

7.1. Los factores naturales que condicionan el paisaje

La unidad de paisaje «Cuenca de Azkoitia-Azpeitia» se corresponde con una depresión o surco longitudinal disimétrico excavado principalmente sobre rocas blandas, margas y lutitas, por el río Urola.

Las terrazas aluviales sedimentadas por el eje fluvial dan paso hacia el exterior, a pequeñas lomas y elevaciones en torno a los 150-200 m de altitud, que en la parte norte constituyen el piedemonte del macizo de Izarraitz. A pesar de que en algunos sectores las pendientes de esos pequeños relieves pueden llegar a ser fuertes, en conjunto se obtiene una percepción de espacio abierto debido al contraste con los enérgicos macizos que lo rodean. Al norte, Izarraitz que culmina en el Erlo (1038 m), al este se levanta también de forma brusca el cordal del Arroite (612 m). Al sur el contraste no es tan pronunciado y las lomas van ganando altura progresivamente dando lugar a un conjunto de pequeñas cimas: Txalintxo (383 m), Agitemendia (362 m), Endaitzu (412 m), que constituyen los primeros contrafuertes de la sierra de Zamiño en este sector.

La configuración de cuenca cerrada hace que bajo situaciones atmosféricas anticiclónicas o encalmadas, sin viento, el aire frío se embolse en el fondo del valle, produciéndose episodios de inversión térmica. En esas situaciones las temperaturas llegan a ser más bajas en el fondo del valle que en la parte alta de las vertientes que lo rodean.



Figura 4: Inversión térmica en la cuenca de Azkoitia-Azpeitia. El humo de las industrias y de las quemas de rastrojos forma una capa horizontal en el techo de la bolsa de aire frío.



Figura 5: La casa Etxe Beltz, «casa negra», fue construida por los Idiaquez en Azkoitia a mediados del siglo XV.

La vegetación natural está substituida por los prados y pastos de siega por un lado y las plantaciones de pino insigne por otro. El bosque atlántico es prácticamente inexistente en el fondo de la cuenca, la única mancha de consideración se localiza en la umbria del Txalintxo, al sur de Azkoitia. Por otra parte, el área forestal que une el sector de Argarain, contrafuerte del Izarraitz al norte de Azkoitia, con el cordal del Irukurutzeta, ha sido propuesto como sector de conexión biológica entre ambos macizos. Este tramo es atravesado por el Kikuin, un curso fluvial considerado de alto interés por el buen estado de conservación de sus aguas y riberas.

Por lo que se refiere a espacios de interés geológico, en la unidad se encuentra una zona de afloramiento del denominado «paleozoico de Azpeitia», visible a ambos lados de la carretera a Errezil a la altura de Lepasoro.

7.2. Los factores humanos: colonización e influencia en el paisaje

Las primeras noticias de la colonización de la cuenca de Azkoitia-Azpeitia por grupos humanos proceden del poblado o castro de Munoandi, datado alrededor de los 2.500 años BP y perteneciente a la edad del Hierro. En este período el crecimiento demográfico y la importancia creciente de los recursos económicos a su cargo, principalmente los rebaños de ganado, hizo necesario fortificar los asentamientos para

defenderse de las tribus vecinas, dando lugar a incipientes enclaves urbanos. Los poblados fortificados se situaban en puntos elevados para disponer de una mejor defensa. El de Munoandi tenía en el lado este una cuesta muy pronunciada que servía de defensa, y contaba con murallas de piedras. La entrada estaba protegida por dos torres. Estaba situado en una colina muy estratégica sobre el río Urola, en lo que hoy es la zona trasera del santuario de Loiola, en el entorno de la frontera actual entre los municipios de Azpeitia y Azkoitia.

Es en la edad media cuando Azkoitia y Azpeitia adquirieron una importancia notable debido a su emplazamiento en el fondo del valle junto al curso del Urola. En ese período cristalizó una articulación del espacio rural en torno a pequeños núcleos o grupos de casas, las aldeas, que finalmente quedaron supeditadas a las villas del fondo de los valles, al gozar esas de privilegios reales.

