o pedalean, la falta de accesibilidad, así como la contaminación acústica y atmosférica.

FIGURA 27: PROBLEMAS RELACIONADOS CON LA MOVILIDAD A PIE



VII.4 Movilidad y género

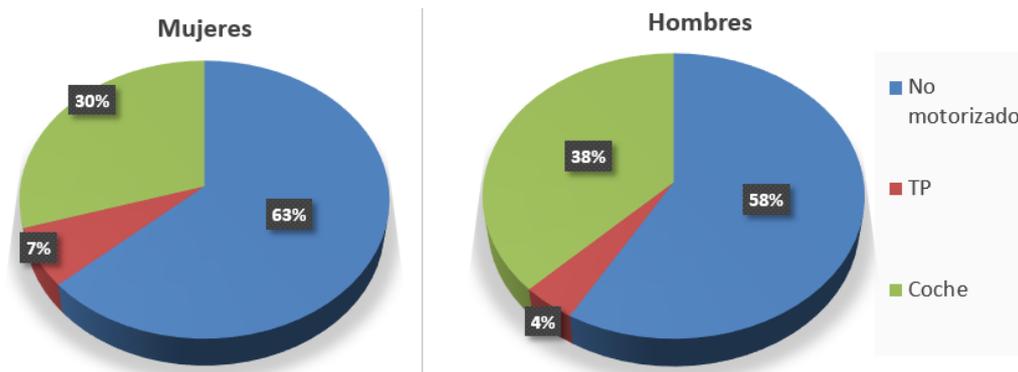
Tal y como se ha señalado, las mujeres tienen un peso algo superior en la pirámide poblacional de Tolosa que los hombres. Es en entre los mayores de 65 años donde las mujeres tienen mayor protagonismo alcanzando casi el 59% de este grupo de edad. Aunque las mujeres de mayor edad son menos conductoras, sin embargo las más jóvenes cada vez utilizan más el coche para sus desplazamientos cotidianos. Muestra de ello es la evolución de los permisos de conducir de las últimas décadas donde se refleja como existe cada vez un mayor equilibrio entre hombres y mujeres.

TABLA 25: EVOLUCIÓN DE LOS PERMISOS DE CONDUCIR VEHÍCULOS MOTORIZADOS EN TOLOSA²⁴

	Hombres	%	Mujeres	%	TOTAL
2.013	6.297	58,2 %	4.514	41,7 %	10.811
2.014	6.232	57,8 %	4.553	42,2 %	10.785
2.015	6.292	57,7 %	4.603	42,2 %	10.895

Hay que señalar sin embargo que por lo general las mujeres suelen utilizar más el transporte público colectivo y andar más, mientras que los hombres utilizan más el coche para sus desplazamientos, tal y como se puede ver en el siguiente gráfico.

FIGURA 28: MODO DE TRANSPORTE SEGÚN GÉNERO²⁵



Si se analiza la distribución territorial de la movilidad de la población residente en Tolosa por sexo, se observa la similitud entre hombres y mujeres en los desplazamientos internos en Tolosaldea. Sin embargo en la movilidad externa, existen algunas diferencias como ocurre en las relaciones con Donostialdea cuyo destino principal es San Sebastián-Donostia. Esta movilidad con la capital donostiarra concentra un 9,4% de los viajes realizados por hombres, mientras que las mujeres realizan algo menos 8,1%.

Los motivos principales de estos viajes son de carácter recurrente (trabajo o/ y estudios). Es en las comarcas de la Llanada Alavesa y del Bajo Bidasoa donde las mujeres viajan en una mayor proporción que los hombres. Finalmente en los destinos fuera del País Vasco no se registran viajes de hombres y las mujeres tan solo realizan un 0,6 % de todos sus viajes.

TABLA 26: DESTINOS DE LA POBLACIÓN RESIDENTE EN TOLOSA POR COMARCAS Y SEXO

	Hombres	Mujeres
Llanada Alavesa	0,0%	0,5%
Bajo Bidasoa	0,9%	1,1%
Alto Deba	0,7%	0,0%
Donostialdea	9,4%	8,1%
Goierri	2,0%	1,7%
Tolosaldea	87,0%	87,9%
Fuera CAPV	0,0%	0,6%

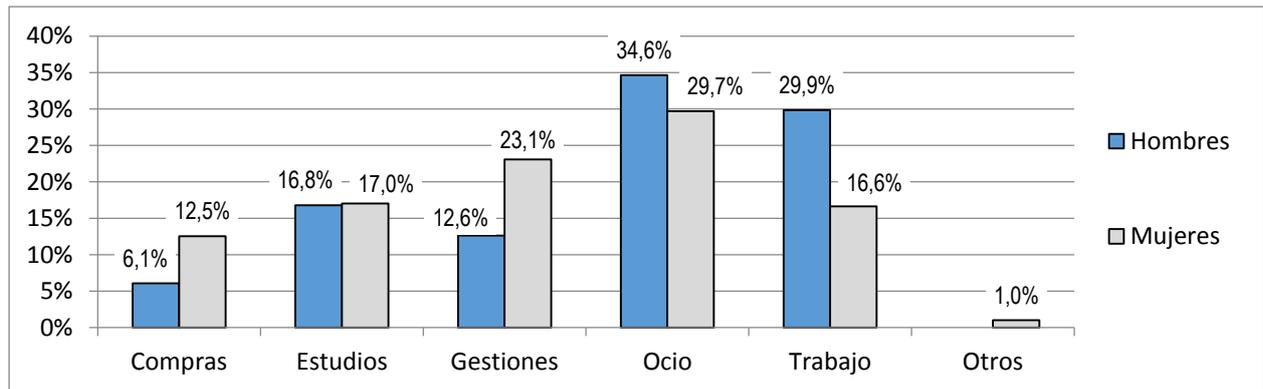
²⁴ Fuente: DGT

²⁵ Estudio de movilidad del País Vasco, 2016

Motivos

Si se analizan los motivos de los desplazamientos en relación con el sexo de las personas que lo realizan, se observa como las mujeres son las que más viajes hacen en relación con las tareas del cuidado como las compras (el 12,5% frente al 6,1% de los hombres) o las gestiones diarias (un 23,1% las mujeres frente al 12,6% los hombres), mientras que los hombres realizan más desplazamientos por motivo laboral y de ocio.

FIGURA 29: MOTIVO DE DESPLAZAMIENTO POR SEXO (EDMPV2016)

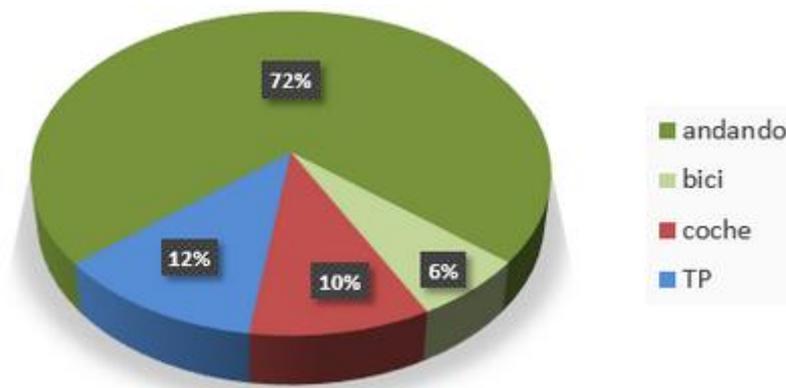


VII.5 Movilidad escolar

Según la encuesta de movilidad de la CAPV, la mayoría del alumnado va andando al centro educativo (el 72%), seguido por el transporte público (el 12%), los desplazamientos en coche (el 10%) y en bicicleta (6%). Es decir, 4 de cada 5 viajes se realiza en modos no motorizados.

De los usuarios del transporte público, la amplia mayoría utiliza el servicio comarcal, lo que indica que el centro educativo está exterior del municipio de Tolosa. Por su parte, solo una tercera parte de los viajes en coches se realiza como conductores, en el resto de los casos se trata de pasajeros.

FIGURA 30: MODO DE TRANSPORTE POR MOTIVO DE ESTUDIOS EN TOLOSA²⁶



²⁶ Elaboración propia a partir de la encuesta de movilidad de la CAPV 2016

VIII.4 Sugerencias y alegaciones

Entre las sugerencias que se han aportado desde la página web destacan dos: una que propone introducir los compromisos adquiridos por el ayuntamiento en el marco de la Agenda 21 escolar, tema que se ha señalado en los antecedentes de este documento, y otro desde la asociación de vecinos del ensanche que propone una pasarela peatonal desde la zona Kondeko aldapa y Sacramentu pasealekua cruzando el río hasta Zumalakarregipasealekua hacia Samaniego kalea. Este punto mejora la conexión transversal del municipio y evita el tránsito por kondekoaldapa que en el proceso de participación ya se ha identificado como zona peligrosa.

IX. SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO

Se presenta a continuación a modo de síntesis del diagnóstico, un análisis DAFO con el objetivo de:

- Explorar nuevas soluciones a los problemas identificados.
- Identificar las barreras que podrían limitar la consecución de los objetivos fijados.
- Decidir sobre la orientación más eficaz a adoptar por las políticas de movilidad.
- Revelar las posibilidades y limitaciones para cambiar el contexto de la movilidad en Tolosa.

	DEBILIDADES	FORTALEZAS
Marco físico, territorial y ambiental	El municipio presenta un terreno muy accidentado. Determinados barrios tienen importantes pendientes que limitan la movilidad peatonal y ciclista. La configuración urbana longitudinal en fondo de valle limita las alternativas de los itinerarios.	Poca superficie urbanizada (92% suelo del municipio es no urbanizable). Terreno prácticamente llano en el núcleo urbano. Núcleo urbano compacto con distancias ideales para la movilidad no motorizada.
Marco socioeconómico	Existen diferencias notables en los indicadores socioeconómicos de los barrios	Moderada tasa de paro Importante oferta de puestos de trabajo en el municipio y alta diversificación
Marco estratégico e institucional	El Plan General de Ordenación Urbana carece de determinaciones concretas en relación con el fomento de los modos de movilidad sostenibles.	El municipio cuenta con una estrategia general y varios planes cuyos objetivos y determinaciones apuntan a la movilidad sostenible. Compromiso institucional adquirido contra el cambio climático
Participación, sensibilización y coordinación intramunicipal	Falta de coordinación entre los diferentes departamentos con competencias movilidad (débil transversalidad)	Larga tradición de participación ciudadana Rico tejido social, muchas asociaciones y entidades participan en diversos procesos participativos Instituciones que fomentan la participación
Centros atractores y distribución de los usos urbanos	Deficiente accesibilidad no motorizada a algunos de los centros atractores más importantes (centros educativos de Santa Lutzia, Hospital Izaskun, etc.)	Equilibrada distribución general de los equipamientos y centros atractores entre la Parte Vieja y el Ensanche
Pautas de movilidad	Uso excesivo del coche en algunos trayectos Baja utilización del transporte colectivo urbano.	Tasa de motorización relativamente baja Alto porcentaje de desplazamientos en modos no motorizados: 80% de viajes internos
Calidad del espacio público y peatonal	Importante contaminación acústica en algunos ejes Pocas calles plenamente peatonales Friciones con los ciclistas en vías compartidas Importantes barreras por el ferrocarril, el río y la autovía Faltan itinerarios peatonales de calidad en los barrios periféricos. Hay zonas con baja seguridad ciudadana	Amplia red de calles y espacios peatonales de calidad aceptable (aceras anchas, calles accesibles, zonas peatonales, etc.)
Movilidad ciclista	Barreras infraestructurales y naturales Alto porcentaje de vías ciclistas compartidas con el peatón Baja utilización de la calzada.	Uso consolidado y normalizado de la bicicleta
Transporte público y colectivo urbano	Transporte público urbano no muy fiable Oferta "unidireccional" aumenta los tiempos de viajes en algunos recorridos Falta de integración tarifaria (no hay billete único para el transporte colectivo)	Buena oferta a nivel comarcal y de conexión con Donostialdea Acceso a la red de cercanías con dos paradas
Viario, tráfico y aparcamiento	Baja utilización de los parkings Precio del aparcamiento en la calle más bajo que el parking.	Regulación existente del aparcamiento del casco urbano Calmado de tráfico (Zona 30) en el casco urbano
Seguridad vial	Baja seguridad percibida en algunos cruces y puntos	Baja accidentabilidad

	AMENAZAS	OPORTUNIDADES
Marco socioeconómico	Los prejuicios del sector empresarial en torno a las “consecuencias negativas” derivadas de la reducción de la movilidad motorizada.	El envejecimiento de la población como catalizador para la planificación de una movilidad más inclusiva y sostenible. Datos e información creciente sobre los problemas que genera el actual modelo de movilidad Los ejemplos cercanos de fomento del desarrollo económico local derivado de la implantación de Planes ambiciosos.
Marco estratégico e institucional	Continuación de la planificación territorial del gobierno vasco, de Gipuzkoa y del PTP comarcal de desarrollo bajo el paradigma de movilidad heredado (priorizando la circulación y el aparcamiento de coches) Ausencia de vinculación en la obligatoriedad del cumplimiento del PMUS en el ámbito de la CAPV	Voluntad por parte del ayuntamiento para que el nuevo Plan de Movilidad pueda (y deba) integrarse de modo operativo en el PGOU
Pautas de movilidad	Aumento de la tasa de motorización. Los nuevos desarrollos urbanísticos inducen al aumento del parque de vehículos motorizados.	Algunos problemas directamente relacionados con el modelo de movilidad (contaminación atmosférica, calentamiento global, etc.) pueden favorecer la implantación de la movilidad sostenible. Compromiso de los centros escolares para fomentar la movilidad sostenible.
Calidad del espacio público y peatonal	Presencia de nuevos vehículos en las aceras (patinetes, etc) y en el espacio público	Hay consenso en mejorar la accesibilidad y calidad estancial del espacio público y en especial de la calle Rondilla.
Viario, tráfico y aparcamiento	Nuevos desarrollos urbanísticos que optan claramente por el coche como principal modo de transporte.	Consenso para revisar la distribución del actual del espacio público y la regulación semafórica para mejorar la seguridad y el tránsito de personas.
Movilidad ciclista	Si no se adoptan medidas que restrinjan el uso del coche, es posible que el crecimiento de desplazamientos ciclistas sea a costa de la reducción de viajes peatonales (sin reducción de la cuota de viajes en coche)	Las encuestas muestran un gran apoyo a las medidas de fomento del uso compartido de la calzada.
Transporte público	Círculo vicioso en el descenso de la demanda, reducción de la oferta, mayor dependencia del automóvil, etc.	Se está estudiando la viabilidad de un servicio de transporte a la demanda en toda la comarca de Tolosaldea. El desarrollo urbanístico del barrio de San Esteban permite mejorar la red viaria del entorno e implantar aparcamientos periféricos para liberar plazas en el centro urbano.

Aldaketa Puntuala Tolosako HAPON "San Esteban" guneari buruz.
Modificación puntual del PGOU de Tolosa referido al ámbito "San Esteban".

INFORMAZIOA ETA DIAGNOSTIKOA
INFORMACIÓN Y DIAGNOSTICO

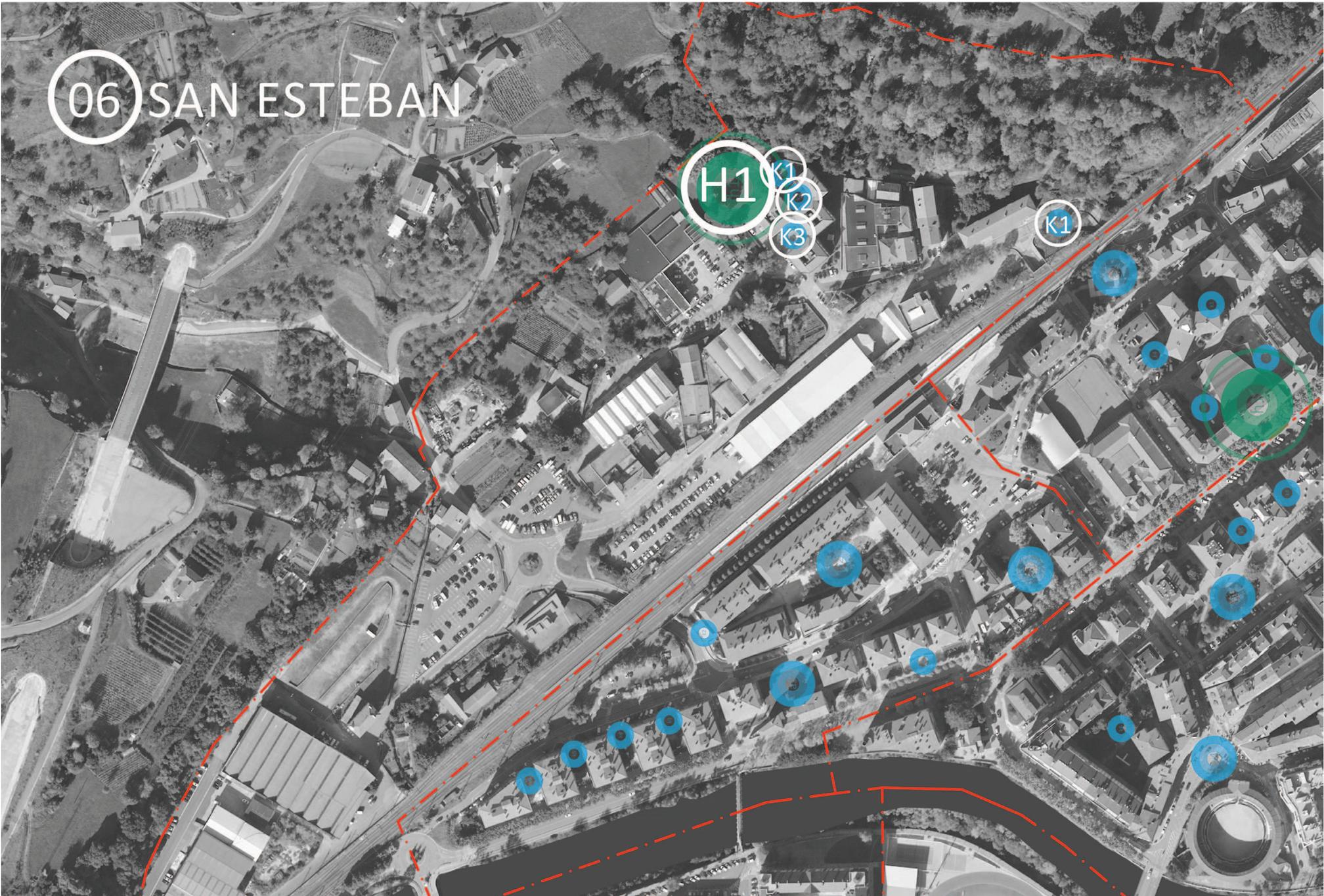


9.6. INCLUSIÓN DE PERSPECTIVA DE GÉNERO EN SAN ESTEBAN (DUNAK, 2019).

06 SAN ESTEBAN

H1
K1
K2
K3

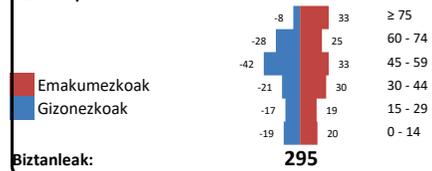
K1



06_SAN ESTEBAN

DATU OROKORRAK

Biztanle piramideak:



Biztanleak:

295

Ekipamenduak:

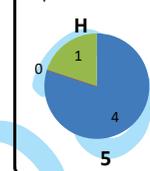


Komertzioak:

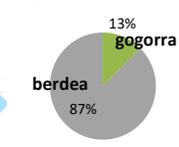


ELKARGUNEEN ezaugarriak

Kopurua:



Izaera:



m2/ biztanle
17,8
m2 berde/ biztanle
15,6

ELKARGUNEAK

k1_San Esteban 1-2-3- k2_San Esteban 4 k3_San Esteban 1-2-3 k4_San Juan kalea



h1_San Esteban parkea



Maila:

komunitate

komunitate

komunitate

komunitate

herri

Erabilera aukerak:



Elementuak:



Egoera:

Ona	Ona	Ona	Hobetzeko
Ibilbidetik gertu	Ibilbidetik gertu	Ibilbidetik gertu	Oinezko ibilbidean
Ez	Gutxi	Gutxi	Ez

Autonomia:

Segurtasuna

Irisgarritasuna

Bizitasuna:

Presentzia sinbolikoa:

Segurua	Segurua	Segurua	Oso segurua
Ez irisgarria	Irisgarria	Irisgarria	Irisgarria
Puntualki	Puntualki	Puntualki	Gutxi
Neutro	Maskulino	Maskulino	Maskulino

Oso ona
Ibilbidetik gertu
Asko
Oso segurua
Irisgarritasun arazoak
Asko
Maskulino



Muntaia: San Estebanerako sarrera proposamena. Gaur eguneko bi sarrerekin bat egin.



Argazkia: kalkutako Teresa plaza. Donostia.

SAN ESTEBAN AUZO PLANEAMENDURAKO GOMENDIOAK

Auzo berri baten antolaketan eguneroko bizitza egokiagoa lortzeko ezinbestekoa da gizarteak dituen lan produktiborako eta lan ugalkorrerako beharrak parekatzea eta bien balantza egoki batetik erabakiak hartzea.

Helburu honetarako ondoren laburki zenbait gomendio luzatu nahi dira Tolosan San Esteban auzoan egitear dagoen hiri antolaketari bideratuta.

MUGIKORTASUNA

Kotxeen lehentasuneko hiri ingurua alboratu eta oinezko lehentasuneko eta bizikletan oinarria duen hiri mugikortasunera egokitu.

Hiri mailan:

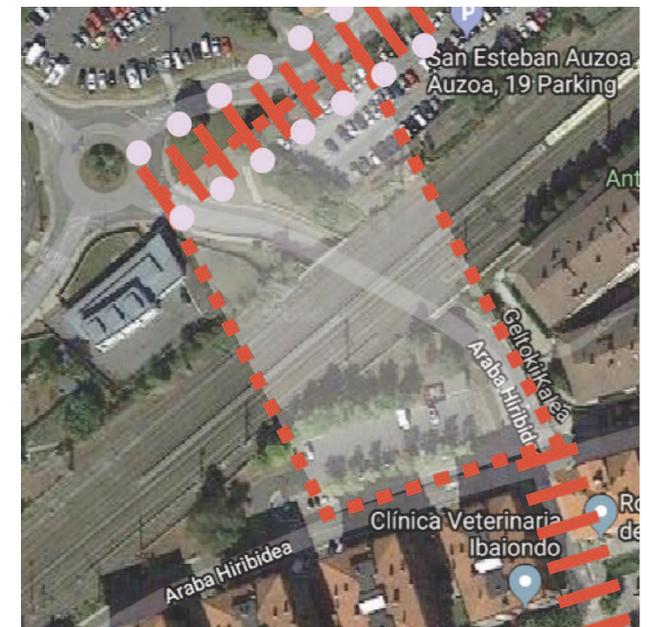
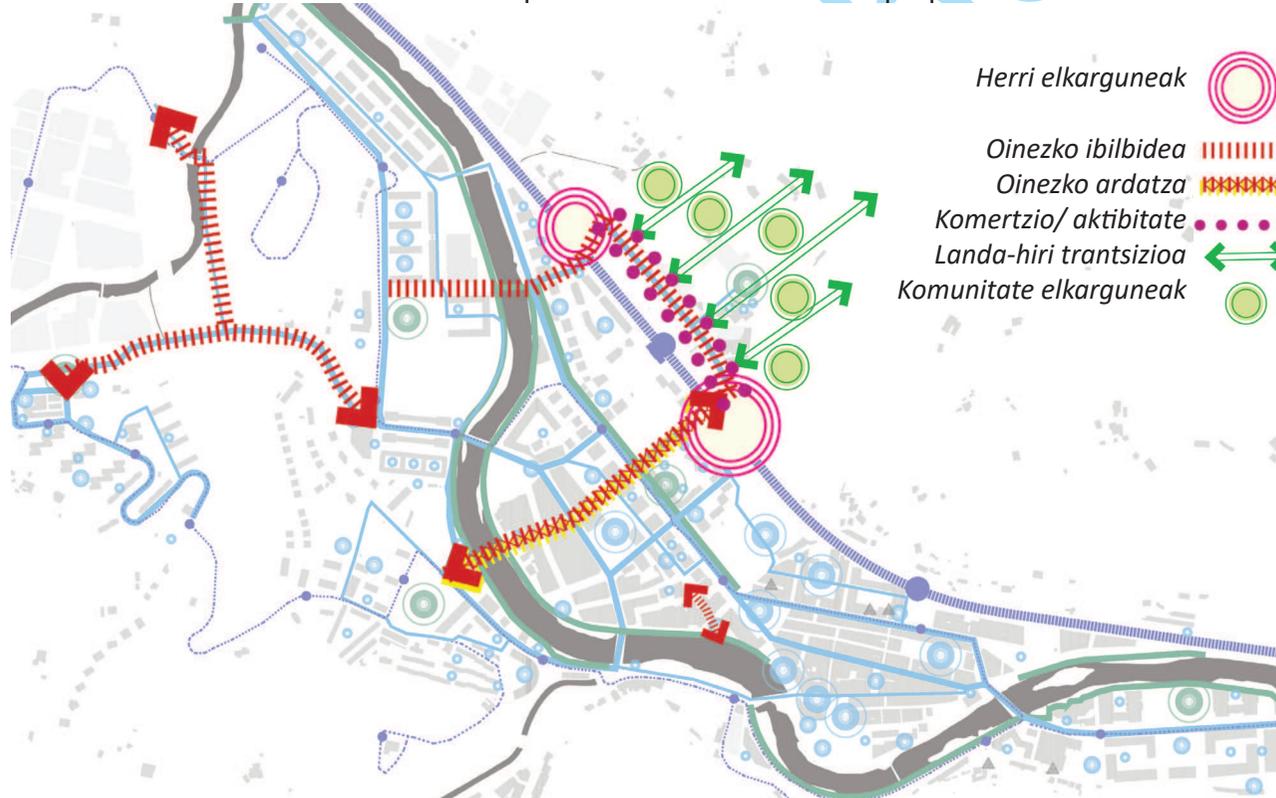
- a) Auzoa trenbideak osatzen duen muga modu zabal eta seguruan gainditu:
 - Batxiler Zaldibia plazatik San Esteban aldera dauden tren azpiko bi pasabideak elkartuz plaza jarrai bat osatu.
 - Araba hiribideak trenbide azpitik duen pasagunea egokitu. Komunikazio hau konplexuagoa da eta azterketa gehiago behar badu ere, Batxiler Zaldibirako proposatutako espazio publiko zabala bezala osatzeko aukera aztertzea proposatzen da, egun trenbidearen bi aldetara dauden aparkamendu eta gune berde irekiek aukera hau eskaini bai dezakete.
- b) Auzoa oinezko eta bizikleta hiri egitura sare jarraian txertatu.
 - Auzoa Tolosako morfologiaren zeharkako puntu zabalenean kokatzen da, horregatik hiria zeharka lotu eta egituratuko duen oinezko ardatz bat osatzea proposatzen da, egun Alde Zaharrak San Frantzisko pasealekuarekin luzetara osatzen duen oinezko ardatzari elkarzut.
 - Ardatz hau San Estebanetik abiatu, Batxiler Zaldibia trenbide azpitik zeharkatu, San Inazio kaletik Samaniego kalean barne, Oria ibairaino iritsi eta bertan oinezko zubi berri baten bidez Kondeko Aldaparekin lotzea da aukera, Bidebieta, Izaskun eta Iparragirre auzoak ere lotuko lituzkeen zeharkako ardatz hau josiz.

Auzo mailakoa:

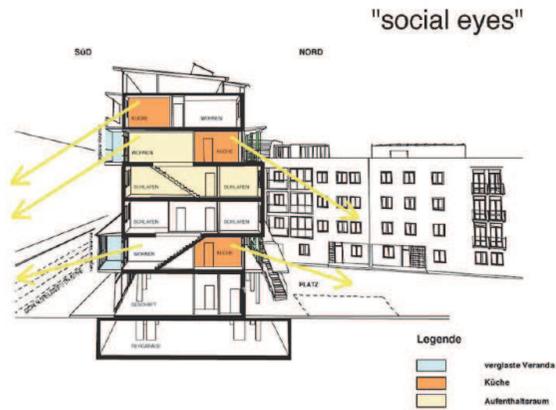
- Auzo mailako mugikortasunean barne ardatz bat proposatzen da, aurrez aipatutako bi tren azpiko plazak lotuz. Tren azpiko paso hauek hiri mailako espazio publiko eskalakoak izateko proposatu direnez, bi espazioak lotuko dituen oinezko lehentasuneko kale nagusi bat osatzea bilatzen da. Kale honetan komertzio aukerak, hiri ekipamendu eta aktibitate ahalik eta ugarienak kokatzea beharrezkoa izanik.

Komunitate mailakoa:

Hirugarren eskala hau eraikinen artean gertatuko dena da. Berau aurrez proposatutako kale nagusitik landa lur aldera eta auzo barneko komunitate eskalako erabilera izango duen mugikortasuna jasoko da nagusiki. Ezin da ahaztu landa lurarekin ere konexioa bertatik emango dela, beraz tarteko mugikortasun eta eskalaz txikiagoak diren espazio hauek natura eta hiri lotura osatzera eta komunitateko harreman espazioak sortzera bideratzea proposatzen da.



ANIZTASUNA



Erabilera aniztasuna:

- Auzoa eguneroko bizitzarako egokia izateko ahalik erabilera nahasketa ugariena izatea proposatzen da. Etxebizitza erabilera, zerbitzu eta lantokiekin osatzea, bai eta administraziorako zerbitzuz eta egun kulturarako dauden egiturak mantenduz.
- Auzoko biztanleak eguneroko bizitzarako behar duten oro auzoan izate aldera, beharrezkoak dituzten zaintza lanetarako zerbitzuak aurreikusi beharra dago.

Etxebizitza tipologia aniztasuna:

- Adin ezberdinetako pertsonentzat eta bizi modu ezberdinetzat ahalik eta biztanle nahasketa handiena izateko, bertan eskainiko diren etxebizitzak ere forma, tamaina eta egitura ezberdinetakoak izan beharko dute. Bai eta etxebizitzara iristeko moduak ere, salmenta librea zein babestua, alokairu libre eta babestua, auto-promozioa eta Erabilera Lagapeneko Etxebizitza aukerak eskaintzeko modua egitea proposatzen da.

