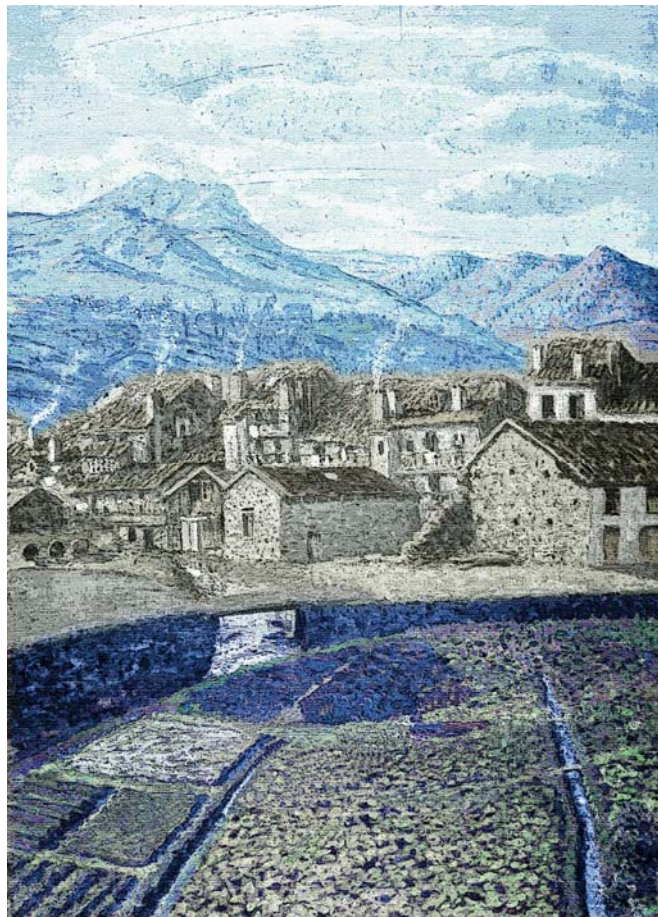


# **REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE IRUN**



## **INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DEL AVANCE DE PLANEAMIENTO NOVIEMBRE 2008**



# **MEMORIA**

# **INDICE GENERAL**

**MEMORIA**

**FICHAS DE ÁMBITOS DE PLANEAMIENTO**

**FICHAS DEL CATÁLOGO DE PATRIMONIO**

**PLANOS DEL AVANCE**

## **INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL**

**MEMORIA**

**PLANOS DE CONDICIONANTES AMBIENTALES**

## **INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL**

**DEL AVANCE DE PLANEAMIENTO**

**NOVIEMBRE 2008**



# **MEMORIA**

# INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

## INDICE

<b>1.- DESCRIPCIÓN DE OBJETIVOS ESTRATÉGICOS Y ALTERNATIVAS CONSIDERADAS.....</b>	<b>1</b>
1.1 INTRODUCCIÓN .....	1
1.2 AMBITO DE ACTUACIÓN Y ALCANCE TEMPORAL DEL PLAN .....	1
1.3 OBJETIVOS DEL PLAN .....	2
1.4 ALTERNATIVAS CONSIDERADAS .....	3
1.5 RESUMEN DE LA PROPUESTA.....	3
1.6 RESUMEN DE DETERMINACIONES QUE CONSIDERAN OTROS PLANES O PROGRAMAS DE RANGO JERÁRQUICAMENTE SUPERIOR.....	13
1.7 IDENTIFICACIÓN DE ACTUACIONES DE LAS ALTERNATIVAS QUE PUEDEN DAR LUGAR A IMPACTOS.....	14
1.8 ALCANCE TEMPORAL Y FASES DE EJECUCIÓN .....	15
1.9 LAGUNAS DE INFORMACIÓN DETECTADAS EN EL PLAN .....	15
1.10 PARTICIPACIÓN PÚBLICA .....	15
<b>2.- ANÁLISIS DE LAS INTERACCIONES CON OTROS PLANES Y PROGRAMAS..</b>	<b>17</b>
2.1 IDENTIFICACIÓN DE LEGISLACIÓN AMBIENTAL DE APLICACIÓN.....	17
2.2 IDENTIFICACIÓN DE PLANES SUPRAMUNICIPALES QUE AFECTAN A LA REVISIÓN DEL PGOU .....	19
2.3 ESPACIOS NATURALES DE INTERÉS.....	23
2.4 OTROS PLANES CON INCIDENCIA EN EL ÁMBITO DE ESTUDIO.....	24
2.5 IDENTIFICACIÓN DE METAS Y COMPROMISOS AMBIENTALES.....	25
<b>3.- ANÁLISIS, DIAGNÓSTICO Y VALORACIÓN AMBIENTAL DEL ÁMBITO AFECTADO POR EL PGOU .....</b>	<b>26</b>
3.1 ENCUADRE FÍSICO .....	26
3.2 APROVECHAMIENTO DE LOS RECURSOS NATURALES.....	27
3.3 HIDROLOGÍA .....	27
3.4 BIODIVERSIDAD.....	30
3.5 MEDIO AMBIENTE URBANO .....	32
3.6 PAISAJE.....	34
3.7 RIESGOS.....	35