El precedente de la Azpeitia actual era la aldea Garmendia de Iraurgi, dispuesta en torno a la iglesia de San Sebastián de Soreasu, mientras que los ancestros de Azkoitia se encontraban en San Martín de Iraurgi, fundada en 1324 en la colina de Bedeaizar. Ambas aldeas se localizaban en una ruta de comunicación natural con la costa y con el Goierri, la primera en la misma vega del Urola y la segunda, San Martín de Iraurgi, en una colina que domina gran parte del tramo medio del valle del Urola.

Azpeitia se constituyó en villa en 1310 al recibir la carta-puebla del rey de Castilla, Fernando IV, ya que por ella discurría el trazado del camino real que unía el interior con la costa. Azkoitia se trasladó hasta su actual emplazamiento, al otro lado del río y hacia el valle, en 1331, justo en lo que hoy es la plaza Berri, y en 1413 obtuvo el título de villa.



Figura 6: La casa-torre Enparan, en Azpeitia.



Figura 7: Paisaje industrial en Azpeitia.

Se conservan todavía algunos palacios y casas-torre pertenecientes a miembros importantes, los parientes mayores, de los linajes existentes en aquel período. La casa Etxe-belda en Azkoitia o la casa-torre Enparan en Azpeitia son buenos ejemplos.

En la edad moderna, la explotación de los bosques de los montes próximos fue una de las principales actividades económicas y modeladoras del paisaje. Tanto Azkoitia como Azpeitia fueron centros desde donde se organizaba la intensa actividad forestal destinada a suministrar leña para las ferrerías y madera para la edificación y la construcción naval. En el siglo XVIII, en Azpeitia existían plantíos que suministraban miles de árboles destinados a reponer los ejemplares talados.

Azkoitia y Azpeitia fueron ciudades pioneras en el proceso de industrialización que se inició en el siglo XIX con la implantación de fábricas textiles. La tradición industrial iniciada en el XIX se ha mantenido e incrementado a lo largo del siglo XX. Actualmente ambas ciudades destacan por poseer un cinturón de polígonos industriales que las bordean por el sector al sur del Urola, llegando a constituir una de las imágenes características de su paisaje periurbano.

Además quedan aún instalaciones en sus primitivos emplazamientos, adosados al núcleo urbano sin solución de continuidad como es el caso de en Azpeitia de las grandes naves de Corrugados Azpeitia.

7.3. El paisaje actual

El paisaje de la cuenca de Azkoitia-Azpeitia está caracterizado por la presencia y localización en el fondo del valle de las dos poblaciones. Una distancia de tan solo 2 km separa ambos núcleos urbanos. En este espacio intermedio se localiza el santuario de Loiola y algún pequeño espacio industrial como Santutxo y Basarte, además de edificios residenciales aislados de manera que la percepción de la existencia de un continuo urbano entre las dos poblaciones es creciente.

Los centros históricos de las dos poblaciones se emplazaron inicialmente en la margen izquierda del Urola, jugando el río un papel de elemento defensivo.

El casco histórico de Azpeitia presenta una estructura de fundación medieval, con tres calles y dos pasos que las atraviesan perpendicularmente, formando una suerte de almendra que culmina en las plazas Pérez Arregi y Nagusia, al norte y al sur, respectivamente. La edificación se dispone entre medianeras, compacta y está sazonada por diversos palacetes góticos y renacentistas. En sus límites se disponen la iglesia y la plaza Nagusia, gran espacio porticado donde se sitúa el ayuntamiento y desde donde parte un arrabal comercial paralelo al río en dirección a Azkoitia. Al otro lado del río hay un pequeño cinturón con usos históricos donde destacan la casa-torre Enparan y el convento de Franciscanas. El conjunto del centro da muestra de la importancia de Azpeitia, capital histórica de Urola Kosta y núcleo de referencia en el sistema urbano Guipuzcoano.