Eraikinen tipologiak:

- Eraikinak bai forma, tamaina eta erabilera aniztasunak izatea proposatzen da. Eraikin berdinean erabilera nahasketa eman dadin, eraikin desberdinek diseinu eta morfologia desberdinak izan ditzaten, planaren gestio moduak eskala txikikoak izan behar dira, promozio bakarrean auzo osoa eraiki ordez, fase ezberdinetan eta promozio txiki eta anitzagoetan auzoa osatzen joatea proposatzen da. Kudeaketa modu honek auzoaren gauzatzean ahalik eta arkitektura diseinu ezberdinenak egotea bideratuko du, eraikitzaile ezberdinek parte hartzea eta bizimodu auto antolatuei bide emateko modua egon daiteke.

HIRI INGURU-LANDA INGURU DIKOTOMIA HAUSTURA

Hiri zati berri honek duen kokapenagatik, landa ingururako ate izaera, garrantzitsua da lotura eta harreman jarrai hau mantentzea, ez osatzea mugarik landa eta hiri inguru artean. Landa lurra hirian sartzea eta hiri lurra landa ingurura egokitzea proposatzen da.

Garrantzitsua da gaur egungo landa eremuko oinezko mugikortasun dinamikak errespetatzea eta hauek hiri antolaketa berrian bere garrantzia egituratzailea izatea.



PRESENTZIA SINBOLIKOA

Auzoko kale izendegia eta errepresentazioa:

- Auzo berria izanik eta espazio berri ugari sortuko direlarik, hauen izendegia osatzean Tolosako kale izendegiak gaur egun duen genero errepresentazio maskulinoaren presentzia femeninoarekin orekatzeko aukera dago.

ESPAZIO PUBLIKOA ETA PRIBATUAREN TARTEKO ESPAZIOAK

Eguneroko bizitzarako eta giza harremanetarako espazio pribatuak eta espazio publikoak izateaz gain, etxea eta kalea, guztiz beharrezkoak dira tarteko espazioak ere izatea. Bizitza erraztu eta giza harremanak bultzatuko dituzten espazio sortzea eta erabilerak bultzatzea. Bestalde oso da garrantzitsua eraikinetako behe solairuak kalearekin hartu eman zuzena izatea eta barne kanpo gardentasuna mantentzea, eraikin barruetako bizitzak kaleko bizitza ikusi eta zaindu dezan eta alderantziz.

Europa iparraldeko herrietan oso ohikoa da etxebizitza eraikinetan, behe solairuetan, komunitate horri zerbitzu emango dieten zenbait espazio izatea, komuneko espazioak, komunitateak kudeatu eta erabiltzen dituenak. Horretarako behe solairuetan eta kalearekin harreman zuzenean ondorengo erabileretako batzuk izatea proposatzen da:

- Bizikleta gela komunak
- Garbiketa gela komunak
- Zaintza gela komunak
- Erabilera anitzeko gela komunak
- ...

Bestalde etxebizitzetan kanpo barne espazioek zein etxebizitzetako sukaldeek kalearekin harreman zuzena izatea garrantzitsua da, espazio pribatuetako begiek kalea zaindu dezaten eta alderantziz. Honela “kale begiak” kontzeptua txertatu beharko litzateke etxebizitzaren diseinuan eta honek espazio publikoarekin duen harremana bultzatuz.

Hiri begiak, eraikinek kalean gertatzen dena ikustea eta kaletik eraikinetan gertatzen dena ikustek segurtasuna ematen digu eta komunitatea sortzen laguntzen du elkar zaintza bultzatuz. Hau lortzeko ondorengo erabileretako espazioen diseinuak zaindu behar dira.



Argazkia: Tübingen. Alemania



Pribatutik publikora:

- Etxebizitzek kalearekin duten harremana, Erdi soto mailan kokatzen diren etxebizitza tipologiak, kaleari pareta itsuak eskaini eta erabilerarik gabeko behe solairuak ekidin behar dira.



Komunetik publikora:

- Etxebizitza zein bulego edo beste motako eraikinen sarrerak espazio nagusietara bideratu behar dira eta eraikinetako igogailu eta eskailera hasierak kaletik ikusteko aukera egon behar da, atari gardenak zabalak eta oztoporik gabeak eginez.
- Elkarte eta erabilera komuneko espazioek barne kanpo bisualak izan behar dituzte elkar zaintza eman dadin.



Publikotik publikora:

- Eraikin publikoek egunean zehar aktibitate handia izaten dute eta barne bizitza hau kalearekin harremanean izatea ona da bai kale bizitza eta zaintza bultzatzeko zein barneko langile eta erabiltzaileentzako.
- Garrantzitsua da eraikin hauek behe solairuetan batik bat gardentasuna mantentzea eta kaleari zaintza begiak eskaintzea.



Auzo nortasuna eta giza egitura mantendu:

Auzoak gaur egun duen bizitza soziala eta giza harremanak galtzeko arrisku handia ikusten da, batetik dauden eraikinak botatzeko tendentzia handia delako eta bestetik obra garaietan tokiko biztanleen eguneroko bizitza zaintzen ez delako. Horregatik garrantzitsua da bai hiri antolaketa egitean zein obra eta aldaketa fisikoak egitean, dagoen patrimonio eraiki eta soziala zaintzeko eta mantentzeko esfortzu berezia egitea.

Eguneroko bizitza egoki batek konfiantzazko komunitate eta gizarte batean du oinarri, eta hau sortzeko denbora eta elkar ezagutza luzea behar da izan. Giza harremanak ez dira eraikinak bezala egun batetik bestera eraikitzen, horregatik San Estebanen kasuan oso da garrantzitsua gaur egun dauden gizarte dinamikak balioan jartzea eta etorkizuneko antolaketan txertatzea.



HIRI INGURU-LANDA INGURU DIKOTOMIA HAUSTURA

Argazkia: Tübingen. Alemania

Aldaketa Puntuala Tolosako HAPON "San Esteban" guneari buruz.
Modificación puntual del PGOU de Tolosa referido al ámbito "San Esteban".

INFORMAZIOA ETA DIAGNOSTIKOA
INFORMACIÓN Y DIAGNOSTICO



9.7. PERSPECTIVA SOCIODEMOGRAFIA (ADOK 2019).

2.- BITZANLERIA / POBLACIÓN

Berezko Lanketa / Elaboración Propia

Iturria / Fuente
2019 Eustat: BUUE / EMH

5.- San Esteban auzoko biztanle kopuruaren zifra eguneratua 386 da.

La población del barrio de San Esteban en cifra actualizada es de 386 habitantes.

2019 ZIFRA OFIZIALAK (EUSTAT) CIFRAS OFICIALES

Tolosan biztanleriaren % 2,0ko pisua du.

Representa el 2,0% de la población de Tolosa.

6.- Biztanleriaren rankingean hirugarrena dugu, Tolosa (hirugunea) eta San Blas auzoaren atzetik.

En el ranking poblacional es el tercer barrio con más población de Tolosa, detrás del centro urbano y del barrio de San Blas.

7.- Tolosako biztanleria, batez ere, hirigunean 12.531 (% 65,0) kokaturik dago. Sakabanatutako gunee eta auzoetan 6.739 (% 35,0) kokatzen da.

La población de Tolosa se encuentra asentada fundamentalmente en el Casco Urbano, en una cifra de 12.531 habitantes (65,0%). La zona de barrios de diseminado representa 6.739 habitantes (un 35,0%).

8.- Azken hogeitun urteotan (1996-2019), Tolosan biztanleria % 7,3 hazi da. San Esteban auzoa zertxobait gutxiago, % 6,6 (% - 0,7).

Bi kasuetan bi aldi daude: 1996tik 2004ra biztanleriaren beherakada bat somatzen da eta, 2004tik 2019ra biztanleriaren hazkundea ematen da.

San Esteban auzoaren pisua 1996an, Tolosako biztanleen % 2,0 da, 2004an % 1,7 eta orain berriro % 2,0 da.

En los últimos algo más de veinte años (1996-2019), Tolosa ha crecido en población en un 7,3%.

El barrio de San Esteban algo menos, en un 6,6% (- 0,7%). Y en ambos casos dos periodos: el de 1996 a 2004, donde hay una bajada de población, y el de 2004 a 2019, donde hay un aumento poblacional.

El peso del barrio San Esteban es el 2,0% de la población de Tolosa en el año 1996, el 1,7% en el año 2004 y ahora otra vez el 2,0%.

9.- San Esteban auzoan gazte indizea (% 19,4) udalarekin alderatuta batezbestekoa baino txikiagoa da (- 0,6). Eta zahartze indizea (% 22,5) handiagoa da (+ 0,4).

En el barrio de San Esteban, la tasa de juventud (19,4%) está ligeramente por debajo de la media del municipio (- 0,6). Y la tasa de vejez (22,5%) en este barrio de San Esteban ligeramente por encima (+ 0,4).

10.- San Esteban auzoko atzerritarrak % 4,2 dira, Tolosako udalaren atzerritar kopurua 1.474 delarik. Auzoz-auzoko atzerritar portzentaia kontuan hartzen badugu San Esteban auzoak du kopururik handiena.

Los extranjeros del barrio de San Esteban son el 4,2% de los 1.474 extranjeros del municipio de Tolosa.

Comparativamente el porcentaje de extranjeros sobre la población de cada barrio es mayor en el barrio de San Esteban que en el resto.

11.- San Esteban auzoko bizilagunen artean atzerritarrak % 16,1 dira. EB-27 aldetik (12 pertsona) eta beste herrialdeetakoak (50 pertsona).

Los extranjeros del barrio de San Esteban representan el 16,1% de la población de este barrio. Con menos presencia de los países de la UE-27 (12 personas) que del resto de países (50 personas).

3.- ETXEBIZITZA / VIVIENDA

Bereko Lanketa / Elaboración Propia

Iturria / Fuente
2018 Eustat: EUUE / EMV

12.- San Esteban auzoko etxebizitza kopuruaren zifra eguneratua 201 da.

El parque de viviendas del barrio de San Esteban en cifra actualizada es de 201.

2018 ZIFRA OFIZIALAK (EUSTAT) CIFRAS OFICIALES

2019: datuak eguneratu gabe / todavía no hay datos

Tolosan etxebizitza parkearen % 2,1eko pisua du.

Representa el 2,1% del parque de vivienda de Tolosa.

13.- Tolosako etxebizitza parkea, batez ere, hirigunean 6.354 (% 67,3) kokaturik dago. Sakabanatutako guneko eta auzoetan 3.084 (% 32,7) kokatzen da.

El parque de vivienda de Tolosa se encuentra asentada fundamentalmente en el Casco Urbano, en una cifra de 6.354 viviendas (67,3%). La zona de barrios de diseminado representa 3.084 viviendas (un 32,7%).

14.- San Esteban auzoa etxebizitzaren rankingean hirugarrena dugu, Tolosa (hirigunea) eta San Blas auzoaren atzetik.

En el ranking del parque de vivienda San Esteban es el tercer barrio con más vivienda, detrás del centro urbano y del barrio de San Blas.

15.- Azken hogeitun urteotan (1996-2018), Tolosa % 21,6 hazi da etxebizitza parkean. San Esteban auzoa zertxobait gehiago, % 23,3 (% + 1,7). Bi kasuetan bi aldi berezi dezakegu: 1996tik 2004ra hazkunde txikiagoa (% + 2,5) eta 2004tik 2019ra, auzo horretako etxebizitzaren hazkunde handiena ematen delarik.

San Esteban auzoaren pisua 1996an Tolosako etxebizitzaren % 2,1 da, 2004an % 2,0 eta orain berriz % 2,1.

En los últimos algo más de veinte años (1996-2018), Tolosa ha crecido en parque de viviendas en un 21,6%. El barrio de San Esteban algo más, en un 23,3% (+ 1,7%). Y en ambos casos dos periodos: el de 1996 a 2004, donde hay un crecimiento menor (+ 2,5%) y el de 2004 a 2019, donde está el mayor crecimiento del parque de viviendas de este barrio.

El peso del barrio San Esteban es el 2,1% del parque de vivienda de Tolosa en el año 1996, del 2,0% en el año 2004 y ahora otra vez el 2,1%.

16.- San Esteban auzoan famili etxebizitzan % 85,6 nagusiak dira eta % 14,4 gainerakoak. Kopuruak Tolosa udalarekin alderatuta antzekoak dira, hots, nagusiak % 85,3 eta gainerakoak % 14,7.

En el barrio de San Esteban el 85,6% son viviendas principales y una treintena, el 14,4% son el resto de vivienda. Similar al municipio con un 85,3% de principales y un 14,7% de resto.

17.- San Esteban auzoa beste auzoen gainetik dago etxebizitza nagusitan, salbuespena San Blas auzoa da. San Esteban auzoa ere udalaren batezbestekoaren gainetik dago (% + 0,3).

El barrio de San Esteban está por encima del resto de los barrios, excepto San Blas en vivienda principal. También por encima (+ 0,3%) de la media del municipio.

18.- San Esteban auzoan 1996-2018 aldian etxe nagusian hazi egin da eta gainontzeko auzoek behera egin dute. Tolosa osoan bezala (% + 8,5). Hala ere, portzentaje handiagoa handitu da auzo honetako etxe nagusietan (% + 15,0).

En el barrio de San Esteban en el periodo 1996-2018 ha subido la vivienda principal y ha bajado el resto. Al igual en el conjunto de Tolosa (+ 8,5%). Pero, con mayor ascenso porcentual el de la vivienda principal en este barrio (+ 15,0%).

19.- San Esteban eta Tolosa (hirigunea) auzoak 2,3 zifrarekin udalerrriaren batezbesteko biztanle kopuruaren azpitik daude (2,4).

Biztanleen batezbesteko kopurua jaitsi da udalerrian eta San Esteban auzoan. Mendebaldean oso hedatua dagoen fenomeno da:

- 1996-2018 aldian Tolosa 3,0tik 2,4ra igaro da (- 0,6).
- San Esteban auzoa gehiago jaitsi da, 1996an 3,2 izatetik gaur egun 2,3ra pasatu da (- 0,9).

El barrio de San Esteban y Tolosa (centro) con 2,3 están por debajo de la media de número de residentes del municipio (2,4).

La media de residentes ha bajado en el municipio y en el barrio de San Esteban. Este es un fenómeno generalizado en el mundo occidental:

- En el periodo 1996-2018 Tolosa ha pasado de 3,0 a 2,4 (- 0,6).
- El barrio de San Esteban ha descendido más, pasando de 3,2 en el año 1996 a 2,3 en la actualidad (- 0,9).

**20.- ANTZINAKOTASUNA / ANTIGÜEDAD MEDIA: 69,7 urte / años
Udalerrriaren batezbestekoaren goitik kokatuta dago,
47,8 urterekin (+ 21,9 urte).**

Se posiciona por encima de la media del municipio
que está en 47,8 años (+ 21,9 años).

**21.- AZALERA ERABILGARRIA / SUPERFICIE ÚTIL: 86,4 m²
Udalerrriaren batezbestekoaren azpitik kokatuta dago,
88,6 m² (- 2,2 m²).**

Se posiciona por debajo de la media del municipio
que está en 88,6 m² (- 2,2 m²).

4.- EKONOMIA / ECONOMÍA

Berezko Lanketa / Elaboración Propia

Eustaten ez daude auzoen daturik.
En el Eustat NO hay datos por barrios.

Enpresak-enpleguak / Empresas-empleos

Biztanleria aktiboa / Población activa

<i>Iurria / Fuente</i> 2018 Eustat: JEGID / DIRAE <u>2019</u> : datuak eguneratu gabe / todavía no hay datos

<i>Iurria / Fuente</i> 2018 Eustat: BAUI / EMPA <u>2019</u> : datuak eguneratu gabe / todavía no hay datos

22.- 2018 urtean Tolosako ekonomi parke kopuruaren zifra eguneratua eta argitaratua hauxe da:

El total del parque económico de Tolosa en cifra actualizada y publicada, año 2018, es de:

- **Enpresa/ Empresas: 1.573**
- **Enplegu / Empleos: 6.221**
- **Biztanleria Aktiboa / Población Activa: 9.169**

Saldo Negatiboa / Saldo negativo: - 2.948

<i>Enplegu / Empleos:</i>	6.221
<i>Biztanleria Aktiboa / Población Activa</i>	9.169

23.- Tolosak, 2018an eta Eustaten datu ofizialetan oinarrituz, biztanle aktiboen tasa % 47,5ekoa du (9.169 pertsona). Tasa honek adierazten du udalerriko ia biztanleri erdia lan merkatuan kokatzen dela. Izan ere, landunen tasa % 91,8koa da (8.305 pertsona) eta langabetuena % 8,2koa da (864 pertsona).

Tolosa es un municipio con una tasa de población activa del 48,1% (9.169 personas) en el año 2018 y en fuentes oficiales del Eustat. Esta tasa de actividad indica que casi la mitad de la población del municipio está en el mercado laboral. Y donde la tasa de ocupación es de un 90,6% (8.305 personas), y la de paro de un 9,4% (864 personas).



24.- Zerbitzu sektorea, enpresa parke handiena da establezimendu zenbakietan, milatik gora (% 81,1). Erainkuntza dugu jarraian ehun eta erdirekin (% 9,3). Ondoren industria ehunekin (% 6,6). Bukatzeko, nekazaritza ez da berrogeita hamarrera heltzen (% 3,0).

El parque de empresas mayoritario en número-cifras de establecimientos, con más de un millar es para el sector servicios (81,1%). Le sigue la construcción con casi un centenar y medio (9,3%). Después la industria con un centenar (6,6%). Y por último, la agricultura, que no alcanza el medio centenar del parque empresarial (3,0%).

25.- Tolosa, ekonomia espezializazio mailan, merkataritza-ostalaritza sektorean enpresa-establezimendu gehien duena da, parkearen heren bat baino gehiagorekin (% 40,6).

Tolosa, a nivel de especialización económica, presenta el mayor número de empresas-establecimientos en el sector del comercio-hostelería, con más de un tercio del parque (40,6%).

26.- Hazkundera (2004-2018) ez da izan lineala, etengabeko atzeraldi-krisialdi ekonomikoak izan bai dira XXI. mende honetan, aipagarria bereziki 2008koa eta oraindik pairatzen ari garena. Tolosak, aipatutako krisialdiatik % - 21,4 enpresa-establezimenduak galdu ditu eta % - 9,1 enplegu galera izan du. Aipatu behar dugu, 2004ko urtean enpresa-establezimendu eta sortutako enpleguaren egungo datuak baino hobetoak lortu zirela.

Crecimiento (2004-2018) no lineal y donde es muy importante subrayar los continuos vaivenes originados por las sucesivas crisis económicas en el transcurso de este siglo XXI, con gran incidencia de la crisis del 2008 (denominada "la gran recesión") y su cola que todavía perdura. Tolosa desde esa crisis ha perdido un - 21,4% de empresas-establecimientos y un - 9,1% del empleo en las empresas-establecimientos. Y señalar, que en el año 2004 las cifras son superiores a las actuales en ambos casos.

Aldaketa Puntuala Tolosako HAPON "San Esteban" guneari buruz.
Modificación puntual del PGOU de Tolosa referido al ámbito "San Esteban".

INFORMAZIOA ETA DIAGNOSTIKOA
INFORMACIÓN Y DIAGNOSTICO



9.8. PERSPECTIVA JURÍDICA (ARAUDI, 2019)

ANÁLISIS DE LOS ASPECTOS JURÍDICOS A TENER EN CUENTA PARA LA GESTIÓN DEL ÁMBITO URBANÍSTICO 11 SAN ESTEBAN

I.- INTRODUCCIÓN

El presente informe tiene por objeto analizar la situación actual, respecto a la gestión urbanística del ámbito urbanístico “11. San ESTEBAN” del Plan General de Ordenación Urbana de Tolosa aprobado por acuerdo plenario de fecha de 3 de marzo de 2009.

II.- ANÁLISIS JURÍDICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

El ámbito urbanístico “11. San Esteban”, en el PGOU cuenta con una superficie de 127.361 m², dentro de este ámbito se ha incluido -respecto al Plan General anterior- el parque Elosegi, el ámbito residencia R24 “Zuberoa”, franja de terreno denominado Ferial T.10 y el Sector SI.1 *Laskorain-Goikoa*.

El Plan General crea un “subámbito 11.1. San Esteban. Nuevo desarrollo residencial”, de 79.727 m² de superficie donde se incorpora la totalidad del ámbito residencia R24 “Zuberoa”, la franja Ferial T.10 y **parte** del área SI.1 Laskorain-Goikoa.

El resto, corresponde al Parque, Sistema General de Espacios Libres, con una superficie de 27.005 m² y a la Zona B.10 Uso industrial de 20.629 m², que corresponde a la parte restante del SI.1 “Laskorain-Goikoa”.

Respecto a la gestión, cuando se plantee una nueva ordenación, debe tenerse en cuenta que el Parque es de propiedad municipal y respecto al resto del ámbito de San Esteban los siguientes aspectos:

1.- Parte del ámbito urbanístico de San Esteban, la que correspondía al Área SI.1 “*Laskorain-Goikoa*” fue objeto de un Proyecto de Reparcelación aprobado e inscrito en el Registro de la Propiedad, con una superficie de 73.831.20 m².

2.- Dicho proyecto de Reparcelación se redactó y aprobó en ejecución del Plan Parcial del área, por acuerdo plenario de fecha 18 de noviembre de 1991.

3.- Como resultado de dicho Proyecto de Reparcelación el Ayuntamiento de Tolosa cuenta con una serie de fincas resultantes, dos de ellas en concepto de abono del entonces 10% de cesión y el resto, por aportación al ámbito -por parte del Ayuntamiento- de dos fincas.

En resumen, en el ámbito de San Esteban, las fincas inscritas a nombre del Ayuntamiento son las siguientes:

- Parcela 5 de 1048,72 m². Sin cargas. En concepto de abono del 10%.
- Parcela 27 de 211,67 m². Sin cargas. En concepto de abono del 10%.
- Parcela 12 de 815,75 m². Gravamen urbanístico 2,69%.
- Parcela 15 de 780,90 m². Gravamen urbanístico 2,58%.
- Parcela 21 de 665,93 m². Gravamen urbanístico 2,20%.
- Parcela 29 de 349,38 m². Gravamen urbanístico 1,15%.
- Parcela 33 de 850,77 m². Gravamen urbanístico 2,81%.

4.- Hay un aspecto que hay que destacar del Proyecto de Reparcelación y es que NO se describen, para su inscripción registral las parcelas de cesión pública. Por lo que, se presume, que los suelos de dominio público no fueron inscritas a favor del Ayuntamiento. Por lo que habría que analizar, registralmente la situación de las superficies que fueron aportadas y que suman un total de 73.817,3 m² (*Plano nº2 parcelas aportadas*), y la superficie resultante 31.541,20 m² (*plano nº 4 parcelas resultantes*).

En definitiva, para la gestión del Ámbito urbanístico 11.SAN ESTEBAN, es preciso tener presente que parte del ámbito está reparcelado, por lo que para la gestión de la ordenación futura se debería tener en cuenta las parcelas aportadas en su día y la cesión del 10% de aprovechamiento urbanístico para que la justa distribución de los beneficios y de las cargas.

En Donostia, a 21 de noviembre de 2019.

araudi
aholkularitza juridikoa
lurralde plangintza
ingurumena

Portuetxe kalea 45-C, 1. solairua, 1. bulegoa
20018 Donostia (GIPUZKOA)

Fdo.- Nekane Azarola Martínez. ARAUDI S.L.P
Abogada urbanista

Aldaketa Puntuala Tolosako HAPON "San Esteban" guneari buruz.
Modificación puntual del PGOU de Tolosa referido al ámbito "San Esteban".

INFORMAZIOA ETA DIAGNOSTIKOA
INFORMACIÓN Y DIAGNOSTICO



9.9. PERSPECTIVA MEDIOAMBIENTAL (ARAUDI, 2019).



TOLOSAKO
UDALA

INGURUMEN-AZTERKETA

*TOLOSAKO HAPOKO 11-SAN ESTEBAN EREMUKO ALDAKETA
PUNTUALA*

TALDE IDAZLEA

2019 ABENDUA

SABAI





INDICE

1 ANTECEDENTES	5
2 OBJETO DEL INFORME	7
3 ÁMBITO OBJETO DEL INFORME	8
4 ASPECTOS AMBIENTALES RELEVANTES EN EL ÁMBITO DE SAN ESTEBAN	13
4.1.- OROGRAFÍA Y PENDIENTES.....	13
4.2.- GEOLOGÍA GEOMORFOLOGÍA.....	14
4.2.- HIDROLOGÍA E HIDROGEOLOGÍA	15
4.3.- EDAFOLOGÍA Y CAPACIDAD DE USO.....	18
4.4.-MEDIO ATMOSFÉRICO.CALIDAD DEL AIRE Y RUIDO	20
4.5. CAMBIO CLIMÁTICO	22
4.6.- VEGETACIÓN ACTUAL.....	26
4.7- COMUNIDADES FAUNÍSTICAS	30
4.8.- PAISAJE.....	30
4.9.- PATRIMONIO	38
4.10.- RIESGOS Y PROBLEMAS AMBIENTALES.....	38
5 DETERMINACIONES DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL, DEL PLANEAMIENTO Y OTROS PLANES MUNICIPALES SOBRE EL ÁMBITO DE SAN ESTEBAN	40
5.1.- REVISIÓN DE LAS DOT (APROBACIÓN DEFINITIVA)	40
5.2.-PLAN TERRITORIAL SECTORIAL (PTS) DE ORDENACIÓN DE RÍOS Y ARROYOS DE LA CAPV	42
5.3.- PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE LA RED FERROVIARIA EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO.....	45
5.4.- PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE TOLOSA.....	46
5.5.- REVISIÓN PARCIAL DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE TOLOSA.....	49
5.7.- PLANES Y ESTRATEGIAS MUNICIPALES	55



6. CONCLUSIONES PARA EL DESARROLLO DE ACTUACIONES.....	69
6.1.- ÁREAS AMBIENTALMENTE RELEVANTES- FORTALEZAS	69
6.2.- RIESGOS Y CONFLICTOS DETECTADOS – DEBILIDADES.....	71
 ANEXO CARTOGRÁFICO	 75

ELO
SEGI
PAR
KEA



1

ANTECEDENTES

El PGOU de Tolosa, aprobado definitivamente mediante resolución de 3 de marzo de 2009, establece en la norma particular del ámbito urbanístico 11. SAN ESTEBAN, recoge, lo siguiente:

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

11.1 San Esteban. Nuevo desarrollo residencial». El Plan Especial a promover en el (sub)ámbito será elaborado y tramitado dentro del primer cuatrienio de vigencia de esta Plan General.

En el año 2010 se llevó a cabo un proceso participativo con la vecindad de San Esteban, para determinar y priorizar los servicios y equipamientos necesarios para el barrio.

Tres años más tarde, como consecuencia de la grave crisis que afectó fuertemente al mercado inmobiliario, a la viabilidad económica de nuevos desarrollos, y a los diversos planes urbanísticos aprobados anteriormente, se decidió realizar de nuevo un proceso participativo con la vecindad de San Esteban, para adecuar las previsiones urbanísticas a las nuevas necesidades y a los nuevos tiempos.

Dicho proceso de participación se materializó mediante 4 sesiones realizadas en mayo y junio del 2013. Las conclusiones del proceso participativo fueron asumidas por el Ayuntamiento para el futuro desarrollo del ámbito.

El proceso de participación se desarrolló con las siguientes premisas adoptadas por el Ayuntamiento de Tolosa:

1. El futuro barrio de San Esteban, desde un punto de vista de barrio urbano, debe ser un ámbito agradable.
2. **El futuro barrio de San Esteban debe continuar siendo un espacio tranquilo y verde.**
3. En el futuro barrio de San Esteban se deben edificar nuevas viviendas, pero adecuadas a las necesidades (se destacaron varios criterios del gobierno local).
4. El futuro barrio de San Esteban debe dar oportunidades al desarrollo económico (mención especial al euskara, a la cultura y al desarrollo relacionado con la creatividad).



Por otra parte, se plantearon como objetivos a tener en cuenta en el desarrollo del barrio las siguientes conclusiones derivadas del proceso participativo:

1. Crear un barrio vivo, tranquilo y alegre.
2. Desde el punto de vista urbanístico debe ser equilibrado y atractivo, con un concepto íntegro del barrio.
3. Respeto a las viviendas y edificios ha de buscarse un equilibrio entre las edificaciones existentes y las que se vayan a construir (facilitando que los/las vecinos/as sigan viviendo en el barrio, respondiendo a la demanda real de viviendas en Tolosa, manteniendo el carácter del barrio, promocionando edificios de baja densidad, reutilizando los edificios existentes...).
4. Ha de posibilitarse un diseño de barrio dinámico, que ofrezca oportunidades para la promoción del desarrollo económico, tanto del propio entorno como del municipio.
5. Debe hacerse un esfuerzo para disponer de equipamientos adecuados a cada rango de edad.
6. Se deberá mantener su actual carácter verde y ofrecer nuevos espacios para el ocio.
7. Es necesario trabajar en la mejora de los servicios básicos del barrio.

Mediante resolución de enero de 2014 el Ayuntamiento acordó promover el proceso de revisión parcial del PGOU en relación a varios ámbitos y subámbitos entre los que se encontraba el Subámbito “11.1 San Esteban Nuevo Desarrollo Residencial”. En octubre de 2014 se presentó el avance de dicha revisión parcial del PGOU de Tolosa, junto con su Documento de Inicio de la evaluación ambiental estratégica. Este Documento de Inicio se redactó de conformidad con los criterios establecidos en el artículo 8 del Decreto 211/2012 de evaluación ambiental estratégica de planes y programas y más en concreto, lo requerido expresamente en el anejo V del mismo decreto.

Con fecha 12 de marzo de 2015 el órgano ambiental emitió el Documento de Referencia que determinaba el alcance del informe de sostenibilidad ambiental de la Revisión Parcial del PGOU de Tolosa” en el que se recogían principalmente las determinaciones que establecieron las distintas administraciones públicas afectadas y el público interesado.

Este proceso de revisión parcial del PGOU no llegó a aprobarse y, por lo tanto, desde que se aprobó el Plan General de Ordenación Urbana de Tolosa en marzo del 2009, el Ayuntamiento no ha llegado a aprobar la ordenación pormenorizada del subámbito 11.1 San Esteban, ni ha realizado el Informe de Sostenibilidad de la Revisión parcial del PGOU, valorándose los impactos que podrían derivarse de las acciones sobre el ámbito de San Esteban y las medidas a aplicar para su mitigación y corrección.

Es objetivo del Ayuntamiento de Tolosa la mejora urbanística del ámbito de San Esteban, por lo que en febrero de 2019 realizó un concurso público para la realización de los documentos para el Avance de la Modificación Puntual del PGOU de Tolosa referido al ámbito de San Esteban incluyendo el documento inicial de la Evaluación Ambiental Estratégica.