<b>4.- EXAMEN AMBIENTAL DE LAS ALTERNATIVAS. JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN.....</b>	<b>39</b>
4.1 ALTERNATIVA “CERO” Ó DE NO-INTERVENCIÓN .....	39
4.2 DEFINICIÓN DE LAS ALTERNATIVAS .....	39
4.3 VALORACIÓN AMBIENTAL DE LAS ALTERNATIVAS .....	45
4.4 CAPACIDAD DE ACOGIDA DE LOS DESARROLLOS URBANÍSTICOS .....	52

<b>5.- IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE IMPACTOS .....</b>	<b>54</b>
5.1 ANÁLISIS DE LOS POSIBLES EFECTOS AMBIENTALES DE LOS OBJETIVOS DEL PGOU .....	54
5.2 METODOLOGÍA PARA ANALIZAR LOS EFECTOS AMBIENTALES DE LAS PROPUESTAS DEL PGOU .....	54
5.3 EFECTOS AMBIENTALES DE LAS PROPUESTAS VIARIAS DEL PGOU.....	56
5.4 EFECTOS AMBIENTALES DE LAS PROPUESTAS DE DESARROLLOS URBANÍSTICOS DEL PGOU .....	81
5.5 INCERTIDUMBRES PARA LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL..	111
5.6 POSIBLES EFECTOS SOBRE LA RED NATURA 2000.....	112
5.7 EFECTOS AMBIENTALES DEL TRATAMIENTO DEL SUELO NO URBANIZABLE .....	113
<b>6.- PROPUESTA DE MEDIDAS PREVENTIVAS, CORRECTORAS Y COMPENSATORIAS.....</b>	<b>114</b>
6.1 MEDIDAS PROVENIENTES DE LA EVALUACIÓN DE PLANES SUPERIORES.....	114
6.2 ADECUACIÓN DE OBJETIVOS DE LA REVISIÓN DEL PGOU .....	114
6.3 MEDIDAS PARA EVITAR O REDUCIR LOS EFECTOS NEGATIVOS DE LAS PROPUESTAS DE REVISIÓN DEL PGOU .....	115
6.4 EVALUACIONES AMBIENTALES POSTERIORES, CRITERIOS.....	127
6.5 INDICADORES PARA EL SEGUIMIENTO .....	128
<b>7.- PROGRAMA DE SUPERVISIÓN DE LOS EFECTOS DEL PGOU .....</b>	<b>131</b>
7.1 OBJETIVOS DEL CONTROL, ASPECTOS OBJETO DE SUPERVISIÓN .....	131
7.2 DATOS PARA EL SEGUIMIENTO DE INDICADORES.....	132
7.3 PROGRAMAS DE VIGILANCIA Y SEGUIMIENTO .....	132
7.4 ASPECTOS CON ANÁLISIS DETALLADO POSPUESTO .....	132
<b>8.- DOCUMENTO DE SÍNTESIS .....</b>	<b>133</b>
8.1 OBJETIVOS Y PROPUESTAS DEL PGOU.....	133
8.2 OTROS PLANES Y PROGRAMAS QUE AFECTAN A LA REVISIÓN DEL PGOU .....	134
8.3 VALORACIÓN AMBIENTAL DEL MEDIO AFECTADO POR EL PGOU.....	135
8.4 EXAMEN AMBIENTAL DE ALTERNATIVAS.....	136
8.5 IMPACTOS DE LAS PROPUESTAS DEL PGOU.....	137
8.6 MEDIDAS PREVENTIVAS, CORRECTORAS Y COMPENSATORIAS.....	138
8.7 PROGRAMA DE SUPERVISIÓN.....	139