Los crecimientos modernos se han situado principalmente al otro lado del río, formando ensanches en dirección a la estación, donde predominan los bloques de manzana cerrada alineados sobre el vial, y



Figura 8: Instalación industrial de Corrugados Azpeitia.



Figura 9: El Urola a su paso por Azkoitia.

hacia el sur, siguiendo los ejes de entrada al centro urbano. Más allá, estos dan paso a polígonos de vivienda formados por bloques abiertos combinados con grandes espacios libres y equipamientos que dan un perfil más elevado y fragmentado a la trama urbana. El antiguo trazado del ferrocarril en dirección a Azkoitia, actualmente convertido en vía verde peatonal, delimita el casco urbano por el sector sur con un amable acabado.

El casco histórico de Azkoitia tiene una estructura lineal, formada por edificaciones entre medianeras agrupadas entorno a las calles Nagusia y Santa Klara, que discurren en paralelo al Urola. Dicho eje se inicia en el convento de Santa Klara, seguidamente se ensancha para formar un gran espacio bien arbolado, pasa por la iglesia de santa María La Real y culmina en la Herriko plaza y el mercado. A su alrededor se sitúan edificios y palacetes medievales y barrocos de gran interés.

La avenida Julio Urkijo articula, al otro lado del río, el principal eje de ensanche de la ciudad. La edificación plurifamiliar alineada según el vial y unas pocas manzanas en isla cerrada dejan paso progresivamente a tramas más fragmentadas donde se entrelazan el bloque abierto y los espacios públicos. En la ladera de la colina de Bedeazar se asienta un pintoresco grupo de casas baratas de tipología ruralista-tradicional vasca. Diversos polígonos de vivienda completan el perfil del casco urbano tanto al suroeste, a la entrada por la GI-631 desde Zumárraga, como en la ladera, junto al centro histórico. Éstos últimos y algunas promociones recientes de casas unifamiliares aisladas y en hilera ubicadas en puntos elevados tienen un gran impacto visual sobre la fachada del centro histórico y dan una excesiva heterogeneidad tipológica al escenario urbano.

Más allá del casco urbano se sitúa el polígono de actividad económica de Umantsoro, donde hay algunas naves con un perfil degradado. Más allá del vial de circunvalación de la GI-631 que rodea el casco por el

sur se sitúan los polígonos de Intsauisti, al suroeste, y de Txerloia, Bazterretxe y Jointxiki, al este. Estos últimos forman la entrada principal del municipio y la imagen de las actividades industriales alterna con algunos centros comerciales con sus sistemas de logotipos y colores bien visibles en el paisaje. Se trata de un área de nueva centralidad en lo que concierne a los nuevos usos del consumo para el área del Urola medio. A partir de éste punto y siguiendo el eje de la carretera GI-631 en dirección este, se extiende el citado corredor que tiende a unir perceptivamente los núcleos de Azkoitia y Azpeitia en un gran conjunto conurbado.

Ambas ciudades conservan distintos edificios de valor histórico, la mayor parte de origen medieval. El casco antiguo de Azkoitia está catalogado como conjunto monumental y en Azpeitia lo están el palacio de Antxieta, la casa Basozabal, la casa-torre Emparan, la casa Eliz y, al otro lado del río, la casa Altuna. En el entorno de Loiola, además del mismo santuario hay otros dos edificios protegidos por su valor histórico, se trata de la torre de Loiola y el caserío Errekarte. A medio camino, entre Azpeitia y Urrestrilla se encuentra el antiguo caserío Larrañaga, hoy reconvertido en restaurante, también catalogado por su representatividad y buen estado de conservación.

Los crecimientos posteriores se han extendido por las dos márgenes, pero principalmente al sur del curso fluvial, donde los usos comerciales e industriales forman un cinturón articulado por la variante de la carretera GI-631 dando lugar a un paisaje netamente periurbano, donde instalaciones industriales y naves comerciales alternan con usos agrícolas y residenciales. En Azpeitia, las instalaciones de una empresa siderometalúrgica, con sus naves y conductos metálicos, muy visibles, dan un perfil industrial tradicional muy acusado al sector oriental del casco urbano.