El presente informe se incorpora a los documentos que formarán parte del Avance de la MPGOU de Tolosa referido al ámbito de San Esteban, como diagnóstico previo de la situación del ámbito.

2

OBJETO DEL INFORME

Para la redacción del documento de Avance de la modificación del PGOU referida al ámbito de San Esteban, se abordan las siguientes fases de trabajo:

- PRIMERA FASE: INFORMACIÓN Y ANÁLISIS, DISEÑO GENERAL DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y REALIZACIÓN DE LA PRIMERA SESIÓN, Y DOCUMENTO DIAGNÓSTICO.
- SEGUNDA FASE: CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA , AVANCE Y REDACCIÓN DEL DOCUMENTO DE INICIO QUE SE HA DE REMITIR AL ÓRGANO MEDIOAMBIENTAL. REALIZACIÓN DE LA SEGUNDA SESIÓN DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN.
- TERCERA FASE. INFORME DE RESPUESTA A LAS SUGERENCIAS PRESENTADAS AL AVANCE DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN GENERAL.

El presente informe ambiental se redacta con objeto de realizar un diagnóstico previo de la situación del ámbito de San Esteban integrado en la PRIMERA FASE de los trabajos a realizar en el desarrollo del Avance de la Modificación Puntual del PGOU.

El trabajo a realizar en esta fase incluye análisis técnicos sobre diversas situaciones y problemas; así, servirán para posteriormente adoptar diversas decisiones, establecer los criterios de ordenación y definir criterios urbanísticos. Por ello, los estudios deberán actualizar, complementar y profundizar en aquellos análisis realizados anteriormente.

Entre otros, se analizan los siguientes aspectos:

- Instrumentos supramunicipales y de Ordenación Territorial afectados.
- Estado del Plan General de Ordenación Urbana de Tolosa en vigor.
- Estudios y trabajos técnicos realizados con anterioridad y que pueden afectar al ámbito: Mapa de ruidos de Tolosa, el estudio de la Movilidad Sostenible de Tolosa y el estudio



de los equipamientos municipales que están en fase de redacción, y los procesos participativos que afectan al ámbito.

- Determinaciones del Órgano Ambiental establecidos en el documento de Referencia de fecha 2 de marzo de 2015 emitido en el proceso de Revisión Parcial del PGOU de Tolosa que no fue aprobado.
- Estudio morfológico y tipológico del ámbito.
- Estado de los espacios libres y parques del ámbito y del entorno y su conexión (Sistemas Locales y Sistemas Generales).
- Evaluación de los espacios de transición entre el suelo urbano y rural, así como las opciones de conexión.
- Estudio de la movilidad del ámbito, las conexiones del barrio con el entorno: peatones, ciclistas, transporte público, vehículos y aparcamiento.
- Análisis de las variables ambientales que caracterizan el ámbito con objeto de diagnosticar las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades que este presenta.
- Determinación de los riesgos ambientales existentes (teniendo muy en cuenta los derivados del Cambio Climático) que serán determinantes a la hora de la ordenación del ámbito y las propuestas que se realicen.

3

ÁMBITO OBJETO DEL INFORME

El ámbito urbanístico “San Esteban” está situado en la margen izquierda de la red ferroviaria de RENFE, que linda al noroeste con zona rural.

Con una superficie total de 127.361 m², existen en él tres realidades diversas. Por un lado, una zona industrial situada en su extremo Sureste, que el vigente PGOU consolida. Por otro, el denominado parque Elozegi, que el PGOU también consolida. Y, por último, el resto del ámbito (denominado Subámbito “11.1 San Esteban Nuevo Desarrollo Residencial”), en el que el citado PGOU prevé un importante desarrollo residencial.

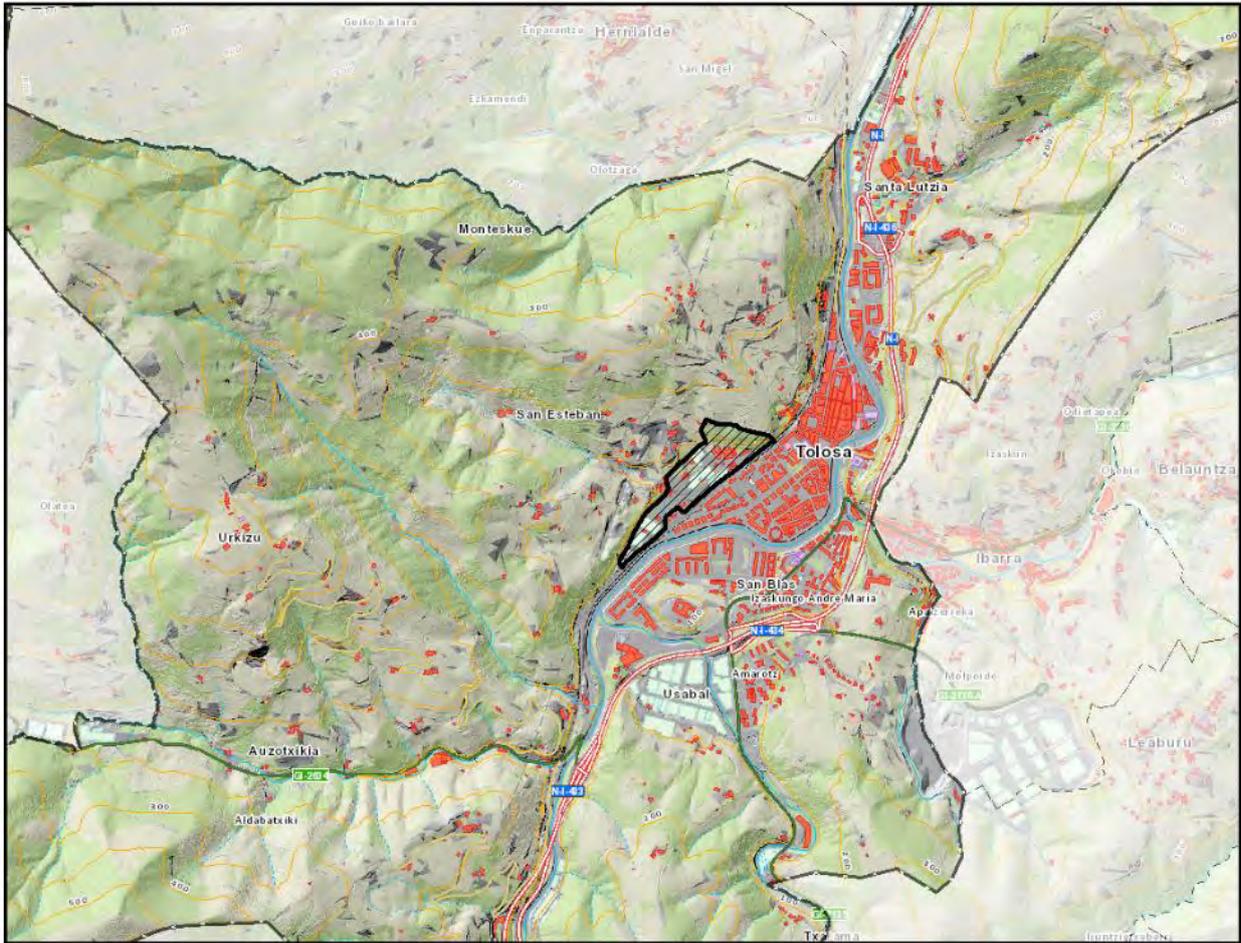


Imagen 1: Localización del ámbito de San Esteban en el municipio de Tolosa. Fuente Geoeuskadi. Elaboración propia.

Coexisten en el Ámbito realidades diversas que van desde edificaciones residenciales y de actividades económicas hasta las instalaciones públicas -ferial, ambulatorio, etc.-, además del denominado Parque Elosegi.

La red ferroviaria de Renfe separa el barrio del resto del núcleo de Tolosa, y dificulta las conexiones del mismo con el centro acrecentando su carácter periférico con respecto al resto del ensanche.

En la actualidad, San Esteban es un barrio degradado, al menos en gran parte, en el que no se han ejecutado las previsiones de los planeamientos anteriores al Plan General vigente. En la actualidad confluyen realidades de muy diversa índole:

- Edificios de uso industrial, muchos de ellos en estado de abandono. Otros, en cambio, mantienen alguna actividad (algunos de ellos de carácter municipal) como por ejemplo la brigada municipal en el edificio denominado Unipapel.



- El grupo de viviendas Zuberoa, que en un principio debe quedar consolidado, pero que necesita actuaciones de rehabilitación.
- Grupo de edificios cercano al grupo Zuberoa.
- Ferial, edificio destinado a equipamiento municipal, que debe rehabilitarse.
- “Bonberenea”, que desarrollando una actividad sin licencia municipal plantea, además grandes problemas para una ordenación coherente del ámbito.
- Suelo para aparcamiento público en superficie.



Imagen 2: Superpuesto el ámbito de San Esteban sobre mapa de Google Maps. Fuente Google maps. Elaboración propia







4

ASPECTOS AMBIENTALES RELEVANTES EN EL ÁMBITO DE SAN ESTEBAN

No es objeto de este informe realizar un análisis exhaustivo de las variables que configuran el medio físico del ámbito de San Esteban, sino establecer una caracterización ambiental del mismo destacando los aspectos más notables, tanto desde el punto de vista de los riesgos, amenazas y debilidades del ámbito como desde el punto de vista de las fortalezas y oportunidades que presenta. Se analizan en detalle los riesgos que el Cambio Climático y sus efectos sobre el territorio que pueden afectar al ámbito de San Esteban, destacando como efecto más notable su riesgo de inundabilidad.

Son estas condiciones ambientales las que determinan la base de un modelo territorial ambientalmente sostenible y que, por tanto, debe condicionar una ordenación que asegure la calidad de vida de sus habitantes.

4.1.- OROGRAFÍA Y PENDIENTES

El factor PENDIENTE es uno de los más determinantes en cuanto a las potenciales limitaciones de uso que implica, ya que, por una parte, cuanto más elevada es dicha pendiente menor es el espesor de suelo edáfico presente, y por otra mayor son las dificultades de implementar cualquier tipo de actividad. Además, grandes pendientes excitan los fenómenos de escorrentía y dificultan el enraizamiento de especies vegetales, disminuyendo la fitoestabilización del suelo y favoreciendo los procesos erosivos.

Para el análisis de esta variable se ha realizado, mediante tecnología SIG, una interpolación de la pendiente en base al MDT LIDAR facilitado por GEOEUSKADI

(ftp://ftp.geo.euskadi.net/lidar/MDE_LIDAR_2013_ETRS89/)

Mediante esta metodología se comprueba que la zona de afección del ámbito presenta una topografía eminentemente llana, en la que la zona ocupada por las actividades económicas y las viviendas se sitúan en esta zona más baja sin apenas pendiente, mientras que la zona del Parque Elosegi presenta pendientes muy considerables.

Las diferencias de cota oscilan entre una altura de cota 80m, aproximadamente en la calle San Esteban, a una altura de casi 140m en la zona más alta del parque Elosegi.

Las zonas urbanizadas y con presencia de edificaciones se localizan en cotas próximas por lo que las actuaciones a desarrollar en el ámbito no supondrán grandes afecciones en lo que a la a esta variable se refiere. La accesibilidad en el parque Elozegi se ve dificultada por las pendientes que presenta, factor que deberá ser abordado por la presente Modificación Puntual del PGOU de Tolosa.

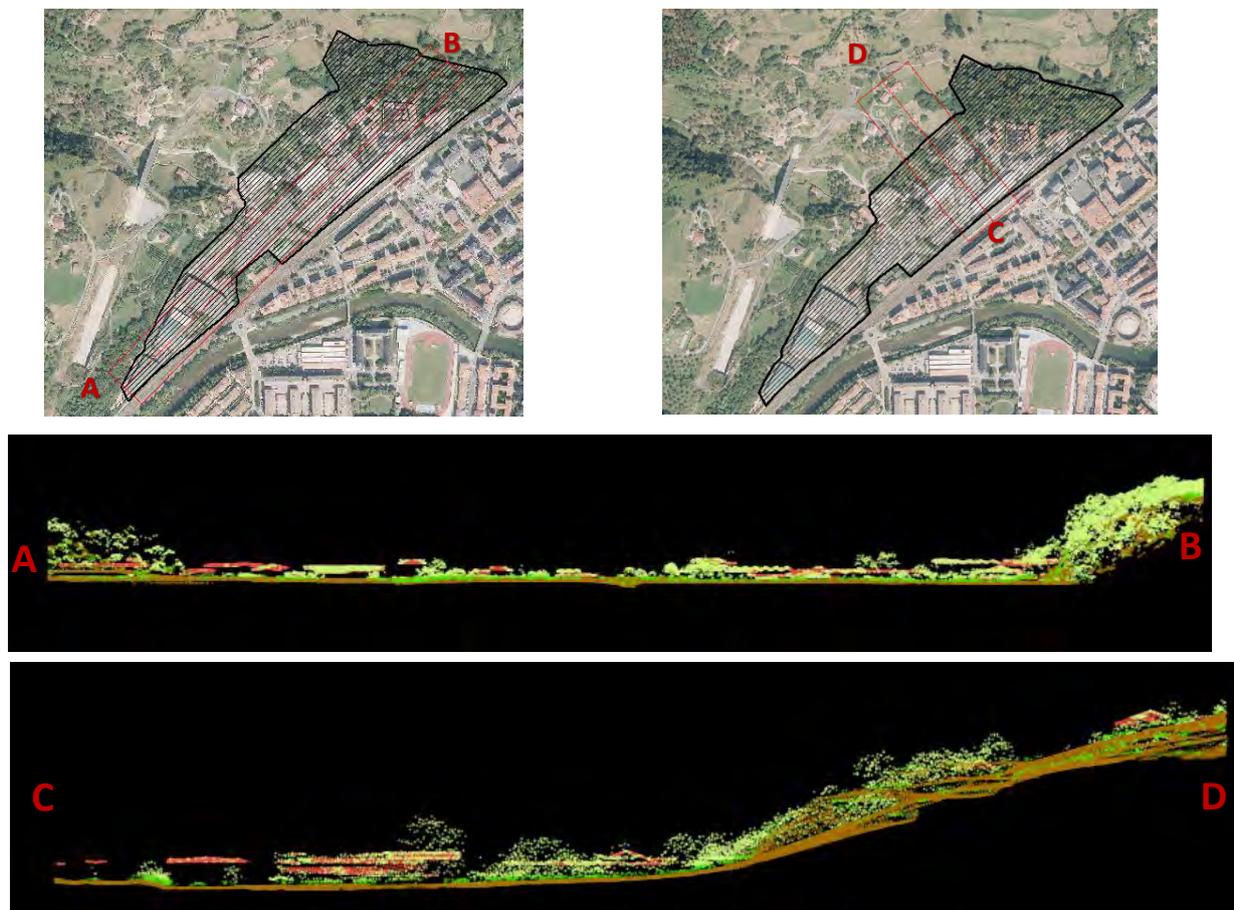


Imagen 3: Perfil longitudinal y transversal del ámbito de San Esteban. Fuente Geoeuskadi. Elaboración propia

4.2.- GEOLOGÍA GEOMORFOLOGÍA

El ámbito de San Esteban carece de elementos singulares destacables desde el punto de vista geológico-geomorfológico. Los suelos están en su mayor parte artificializados, siendo los de carácter natural limitados y carentes de singular valor.

Las zonas más bajas del ámbito, en la que se localizan las edificaciones, principalmente se caracterizan por una litología de tipo aluvial-aluvio coluvial. Por otra parte, la zona del parque Elozegi se caracteriza por una litología de calizas impuras y calcarenitas, de carácter mucho más permeable, propias del Jurásico (infralías calizo dolomítico)

Como se ha mencionado anteriormente, se trata de un ámbito eminentemente antropizado por lo que, desde el punto de vista geomorfológico, se puede hablar de un sistema antropogénico, así como de una geomorfología de acúmulo de ladera de grano fino. Este tipo de morfología no presenta riesgos asociados. Sin embargo, el sistema de laderas se pueden presentar problemas ambientales de tipo erosivos y de deslizamientos.

En lo que a riesgos geofísicos derivados de las condiciones geotécnicas del ámbito se refiere, únicamente cabe destacar las pendientes elevadas de la zona del parque Elozegi.

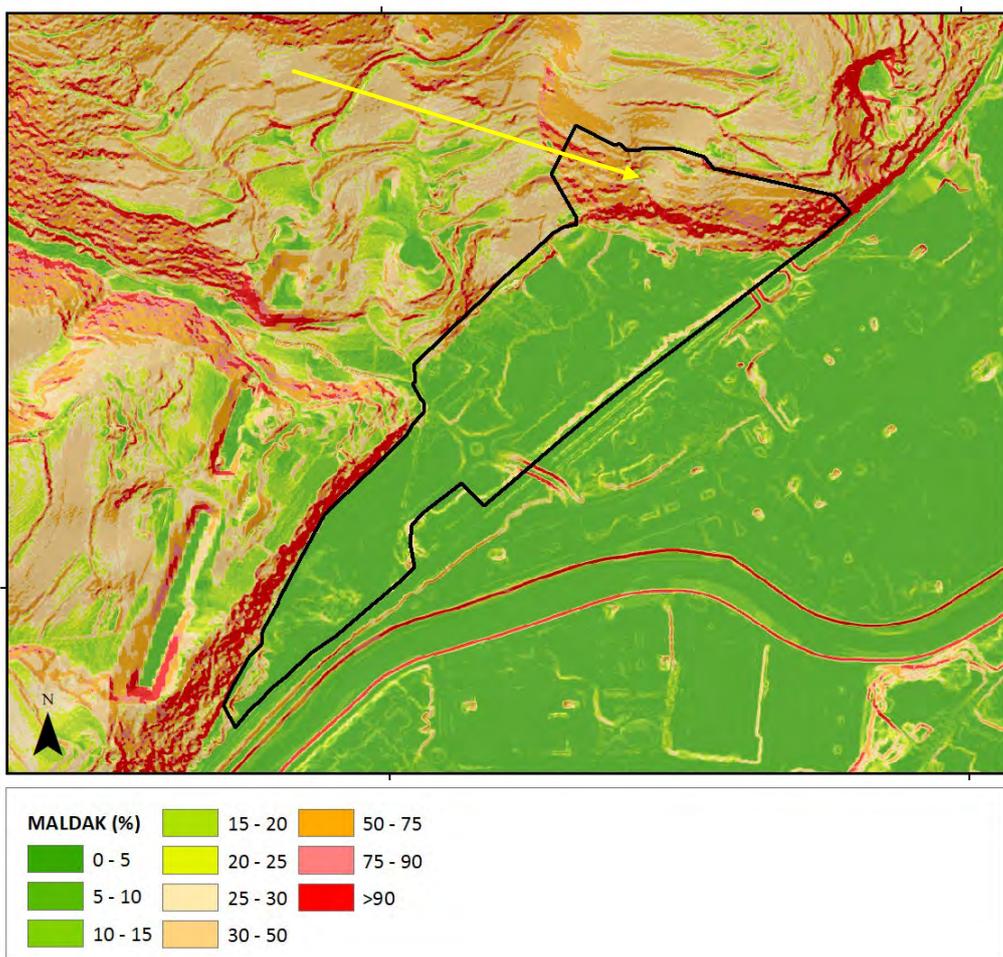


Imagen 4: Pendientes del ámbito del ámbito de San Esteban. Fuente Geoeuskadi. Elaboración propia

4.2.- HIDROLOGÍA E HIDROGEOLOGÍA

La totalidad del municipio de Tolosa forma parte de la **unidad hidrológica del Oria**.

En el ámbito cabe destacar la presencia de la regata San Esteban (también llamada regata Torre), que, en la actualidad se presenta cubierta en su mayor parte a su paso por el ámbito.

El barrio de San Esteban forma parte de la unidad hidrogeológica Ernio y, dentro de ella, del denominado sector Tolosa de la subunidad Ernio, en el que se encuentran los acuíferos de Tolosa y Urkizu, constituidos por materiales jurásicos y urgonianos respectivamente. El primero de ellos es drenado por el manantial Estación.

Las propiedades hidrogeológicas de los materiales que conforman el ámbito de San Esteban (**zona de interés hidrogeológico** según la cartografía disponible en Geoeuskadi- Aguas-Ura/Estudios de calidad de suelo/Zonas de Interés Hidrogeológico), presentan rangos de permeabilidades altas/muy altas.

Vulnerabilidad a la contaminación de los acuíferos

Atendiendo al Mapa de la vulnerabilidad a la contaminación de los acuíferos de la Comunidad Autónoma del País Vasco a escala 1:25.000 (año 1993) en el ámbito de estudio los materiales presentes implican una vulnerabilidad muy alta respecto a la contaminación de los acuíferos.

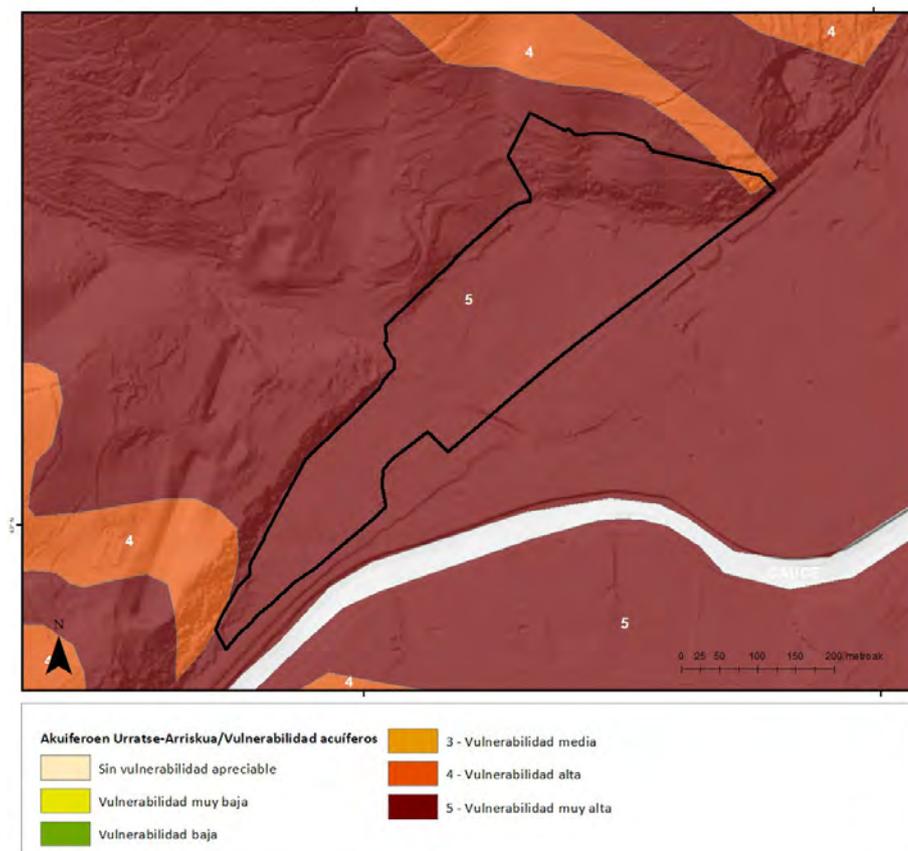


Imagen 5: Vulnerabilidad a la contaminación de acuíferos del ámbito de San Esteban. Fuente Geoeuskadi. Elaboración propia



Riesgo de inundabilidad

El ámbito de la Modificación del PGOU **presenta riesgo de inundabilidad tanto de 100 como de 500 años de periodo de retorno.**

La nueva ordenación deberá tener en cuenta las determinaciones de la legislación vigente en la materia: *Real Decreto 1/2016, de 8 de enero, por el que se aprueba la revisión de los Planes Hidrológicos de las demarcaciones hidrográficas del Cantábrico Occidental, Guadalquivir, Ceuta, Melilla, Segura y Júcar, y de la parte española de las demarcaciones hidrográficas del Cantábrico Oriental, Miño-Sil, Duero, Tajo, Guadiana y Ebro.*

A tal efecto se deberán consultar con URA las condiciones que deberán cumplir las nuevas edificaciones que se planteen en el ámbito, así como los usos permitidos en esta zona.

Por ello es necesario consideran lo establecido en el artículo 40 del Plan Hidrológico:

“No podrán ser autorizados:

- a) Nuevos usos residenciales que se dispongan a una cota alcanzable por la avenida de periodo de retorno de 500 años, salvo imposibilidad material debidamente justificada. De las autorizaciones que pudieran otorgarse se dará traslado al Registro de la Propiedad para su inscripción, con cargo al petionario, como condición del dominio sobre la finca objeto de solicitud.*
- b) Garajes subterráneos y sótanos, salvo que se garantice la estanqueidad del recinto para la avenida de 500 años de periodo de retorno y dispongan de respiraderos y vías de evacuación por encima de la cota de dicha avenida*
- c) Las acampadas en ningún caso.*
- d) Las infraestructuras públicas esenciales en las que deba asegurarse su accesibilidad en situación de emergencia por graves inundaciones, tales como centros escolares o sanitarios, residencias geriátricas o de personas con discapacidad, parques de bomberos, instalaciones de los servicios de Protección Civil.*
- e) Rellenos que modifiquen la rasante actual del terreno y supongan una reducción significativa de la capacidad de desagüe.*
- f) Acopios de materiales o residuos de todo tipo.”*

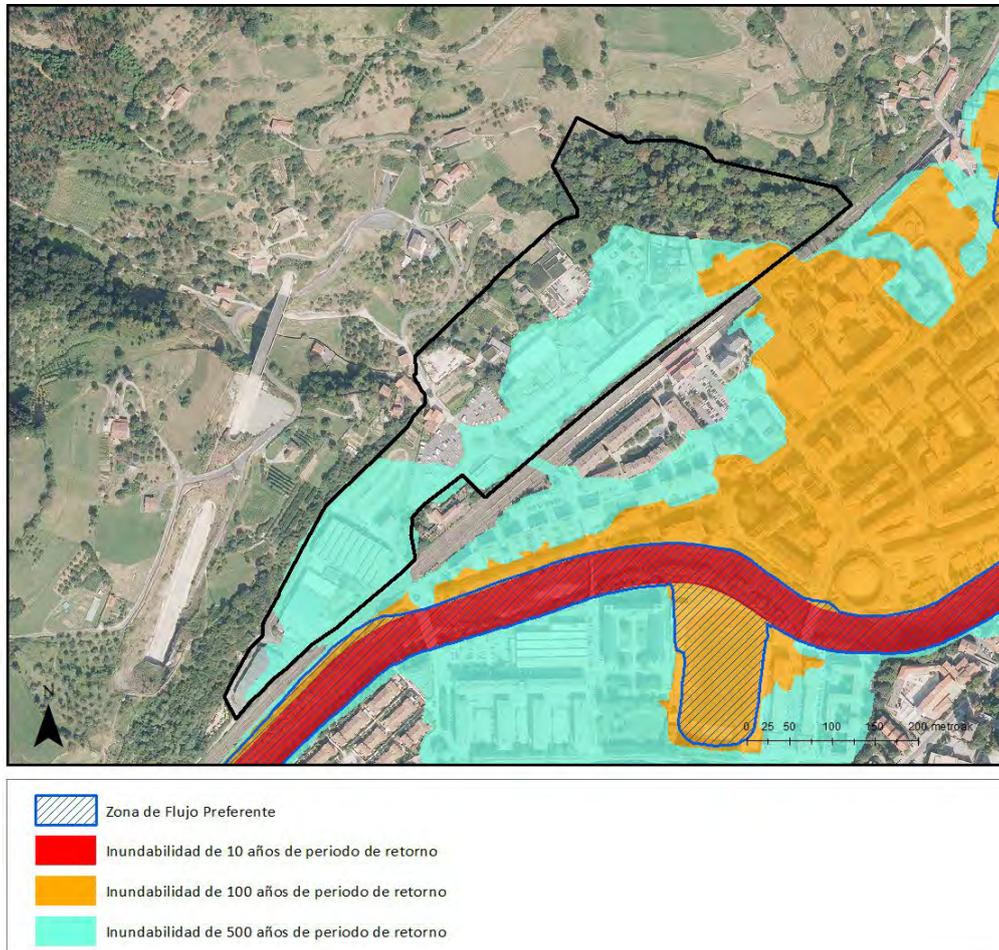


Imagen 6: Riesgo de inundabilidad del ámbito de San Esteban. Fuente Geoeuskadi. Elaboración propia

4.3.- EDAFOLOGÍA Y CAPACIDAD DE USO

Desde el punto de vista de las unidades edáficas en el ámbito de San Esteban no presenta suelos de interés agrario. Su alto grado de antropización y las elevadas pendientes del parque Elosgi resultan condicionantes muy determinantes a la hora de la productividad de los suelos.

De forma general, el PTS Agroforestal de la CAPV no cartografía en esta zona suelos de Alto Valor Estratégico. Cabe mencionar que este instrumento de planificación territorial cartografía en el entorno del caserío Torrea (Torre baserria) una pequeña franja de terreno inventariada como de alto valor estratégico, que se encuentra fuera de los límites del ámbito urbanístico.

Consultada la cartografía existente (actualizada a año 2016) de GEOEUSKADI, se comprueba que en el **ámbito de análisis aparecen parcelas incluidas en Inventario de Suelos Contaminados** de la CAPV.

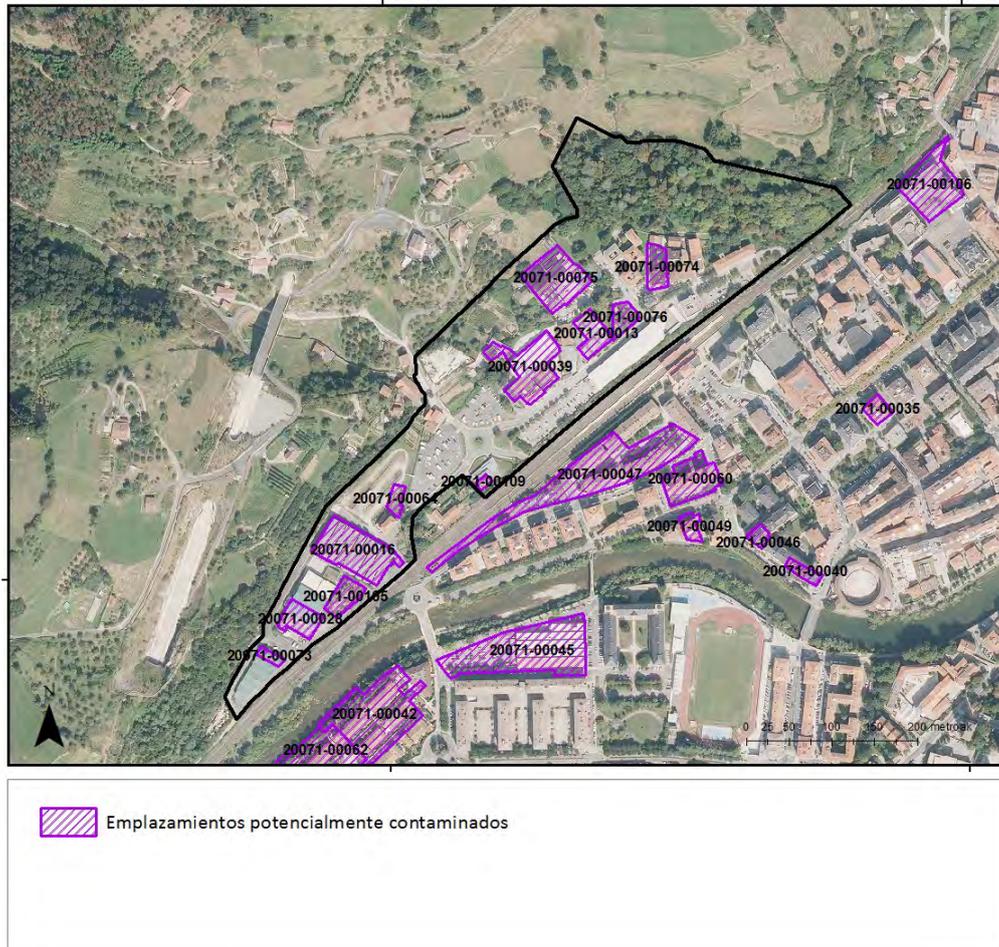


Imagen 6: Emplazamientos potencialmente contaminados del ámbito de San Esteban. Fuente Geoeuskadi. Elaboración propia

A este respecto y tal y como ya se incluye en la Ley 4/2015 para la prevención y corrección de la contaminación del suelo, será necesario la tramitación de una Declaración de calidad de suelo en el caso de que se dé alguna de las situaciones incluidas en el artículo 23 de la Ley.

Por ello, antes de que se proceda a cualquier intervención sobre un emplazamiento inventariado sería necesario exigir en primer lugar, la realización de una investigación de la calidad del suelo que garantice que no existen riesgos asociados a la contaminación del suelo para las personas tanto trabajadores como usuarios de la nueva utilización del terreno de acuerdo a los usos establecidos; y en segundo lugar, la gestión adecuada de los residuos abandonados, edificaciones y posibles tierras a excavar de acuerdo a la legislación vigente en materia de residuos.

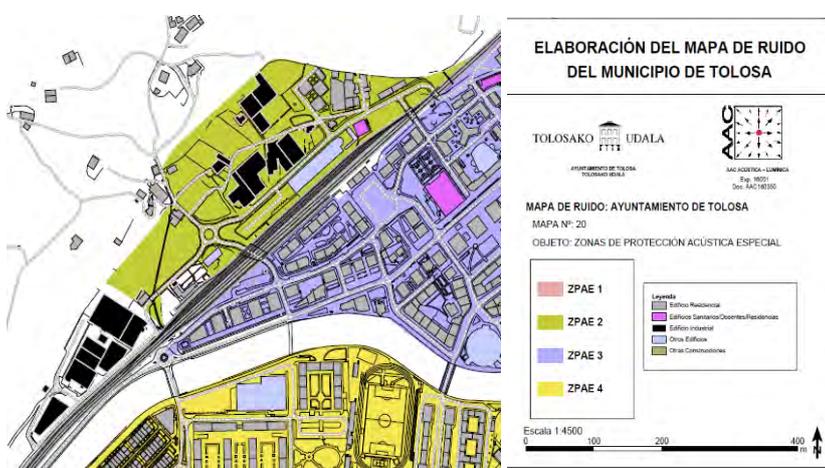
Las investigaciones de la calidad del suelo, el diseño y la ejecución de las medidas de recuperación, deberán de ejecutarse por entidades acreditadas según Decreto 199/2006 de 10 de octubre por el que se establece el sistema de acreditación de entidades de investigación y recuperación de la calidad del suelo tal y como se recoge en la Ley 4/2015”.

4.4.-MEDIO ATMOSFÉRICO.CALIDAD DEL AIRE Y RUIDO

El ámbito de San Esteban presenta las mismas características climáticas generales de Tolosa, englobadas en un tipo templado oceánico, con temperaturas suaves, humedad relativa elevada, nubosidad frecuente y lluvias abundantes repartidas de forma regular durante todo el año.

En cuanto a la **calidad del aire** es, en términos generales, **BUENA**. La estación de control próxima al barrio de San Esteban está situada en la Avda. Martín José Iraola, 23, en el núcleo urbano de Tolosa. Se entiende que los valores recogidos por esta estación son extrapolables al ámbito de San Esteban.

En cuanto a las **condiciones acústicas** del ámbito, el mapa de ruidos de Tolosa lo ha clasificado como una **Zona De Protección Acústica Especial. (ZPAE)**



Esta declaración como ZPAE deberá llevar a cabo la realización de un Plan Zonal específico para el ámbito de San Esteban en el cual se especifiquen:

- Las medidas correctoras a aplicar
- Responsable de su aplicación
- Presupuesto y financiación.



El mapa de ruidos clasifica el nuevo desarrollo residencial de San Esteban como ZPAE tipo 2: zona que presenta niveles de afección mayor que rondan los 10dB.

De la misma manera, este documento incorpora parte del ámbito de San Esteban, como una **Zona Tranquila Urbana**.

Según el Decreto 213/2012 las zonas tranquilas presentarán un objetivo de calidad al menos 5 dBA inferior a los previstos en la tabla A, parte 1, del anexo I del mencionado decreto, en lo referente a zonificación acústica. Estos objetivos de calidad deberán preservar en todo caso la mejor calidad sonora que sea compatible con el desarrollo sostenible del área

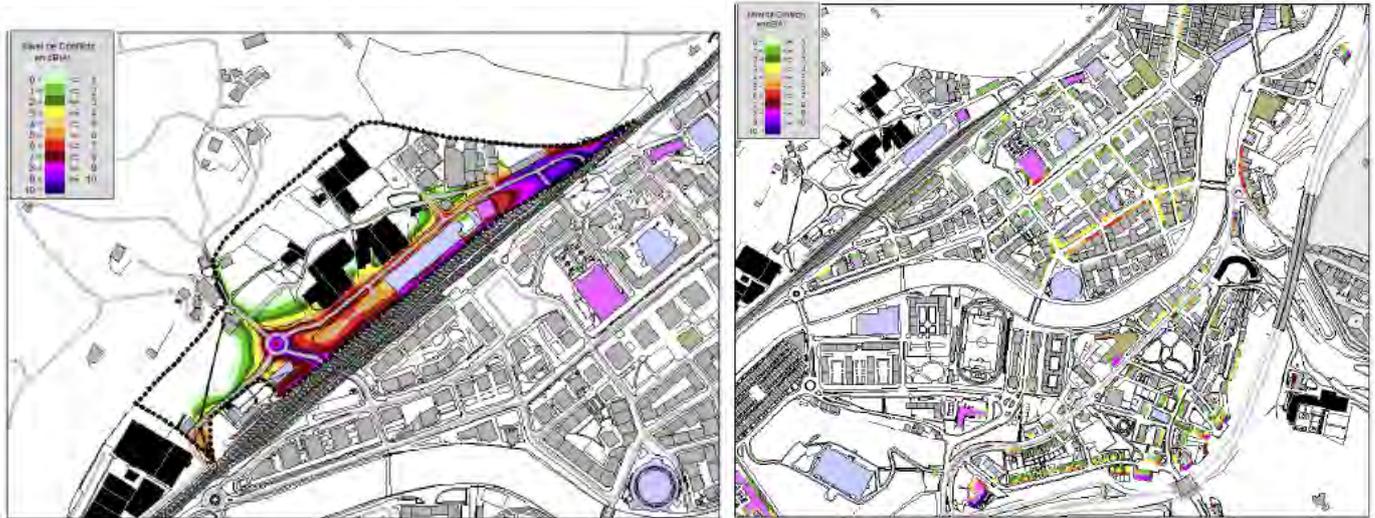
Tabla A. Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes

Tipo de área acústica		Índices de ruido		
		L _d	L _e	L _n
E	Ámbitos/Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.	60	60	50
A	Ámbitos/Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55
D	Ámbitos/Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	70	70	65
C	Ámbitos/Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos	73	73	63
B	Ámbitos/Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	75	75	65
F	Ámbitos/Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructura de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen.	(1)	(1)	(1)

Tabla A del Anexo I del Decreto 213/2012

Conflictos acústicos:

El mapa de ruidos de Tolosa analiza y determina una zonas de conflicto tanto en áreas como en fachadas. Para el ámbito de San Esteban determina lo siguiente:

Mapa de Conflicto en Fachada. Ruido Ambiental Total. Periodo nocturno, L_n dB(A) (Detalle)

Imágenes 9 y 10: Mapa de conflicto del área y mapa de conflicto en fachadas. Fuente :Mapa de ruidos de Tolosa

El mapa de ruidos establece que para el nuevo desarrollo residencial los OCA a cumplir en San Esteban son $L_d/e= 60\text{dB (A)}$ $L_n=50\text{dB(A)}$. Se han determinado lo siguiente:

- Conflicto acústico en parte del sector, siendo la zona más próxima a las vías superior a 10dB(A)
- Presumiblemente una pantalla acústica tendría buena eficacia.

En lo que al nivel de conflicto acústico en fachada se refiere el ámbito no presenta afecciones significativas, únicamente se detectan niveles de conflicto de entre $1-2\text{dB(A)}$ en las viviendas de la calle San Juan 10-12

No es objeto del presente informe ambiental un nuevo análisis acústico del ámbito de San Esteban, por lo que se recogen los resultados de Mapa de Ruidos de Tolosa y se advierte de que **la modificación del PGOU de Tolosa para el área 11 San Esteban deberá llevar un Estudio De Impacto Acústico, según se determina en los artículos 36 y siguientes del Decreto 213/2012 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco.**

4.5. CAMBIO CLIMÁTICO

Para la elaboración de este apartado se ha consultado a IHOBE sobre los datos obtenidos para TOLOSA en el análisis de la vulnerabilidad y riesgo del municipio ante el cambio climático. Este análisis fue realizado en el marco del proyecto “Análisis de impactos y vulnerabilidad de los municipios vascos ante el cambio climático”, llevado a cabo en el año 2017

(<https://www.ihobe.eus/argitalpenak/eaeko-udalerriek-klima-aldaketaren-aurrean-duten-kalteberatasunaren-eta-arriskuaren-ebaluazioa>).



Este estudio ha permitido conocer qué municipios y en qué medida pueden verse afectados ante las principales amenazas climáticas actuales.

El equipo redactor de la presente MPGOU ha solicitado la ficha correspondiente al municipio de Tolosa, la cual, a fecha de realización del presente informe, no ha sido facilitada, por lo que este análisis se verá completado en fases posteriores.

El estudio sigue el modelo conceptual para la evaluación de los efectos del cambio climático de acuerdo al quinto informe de evaluación del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC, 2014). Este informe considera **el riesgo como una función de la amenaza, la exposición y la vulnerabilidad**, siendo **la vulnerabilidad**, a su vez, **función de la sensibilidad y de la capacidad adaptativa**.

Tomando como referencia las amenazas climáticas identificadas en la Estrategia Vasca de Cambio Climático Klima 2050 (2015), y los sectores o ámbitos que son susceptibles de recibir los principales impactos climáticos, y que aparecen también en el Plan de Prioridades de Adaptación del Cambio Climático de la CAPV (2009), el análisis de vulnerabilidad y riesgo de los municipios de la CAPV se ha focalizado en cuatro cadenas de impacto:

- Impacto por olas de calor sobre la salud humana.
- Impacto por inundaciones fluviales sobre el medio urbano.
- Impacto por inundaciones por subida del nivel del mar sobre el medio urbano.
- Impacto por aumento de la sequía sobre actividades económicas (con especial interés sobre el medio agropecuario).

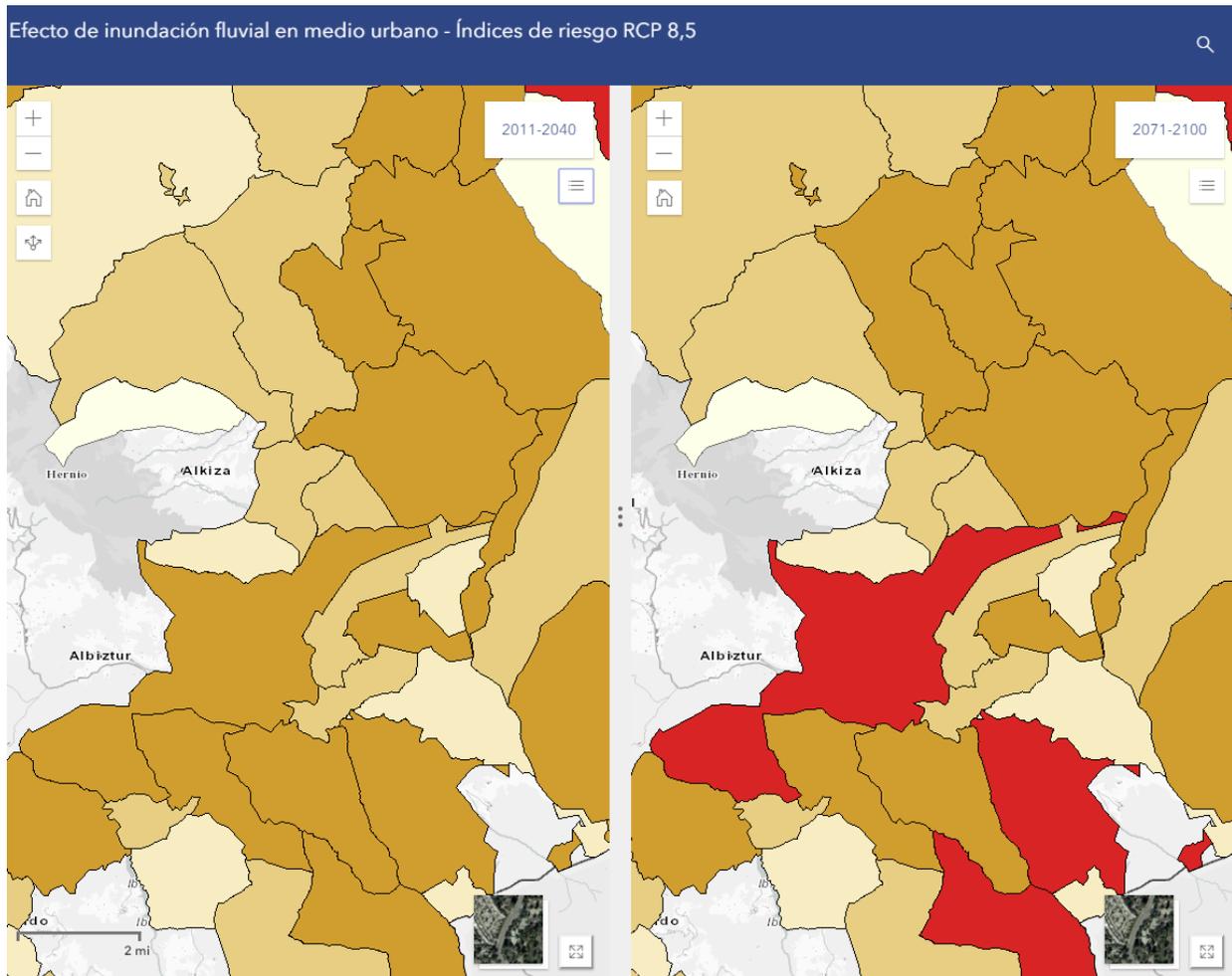


En el presente caso se entiende que, dada la proximidad al Oria del ámbito y su riesgo de inundabilidad, se prevé un impacto derivado del Cambio Climático principalmente sobre el factor de riesgo de INUNDACIONES FLUVIALES.

En lo que a inundaciones fluviales en medio urbano se refiere, en general, se ha identificado una tendencia al alza en todos los escenarios contemplados en un futuro. No obstante, y sin olvidar la mayor incertidumbre que existe para las proyecciones de precipitaciones futuras, esta tendencia positiva no se distribuye de igual forma en todos los municipios.

El índice climático RV100YEAR (promedio de las precipitaciones máximas para un período de retorno de 100 años), utilizado en este proyecto como indicador de amenaza, determina los valores de riesgo obtenidos. Así, se puede observar que en el periodo 2011-2040, en el escenario RCP 4.5, la variación del riesgo con respecto al periodo de referencia 1971-2000 es entre -1 y +4 %, muy similar a la que se produciría en el escenario RCP 8.5, con valores entre -2 y +4 %. Esta variabilidad se observa de manera aún más evidente en el periodo 2071-2100, con rangos que oscilan entre -1 y +8 % para el escenario RCP 4.5 y entre 0 y +10 % para el escenario RCP 8.5.

En el caso de Tolosa y según la cartografía disponible en Geoeuskadi (<https://www.geo.euskadi.eus/geoestudioa/apps/MapJournal/index.html?appid=acae84714bf9485f866f40f95a4bf526>) se comprueba que para el periodo 2011-2040 se espera un impacto de 1,6-1,8% mayor mientras que para el periodo 2071-2100 el impacto será 1,8-2% mayor



No cabe recoger en este análisis una afección más en profundidad de los posibles efectos sobre el cambio climático que la Modificación del PGOU de San Esteban pueda suponer. **Pese a ello, se recomienda la implementación de medidas para la mitigación del cambio climático, en la línea de lo que, desde la Administración Ambiental de la CAPV, y la Diputación Foral de Gipuzkoa se está proponiendo a la hora de abordar la mitigación y adaptación al cambio climático. Por ello en el ámbito local se propone desde este informe la aplicación de “Soluciones Naturales” entre las que deben considerarse las siguientes:**

- **Naturalización de espacios de uso comunitario** : mediante el empleo de vegetación y el desarrollo de una infraestructura verde que favorezca la minimización del efecto isla de calor y genere pequeños espacios de biodiversidad urbana. La vegetación en diferentes formas, desde jardineras y parterres a arbolado más o menos denso dependiendo de la disponibilidad de suelo, que mejoran la calidad de aire, mitigan el efecto isla de calor, actúan de barrera acústica y favorecen la conectividad ecológica. Las fuentes y elementos de agua que refresca el ambiente, mitigando el efecto isla de calor.



- **Mobiliario urbano verde:** El diseño de mobiliario urbano con criterios de sostenibilidad puede contribuir muy favorablemente a la adaptación al cambio climático, así como a mejorar el potencial de eficiencia energética de edificios y barrios. Se trata de Soluciones relativamente simples que mejorarían además la estética urbana considerablemente.
- **Pavimentos permeables -sistemas urbanos de drenaje sostenible (SUDS)** : Los Sistemas de Drenaje Sostenible constituyen una de las medidas de adaptación urbana más importantes para hacer frente a los fenómenos de precipitación intensa. La sustitución de superficies duras, por otras permeables que faciliten la absorción del agua de lluvia, se estima una Solución muy eficiente en la gestión del ciclo del agua en particular en zonas urbanas densas. Los sistemas de drenaje sostenible permiten la infiltración natural de las aguas pluviales, atenuando su volumen y facilitando la absorción de agua de escorrentía que proviene de superficies duras. La infiltración al terreno, alivia las redes de drenaje en periodos de precipitaciones intensas, permite racionalizar el dimensionamiento de estas redes, y devuelve al suelo un régimen de humedad más acorde al ciclo natural del agua, resultando especialmente conveniente para la vegetación de la ciudad. La utilización de superficies permeables y porosas en las áreas pavimentadas constituye una tecnología sencilla y con gran proyección en la transformación urbana que, implementada a escala generalizada de la ciudad, puede contribuir considerablemente a una mejor absorción del agua de escorrentía y por ende ayudar a la ciudad a hacer frente a los periodos de lluvias extremas y sus efectos inmediatos, como son las inundaciones, principalmente pluviales.

4.6.- VEGETACIÓN ACTUAL

La vegetación actual existente en el ámbito, no tiene un especial valor y, está asociada a la presencia de puntuales cultivos agrícolas, vegetación ruderal-nitrófila y prados. Cabe destacar la presencia de algunos ejemplares arbóreos de tilos y ciruelos en hilera, un conjunto de arces, tilos, cerezos, etc. (muy bien conservados) ubicados en el pequeño parque con columpios cerca de los edificios de Zuberoa, y otro en frente con abedules, plátanos, etc. También existen pequeños conjuntos de ejemplares de frondosas, de buen porte, ubicados en la parcela de prados-cultivos situada tras los talleres. De la misma manera, se localizan pequeñas huertas de uso doméstico en los pequeños espacios que la urbanización del ámbito y los pabellones industriales no han ocupado.

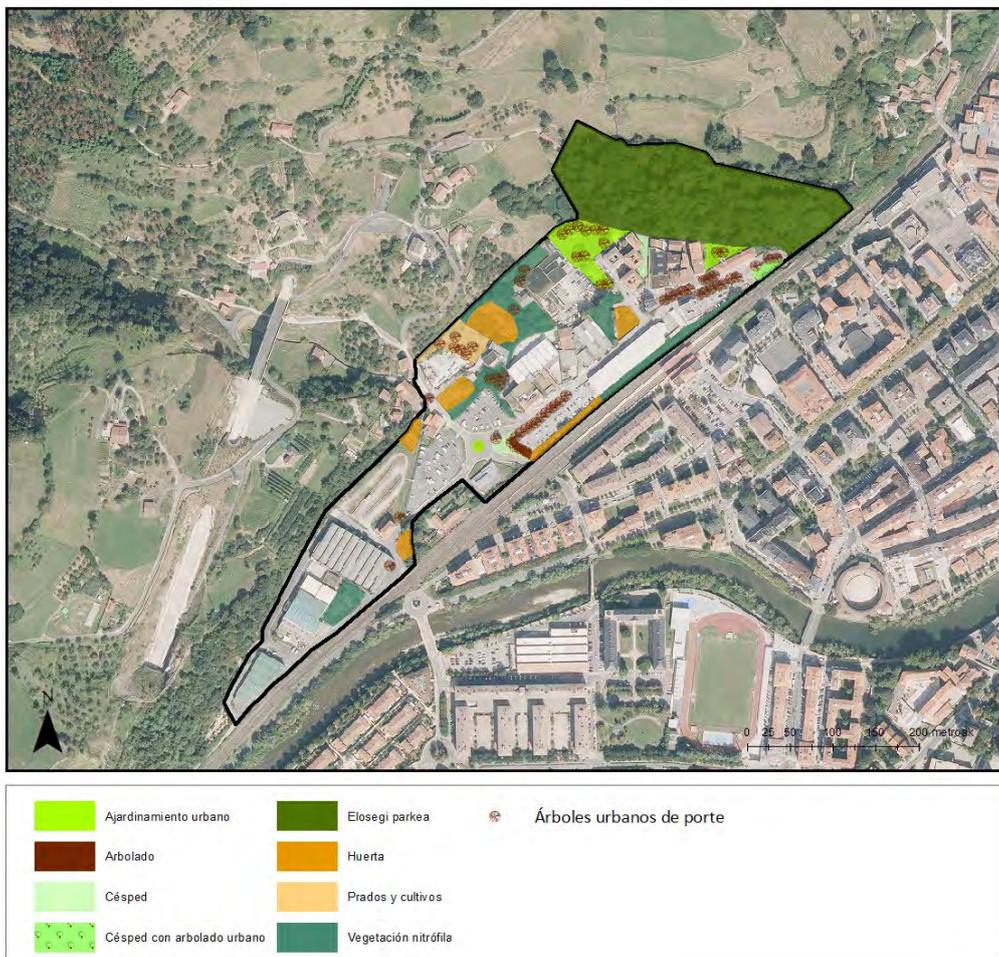


Imagen 11: Vegetación actual. Fuente Geoeuskadi. Elaboración propia

Formaciones vegetales Elosegi Parkea

Cabe destacar que en el ámbito “Elosegi parkea” aparece arbolado de gran porte y alto valor ornamental.

Se recogen a continuación las observaciones más relevantes que se apuntaron en el estudio preliminar del parque que se realizó en el marzo de 2009.

*“Una buena parte de los ejemplares provenientes de las plantaciones originales del parque Elosegi pueden considerarse como singulares por su gran tamaño. Destacan los cedros (*Cedrus deodara* y *C. atlantica*), algunos cipreses (*Chamaecyparis lawsoniana*), algunos castaños de la india (*Aesculus hippocastanum*), algunos magnolios (*Magnolia grandiflora*), algún roble pedunculado (*Quercus robur*) y algunos tilos (*Tilia platyphyllos*).*

*Es muy relevante la presencia de 2 ejemplares de *Cephalotaxus fortunei* de tamaño descomunal para la especie y muy bien conservados. Existe un tercer ejemplar, pero muy dañado en la actualidad por una poda inadecuada.*



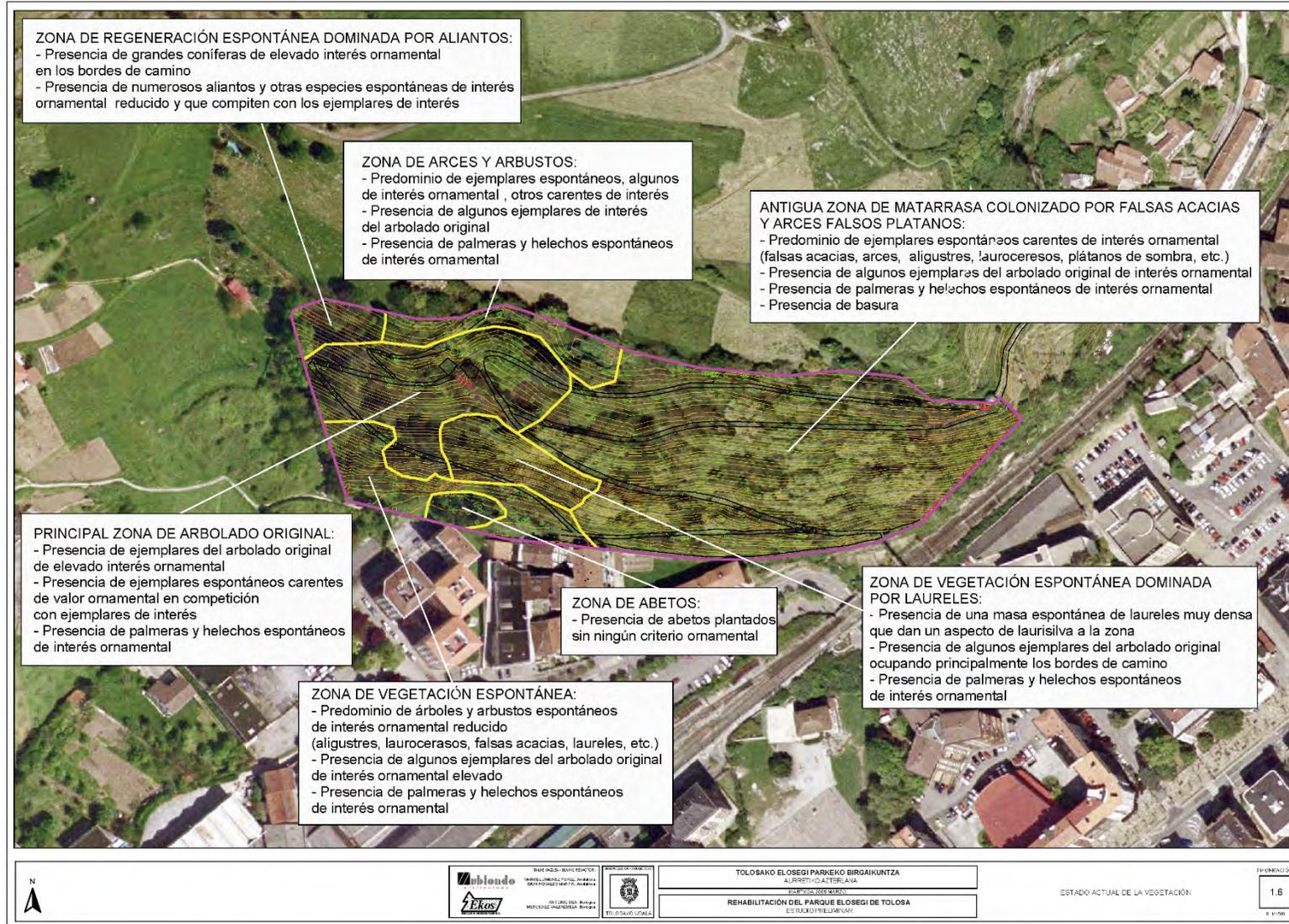
Cuenta habida de la situación de abandono que ha sufrido el parque durante décadas, el estado sanitario de los árboles y arbustos es relativamente bueno.

La formación espontánea de una masa muy compacta de laureles confiere a esta zona un aspecto de laurisilva muy interesante desde el punto de vista ornamental.

*El número importante de brotes espontáneos de la palmera *Chamaerops humilis* aporta un aspecto tropical a varias zonas del parque.*

Algunas zonas están colonizadas de forma espontánea por helechos silvestres interesantes desde el punto de vista ornamental.”

Se adjunta a continuación el plano 1-6 de dicho estudio en el que se recogen a modo esquemático la vegetación existente en el parque y la problemática que presenta.





4.7- COMUNIDADES FAUNÍSTICAS

La fauna de vertebrados del ámbito es propia de los espacios urbanos, con algunas especies de aves nidificantes comunes de los parques; así, cabe mencionar el Mirlo común (*Turdus merula*), Petirrojo (*Erithacus rubecula*), Gorrión común (*Passer domesticus*), Carbonero común (*Parus major*), Herrerillo común (*Parus caeruleus*), Verdecillo (*Serinus serinus*), Zarcero común (*Hippolais polyglotta*), Tarabilla común (*Saxicola torquata*), Zorzal común (*Turdus philomelos*), y Agateador común (*Certhia brachydactyla*), entre otras aves.

No se localizan especies trogloditas en las cavidades del Parque Elozegi.

En cuanto a otros grupos de vertebrados, únicamente mencionar especies ubiquistas, como el Sapo Partero Común (*Alytes obstetricans*), entre los anfibios, la Lagartija Roquera (*Podarcis muralis*), entre los reptiles, o el Ratón doméstico (*Mus musculus*) y la Rata parda (*Rattus norvegicus*) y la Musaraña tricolor (*Sorex coronatus*) entre los mamíferos.

En lo que, a ESPECIES PROTEGIDAS, con plan de gestión aprobado se refiere, en el ámbito no se localizan áreas de interés.