Figura 10: Paisaje del plígono comercial de Azkoitia, con profusión de carteles publicitarios.



Figura 11: Vía peatonal y ciclista que une Azpeitia y Azkoitia.

Desde Azpeitia y en dirección a Beizama por la GI-2635, un paisaje de tipo periurbano se extiende casi sin solución de continuidad hasta el pequeño núcleo de Urrestilla. Esta localidad de carácter rural e industrial intentó varias veces a lo largo del siglo XIX la segregación del municipio de Azpeitia sin éxito. Hoy aloja en su periferia pequeñas promociones de residencias de baja densidad a las que se añaden versiones alto-standing del caserío.

El paisaje de las lomas que bordean la aglomeración urbana descrita es típicamente de campiña. Los prados y los bosques, en este caso plantaciones de coníferas, mantienen un perfecto equilibrio por lo que respecta a la superficie ocupada, distribuyéndose los prados y pastos por los rellanos y parcelas cercanas al caserío y situándose los bosques en las pendientes más lejanas.

A pesar de la fuerza visual que imprimen las instalaciones industriales en el paisaje de la cuenca de Azkoitia-Azpeitia, hay algunos elementos que atenúan esta imagen. Son los jardines de Loiola y en general el buen estado de conservación de las zonas verdes y los parques urbanos.

La vía peatonal y ciclista que une las dos ciudades junto con la vía verde Azpeitia-Legazpi son muy utilizadas por la población, y junto con los senderos de gran recorrido GR 21, camino Ignaciano, y GR 9, sendero de Euskalherria, son elementos con un alto valor social.



Figura 12: El Santuario y los jardines de Loyola.

7.4. Dinámicas en el paisaje

Las transformaciones en el paisaje han sido importantes en los últimos años. Han tenido tanto un componente residencial como muy significativamente industrial.

En los últimos años la población de los municipios del eje del Urola ha experimentado un nuevo crecimiento. Tanto Azpeitia como Azkoitia han crecido entre 1991 y 2006 unos 1.000 habitantes respectivamente. Paralelamente, su parque de viviendas también ha aumentado de manera destacable, un factor atribuible, a diferencia de la costa donde la segunda residencia tiene un peso notable, a la dinámica demográfica y a la reducción del tamaño medio de las familias. Pero el hecho distintivo de los dos municipios es el peso del sector industrial en su economía. El espacio industrial es un elemento clave en la configuración del paisaje.

Azpeitia ha consolidado en los últimos años un casco urbano de notables dimensiones. Con 382 Ha. constituye el principal núcleo de Urola Kosta. Por lo que se refiere al espacio residencial, el crecimiento ha ocupado tres áreas básicas. En primer lugar, ha colmatado algunos vacíos urbanos, donde es perceptible la consecución de nuevos equipamientos y espacios libres. En segundo lugar, se ha extendido mediante sendos ensanches: el primero hacia la zona de la estación, con manzanas con la edificación alineada sobre el vial; el segundo, organizado en torno a una gran plaza circular que ha significado la reordenación de la fachada oeste del municipio. A partir de este último punto, un nuevo sector de



Figura 13: Polígono industrial en Azpeitia.

edificación plurifamiliar, aún en construcción, ocupa linealmente la carretera uniendo prácticamente sin solución de continuidad el casco urbano con el Santuario de Loyola y su entorno periurbano.

Por lo que se refiere al paisaje industrial, Azpeitia es, con 152 Ha, el municipio con más superficie de suelo para actividades económicas de toda Urola Kosta. El crecimiento industrial de las últimas dos décadas ha tenido dos perfiles básicos. En primer lugar el interior del casco urbano, donde las instalaciones de una gran empresa siderúrgica han sido ampliadas con nuevas naves y conductos metálicos, muy visibles. En segundo lugar, su área periurbana. En este sentido, destacan los asentamientos industriales preexistentes ubicados sobre las carreteras de Errezil (GI-6234) y Beizama (GI-2635), que han sido consolidados y ampliados para formar el gran polígono de Landeta. En la zona más próxima al núcleo urbano, dicho sector ha experimentado una transformación hacia un paisaje comercial y de servicios de tipo carretera-mercado. Más allá, las actividades industriales alternan con naves que han ido siendo abandonadas y que cuando confrontan con la carretera, dan una imagen de cierto deterioro a la entrada del municipio.