4.8.- PAISAJE

Desde el punto de vista paisajístico y del MEDIO PERCEPTUAL, en el ámbito de San Esteban se diferencian distintas unidades paisajísticas de características muy diferentes que configuran un ámbito de escaso valor paisajístico con una gran zona central de carácter industrial muy degradada, una zona urbano-residencial del barrio de Zuberoa que presenta un valor al configurarse como un pequeño núcleo entorno a la plaza y el parque. Por otra parte, se distingue una zona de transición entre el paisaje urbano-industrial y el paisaje rural en el entorno del caserío Torrea.

Configura el fondo del ámbito una zona industrial y de aparcamientos que deberán ser abordados desde el punto de vista paisajístico.

El ámbito presenta, sin embargo, algunos valores paisajísticos que merece la pena destacar y poner en valor a la hora de abordar la regeneración integral del mismo. Estos valores son el Parque Elozegi, la regata Torre y la proximidad del entorno eminentemente rural de que configura un fondo escénico del barrio de gran valor paisajístico.

La accesibilidad de San Esteban por los pasos subterráneos bajo las vías del ferrocarril, desde el núcleo de Tolosa, se configura como uno de los conflictos más importantes tanto desde el punto



de vista paisajístico como desde la integración urbana. Se describen a continuación las diferentes unidades paisajísticas enunciadas.

1.- Zona urbano residencial del barrio de Zuberoa. Se trata de un paisaje urbano con bastante identidad y configuración urbana, enmarcado en la parte inferior del monte que se configura como el parque Elozegi. Presenta zonas degradadas y de baja calidad paisajística principalmente entre edificios y en las zonas traseras de las casas que lindan con la parte inferior del parque, que se configuran como puntos negros urbanos en relación a seguridad y el género, así como posibles focos de problemas ambientales (humedades y falta de mantenimiento). El barrio presenta en general una estructura urbana interesante, con una plaza central que ejerce de zona estructuradora y de reunión, que, junto con el parque infantil adyacente, aporta un valor paisajístico al entorno del barrio. Se hace necesario organizar los aparcamientos de manera que se localicen en una zona concreta y eviten la profusión de coches que impida el disfrute de la plaza, como ocurre en la actualidad.

Fotografías 1-4 de la zona urbana del barrio Zuberoa. Autor Araudi slp





Fotografías 5-9 tanto de zonas de calidad y de zonas degradadas y conflictivas del barrio Zuberoa. Autor Araudi slp

2.- Zona industrial con edificaciones disarmónicas en diferentes estados de conservación, y de muy baja calidad paisajística. Se localizan espacios entre edificios y zonas traseras de muy baja calidad que se configuran como posibles puntos negros urbanos en relación a la seguridad y género, así como zonas insalubres y posibles focos de problemas ambientales. En esta zona conviven diferentes edificios, algunos con actividades en activo y otros en evidente estado de abandono. Destaca entre ellos, de forma negativa, el edificio de “Bonberenea” que además de la situación de ilegalidad de su uso, es un verdadero impacto de vista paisajístico, ambiental, urbanístico y de seguridad. Conformar, sin duda, un paisaje degradado, de riesgo, y de baja calidad.



Pese a ello, la actividad que en él se desarrolla tiene raigambre en el municipio y entorno.

Desde el punto de vista técnico de la propuesta de ordenación que se plantee, esta circunstancia debe ser considerada para la consideración del mantenimiento de la misma. Por otra parte, la consideración del mantenimiento de la actividad no debe suponer el desprecio de la consideración de su reubicación en aras de su integración paisajística, así como del cumplimiento normativo ambiental y urbanístico.



Fotografías 10-15 de la zona industrial degradada. Autor Araudi slp



3.- Unidad de paisaje rural con presencia de huertas y cultivos de frutales en ladera que configuran la conexión entre el paisaje urbano-industrial y el rural. Es esta conexión urbano-rural, debería mejorarse y proporcionar, con la nueva ordenación, un enlace mucho más amable para el barrio, una accesibilidad adecuada y, la puesta en valor de activos naturales y paisajísticos como son la regata Torre y el caserío Torrea (Elemento catalogado como zona de presunción arqueológica, BOPV 30/10/1997).



Fotografías 16-21 de la conexión urbano rural del entorno de caserío Torrea. Autor Araudi slp



4.- Zona urbano-industrial con profusión de áreas dedicadas a aparcamiento, algunas abandonadas, y pabellones industriales en actividad, con mejor calidad paisajística que la zona industrial adyacente del ámbito. Esta zona de pabellones industriales precisa de intervenciones de mantenimiento y adecuación de las parcelas pudiendo de esta manera mejorar su aspecto y conformar un espacio industrial de calidad. La nueva ordenación del ámbito de San Esteban debería abordar la mejora paisajística de esta zona industrial.



Fotografías 22-27 de la zona industrial y de aparcamientos del fondo del ámbito. Autor Araudi slp

5.- Paisaje urbano industrial (contiguo a las vías del ferrocarril) de usos mixtos, desde industrial a equipamiento sanitario (centro de salud) y recinto ferial. El edificio del ferial presenta un estado degradado que debería ser restaurado en el caso de plantearse su mantenimiento. Es manifiesta la preocupación vecinal por su estado de conservación y la falta de seguridad del edificio.



Fotografías 28-31 de la calle san Juan y los diferentes edificios urbano-industriales . Autor Araudi slp y Google.

6.- Unidad de paisaje Elosgi Parkea. Dada su entidad en el barrio y su valor tanto como espacio libre y parque/monte municipal como por sus valores paisajísticos, naturalísticos y patrimoniales, se considera como una unidad paisajística diferenciada. Presenta un valor paisajístico alto, tanto por sus cualidades naturales como por su visibilidad y por configurarse como un mirador desde el cual puede obtenerse una perspectiva muy amplia del municipio de Tolosa. Desde el mirador-torre recientemente recuperado se ofrece una panorámica espectacular de Tolosa. De la misma manera la futura restauración del depósito piscina como estanque para albergar anfibios y diversificar la biodiversidad configurarán un entorno privilegiado como espacio verde en la nueva ordenación. Deberán abordarse los problemas



de accesibilidad del parque, ya que sus entradas no se consideran seguras y las pendientes del mismo condicionan su uso para colectivos con alteraciones funcionales.



Fotografía 32 superior en la que se aprecia el parque Elozegi y en la fotografía 33 de la derecha el acceso principal al parque entre dos edificios que configura un punto negro desde el punto de vista de la seguridad y la accesibilidad. Autor Araudi slp



4.9.- PATRIMONIO

Justo en el borde del ámbito se localiza el caserío Torrea, incluido dentro del Catálogo municipal y clasificado como Zona de presunción arqueológica (BOPV nº 208 (30-10-97))



Fotografía 34: Caserío Torrea. Autor Araudi slp.

4.10.- RIESGOS Y PROBLEMAS AMBIENTALES

Se analizan, en este apartado, diferentes variables ambientales que afectan al ámbito de San Esteban, de las cuales se pueden deducir los siguientes RIESGOS AMBIENTALES posibles:

- El ámbito presenta emplazamientos incluidos en el inventario de suelos contaminados.
- El ámbito presenta riesgo de inundabilidad de 100 y 500 años de periodo de retorno.
- El ámbito está clasificado como Zona de Protección Acústica Especial (ZPAE) y se deberá realizar el conveniente Estudio de Impacto acústico de la nueva ordenación.



- Atendiendo a sus condiciones geotécnicas, especialmente de procesos y riesgos constructivos, el ámbito presenta zonas con laderas de considerable pendiente, hecho que puede generar riesgos manifiestos en el ámbito (zona del Parque Elozegi)

Existen otros riesgos ambientales potenciales que deben ser considerados como son:

SISMICIDAD

El municipio de Tolosa se sitúa en una zona de riesgo V-VI según el Mapa de Riesgos de la CAPV por lo que está exento de realizar un plan de emergencia sísmico. No obstante, debe cumplir la Norma de construcción sismorresistente (RD 997/2002, de 27 de septiembre).

Analizado el plan de riesgo sísmico de la CAPV se comprueba que la zona de San Esteban concretamente **no presenta índice de riesgo sísmico considerable**.

RIESGOS DERIVADOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Mediante RESOLUCIÓN 10/2001, de 1 de agosto, del Director de la Secretaría del Gobierno y de Relaciones con el Parlamento, por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Gobierno se aprobó el Plan Especial de Emergencia ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Según la cartografía disponible en el servidor de GEOEUSKADI, la zona en concreto de San Esteban se encuentra afectada por la banda de afección de 600m de la carretera N-1, la cual presenta un RIESGO MUY ALTO por accidente de transporte de mercancías peligrosas. De la misma manera se ve afectado por las bandas de afección del ferrocarril.

RIESGOS POR INCENDIOS FORESTALES

Analizado este factor, se comprueba que el ámbito de San Esteban presenta riesgo de incendio Bajo. En la cartografía disponible en Geoeuskadi se comprueba que la zona del parque Elozegi es la única zona con riesgo elevado de incendio, dada la presencia de abundante vegetación arbolada y arbustiva. **No se considera un riesgo determinante para la nueva ordenación del ámbito.**



5

DETERMINACIONES DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL, DEL PLANEAMIENTO Y OTROS PLANES MUNICIPALES SOBRE EL ÁMBITO DE SAN ESTEBAN.

Se recogen en este apartado las determinaciones y condicionantes que tanto los instrumentos de planificación territorial como los planes y programas municipales establecen sobre el ámbito de San Esteban.

5.1.- REVISIÓN DE LAS DOT (APROBACIÓN DEFINITIVA)

En el caso del ámbito de San Esteban y la propuesta de regeneración del mismo las DOT establecen una serie de Directrices que la modificación del PGOU de Tolosa del ámbito de San Esteban deberán incorporar en sus objetivos y criterios de planificación. Entre ellas cabe destacar las relacionadas con la regeneración urbana y la energía.

DIRECTRICES EN MATERIA DE REGENERACIÓN URBANA

El planeamiento territorial y urbanístico desarrollarán en materia de regeneración urbana las siguientes determinaciones:

- a) Priorizar la regeneración urbana, la densificación de los espacios urbanizados y el reciclado de espacios obsoletos, degradados o infrautilizados, como alternativa a nuevas ocupaciones de suelo, con el fin de satisfacer la demanda de vivienda, actividad económica y dotaciones o de resolver los desequilibrios existentes.
- b) Promover la cohesión social, el desarrollo económico y el empleo, así como fomentar medidas para la educación y la formación. Igualmente, habrá de impulsar la mejora de las condiciones de calidad de las viviendas, de las edificaciones en general y del entorno urbano, mediante la rehabilitación, la habitabilidad, la accesibilidad, la sostenibilidad ambiental y la eficiencia energética.



- c) Potenciar actuaciones de regeneración que permitan la generación de nuevos espacios libres, en aquellas áreas que se encuentran congestionadas como consecuencia de una excesiva densidad edificatoria o que carezcan de las dotaciones necesarias.
- d) Promover los usos transitorios como estrategia de regeneración del entorno urbano, poniendo el foco en la reutilización y uso colectivo de los espacios en transición a través de modelos colaborativos entre la ciudadanía y la administración.
- e) Priorizar en la reordenación del viario las vías destinadas a transporte público; posibilitando especialmente el transporte mediante vehículos eléctricos y la distribución limpia de mercancías, y reservando espacios destinados a infraestructuras de recarga eléctrica de vehículos y a la instalación de aparcamientos y puestos de alquiler de bicicletas.
- f) Promover actuaciones de permeabilización de la ciudad consolidada mediante la generación de espacios verdes en patios de manzana y viario.
- g) Reducir los impactos negativos existentes en relación con la calidad ambiental del entorno urbano: contaminación atmosférica, acústica, de las aguas y del suelo.
- h) Establecer acciones específicas para reducir el consumo energético, así como para aumentar la eficiencia y el uso de fuentes y sistemas energéticos no contaminantes.
- i) Considerar la incorporación de criterios bioclimáticos en el planeamiento; estableciendo una regulación del régimen de uso y edificación que facilite la implantación y desarrollo de energías renovables y la mejora en la gestión de los residuos urbanos.
- j) Impulsar la infraestructura verde urbana mediante la utilización de soluciones basadas en la naturaleza para mejorar los procesos naturales en el ámbito urbano como la mejora en el drenaje y calidad de las aguas, la mitigación de las inundaciones urbanas, la mejora de la calidad del aire y el aislamiento acústico. En este sentido se propone también incrementar las dotaciones de arbolado en el entorno de las infraestructuras para mejorar el aislamiento acústico, así como un factor regulador del confort climático.
- k) Integrar la gestión de los suelos contaminados y la mejora de la calidad del suelo en las fases previas de la planificación territorial y urbanística, considerando la misma como un factor básico para el impulso de la regeneración urbana.
- l) Desarrollar directrices tipo ICT (Infraestructura Común de Telecomunicaciones) a nivel de barrio, de municipio, de comarca y de Comunidad Autónoma. Estas directrices se aplicarán por parte de las administraciones (Gobierno Vasco, Diputaciones, Ayuntamientos) en las operaciones de regeneración urbana: renovación de calles, viales, redes de agua potable, saneamiento, iluminación nocturna, red semafórica, ferrocarril, tranvía, metro, transporte público, proyectos de ciudad inteligente, etc.

DIRECTRICES EN MATERIA DE ENERGÍA

El planeamiento urbanístico promoverá:

- a) Que los edificios, barrios y ciudades se doten de los mejores sistemas de autosuficiencia energética.



- b) La mejora de la eficiencia energética de las edificaciones y los espacios urbanizados ya existentes.
- c) La utilización de criterios bioclimáticos en las fases de planificación, proyecto y ejecución de edificaciones y espacios públicos, en particular en lo referente a orientación, diseño y materiales, así como en el uso de sistemas pasivos y activos que minimicen el consumo energético.
- d) La utilización de vegetación en edificios y espacios públicos como un elemento de aislamiento y como factor regulador del confort climático a lo largo de las diversas estaciones del año
- e) La utilización de dispositivos de alumbrado público energéticamente eficientes.
- f) La implantación, en áreas de reforma y rehabilitación urbana y en ámbitos de nuevo desarrollo, de sistemas centralizados para la generación y distribución a través de redes de calor urbanas, a las edificaciones de energía térmica a través de fuentes de energías renovables.

5.2.-PLAN TERRITORIAL SECTORIAL (PTS) DE ORDENACIÓN DE RÍOS Y ARROYOS DE LA CAPV

Aprobado definitivamente mediante DECRETO 455/1999 de 28 de diciembre, fue modificado por Decreto 449/2013 de 19 de noviembre (BOPV nº 236 del 12 de diciembre).

De forma resumida, el PTS establece unas normas de ordenación basadas en tres componentes: medioambiental, hidráulica y urbanística.

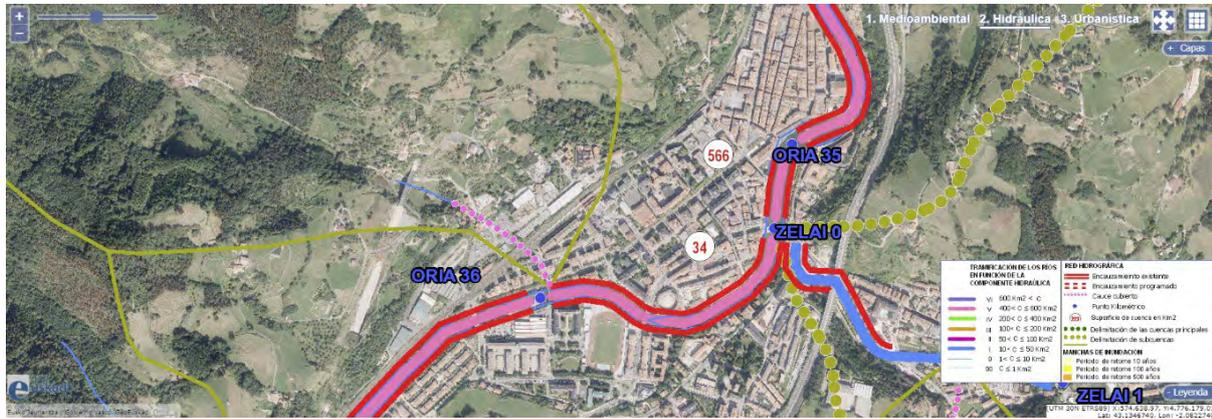
Componente urbanística

Se incluye el Oria y la regata Torre a su paso por el ámbito como suelo urbano y **Márgenes en ámbitos desarrollados**.



Componente hidráulica

La regata Torre se encuentra encauzada a su paso por el ámbito se tramifica según su componente hidráulica en un **tramo tipo 0** con un cauce entre 1 y 10 Km².



Componente medioambiental

Según su componente medioambiental el PTS no categoriza la regata Torre a su paso por el ámbito de San Esteban en ninguna de sus categorías para esta componente, situándola en suelo urbano.



Normativa específica para márgenes en ámbitos desarrollados

El criterio general que preside la regulación de esta zona de márgenes es la consideración del río, además de como tal, como un elemento de la máxima importancia en la configuración del paisaje urbano y como un vehículo privilegiado para la integración del medio natural en el interior de las ciudades.



Este objetivo deberá compatibilizarse con las intervenciones hidráulicas que se adopten para la prevención de inundaciones y con las soluciones de compromiso que se diseñen para garantizar la preservación de los elementos del patrimonio de interés cultural enclavados en la proximidad de los cauces de los ríos.

En las márgenes consideradas como Márgenes en Ámbitos Desarrollados los retiros mínimos de la edificación garantizarán un encuentro espacial suficientemente amplio entre la edificación y el río, y, en su caso, la viabilidad de las futuras obras de encauzamiento necesarias, para la defensa ante inundaciones.

Se plantean dos situaciones diferenciadas:

En los tramos de río en los que existe deslinde o las obras de encauzamiento ya han sido realizadas o ya se encuentran proyectadas y definidas, al ya estar fijada la línea de cauce, los retiros de la edificación pueden establecerse con exactitud.

En los tramos de río en los que las obras de encauzamiento no se han realizado ni proyectado todavía los retiros de edificación deberán referirse a la línea exterior del actual cauce público.

Para toda nueva edificación en las márgenes de los ámbitos desarrollados los retiros mínimos de la edificación de la línea de deslinde del cauce público serán los siguientes, en función de la superficie de la cuenca afluyente:

Niveles de Tramos de Cauce	Superficie Cuenca afluyente Km ²	Retiro Mínimo de la Edificación en metros.	
		Con línea deslinde* o encauzamiento definida	Sin línea de deslinde o encauzamiento definida
VI	600 < A/C	15 m	30 m
V	400 < A/C ≤ 600 Km ²	15 m	25 m
IV	200 < A/C ≤ 400 Km ²	15m	22 m
III	100 < A/C ≤ 200 Km ²	12m	16 m
II	50 < A/C ≤ 100 Km ²	10m	14 m
I	10 < A/C ≤ 50 Km ²	10m	12 m
0	1 < A/C ≤ 10 Km ²	10m	12 m

* o límite interior de la ribera del mar.

Estos **retiros tendrán carácter vinculante para la nueva edificación y carácter indicativo para las operaciones de conservación, reconversión o sustitución de la edificación existente**. Esta propuesta es independiente de la clasificación urbanística específica de cada suelo en concreto, salvo en el aspecto de que en los suelos urbanizables las zonas de retiro podrán considerarse cesiones de suelo, obligatorias y gratuitas, como sistema local.



En toda nueva construcción el límite de ocupación del subsuelo con sótanos o aparcamientos subterráneos no sobrepasará la línea de retiro mínimo de 5 metros respecto al cauce público.

La ordenación de los retiros a las escorrentías o cursos menores se regulará según las disposiciones de la Ley de Aguas.

5.3.- PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE LA RED FERROVIARIA EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO.

Aprobado por (Decreto 41/2001 de 27 de febrero publicado en el BOPV de 9 de abril de 2001)

En lo que a las **DETERMINACIONES NORMATIVAS** del PTS que tiene que tener en cuenta el la modificación del PGOU de Tolosa para el ámbito de San Esteban son las siguientes:

Artículo 22º.- Definición de las zonas inmediatas a la línea férrea

A los efectos de determinación del régimen de protección, así como de las condiciones de uso y edificación del suelo, se delimitan inmediatamente a la línea férrea, y contadas a partir de la arista exterior de la explanación tres franjas la banda de terreno incluida en la zona de dominio público; la de servidumbre y la de afección.

Artículo 23º.- Régimen de protección en las zonas colindantes al dominio público ferroviario

1.- Los terrenos colindantes al dominio público ferroviario, por razón de su proximidad al mismo, se dividen en dos franjas denominadas zona de servidumbre y zona de afección, las cuales determinan un estatuto específico del derecho de propiedad de los mismos.

2.- Las distancias previstas en los dos artículos siguientes para definir las zonas de servidumbre y de afección podrán ser modificadas para casos concretos en los supuestos previstos en la legislación sectorial.

Artículo 24º.- Definición de la zona de servidumbre

1.- La zona de servidumbre consiste en sendas franjas de terreno a ambos lados de la línea férrea, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de veinte (20) metros en suelo urbanizable y no urbanizable, y de ocho (8) metros en suelo urbano, medidos en horizontal y perpendicularmente al carril exterior de la vía férrea desde las aristas exteriores de la explanación.

2.- En el caso de túneles, la zona de servidumbre consiste en una franja de terreno delimitada interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a la arista exterior de la estructura, y otra transversal a la línea férrea a una distancia de veinte (20) metros



en suelo urbanizable y no urbanizable, y de ocho (8) metros en suelo urbano, medidos en horizontal y perpendicularmente a la primera.

Artículo 25º.- Definición de la zona de afección

1.- La zona de afección de la línea férrea consiste en sendas franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por los límites externos de las zonas de servidumbre, y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de cincuenta (50) metros en suelo urbanizable y no urbanizable, y de veinticinco (25) metros en suelo urbano, medidos en horizontal y perpendicularmente al carril exterior de la vía férrea desde las aristas exteriores de la explanación.

2.- En el caso de túneles, se excluye la existencia de la zona de afección

5.4.- PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE TOLOSA

El PGOU de Tolosa fue aprobado definitivamente mediante resolución de 3 de marzo de 2009. Este documento de planeamiento establece en concreto en la norma particular del ámbito urbanístico 11. SAN ESTEBAN determinando lo siguiente:

CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE ORDENACIÓN

Coexisten en el Ámbito realidades diversas que van desde edificaciones residenciales y de actividades económicas hasta las instalaciones públicas –ferial, ambulatorio, etc.–, pasando por el denominado parque Elosegui.

Se plantea la reforma y recualificación urbana global del ámbito de acuerdo de conformidad con, entre otros, los criterios y objetivos generales siguientes:

—Mejora de las conexiones entre ambas márgenes de la red ferroviaria, en aras a la adecuada comunicación del ámbito y de los desarrollos existentes y previstos en el mismo con el centro urbano. Se proponen a ese respecto dos posibles alternativas de intervención. 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, bien del Programa de Actuación Urbanizadora a promover en él.

—Consolidar la zona de actividades económicas existente en el extremo Suroeste del ámbito, ocupada por empresas como «Iturzaeta, S.A.», «Olga», «Accesorios Urki», «Urto», etc.

—Consolidar otras realidades como las siguientes: El grupo residencial Zuberoa; las edificaciones residenciales ubicadas en los números 10 y 12 de la calle San Juan; las instalaciones de Osakidetza; las instalaciones de Tolargi; etc.



— Consolidar el parque Elósegui como espacio libre público, ya previsto en las Normas Subsidiarias de Planeamiento de 1989.

—Promover la reforma y rehabilitación urbana del resto del ámbito, destinándolo preferentemente a nuevos desarrollos residenciales, de acuerdo con, entre otros, los criterios siguientes:

* Optimización cualitativa y cuantitativa de dichos desarrollos, planteada en las debidas condiciones que garanticen su calidad global.

* Previsión de las dotaciones públicas (equipamientos, espacios libres, etc.) de calidad que requiere un desarrollo como el propuesto.

Se propone, en ese contexto, el mantenimiento en el ámbito de las actividades culturales que actualmente se desarrollan en «Bonberenea». Y también las actividades hoy día desarrolladas en el Ferial, siempre que resulten compatibles con los nuevos desarrollos planteados en el ámbito.

La consecución de esos objetivos justifica la previsión de una dotación equipamental polivalente, con un dimensionamiento y unas características cualitativas y cuantitativas suficientes y adecuadas, con proyección tanto sobre como bajo rasante, y organizado y programado de manera que permita la armónica convivencia de actividades como las mencionadas.

La importancia y la singularidad de unas actividades culturales como las de «Bonberenea» justifican su consideración como eje y motor de dicha dotación equipamental.

* Ordenación del mayor y razonado número de viviendas posible, estimándose su cuantía en un total aproximado de 1.066 viv.

* Vinculación de la mayor cantidad posible de viviendas al régimen de protección pública, en las debidas condiciones que garanticen la viabilidad del desarrollo propuesto.

* Derribo de las edificaciones existentes incompatibles con el referido desarrollo de viviendas, y traslado de las actividades también incompatibles con el mismo.

* La adecuada conexión de ese desarrollo de viviendas con el parque Elosegui, integrando éste en aquél.

* Formulación de un Plan Especial de Ordenación Urbana a los efectos de la determinación de la correspondiente ordenación pormenorizada, acorde con los criterios anteriores.



MEDIDAS DE CARÁCTER AMBIENTAL

1. Hidrología superficial.

Deben incentivarse las medidas necesarias para la recuperación, a cielo abierto, de la hoy día cubierta regata San Esteban, así como para su integración en el contexto del nuevo desarrollo planteado.

2. Hidrogeología (acuíferos).

El área forma parte de la unidad hidrogeológica Ernio y, dentro de ella, del denominado sector Tolosa de la subunidad Ernio, en el que se encuentran los acuíferos de Tolosa y Urkizu, constituidos por materiales jurásicos y urgonianos respectivamente. En esas circunstancias y en atención a la información con la que se cuenta en este momento, cabe señalar que se trata de un entorno de alta vulnerabilidad por lo que deberá de evitarse cualquier tipo de vertido. Deberán controlarse asimismo posibles excavaciones que pudieran afectar a los recursos existentes. En las posteriores fases de desarrollo y ejecución de las propuestas planteadas, las posibles afecciones resultantes a ese respecto deben ser objeto de la debida evaluación y control. Esa tarea ha de ser acometida con la necesaria atención en, en particular, el contexto de los procesos de elaboración tanto del Plan Especial previsto en el (sub)ámbito «11.1 San Esteban. Nuevo desarrollo residencial» como de los posteriores proyectos de urbanización y edificación.

3. Recuperación de suelos potencialmente contaminados.

De acuerdo con el inventario de IHOBE, existe en el área un emplazamiento potencialmente contaminante, ligado a la empresa Unipapel (código 20071-0039 y CNAE 21.1). Esta actividad no existe en la actualidad. Ese suelo ha de sujetarse a los procesos de investigación, conocimiento, control y tratamiento previstos en la legislación vigente en la materia, con anterioridad a los cambios de uso propuestos.

4. La vegetación.

La integración en la nueva ordenación del (sub)ámbito «11.1 San Esteban. Nuevo desarrollo residencial» del mayor número de ejemplares arbóreos existentes, y, especialmente, de los de mayor entidad y porte, constituirá uno de los parámetros de determinación de dicha ordenación en el Plan Especial de Ordenación Urbana a formular con ese fin.

5. La población.

Los impactos acústicos derivados del ferrocarril de RENFE y sus afecciones en la población ocupante de las nuevas viviendas proyectadas han de ser objeto de la debida evaluación en el contexto tanto de la determinación de la nueva ordenación del (sub)ámbito «11.1 San Esteban. Nuevo desarrollo residencial» en el citado Plan Especial, como de su ejecución mediante los



correspondientes proyectos de edificación. Su eliminación y/o minimización requiere la determinación del conjunto de medidas que con ese fin se estimen necesarias.

6. Otras cuestiones.

La ejecución del desarrollo urbanístico del Ámbito debe ajustarse a los criterios que se establezcan en las Ordenanzas municipales mencionadas en el artículo 5 del Documento «2.1 Normas Urbanísticas Generales» en lo referente a: Preservación de la calidad de la atmósfera y del aire durante la ejecución de las obras; recogida, tratamiento y depósito de los residuos que se generen; eliminación y/o minimización de ruido, polvo, etc. derivados de las obras; cualesquiera otras cuestiones que, reguladas en esas Ordenanzas, sean de aplicación.

La futura modificación del PGOU de Tolosa en lo referente al ámbito de San Esteban deberá incorporar las medidas ambientales recogidas en el PGOU, así como los criterios y objetivos generales de la ordenación del ámbito, con las modificaciones que establezca debidamente justificadas.

De la misma manera en la MPGOU, así como en los proyectos de desarrollo del mismo se deberán tener en cuenta las medidas protectoras, correctoras y compensatorias establecidas en el capítulo XIX de la memoria ambiental del PGOU, así como los indicadores propuestos en el capítulo XX del mismo documento.

5.5.- REVISIÓN PARCIAL DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE TOLOSA

En el año 2010 se llevó a cabo un proceso participativo con la vecindad de San Esteban, para determinar y priorizar los servicios y equipamientos necesarios para el barrio.

Tres años más tarde, como consecuencia de la grave crisis que afectó fuertemente, entre otros, al mercado inmobiliario, a la viabilidad económica de nuevos desarrollos y a los diversos planes urbanísticos aprobados anteriormente, se aprobó realizar de nuevo un proceso participativo con la vecindad de San Esteban, para adecuar las previsiones urbanísticas a las nuevas necesidades y a los nuevos tiempos.

Dicho proceso de participación se materializó mediante 4 sesiones realizadas en mayo y junio del 2013. Permitieron obtener diversas conclusiones y el Ayuntamiento de Tolosa dijo que las tendría en cuenta en el futuro desarrollo del ámbito.

Mediante resolución de enero de 2014 el Ayuntamiento acordó promover el proceso de revisión parcial del PGOU en relación a varios ámbitos y subámbitos entre los que se encontraba el Subámbito “11.1 San Esteban Nuevo Desarrollo Residencial”. En octubre de 2014 se presentó el avance de dicha revisión parcial del PGOU de Tolosa, junto con su Documento de Inicio de la



evaluación ambiental estratégica. Este Documento de Inicio se redactó de conformidad con los criterios establecidos en el artículo 8 del Decreto 211/2012 de evaluación ambiental estratégica de planes y programas y más en concreto, lo requerido expresamente en el anejo V del mismo decreto.

Con fecha 12 de marzo de 2015 el órgano ambiental emite el Documento de Referencia que determina el alcance del informe de sostenibilidad ambiental de la Revisión Parcial del PGOU de Tolosa” en el que se recogen principalmente las determinaciones que establecieron las distintas administraciones públicas afectadas y el público interesado.

Se recogen en este apartado las principales conclusiones que se emanaron de los procesos participativos previos a la revisión parcial del PGOU en lo referente a San Esteban, así como las determinaciones que el órgano ambiental estableció en su momento para abordar esta revisión parcial, por el interés que presenta a la hora de abordar la Modificación del PGOU de Tolosa en el ámbito de San Esteban.

CONCLUSIONES DEL PROCESO PARTICIPATIVO

Se recogen en este apartado los resultados obtenidos del proceso participativo llevado a cabo en 2013 en lo referente a las necesidades/carencias que tiene el barrio de San Esteban. Estas conclusiones configurarán la base para la nueva propuesta de la futura Modificación del PGOU que plantee la remodelación del Barrio de San Esteban. Se han completado estas observaciones vecinales con las apreciaciones que desde este equipo redactor se han hecho en la visita al ámbito.



Imagen 13 esquema de los problemas/amenazas detectadas en el barrio de San Esteban. Fuente Informe de la reunión del día 29 de mayo de 2013



	Propuesta vecinal	Estado actual
1	Mejora y adecuación del parque del barrio (juegos, iluminación, seguridad...)	Adecuado
2	Vertido del pabellón de Peugeot	Se desconoce
3	Falta de iluminación, necesidad de mejora	Se desconoce
4	Escasez de papeleras en el barrio	
5	Presencia de residuos y basura en el barrio en general Mejora de la limpieza	En los entornos degradados
6	Mejora de los aparcamientos	Se debe abordar en MPGOU
7	La plaza del barrio necesita ser mejorada y arreglada	Se debe abordar en MPGOU
8	Mejora del talud del terreno de Renfe	No se aprecia degradación
9	Mal estado del edificio del ferial	Se debe abordar
10	Mal estado y abandono del aparcamiento situado tras la antigua Unipapel	Se debe abordar
11	Mal estado del pavimento desde la entrada del barrio hasta el parque Elozegi	Adecuado
12	Mejora del triángulo que queda en la esquina delantera para que no entren coches	Adecuado
13	Problemas con el alcantarillado.	Se debe abordar en MPGOU
14	La puerta del parque Elozegi está en mal estado	La puerta está arreglada pero no se considera un acceso adecuado
15	Mal estado de la carretera del barrio Torre	Adecuado
16	La regata está sucia (por las obras del TAV)	No se observan residuos
17	Gran afectación por las obras del TAV en el barrio	No afectan actualmente
18	Mucha acumulación de polvo en la carretera de Torre por las obras del TAV	No afecta
19	La plaza del barrio de Torre está sin asfaltar	Se debe abordar en MPGOU
20	Necesidad de limpieza y mejora del solar municipal.	Se debe abordar en MPGOU
21	Falta de seguridad en el aparcamiento. Falta de iluminación	Se debe abordar el tema de los aparcamientos en el ámbito
22	Drenaje de aguas sucias al lado de BOX	Ámbito degradado
23	Se forman charcos	Mal estado de conservación en general
24	La zona peatonal presenta barro	Buen estado
25	El tejado del Ferial es de uralita	Se debe abordar en MPGOU
26	Se deben indicar mejor los aparcamientos para residentes	Se debe abordar en MPGOU
27	El edificio está en mal estado	Se debe abordar en MPGOU
28	Falta de contenedores para recogida selectiva	Presencia de contenedores
29	Se debería utilizar el ferial para otros usos	Se debe abordar en MPGOU
30	La velocidad de los coches en el barrio	Existen medidas de calmado



Gran parte de los conflictos detectados en el proceso participativo de 2013 se incorporaron como objetivos y criterios para el planteamiento de las alternativas de ordenación que para el barrio de San Esteban se hicieron en el Documento de Avance de la Revisión Parcial del PGOU.

No es objeto de este informe el análisis de estas alternativas de ordenación las cuales son objeto de análisis en el diagnóstico urbano del ámbito.

Cabe recoger en este análisis ambiental las apreciaciones que desde el Documento de Inicio se hicieron a estas alternativas, así como las determinaciones que el órgano ambiental estableció en su documento de alcance.

Criterios técnicos referentes al subámbito "11.1 SAN ESTEBAN. Nuevo desarrollo residencial".

- Reforma y recualificación urbana del subámbito mediante la creación de un tejido urbano de calidad, dotado de las adecuadas condiciones de compacidad cualitativa y cuantitativa, seguridad, etc., que cuente, entre otros extremos, con un espacio público dinámico y vivo, con servicios (comercio, equipamiento...) de proximidad, etc.
- Consolidación del carácter preferentemente residencial del desarrollo urbanístico a promover en el subámbito.
- Promoción de un desarrollo urbanístico funcionalmente mixto, aprovechando las sinergias u oportunidades que para ello representan realidades como Bonberenea, el Ferial, etc., a consolidar.
- Determinación de la ordenación en condiciones que hagan posible tanto el mantenimiento de las edificaciones existentes que se estimen de interés (Bonberenea, Unipapel...), sin perjuicio de, en su caso, su progresiva y futura sustitución.
- Determinación de la ordenación en condiciones que hagan posible su progresiva y escalonada ejecución en el tiempo.
- Reducción de la edificabilidad urbanística prevista para el subámbito en el vigente PGOU.
- Viabilidad económica del desarrollo urbanístico.
- Mejora de la conexión de San Esteban con el centro urbano de Tolosa por debajo de la red ferroviaria de ADIF.
- Consideración y análisis de las propuestas de ordenación planteadas en el proceso de participación ciudadana promovido por el Ayuntamiento en mayo y junio de 2013.



Caracterización ambiental de las alternativas viables propuestas.

El carácter urbano del subámbito hace que el conjunto de las alternativas de ordenación planteadas sea igualmente congruente y proporcionado desde una perspectiva ambiental. El hecho de que todas ellas tengan como objetivo la regeneración y recualificación urbana y ambiental del ámbito da pie a ese tipo de conclusión.

DETERMINACIONES DEL DOCUMENTO DE REFERENCIA

• **Criterios Ambientales Estratégicos**

- 1) Analizar las necesidades para no sobredimensionar los desarrollos previstos
- 2) Favorecer la implantación de una ordenación territorial inteligente que prime mayores densidades de población, potencie la combinación de usos (trabajo, ocio, vivienda) y la optimización del consumo de suelo, primando la reutilización y regeneración del mismo. Regenerar el patrimonio construido y urbanizado en os núcleos originarios de la localidad y utilizar viviendas vacías.
- 3) Localizar las reservas de suelo dotacional, zonas verdes y espacios públicos estableciendo condiciones que favorezcan la centralidad y la accesibilidad. Planificar de forma integrada los usos del suelo y la movilidad sostenible mediante la dotación de os nuevos desarrollos de transporte público y carriles bici
- 4) Integrar el factor paisaje en el planeamiento municipal
- 5) Garantizar un entorno limpio y saludable, satisfaciendo la demanda de agua de calidad guiada por criterios de sostenibilidad, ahorro y eficiencia de forma compatible con los regímenes de caudales ecológicos, potenciando instrumentos de gestión de la demanda de agua y asegurando una calidad del aire (exterior e interior) en línea con las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud. Cumplir con los objetivos de calidad acústica.

• **Áreas ambientalmente relevantes**

El ámbito de actuación se encuentra en gran parte asociado a suelos con características y condicionantes típicamente urbanos (ya sea residenciales o industriales). A pesar de ello, existen áreas ambientalmente relevantes que deberán ser tenidas en cuenta.

Entre ellas hay que citar los ámbitos en los **que la vulnerabilidad a la contaminación a acuíferos es alta o muy alta**

A éstas hay que sumar las áreas o **los bienes calificados o inventariados por constituir parte del patrimonio cultural, así como las zonas de presunción arqueológica.**



Igualmente, se deberá tener en cuenta las parcelas incluidas en el Decreto 165/2008, de 30 de septiembre, **de inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo** y se deberá proceder, en su caso, a la realización de una investigación de la calidad de suelo, según la Ley 1 /2005 para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

5.7.- PLANES Y ESTRATEGIAS MUNICIPALES

1.- ESTUDIO PRELIMINAR- REHABILITACION DEL PARQUE ELOSEGI DE TOLOSA

El Ayuntamiento de Tolosa con en noviembre de 2008 encargó la redacción del ESTUDIO PRELIMINAR PARA LA REHABILITACION DEL PARQUE ELOSEGI DE TOLOSA.

Se recogen en este apartado las principales conclusiones de este estudio preliminar, que deben tenerse en cuenta a la hora de abordar la regeneración del Parque Elosegi en la futura Modificación del PGOU de San Esteban

Conclusiones del diagnóstico ambiental del parque Elosegi

Comenzando por las variables geológicas:

- No se han detectado condicionantes relevantes en cuanto a la geología.
- Existe una zona con cierto riesgo de inestabilidad en función de su geología, que debe tenerse en cuenta a la hora del diseño del parque, para evitar favorecer los fenómenos de movimiento de ladera.
- En la parte baja, hay zonas de pendiente muy elevada, en las que la vegetación, muy densa, está actuando estabilizando las laderas, por lo que deberá mantenerse por su papel protector.
- La formación de lapiaz existente junto a la cueva debe mantenerse y ponerse en valor, por su potencial estético y didáctico.

En relación a las cavidades y sus elementos construidos:

- La cueva y sus construcciones deben mantenerse y ponerse en valor, tanto por su potencial didáctico como por su condición de elemento singular y de interés dentro del parque, y muestra del jardín original.
- Lo mismo ocurre con la cavidad de la fuente de la parte baja.



- En cuanto al aljibe, su singularidad justifica que se tenga en cuenta como elemento de gran interés a potenciar dentro del diseño del nuevo parque.

Respecto a la vegetación, y una vez definidas las áreas que precisan de actuaciones de mejora, así como aquellas susceptibles de ser alteradas, y las que deben en todo caso mantenerse y mejorarse por su valor botánico y estético, se resumen las siguientes conclusiones:

- La zona Este, en la que se llevó a cabo matarrasa y en la que no permanecen elementos del parque original, es la más apropiada para abrir claros en la vegetación y actuar de manera más drástica, favoreciendo zonas más abiertas y soleadas, que coinciden además con un área de menor pendiente.
- En la parte Oeste, el principal objetivo es la puesta en valor de la vegetación original con potencial botánico y estético, manteniendo una formación boscosa y más cerrada. Las actuaciones se encaminarán a mejorar el estado botánico, y las condiciones fitosanitarias y estéticas de los ejemplares que permanezcan.
- Se potenciarán las especies cuya presencia es singular, y los ejemplares de buen porte
- En la parte baja y de mayor pendiente, se mantendrá la densidad elevada de la vegetación (laureles y otras especies), que cumple una doble función estética y de protección frente a la erosión y estabilización de ladera.

En relación con otros elementos:

- Se fomentará la puesta en valor de los elementos originales que le dan personalidad al parque, como es el mirador del extremo este, el depósito de agua de la parte superior, los invernaderos, así como la cueva, manantiales y aljibe ya mencionados.
- Otro elemento de interés son los muros perimetrales, que deberán tratarse en el proyecto de diseño del nuevo parque.

Criterios y objetivos básicos de intervención

El parque Elozegi es una antigua finca recreativa privada que se pretende destinar al uso público. Para alcanzar este objetivo primario, no se parte de cero, sino de unas preexistencias que pueden y deben ser utilizadas como material estructurante y caracterizador del futuro equipamiento colectivo.

La línea de intervención que se propone, tiene dos niveles. Uno, que consiste en una actuación rehabilitadora de las particularidades topográficas, físicas, botánicas y de diseño paisajístico, de su esquema funcional, así como de los elementos singulares que contiene el parque heredado.

Tiene como objeto:



- * El mantenimiento del carácter que el parque tiene, y que podría definirse como Parque-Monte y que proviene fundamentalmente del buen entendimiento de la orografía. Esto conlleva una funcionalidad predominantemente de paseo, contemplativa y didáctica.
- * Quedarían excluidas funciones de juego y de ocio activo, que no fueran las de senderismo y footing.
- * La restauración, recuperación y puesta en valor de sus componentes originales. Unos naturales, como las plantaciones, formaciones geológicas (lapiaz, cavidades subterráneas, karst, manantiales, diaclasa) etc. Y otras artificiales, como el sistema de caminos y recorridos internos, el conjunto de escolleras y muros, las construcciones ornamentales y recreativas, etc. .
- * La mejora de su funcionalidad de cara a su uso público y a las necesidades de mantenimiento: accesibilidad peatonal , circulación rodada exclusivamente de servicio, pavimentación, mobiliario urbano, elementos de seguridad, información y señalética, redes de infraestructuras, etc.

El otro nivel de intervención es “de nueva planta” y va dirigido a resolver las solicitudes que se plantean en el parque desde el importante papel urbanístico que le atribuye el planeamiento general, desde la necesidad de garantizar su integración plena en el contexto del Casco de Tolosa y desde la demanda de implantación de otros usos que complementen y enriquezcan el programa funcional propio, como los de juego de niños, los recreativo-comerciales, de servicio, etc. Esta actuación es de gran trascendencia urbanística, y en ella reside una parte importante del éxito de la puesta en uso del parque. Se concretará espacialmente en la redefinición del borde Sur del parque, colindante con el futuro desarrollo residencial previsto en la zona de San Esteban.

Propuestas de intervención

- SOBRE EL MARCO URBANO

- Debe estudiarse la remodelación del borde Sur de la finca, en una longitud aproximada de 170m., a fin de abrir, prolongar, e integrar espacial y funcionalmente la estructura del parque Eloegi en la ordenación del nuevo desarrollo residencial previsto en el Barrio de San Esteban. **A1**
- La recuperación de la pasarela peatonal, sobre las vías, dotándola de escaleras y de ascensor urbano, o alternativamente de rampa de acceso peatonal. **A2**
- Construcción de un nuevo punto de acceso al parque, en su parte superior, junto al Torreón-Mirador, desde el antiguo camino que comunicaba el Casco de Tolosa con el barrio de Urkizu. Esta propuesta, conlleva así mismo la mejora de las condiciones de urbanización del tramo del citado camino que asciende desde el casco de Tolosa. **A3**



Imagen 14 Plano 2.1 del Estudio Preliminar

- **SOBRE LA ESTRUCTURACIÓN DEL PARQUE**
 - La ordenación del parque consolidará el esquema original de recorridos, respetando el diseño de la red principal de caminos existente, es decir, de su trazado, pendiente longitudinal, y sección transversal.
- **SOBRE LOS ELEMENTOS DE URBANIZACIÓN**
 - Conservación y reparación del muro de cerramiento perimetral existente, con la excepción de lo expuesto referente a un tramo del límite Sur del parque. **C1**
 - Pavimentación de todos los caminos principales. Los materiales, y sistemas constructivos a emplear, serán adecuados al carácter, al paisaje, a las formas de uso y a los sistemas de mantenimiento previstos para el parque. **C2**
 - Restauración de los tramos de escalera existentes. Reponiendo sus elementos constructivos deteriorados, o perdidos. **C3**
 - Realce paisajístico del conjunto de esolleras existente en la zona Suroeste del parque. (recorridos, plantaciones, iluminación ornamental, etc.) **C4**
 - Dotación del mobiliario urbano acorde con el carácter paisajístico y con las necesidades funcionales que plantea el uso del parque (paneles informativos y explicativos, asientos de diversos tipos, papeleras, quitamiedos, pasamanos y barandillas, rotulación y señalización, fuentes, etc.) **C5**
 - implantación de redes de servicio, al menos: Drenaje, Saneamiento de pluviales, abastecimiento de agua y alumbrado público de los recorridos principales y alumbrado ornamental de determinados elementos construidos y naturales. **C6**

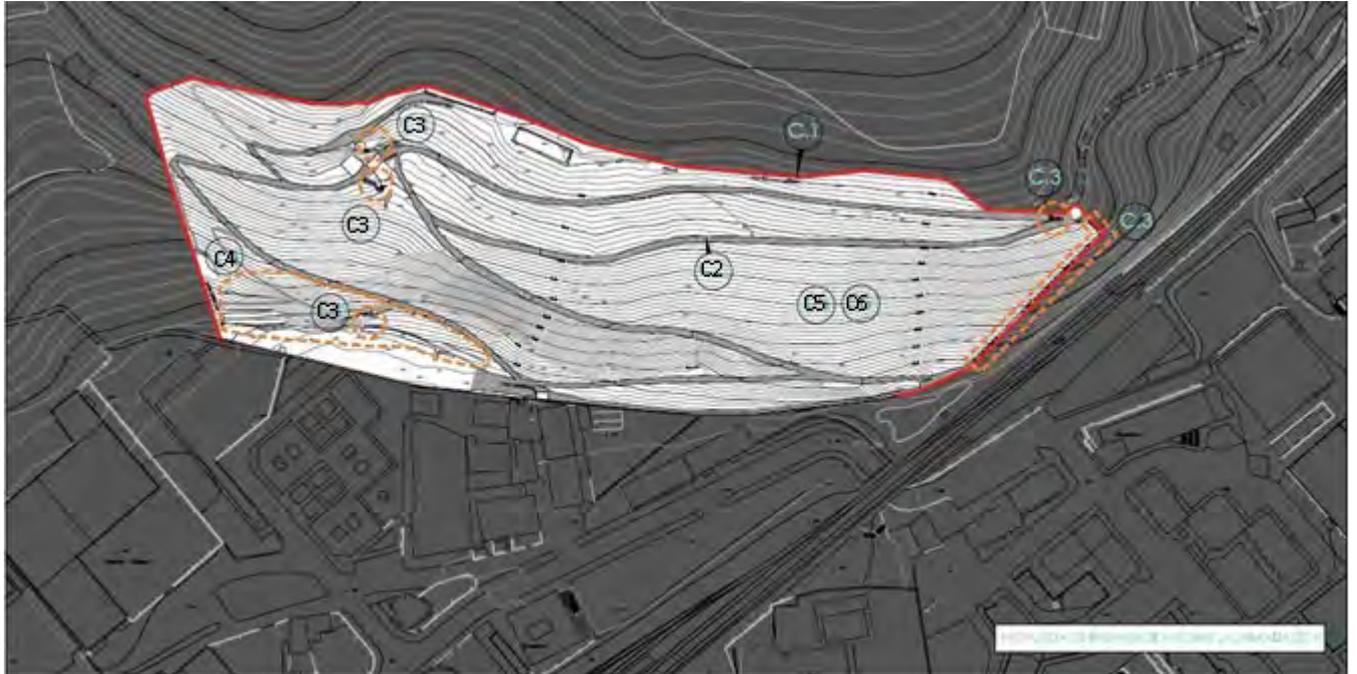


Imagen 15 Plano 2.2 del Estudio Preliminar

- SOBRE LOS ELEMENTOS CONSTRUIDOS
 - Conservación y recuperación constructiva del semillero para su uso original. **D1**
 - Conservación y recuperación constructiva y funcional (sistema de abastecimiento y drenaje de agua) del Depósito-Piscina. **EN PROYECTO. D2**
 - Derribo y reconstrucción general de la Torre-Mirador, a la vista de su estado de conservación ruinoso. **REALIZADO. D3**
 - Recuperación y restauración del conjunto de la Cueva-Laberinto. **D4**
 - Mantenimiento y rehabilitación de la Cueva-Manantial, con realización de trabajos puntuales de adecentamiento. **D5**
 - Mantenimiento y rehabilitación del Aljibe-Manantial. También en este caso debe estudiarse el aprovechamiento de sus cualidades funcionales (como punto de abastecimiento de agua) y didácticas (explicación del funcionamiento del Karst). **D6**

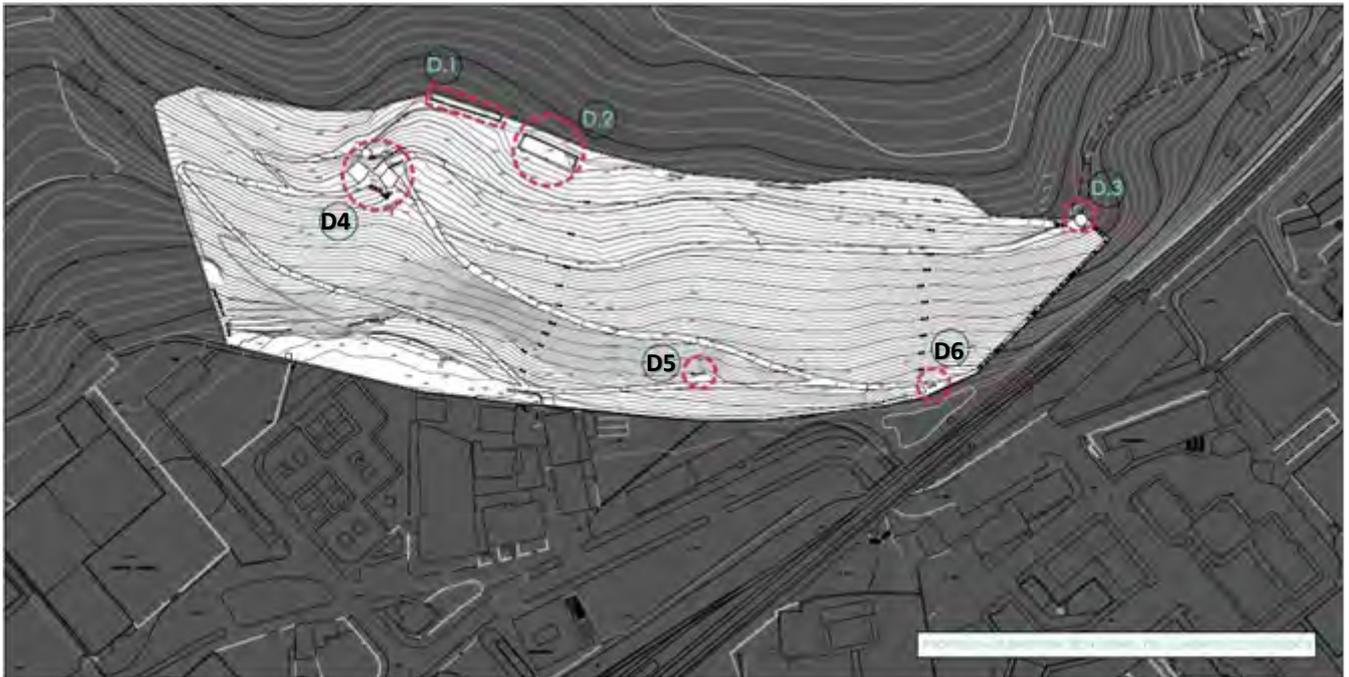


Imagen 16 Plano 2.2 del Estudio Preliminar

- **SOBRE LOS ELEMENTOS NATURALES**

- Eliminación selectiva de árboles y arbustos espontáneos, con vistas a la recuperación y puesta en valor del diseño botánico del jardín originario, y al logro de los nuevos objetivos paisajísticos que pueda adoptar el Proyecto de rehabilitación del parque.
- Tala, de los árboles existentes que presentan deficiencias fitosanitarias, u ornamentales importantes, e irre recuperables, o que constituyen un obstáculo para el desarrollo, y/o valoración de ejemplares de mayor interés.
- Tratamiento específico e individualizado de los ejemplares a mantener (poda estética o de saneamiento, limpieza de trepadoras, tratamientos fitosanitarios, etc.)
- Ejecución de nuevas plantaciones de árboles y arbustos, en función de las propuestas paisajísticas del Proyecto de rehabilitación del parque.

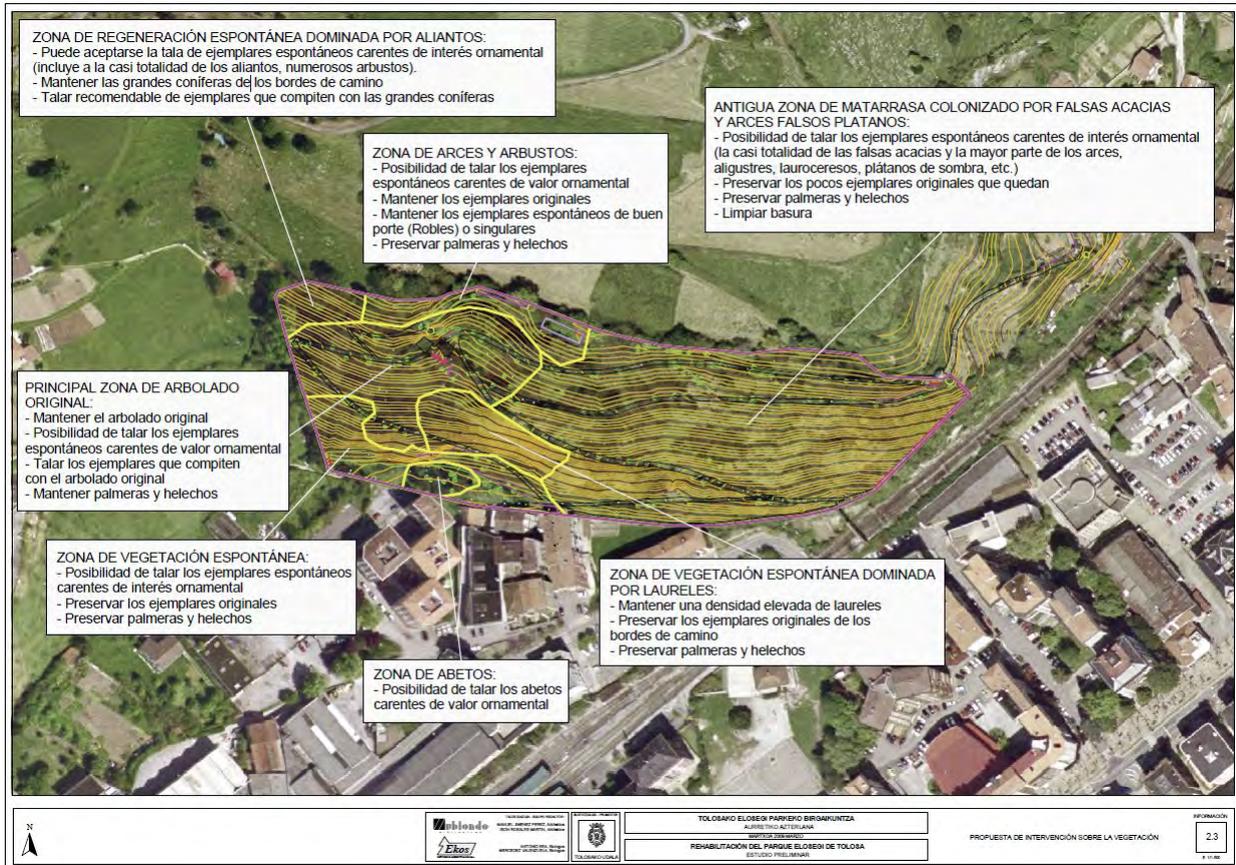


Imagen 17 Plano 2.3 del Estudio Preliminar

2.- PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE INCORPORANDO LA PERSPECTIVA DE GÉNERO DEL MUNICIPIO DE TOLOSA

Medidas propuestas que afectan al ámbito de San Esteban

MEDIDA 2.2. MEJORA SEGURIDAD CIUDADANA

Se propone intervenir en los siguientes puntos:

Paso inferior Araba Kalea

- ampliar una acera de 1,50 a 2,50m, reduciendo la calzada de 7,50 a 6,50.
- Mejorar la iluminación y pintura
- existe la opción de hacer con convenio urbanístico con las actuaciones previstas en el barrio de San Esteban para ampliar el paso inferior e introducir también una vía ciclista



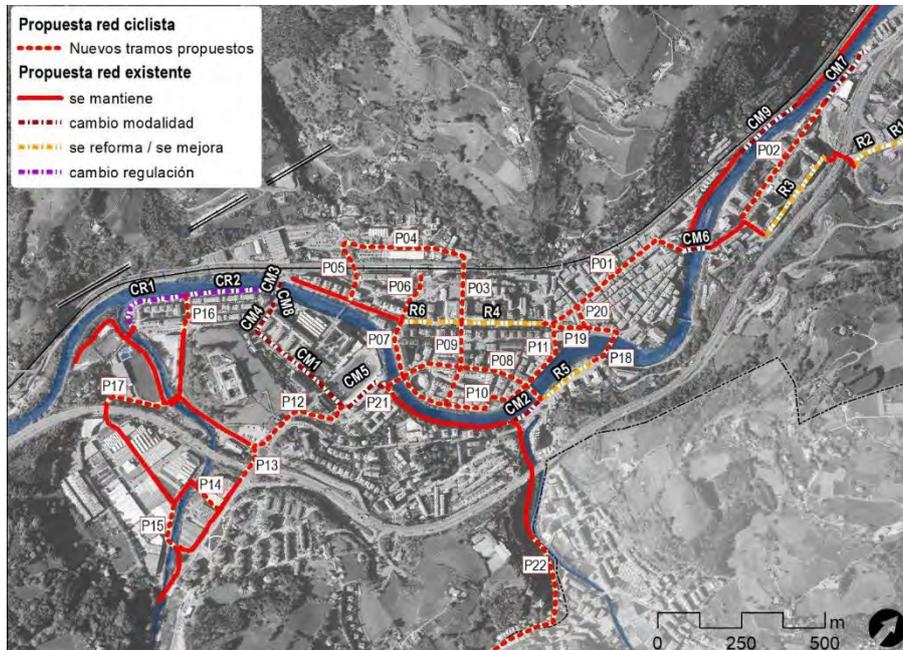
Calle San Juan / San Inazio Kalea

Los dos pasos inferiores son deficientes desde el punto de vista de la seguridad ciudadana. Se propone unir los dos pasos inferior y crear un parque inferior de las vías de tren, con una paseos peatonales muy amplios y atractivos.



MEDIDA 3.1. RED BÁSICA DE VÍAS CICLISTAS

Para San Esteban se propone nuevos tramos ciclistas.



P-03 SAN INAZIO

El tramo entre San Juan y Batxiller Zaldibia, tramo del paso inferior

(1) tendrá sentido único motorizado proponiéndose insertar un carril bici bidireccional en el carril liberado del lado Noreste. Entre Zaldibia y Gipuzkoa plaza (2) se propone una ciclocalle y habilitar un carril específico a contracorriente suprimiendo 5 plazas; el tramo entre Gipuzkoa plaza y San Frantzisko (3) se propone establecer como calle residencial S-28 donde la bicicleta tendrá prioridad sobre los coches y podrá circular en ambos sentidos.



P-04: CALLE SAN JUAN.

A corto plazo se propone mantener la actual ciclocalle en ambos sentidos. A medio plazo, al tratarse de un tramo bastante largo, en el proyecto de urbanización de San Esteban debería contemplarse alguna solución segregada para la bicicleta.