Al norte, en la zona de Lasao se ha consolidado otro polígono de perfil desagregado en un lugar donde ya había alguna actuación preexistente. Finalmente, en la ladera del Izarraitz, en dirección a Azkoitia, se ha desarrollado el polígono de Bastarte Área, una operación de nueva planta claramente desagregada aunque con un perfil poco visible desde la carretera. Así pues, la ordenación y regeneración de los polígonos, las entradas y las fachadas del casco urbano de Azpeitia se postulan como cuestiones centrales para la ordenación de su perfil paisajístico.

Azpeitia muestra una de las franjas periurbanas más urbanizadas del Área Funcional. Los numerosos caminos que parten del casco urbano en dirección al espacio rural han sido intensamente ocupados en los últimos años con nuevas edificaciones que los han convertido en verdaderas «calles» de caseríos residenciales.

Finalmente, el núcleo de Urrestilla, al sur del municipio, ha experimentado un fuerte crecimiento tanto de su perfil residencial, con nuevas actuaciones de media y baja densidad situadas en los límites de su casco urbano, como industrial, con diversas actuaciones que han consolidado antiguos establecimientos industriales dispersos.

Por lo que se refiere al espacio industrial, el crecimiento ha sido destacable. El espacio industrial ha seguido dos líneas decrecimiento. Por una lado, el gran polígono industrial de Intsauisti, situado al suroeste, en la carretera de Zumárraga (GI-631), donde en los últimos años se ha producido un proceso de reconversión de las antiguas actividades obsoletas así como de expansión sobre las laderas, con nuevas naves, de los montes que rodean el municipio.

En el este se encuentran los polígonos de Txerloia, Bazterretxe y Juintxiki. Estos últimos forman la entrada principal del municipio desde Azpeitia y su imagen es la de un espacio mixto, donde las actividades industriales alternan con centros comerciales con sus sistemas de logotipos y colores bien visibles en el paisaje.

En cuanto a las infraestructuras hay que decir que la red de carreteras ha experimentado una importante mejoría en los últimos años. Por lo que respecta a la GI-631, hay que destacar la construcción de las



Figura 14: Crecimiento periurbano hacia el barrio de Kukuerrri en Azkoitia.

variantes sur y suroeste de Azkoitia. Destaca también la rectificación y/o mejora de los ejes Azkoitia-Elgoibar (GI-2634) a través del túnel de Azkárate y del de Azpeitia-Nuarbe (GI-2635). Un proceso paralelo ha sido la construcción de rotondas, con un efecto importante en la ocupación de suelo, principalmente periurbano, y, en general, en la redefinición del paisaje de la entrada de los núcleos urbanos. En este sentido destacan por su dimensión las rotondas de las entradas sur, oeste y este de Azkoitia, la entrada oeste de Azpeitia y la de Lasao. Las carreteras locales y las que comunican zonas diseminadas y caseríos siguen presentando, por lo general, un perfil orgánico, bien adaptado a la topografía.

7.5. Evolución del paisaje

La crisis económica ha tenido un impacto importante en las dinámicas que afectan al paisaje de la cuenca de Azkoitia-Azpeitia. El futuro próximo va a estar marcado tanto por la coyuntura de ralentización del crecimiento urbano imperante como por las directivas de ordenación marcadas por el Plan Territorial Parcial (PTP).

La propuesta del PTP contempla la potenciación de los dos núcleos urbanos principales, Azpeitia y Azkoitia, proponiendo la regeneración de sus tramas urbanas y la ejecución de nuevos desarrollos en dirección a Loiola. Se proponen crecimientos importantes: 1.750 y 1.500 viviendas respectivamente. Se trata, principalmente, del ensanche de Loiola en Azpeitia, ubicado entre la carretera GI-631 y las primeras estribaciones de ladera del Izarraitz, y el ensanche este de Azkoitia, que ha de ordenar su entrada desde Azpeitia. Estos tienen un disposición compacta y una orientación hacia la alta densidad, ahora bien



Figura 15: Paisaje periurbano en Azpeitia.