P-05 ARABA-SAN ESTEBAN

Se propone la ampliación del paso inferior de doble sentido que da acceso al nuevo desarrollo urbano previsto en San Esteban, de forma que se incorporen aceras amplias y una vía ciclista segregada. En el tramo de Araba Etorbidea (portal nº1) se suprimirían 4 plazas de aparcamiento para permitir la continuación de la vía ciclista



ACCIÓN 5.5B NUEVO APARCAMIENTO ZONA DE SAN ESTEBAN-ZUBEROA

En la actualidad hay tanto espacios de aparcamiento regulado como zona Azul en la OTA de Tolosa próximo al Centro de Salud, y otros de libre aparcamiento en la zona del Barrio de San Esteban.

Se propone que **estas playas de aparcamiento pasen a ser un elemento fundamental en la gestión de aparcamiento para visitantes**. Dadas las distancias al centro de los diferentes elementos cabría la opción de generar una predominancia hacia estacionamiento regulado de larga estancia, actualmente regulado como zona OTA Verde, si bien sería oportuno mantener cierta cuota de rotación próxima al Centro de Salud.



Para potenciar el uso del transporte público para aquellos usuarios del aparcamiento que no quieren hacer el trayecto al centro urbano andando, se propone que el abono de la tarifa del aparcamiento sirva a su vez como billete de la línea del autobús urbano.

A medio plazo y en aprovechando el desarrollo urbanístico de la zona cabría la opción así mismo de desarrollar aparcamientos en altura en alguna de las piezas para ampliar su capacidad.

Así mismo sería oportuno **acondicionar y regenerar urbanísticamente los itinerarios peatonales desde estos elementos hacia el centro urbano de tal forma que los itinerarios para los visitantes, además de ser directos, sean lo más cómodos y amigables posible.**

El desarrollo de estas piezas podría dar lugar a una reconversión del aparcamiento frente a la estación de cercanías y crear una amplia franja verde como paso inferior a las vías de tren.

El estacionamiento delante de la estación de tren se debe suprimir y convertir este espacio en una plaza de alta calidad estancial y en un punto de intermodalidad entre el bus, el tren y la bicicleta.

MEDIDA 5.6. NUEVA REGULACION DE APARCAMIENTO EN VÍA PÚBLICA

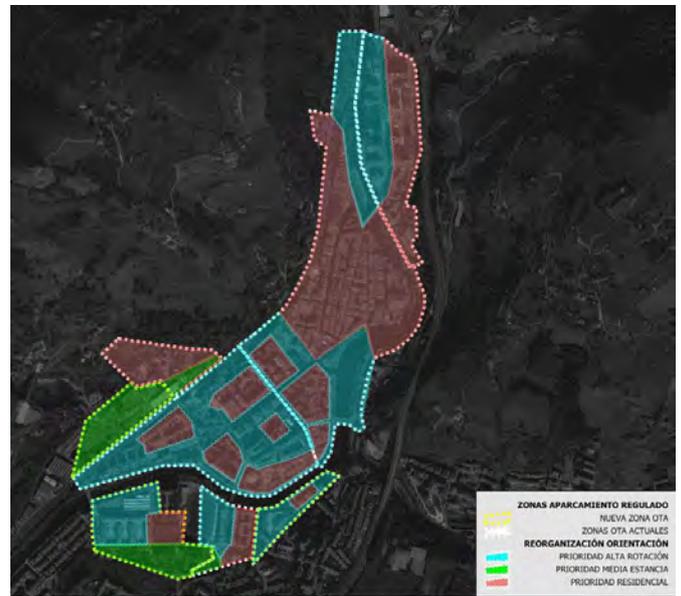
Frente al modelo de OTA actual, se propone:

- Ampliar la zona regulada. Se propone ampliar la zona regulada a entre otros, el barrio de San Esteban.
- Simplificar la ordenación distinguiendo únicamente.

Zona Azul o de alta rotación de pago para todos los usuarios localizada principalmente en los viarios no interiores o de prioridad residencial. En estas zonas, cualquier usuario puede estacionar un tiempo máximo de 2 horas.

Zona Verde o de media estancia permitiendo el estacionamiento 6h u 11 h localizada en las zonas de borde o de aparcamiento periférico bien conectadas a la red arterial.

Zona Roja o zona reservada exclusivamente para *residentes* con las variantes de 24h o de sólo por la noche en áreas de prioridad residencial.



Complementariamente pueden establecerse modos combinados

Zona Azul-Rojo de estacionamiento mixto para residentes y rotativo. Los usuarios con autorización de residentes pueden estacionar sin límite de tiempo y el resto de usuarios tienen un máximo de 2 horas en algunas zonas interiores.

3.- PLAN DE ACCIÓN EN FAVOR DE LA ENERGÍA SOSTENIBLE DE TOLOSA

En marzo de 2011 Tolosa firma el “Pacto de Alcaldes y alcaldesas de Tolosa”, comprometiéndose con ello a reducir las emisiones un 20%. Después de definir el año base y mirando a 2020, se estudió el escenario tendencial que se preveía en el municipio, para poder así establecer la estrategia que permitirá cumplir con el objetivo fijado en la iniciativa firmada.



Tras sumarse al pacto, Tolosa debía cumplir seis acciones: elaborar un inventario de emisiones que sirviera de base para el Plan de Acción para la Energía Sostenible; presentar dicho plan dentro; adaptar las estructuras; fomentar la participación de la ciudadanía en el desarrollo del Plan de Acción; presentar un informe de seguimiento cada dos años; y finalmente organizar un Día de la Energía.

Dentro de estas acciones llevadas a cabo por el Ayuntamiento se encuentra la elaboración de un Plan de Acción en favor de la Energía Sostenible de Tolosa, el cual ya fue redactado y presenta un total de 60 acciones cuya implantación supondrá una reducción de GEI del 24% para 2020 respecto al año base 2007, logrando en total una reducción de 13.195 tCO₂e.

Entre estas medidas cabe destacar las siguientes

- **Medida 34: Integrar y fomentar aspectos bioclimáticos a la hora de hacer nuevas viviendas.**
- **Medida 44: Aumentar la instalación de placas fotovoltaicas y térmicas en las viviendas.**
- **Medida 47: Fomentar el uso de los aparcamientos públicos y exteriores**
- **Medida 48: Calmado de tráfico para fomentar la movilidad sin motor**
- **Medida 50: Expandir la red de bidegorris a nuevos barrios**
- **Medida 51: Mejora en los recorridos para peatones**

Estas medidas serán incorporadas dentro los criterios y objetivos del Avance de la Modificación del PGOU de Tolosa referido al ámbito de San Esteban.





6

CONCLUSIONES PARA EL DESARROLLO DE ACTUACIONES

Del análisis realizado en el presente informe se puede concluir que en el ámbito de San Esteban se diagnostican una serie de riesgos y conflictos ambientales potenciales, que la nueva ordenación deberá abordar y mitigar. Por otra parte, se tratan de poner en valor áreas de interés tanto natural, cultural y paisajístico que deben configurarse como EJE VERDE ESTRUCTURADOR del nuevo barrio a desarrollar.

6.1.- ÁREAS AMBIENTALMENTE RELEVANTES. FORTALEZAS

Pese a tratarse de un ámbito urbano bastante degradado, el barrio de San Esteban presenta unas áreas de elevado valor ambiental que deben de ser puestas en valor en la nueva ordenación del mismo configurando la INFRAESTRUCTURA VERDE URBANA del nuevo desarrollo.

Se consideran áreas relevantes desde el punto de vista ambiental:

- REGATA SAN ESTEBAN/TORRE
- PARQUE ELOSEGI
- PROXIMIDAD DEL ENTORNO RURAL
- ELEMENTOS DE INTERÉS CULTURAL Y PATRIMONIAL

1.- REGATA SAN ESTEBAN

La regata San Esteban actualmente transcurre canalizada en su mayor parte del recorrido por el ámbito. La recuperación de la regata y su conversión en el eje estructurador del barrio de San Esteban, como corredor natural e infraestructura verde natural, pasa por la restauración ecológica de la misma empleando para ello **técnicas de bioingeniería**.



Entre las diversas formas de actuación a la hora de la restauración y rehabilitación de los espacios fluviales, tanto urbanos como en ámbitos menos antropizados, se encuentra la introducción de vegetación riparia como elemento que contribuya a la renaturalización de los tramos. Para su introducción es necesario, en muchos casos, disminuir o retirar el recubrimiento de bordillos y muros, permitiendo que se instalen progresivamente las diferentes especies de orilla y riberas, y apoyando plantaciones directamente sobre el suelo o con ayuda de técnicas de bioingeniería.

Desde este análisis ambiental se considera que la REGATA SAN ESTEBAN es un activo natural importante en el ámbito, y su recuperación y puesta en valor configurará un verdadero corredor natural en el nuevo barrio.

Los espacios fluviales dentro de la ciudad representan recintos privilegiados para el desarrollo de actividades recreativas. Por ello es muy frecuente que dichos espacios se doten con una infraestructura que facilita su uso para el ocio y recreo. Esta ordenación debe considerar la instalación de bancos, pasarelas, fuentes, instalaciones deportivas y otras, completándose con una red de caminos, alumbrado, señalización, papeleras, etc. Como regla general, todas estas instalaciones deben situarse relativamente alejadas del cauce, y su ubicación debe tener en cuenta las limitaciones que establece el régimen de avenidas.

La adecuación recreativa de las riberas debe incluir el trazado de caminos peatonales o senderos cuyo firme esté construido con gravas y materiales permeables que faciliten la infiltración del agua durante las inundaciones, evitando siempre su asfaltado o impermeabilización. Se recomienda una anchura de estos caminos de 2,5 a 3 metros, teniendo restringido el acceso de coches. El trazado de estos senderos facilita el tránsito y fomenta los paseos de personas recomendando que se diseñen con cierta sinuosidad y movimiento, lo que prolonga visualmente la distancia y dimensión del espacio, pero sin exceder la amplitud de las curvaturas para evitar que se organicen atajos incontrolados por las personas que los utilizan.

Además de lugares de estancia y paseo, las riberas de los tramos fluviales pueden ser también espacios adecuados para instalaciones deportivas que no necesiten el asfaltado o la impermeabilización.

La adecuación recreativa de los espacios fluviales fomenta el uso de las riberas por un número elevado de personas y anima al conocimiento y valoración del río en su conjunto, lo que contribuye a su vigilancia y mantenimiento a la vez que genera un gran interés para su conservación.

2.- PARQUE ELOSEGI

El parque Elosegi se considera junto con la Regata San Esteban un activo natural muy importante para el barrio, pudiéndose configurar como un verdadero pulmón verde para Tolosa. Su configuración como jardín y las diferentes especies arbóreas que presenta, así como los elementos geológicos y constructivos que lo componen, conforman un espacio natural muy



importante para el núcleo urbano, y debe jugar un papel estructurador en la nueva configuración del Barrio de San Esteban.

Se deben abordar los problemas detectados en este diagnóstico ambiental, así como las actuaciones recogidas en el Estudio Preliminar que se realizó en marzo de 2009 para la rehabilitación del parque. Entre estos aspectos cabe destacar:

- Nuevo acceso al parque, su entrada actual no se considera adecuada ni ofrece condiciones de seguridad urbana. Se propone la recuperación de la pasarela antigua, así como el estudio de un nuevo acceso desde el parque de San Esteban.
- Adecuación de los recorridos interiores del parque para su visita en condiciones de accesibilidad y seguridad por todo tipo de colectivos sociales.
- Recuperación de los elementos emblemáticos del parque para su visita.

3.- ENTORNO RURAL

El barrio de San Esteban se encuentra ubicado en la transición entre la estructura urbana del núcleo de Tolosa y la zona rural del municipio. El fondo escénico que compone este paisaje rural, junto con la presencia de caseríos de interés patrimonial como es el caso del caserío Torrea representan una fortaleza real del barrio que deberá ser considerada a la hora de abordar la nueva ordenación.

Entre estos tres activos naturales y una adecuada urbanización del nuevo barrio con presencia de vegetación urbana se generarán verdaderos corredores urbanos de biodiversidad, estructurando una INFRAESTRUCTURA VERDE URBANA.

4.- ELEMENTOS DE INTERÉS CULTURAL Y PATRIMONIAL

Se localizan en el ámbito de San Esteban dos elementos de interés:

- Activo cultural del espacio de Bonberenea, cuya actividad se estima como elemento a conservar, sin que entre en contraposición con las determinaciones urbanísticas y ambientales que deben ser objeto de consideración en la MPGOU, favoreciendo una nueva ordenación coherente del barrio de San Esteban.
- Caserío Torrea: Zona de presunción arqueológica (BOPV nº 208 (30-10-97)).

6.2.- RIESGOS Y CONFLICTOS DETECTADOS – DEBILIDADES

Los conflictos ambientales que se han detectado en el ámbito son los siguientes:



- Presencia de suelos potencialmente contaminados.
- Riesgo de inundabilidad.
- Vulnerabilidad muy alta a la contaminación de acuíferos.
- Falta de integración de la regata San Esteban en el espacio urbano, estado antropizado de la misma mediante canalización.
- Zona de Protección Acústica Especial con conflictos acústicos derivados principalmente por las vías del ferrocarril.
- Grave efecto barrera de las vías del tren que aíslan al barrio.
- Falta de conectividad adecuada peatonal para el acceso al barrio, los accesos son mediante pasos bajo las vías del tren que son considerados puntos negros urbanos por la inseguridad de tránsito que generan.
- Inadecuada transición al ámbito rural con presencia de pequeñas zonas de huertas en pequeños espacios entre los edificios industriales que no guardan las condiciones de salubridad ni higiene adecuada para este tipo de espacios y que pueden generar problemas ambientales.
- Espacios urbanos en un estado muy degradado con presencia de edificios abandonados que por su falta de mantenimiento y uso pueden presentar desde problemas ambientales derivados de las malas condiciones de limpieza, así como riesgos para los vecinos del barrio y se configuran como zonas no seguras urbanas.
- La sala Bonberenea no presenta las condiciones que este tipo de salas deberían tener, la accesibilidad y las instalaciones exteriores son inadecuadas y el entorno en el que se ubica se configura como un ámbito a regenerar.
- Problemas de accesibilidad al parque Elozegi, necesidad de adecuación de los itinerarios interiores y una nueva ubicación del acceso principal que actualmente se localiza entre las viviendas de Zuberoa.
- Utilización inadecuada del solar municipal situado en las proximidades del caserío Torrea en el que se acumulan objetos y maquinaria diversa al aire libre, configurando un emplazamiento impactante desde el punto de vista paisajístico.

Áreas que por su estado de degradación necesitan una nueva ordenación:

El ámbito presenta una zona industrial con edificaciones disarmónicas en diferentes estados de conservación de muy baja calidad paisajística. Se pueden comprobar espacios entre edificios y zonas traseras de muy baja calidad que se configuran como posibles puntos negros urbanos en relación a la seguridad y género, así como zonas insalubres y posibles focos de problemas ambientales. Conviven diferentes edificios algunos con actividades en activo y otros en evidente estado de abandono. Existe una profusión de espacios destinados a aparcamiento que deben de ser debidamente ordenados.

**Áreas que necesitan de actuaciones de recuperación y mejora urbana.**

- El barrio de Zuberoa presenta zonas degradadas y de baja calidad paisajística principalmente entre edificios y en las zonas traseras de las casas que lindan con la parte inferior del parque, que se configuran como puntos negros urbanos en relación a seguridad y el género, así como posibles focos de problemas ambientales (por las humedades y falta de mantenimiento que presentan). Conviene organizar los aparcamientos de manera que se localicen en una zona concreta y eviten la profusión de coches que impida el disfrute de la plaza.
- La unidad urbano-industrial en el fondo del ámbito en la zona de Laskorain presenta una profusión de zonas dedicadas aparcamiento, algunas abandonadas, y pabellones industriales en actividad, con mejor calidad paisajística que la zona industrial adyacente del ámbito. Esta zona de pabellones industriales precisa de intervenciones de mantenimiento y adecuación de las parcelas pudiendo de esta manera mejorar su aspecto y conformar un espacio industrial de calidad. La nueva ordenación del ámbito de San Esteban debería abordar la mejora paisajística de esta zona industrial.
- El edificio del ferial presenta un mal estado de conservación y necesita de una adecuación y regeneración, así como replantearse los usos a los que puede destinarse.
- El parque Elosgi debe de ser rehabilitado según el proyecto de rehabilitación existente.

En Donostia a 18 de diciembre de 2020

Fdo. **Raoul Servert**

Geógrafo.

Master en Ordenación del Territorio y Medio Ambiente

Director ambiental de ARAUDI S.L.P.

D.N.I. Nº 5.253.047-P

Colegiado nº2780

Colegio Oficial de Geógrafos

araudi
aholkularitza juridikoa
lurralde plangintza
ingurumena
Portuetxe kalea 45-C, 1. solairua, 1. bulegoa
20018 Donostia (GIPUZKOA)

Fdo. **Elena Alonso**

Bióloga.

Master en Ordenación del Territorio y Medio Ambiente

D.N.I. Nº 44.163.068-D

Colegiada nº 1815

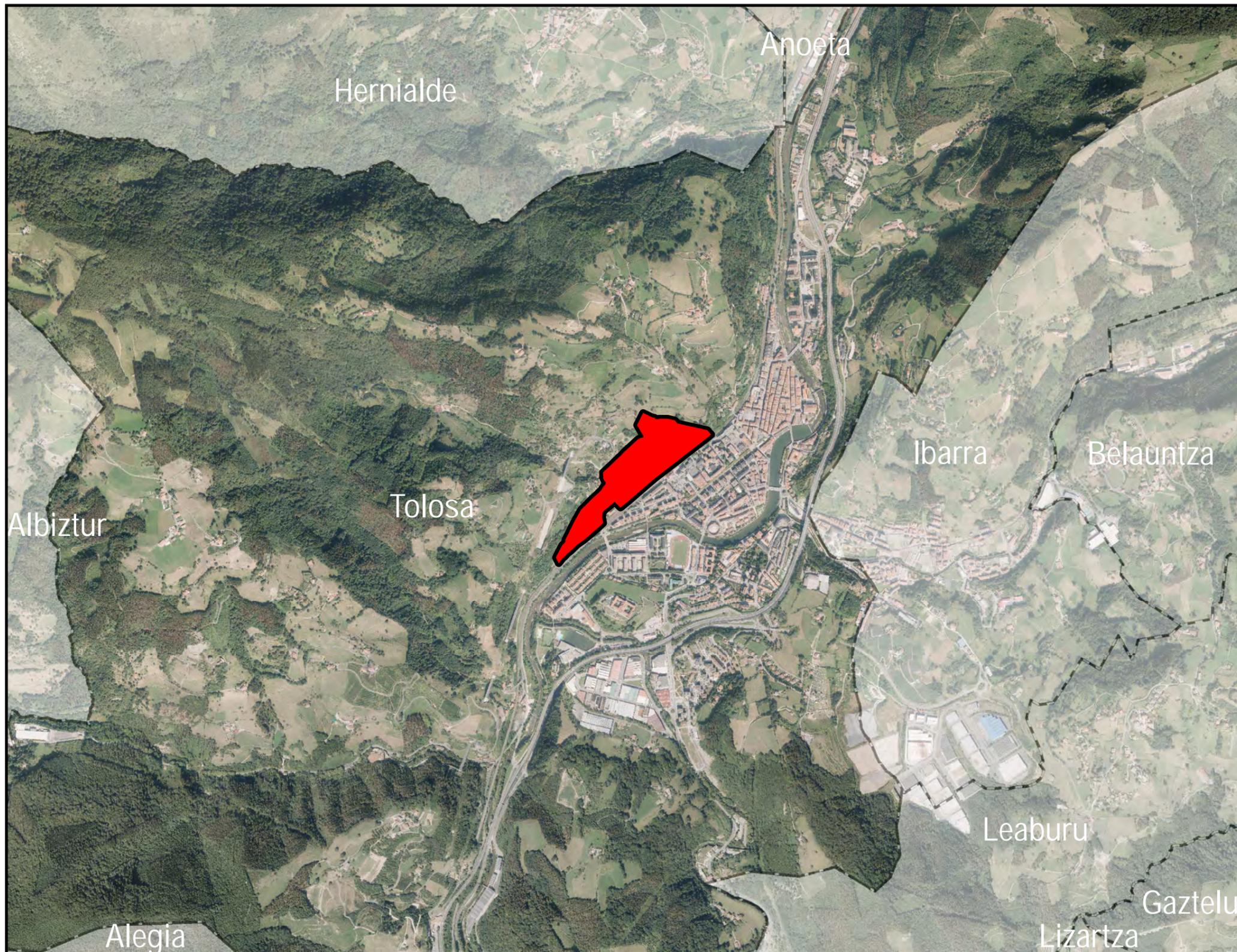
Colegio Oficial de Biólogos de Euskadi

araudi
aholkularitza juridikoa
lurralde plangintza
ingurumena
Portuetxe kalea 45-C, 1. solairua, 1. bulegoa
20018 Donostia (GIPUZKOA)





ANEXO
CARTOGRÁFICO



DIAGNOSTIKOAREN INGURUMEN-AZTERKETA
 TOLOSAKO HAPOKO 11-SAN ESTEBAN EREMUKO
 ALDAKETA PUNTUALA

P-001 KOKAPEN OROKORRA
 LOCALIZACIÓN GENERAL

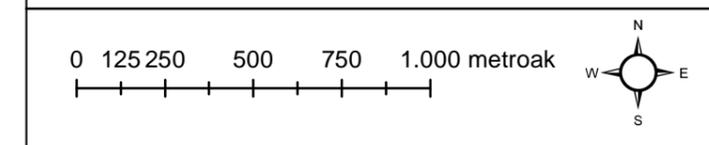
SUSTATZAILEA AHOLKULARITZA-TEKNIKOA

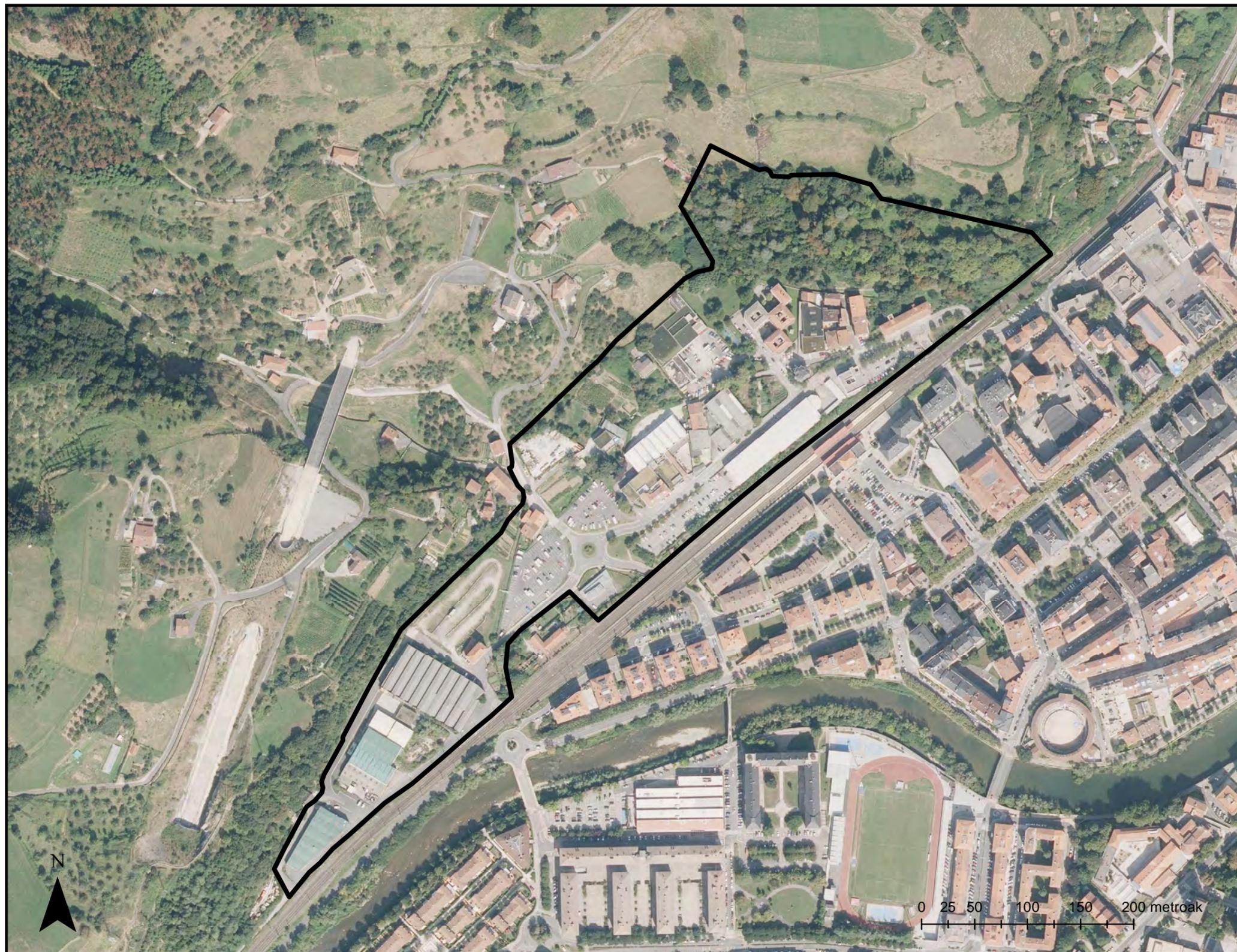


KARTOGRAFIA ERREFERENTZIAK
REFERENCIAS CARTOGRÁFICAS

Escala en A3/1:20.000
 Sistema geodésico de referencia: ETRS89
 Sist. de representación cartográfica: Proyección U.T.M. Huso 30N
 Origen de longitudes: Meridiano de Greenwich

 SAN ESTEBAN EREMUA





DIAGNOSTIKOAREN INGURUMEN-AZTERKETA
 TOLOSAKO HAPOKO 11-SAN ESTEBAN EREMUKO
 ALDAKETA PUNTUALA

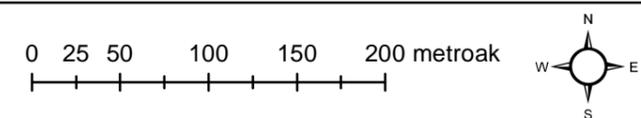
P-002 ORAINGO EGOERA-ORTOARGAZKIA
 ESTADO ACTUAL- ORTOFOTO

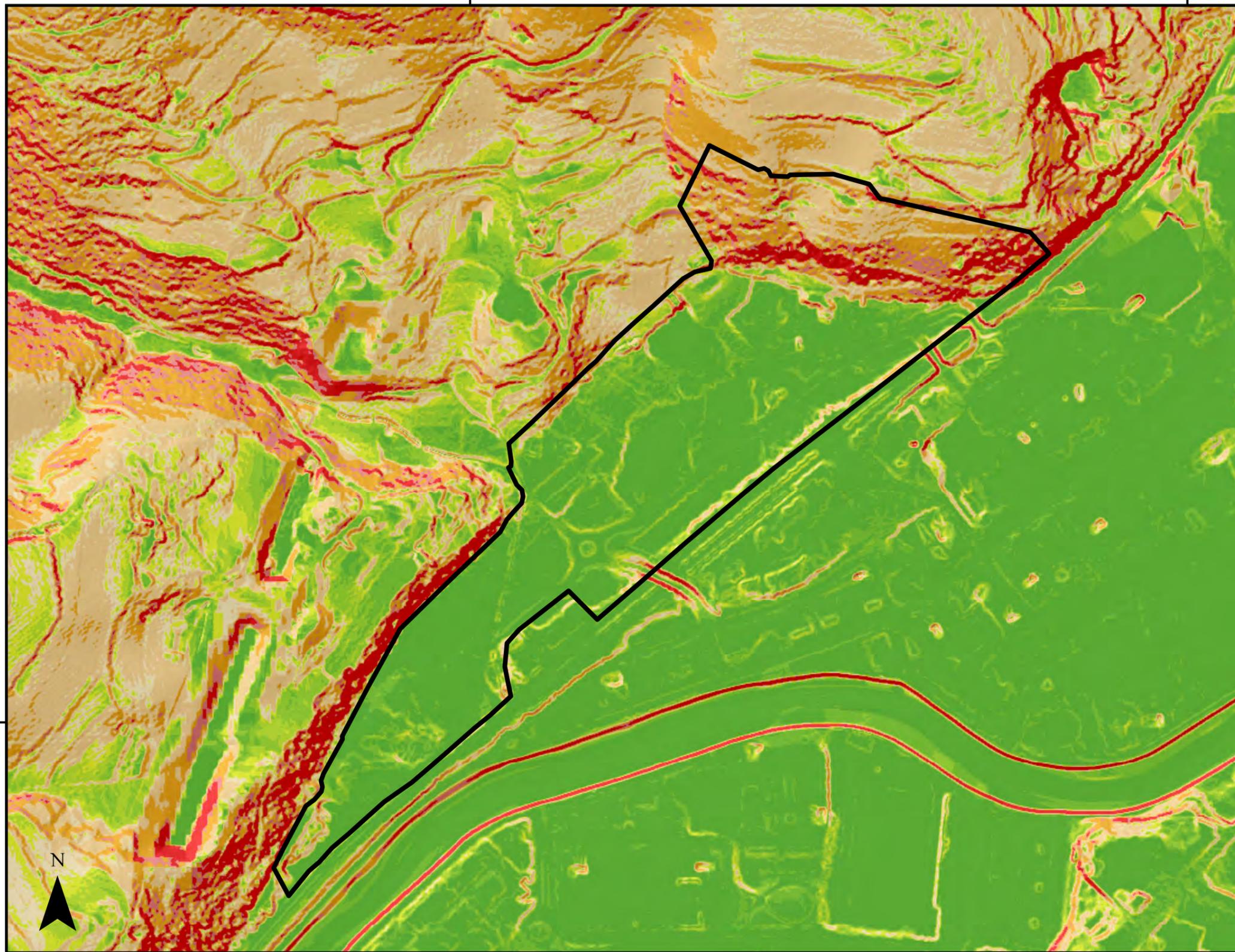
SUSTATZAILEA AHOLKULARITZA-TEKNIKOA



KARTOGRAFIA ERREFERENTZIAK
REFERENCIAS CARTOGRÁFICAS

Escala en A3/1:4.000
 Sistema geodésico de referencia: ETRS89
 Sist. de representación cartográfica: Proyección U.T.M. Huso 30N
 Origen de longitudes: Meridiano de Greenwich