Figura 16: Ensanche de Loiola en Azpeitia.

deberían contribuir e ir acompañados de un proyecto de separador agrario y forestal que delimite funcional y estéticamente ambos cascos urbanos, eliminando así la percepción dominante de espacio conurbado.

Por lo que se refiere al espacio industrial, se plantea el desarrollo industrial del eje de Urrestilla en Azpeitia, a la vez que se plantean otros desarrollos como la ampliación del polígono de Basarte, Oñartxo, Izarre Jandalo y Balenziaga. Estos proyectos están vinculados a la regeneración urbana de los espacios industriales ubicados en el interior de los cascos urbanos de Azpeitia y Azkoitia, y sin duda han de contribuir a reducir la promiscuidad que ofrecen sus paisajes urbanos y a reforzar el perfil de sus núcleos históricos.

Las intervenciones en la red viaria estructurante definidas en el PTP apuntan, en primer lugar, a la mejora del eje viario Zarautz/Azkoitia-Azpeitia/Zumárraga, como eje vertebrador de la comunicación interurbana en el área funcional. Se prevé la mejora del trazado entre Zestoa y Azpeitia, la variante de Azpeitia por el sur de Loiola y la mejora del trazado hasta Zumárraga.

En cuanto a la red de nivel local, se contempla la mejora de los trazados de la carretera entre Azpeitia y Tolosa (GI-2634) por Errezil y la carretera GI-2635 entre Azpeitia y Beasain.

Sin duda, la cuestión de la red viaria va a ser uno de los temas clave en el futuro en materia de ordenación del paisaje en la unidad (integración, mitigación de impactos derivados de las obras, preservación de perfiles paisajísticos, etc.).

Una de las propuestas más destacadas del PTP es la recuperación completa del eje ferroviario del valle del Urola, desde Zumaia hasta Zumárraga. En este sentido se prevé la devolución del uso ferroviario al antiguo trazado abandonado, la remodelación de las estaciones preexistentes y realización de una nueva traza ferroviaria en el paso por el casco urbano de Azpeitia, proponiéndose la necesidad de optar por una solución soterrada entre el museo del ferrocarril y el oeste de Sanjuandegi. Sin duda, la eventual puesta en servicio de este nuevo eje ferroviario ha de contribuir una mejora substancial de la movilidad, tanto en el interior de la unidad como en el conjunto del área funcional.

7.6. Amenaza

- Uno de los rasgos característicos de esta unidad es la proliferación desordenada de emplazamientos en torno al río Urola: fábricas, áreas de servicio, aparcamientos, subestaciones eléctricas, plataformas para el almacenamiento de materiales, etc. Esta dinámica está plenamente vigente y supone una amenaza para el paisaje fluvial del río Urola.

- El PTP plantea diversas actuaciones de mejora de carreteras que pueden tener una afección acumulativa en el paisaje de esta unidad, algunas de las cuales se recogen en el Plan General de Carreteras del País Vasco: mejora de la carretera GI-631 entre Zestoa y Azpeitia; variante de Azpeitia; continuidad de la variante de Azkoitia hacia el sur y mejora sustancial de la GI-631 hasta Zumarraga. La mejora de la GI-631 que discurre junto al río Urola puede tener un impacto importante, en especial en el tramo entre Azkoitia y Zumarraga en el que discurre muy encajonada entre el monte y el río. La variante de Azpetia atraviesa un ámbito con muchos valores estéticos, simbólicos e históricos y su trazado se aproxima al entorno de la basílica de Loiola.