DIAGNOSTIKOAREN INGURUMEN-AZTERKETA
 TOLOSAKO HAPOKO 11-SAN ESTEBAN EREMUKO
 ALDAKETA PUNTUALA

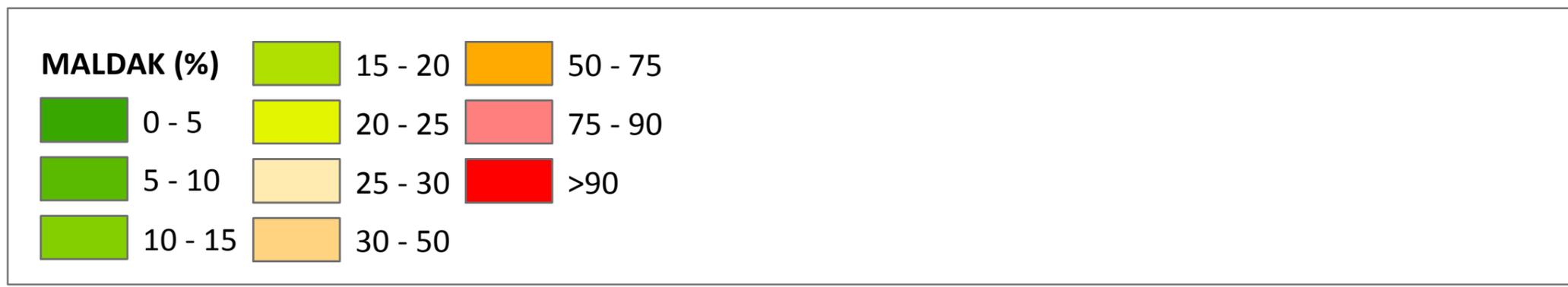
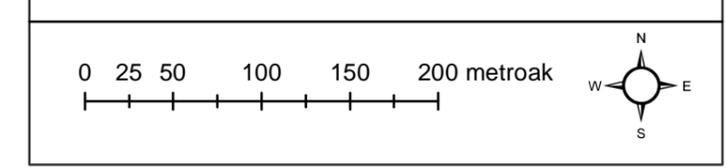
P-003 MALDAK PENDIENTES

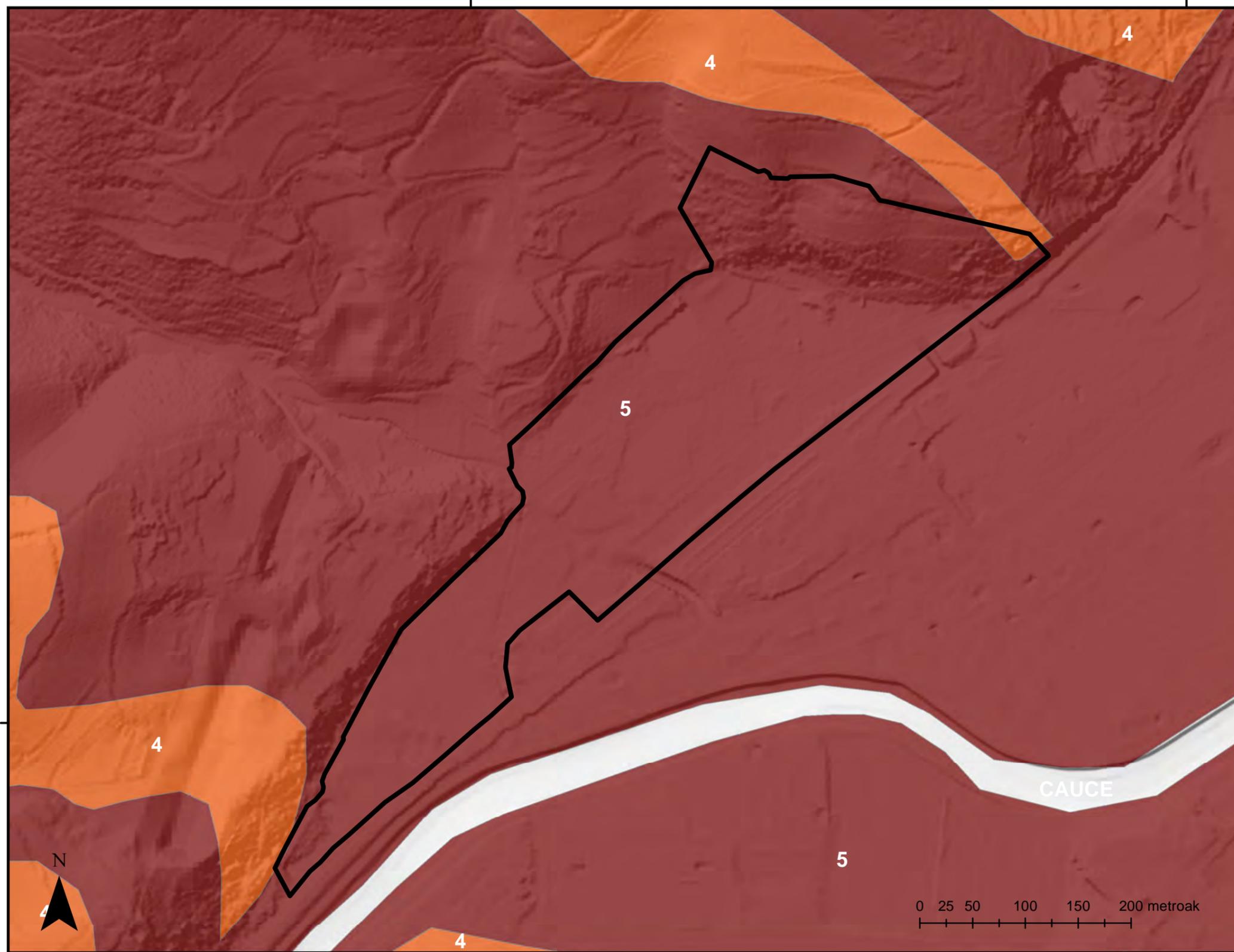
SUSTATZAILEA AHOLKULARITZA-TEKNIKOAK



KARTOGRAFIA ERREFERENTZIAK
REFERENCIAS CARTOGRÁFICAS

Escala en A3/1:4.000
 Sistema geodésico de referencia: ETRS89
 Sist. de representación cartográfica: Proyección U.T.M. Huso 30N
 Origen de longitudes: Meridiano de Greenwich





DIAGNOSTIKOAREN INGURUMEN-AZTERKETA
 TOLOSAKO HAPOKO 11-SAN ESTEBAN EREMUKO
 ALDAKETA PUNTUALA

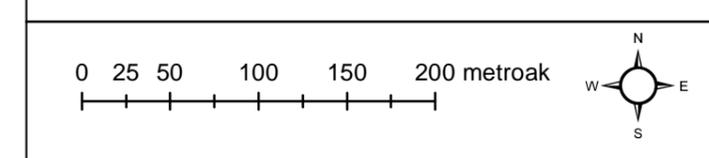
P-004 AKUIFEROEN URRATSE-ARRISKUA
 VULNERABILIDAD ACUÍFEROS

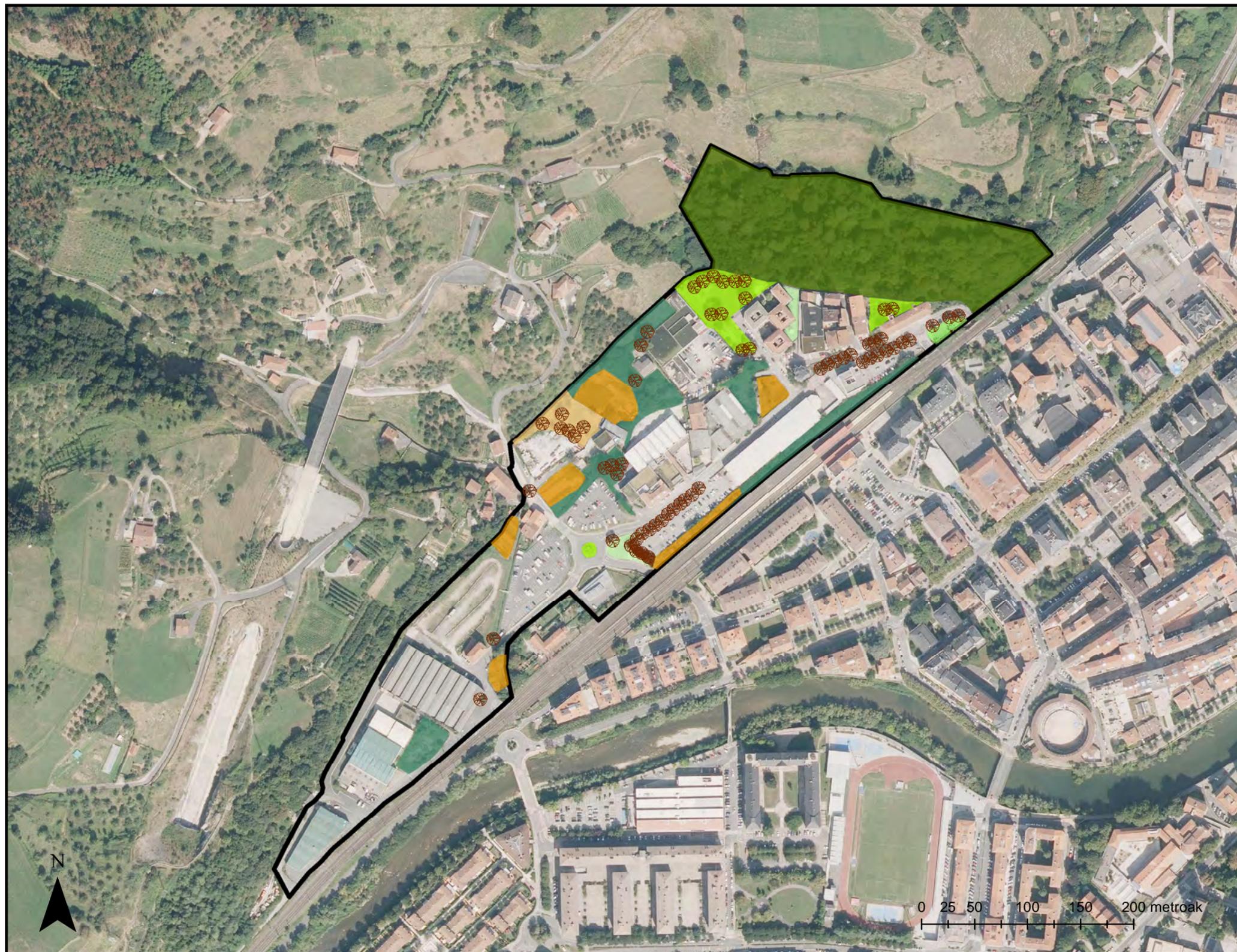
SUSTATZAILEA AHOLKULARITZA-TEKNIKOA



KARTOGRAFIA ERREFERENTZIAK
REFERENCIAS CARTOGRÁFICAS

Escala en A3/1:4.000
 Sistema geodésico de referencia: ETRS89
 Sist. de representación cartográfica: Proyección U.T.M. Huso 30N
 Origen de longitudes: Meridiano de Greenwich





DIAGNOSTIKOAREN INGURUMEN-AZTERKETA
 TOLOSAKO HAPOKO 11-SAN ESTEBAN EREMUKO
 ALDAKETA PUNTUALA

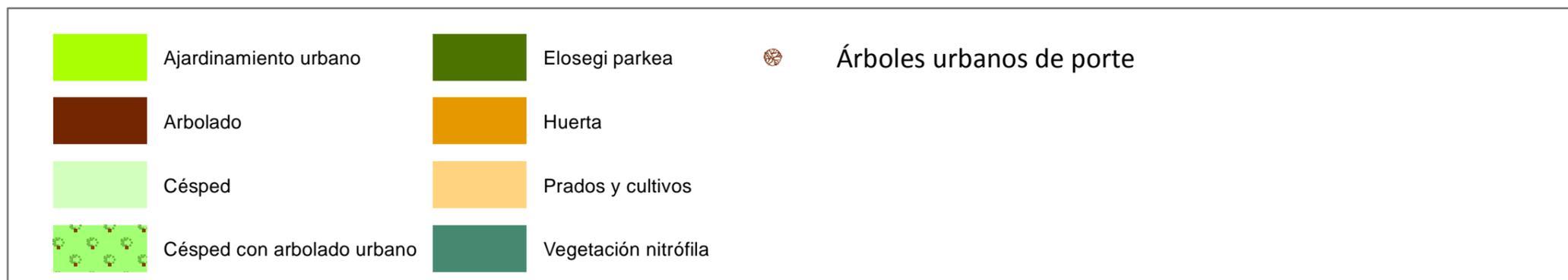
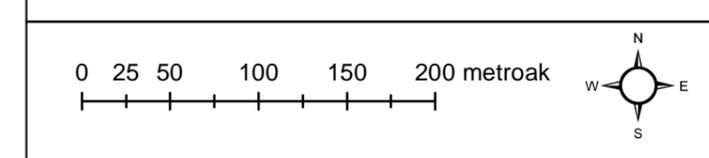
P-005 ORAINGO LANDAREEDIA
 VEGETACIÓN ACTUAL

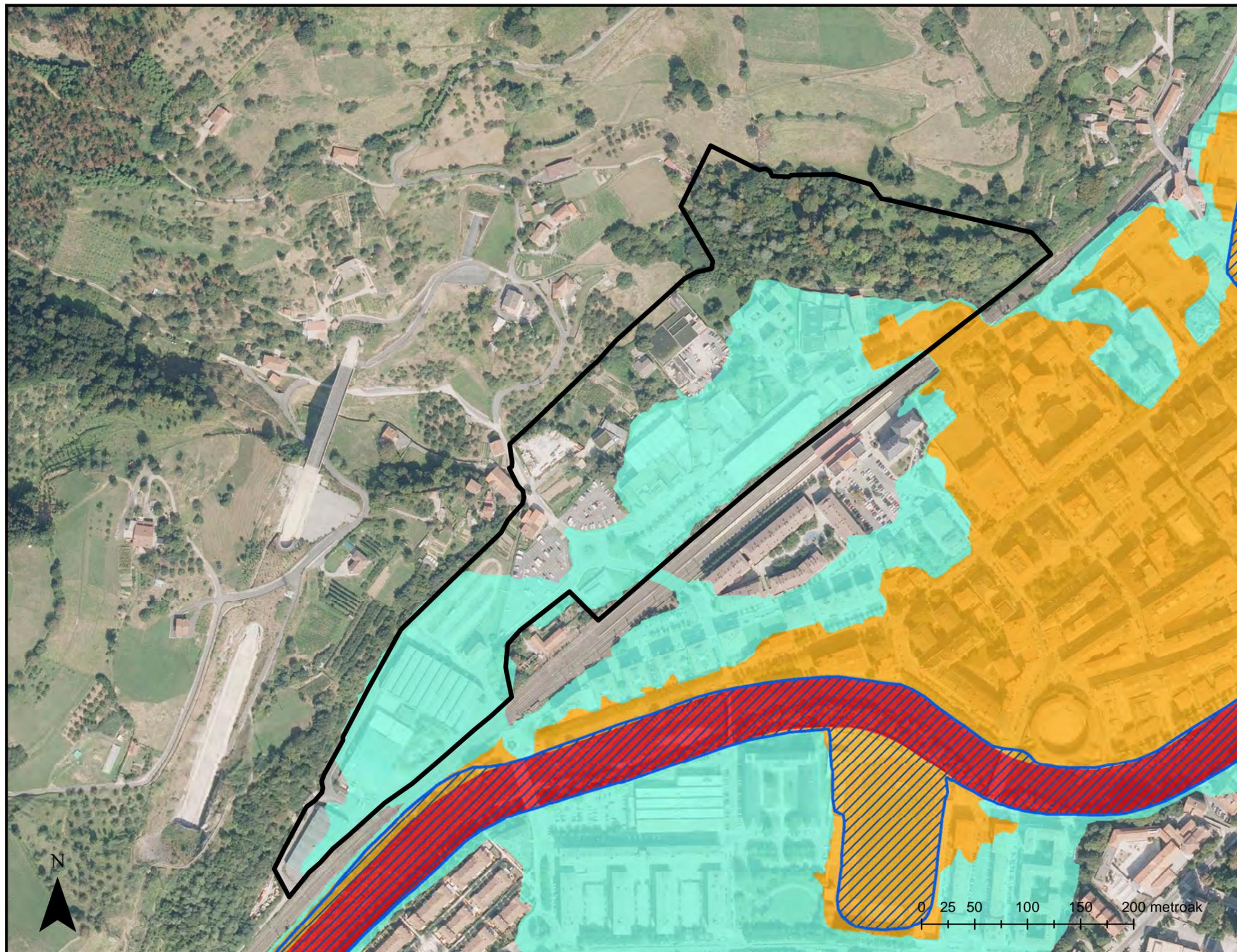
SUSTATZAILEA AHOLKULARITZA-TEKNIKOAK



KARTOGRAFIA ERREFERENTZIAK
REFERENCIAS CARTOGRÁFICAS

Escala en A3/1:4.000
 Sistema geodésico de referencia: ETRS89
 Sist. de representación cartográfica: Proyección U.T.M. Huso 30N
 Origen de longitudes: Meridiano de Greenwich





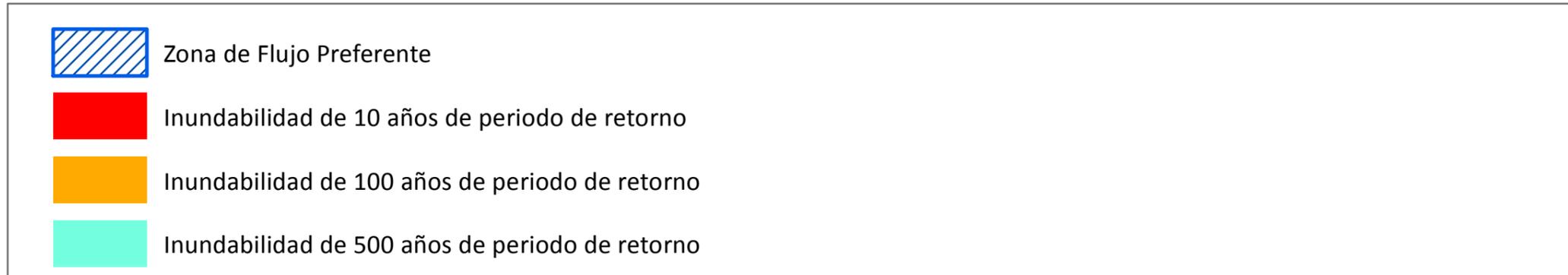
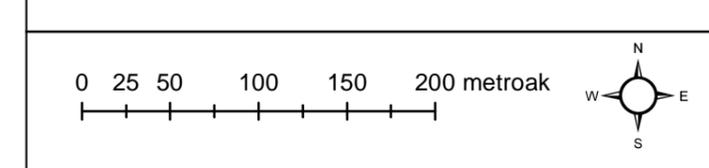
DIAGNOSTIKOAREN INGURUMEN-AZTERKETA
 TOLOSAKO HAPOKO 11-SAN ESTEBAN EREMUKO
 ALDAKETA PUNTUALA

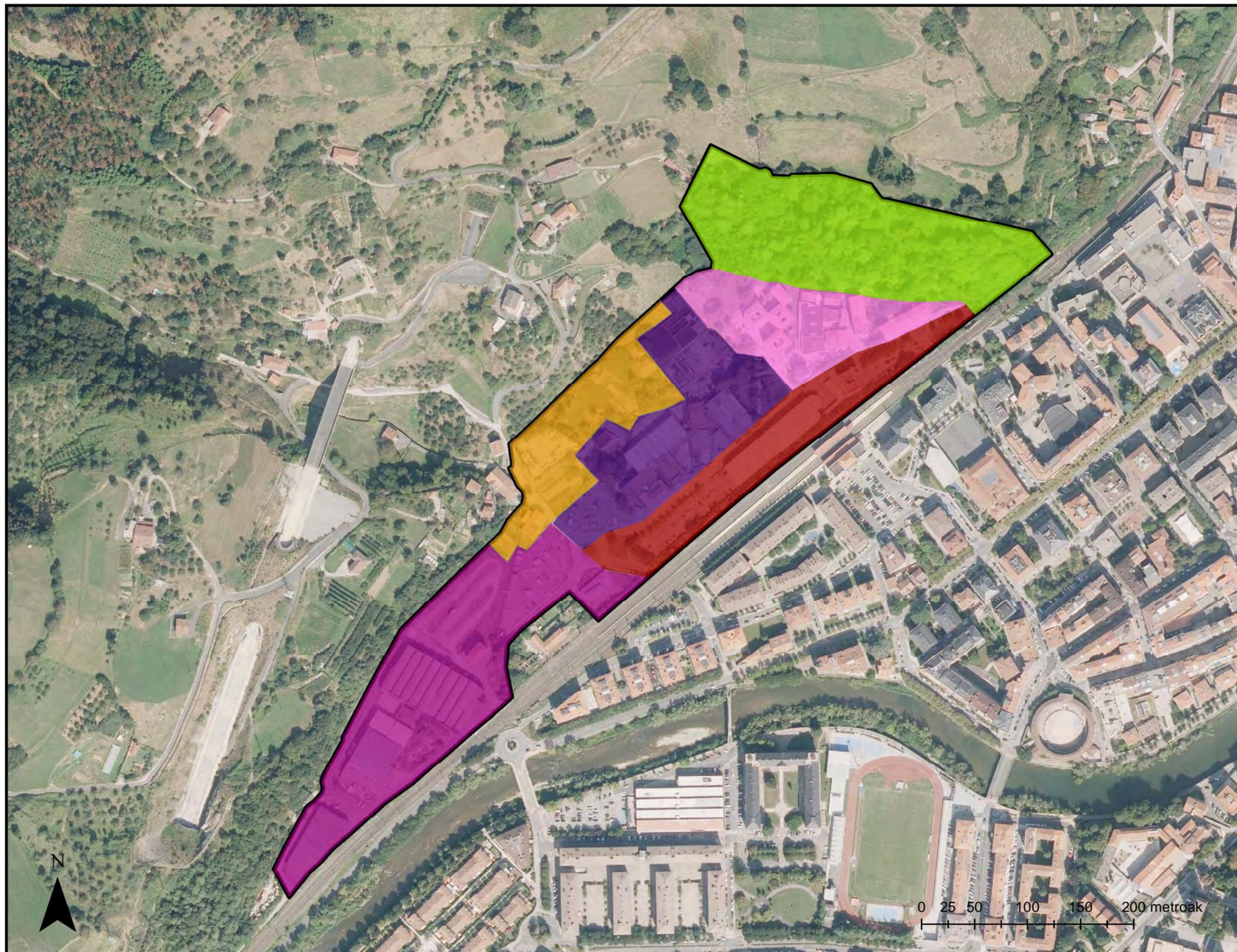
P-006	UHOLDE ARRISKUA RIESGO DE INUNDABILIDAD
SUSTATZAILEA	AHOLKULARITZA-TEKNIKOA



**KARTOGRAFIA ERREFERENTZIAK
 REFERENCIAS CARTOGRÁFICAS**

Escala en A3/1:4.000
 Sistema geodésico de referencia: ETRS89
 Sist. de representación cartográfica: Proyección U.T.M. Huso 30N
 Origen de longitudes: Meridiano de Greenwich





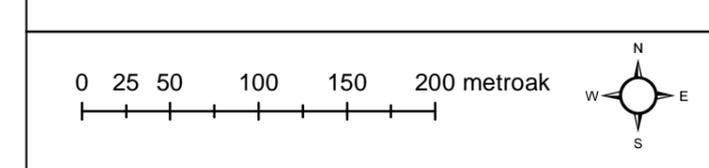
DIAGNOSTIKOAREN INGURUMEN-AZTERKETA
 TOLOSAKO HAPOKO 11-SAN ESTEBAN EREMUKO
 ALDAKETA PUNTUALA

P-007	PAISAIA-UNITATEAK UNIDADES DE PAISAJE
SUSTATZAILEA	AHOLKULARITZA-TEKNIKOAK

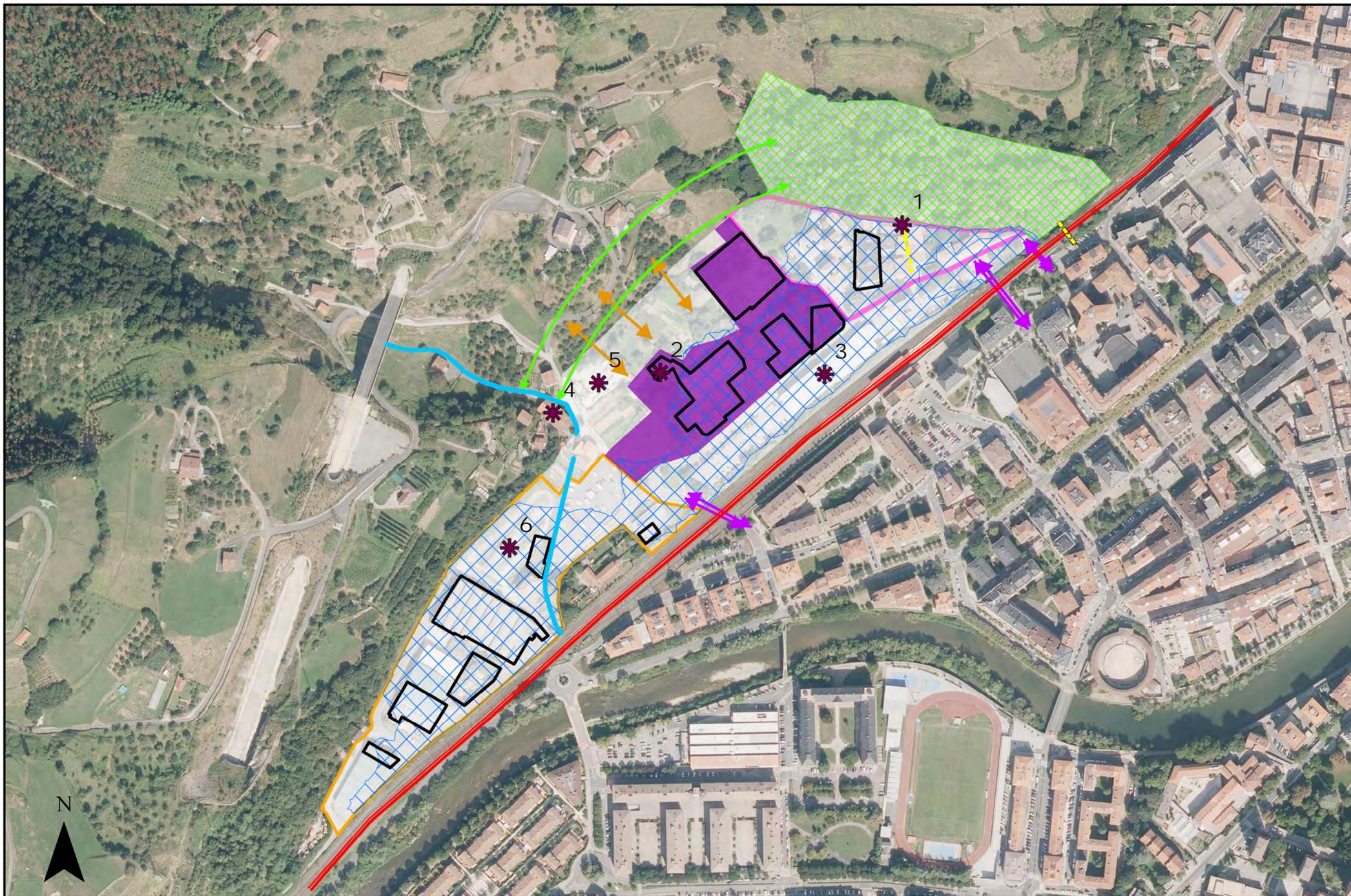


**KARTOGRAFIA ERREFERENTZIAK
 REFERENCIAS CARTOGRÁFICAS**

Escala en A3/1:4.000
 Sistema geodésico de referencia: ETRS89
 Sist. de representación cartográfica: Proyección U.T.M. Huso 30N
 Origen de longitudes: Meridiano de Greenwich



	ELOSEGI PARKEA		INDUSTRIAL DEGRADADO
	URBANO INDUSTRIAL MIXTO		PAISAJE AGRARIO
	INDUSTRIAL ACTIVO		RESIDENCIAL DE ZUBEROA



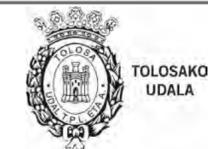
DIAGNOSTIKOAREN INGURUMEN-AZTERKETA
 TOLOSAKO HAPOKO 11-SAN ESTEBAN EREMUKO
 ALDAKETA PUNTUALA

P-008

**INGURUMEN-SINTESIA
 SINTESIS AMBIENTAL**

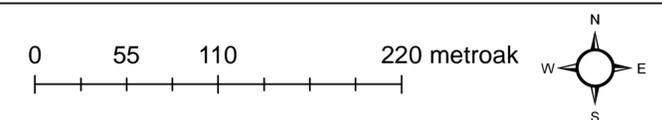
SUSTATZAILEA

AHOLKULARITZA-TEKNIKOIA



**KARTOGRAFIA ERREFERENTZIAK
 REFERENCIAS CARTOGRÁFICAS**

Escala en A2/1:3.000
 Sistema geodésico de referencia: ETRS89
 Sist. de representación cartográfica: Proyección U.T.M. Huso 30N
 Origen de longitudes: Meridiano de Greenwich



ÁREAS RELEVANTES-OPORTUNIDADES

- PARQUE ELOSEGI
- REGATA SAN ESTEBAN
- CORREDORES NATURALES
- 4.- TORREA BASERRIA
- 2.- BONBERENEA
- ANTIGUA PASARELA DE ACCESO AL PARQUE POSIBLE RECUPERACIÓN

RIESGOS Y CONFLICTOS - DEBILIDADES

- RIESGO DE INUNDABILIDAD
- EMPLAZAMIENTOS POTENCIALMENTE CONTAMINADOS
- EFECTO BARRERA/FOCO DE RUIDO
- CALLEJÓN INADECUADO DE ACCESO PARQUE
- ACCESIBILIDAD INADECUADA
- TRANSICIÓN AL MEDIO RURAL
- 1.- PUERTA DEL PARQUE ELOSEGI
- 2.- BONBERENEA
- 3.- EDIFICIO DEL FERIAL
- 5.-SOLAR MUNICIPAL USOS INADECUADOS
- 6.- APARCAMIENTO EN DESUSO

Áreas a mejorar

- ÁREA RESIDENCIAL ZUBEROA
- ZONA INDUSTRIAL ACTIVA
- PARQUE ELOSEGI
- REGATA SAN ESTEBAN

Áreas a regenerar totalmente

- ÁREA MUY DEGRADADA