- La recuperación del ferrocarril del Urola entre Zumaia y Azpeitia, prevista en el PTS de la red ferroviaria y en el PTP, va a tener un impacto significativo en el paisaje. Muchos de los tramos del antiguo ferrocarril han sido reutilizados como recorridos peatonales y ciclistas que habrá que reponer y, en muchos tramos, será necesario generar nuevos trazados adecuados para el ferrocarril. El hecho de que el ferrocarril vaya a transportar mercancías lo hace especialmente incompatible con los entornos más urbanos y residenciales. A este respecto, el PTP recomienda estudiar las posibilidades de conexión con la estación de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco, prevista en Santa Lucía (Ezkio-Itsaso) en el área funcional del Goierri.

- Esta última propuesta supondría una acumulación de intervenciones difícilmente compatibles en un eje de muy escasa capacidad con un impacto paisajístico admisible: mejora de la GI-631; introducción del ferrocarril y conexión peatonal-ciclista con Zumarraga.

- Uno de los rasgos característicos de este entorno es la generalización de un paisaje periurbano desestructurado que se extiende por las márgenes de las vías de acceso a los núcleos urbanos. El eje del valle del Urola en torno a la GI-631 es un ejemplo significativo, aunque este fenómeno se produce en torno a casi todas las vías de comunicación: eje Azpetia-Urrestilla, salida de Azpeitia hacia Errezil (GI-2634), salida de Azkoitia hacia Zumarraga junto a la GI-631, etc. La extensión de este fenómeno constituye una amenaza para la calidad paisajística del entorno.

- El impacto en esta zona de las líneas de transporte eléctrico es muy elevada, en especial en el eje del Valle del Urola. Aunque no se prevé su incremento, cabe considerarlas como una amenaza.

7.7. Oportunidades

- La implementación de las propuestas del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa permitiría generar un eje ciclable a lo largo del valle del Urola conectando en sus extremos con Zumaia y Zumarraga. Esta infraestructura contribuirá a la articulación del continuo urbano Azkoitia-Azpeitia y a su conexión con el entorno cercano, además de posibilitar un mejor disfrute del paisaje.
- La construcción de la variante de Azpeitia supone una oportunidad para abordar un tratamiento más urbano del tramo de la GI-631 que atraviesa el núcleo, mediante su bulevarización con medidas como la reducción de la sección de la calzada, la ampliación de aceras y carriles bici, introducción de arbolado, etc.
- El impacto de las implantaciones industriales en el paisaje de esta zona es muy fuerte, siendo especialmente significativo el de la industria pesada, con ejemplos como las plantas de Corrugados Azpeitia junto al cauce de los ríos Ibai-eder y Urola, entre otras. El polígono Landeta es un ejemplo palmario de entorno degradado por la mezcla de tipologías, usos, estados de conservación, intersticios residenciales y vacíos, etc., generando un eje de entrada y salida al municipio con una imagen deplorable. La mejora paisajística de las áreas industriales y el tratamiento integrado del entorno fluvial del río Urola constituyen una reflexión obligada y, por lo tanto, una oportunidad de mejora.
- La recuperación del ferrocarril del Urola trae consigo otras oportunidades como la generación de un eje de transporte público que conecte más eficazmente con Donostia-San Sebastián. Igualmente, tal como recoge el PTS ferroviario se pretende posibilitar la extensión de los viajes turísticos de trenes de vapor y diesel desde el Museo del Ferrocarril de Azpeitia hasta la estación de Zumaia-Empalme. A este respecto cabe señalar el aspecto descuidado y poco atractivo que presenta el paisaje que se percibe desde dicho ferrocarril, lo que contrasta con su vocación eminentemente turística, lo que podría constituir un acicate para la mejora del entorno percibido desde este modo de transporte.
- En esta unidad se localiza el núcleo de acceso al territorio de Oñatz, ubicado en las inmediaciones de Urrestilla, lo que constituye una oportunidad para el refuerzo de esta función.
- La puesta en servicio del futuro Centro de Gestión de Residuos de Gipuzkoa, previsto en el Plan Territorial Sectorial de Residuos Urbanos de Gipuzkoa, supone una oportunidad para la restauración ambiental del vertedero de Lapatx y para la mejora ambiental y paisajística de su entorno.