**LISTA DE PLANOS DE CONDICIONANTES AMBIENTALES:**

Número	Título	Escala
ISA 4.1	Entorno Araso	1/4.000
ISA 4.2	Barrio de Ventas	1/2.500
ISA 4.3	Entorno de Urdanibia	1/2.500
ISA 4.4	Zona Centro Oeste (Alternativa 1)	1/2.500
ISA 4.4.1	Zona Centro Oeste (Alternativa 2)	1/2.500
ISA 4.5	Zona Iparralde – Gal	1/2.500
ISA 4.6	Zona Centro Este	1/2.500
ISA 4.7	Buenabista – Behobia	1/2.500
ISA 4.8	Entorno Olaberria	1/5.000
ISA 5.1	Desdoblamiento N-1 en entorno Plaiaundi	1/2.000
ISA 5.1.1	Alternativa N-Río 1 / Alternativa N-Río 2	1/2.000
ISA 5.1.2	Alternativa N-Behobia 1 / Alternativa N-Behobia 2	1/2.000
ISA 5.2	Ronda Sur Alternativa R-1 / Variante Sur Alternativa S-1	1/8.000
ISA 5.3	Ronda Sur Alternativa R-2 / Variante Sur Alternativa S-2	1/8.000
ISA 5.4	Ronda Sur Alternativa R-3 / Variante Sur Alternativa S-3	1/8.000

# 1.- DESCRIPCIÓN DE OBJETIVOS ESTRATÉGICOS Y ALTERNATIVAS CONSIDERADAS

## 1.1 INTRODUCCIÓN

La Revisión del Plan General de Ordenación Urbana (en adelante PGOU) de Irun está sometida a la **evaluación ambiental** recogida en la LEY 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente (Ley básica estatal) y en el Decreto 183/2003, de 22 de julio, por el que se regula el procedimiento de evaluación conjunta de impacto ambiental en desarrollo de la Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de protección del Medio Ambiente del País Vasco.

El presente documento constituye el **Informe de Sostenibilidad Ambiental** (en adelante ISA, término acuñado en la Ley 9/2006) o Estudio de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental (en adelante Estudio de ECIA) del Decreto 183/2003. El que se presenta en este momento corresponde al Avance.

Se ha procurado reducir al máximo el volumen de información de los distintos documentos que integran el Avance. Así, por ejemplo, la cartografía temática general que se incluye en el documento de Diagnóstico Previo no vuelve a repetirse en el presente ISA, sino que se remite al lector/a al citado documento. Otrosí puede decirse de los planos de propuesta del propio Avance, que pueden consultarse en el documento general de planos, o en cuanto a la definición de las propias propuestas, que se detallan exhaustivamente en el documento de memoria urbanística.

En el presente ISA, en cuanto a información cartográfica, se han incluido sólo los planos referidos a condicionantes ambientales de las propuestas del plan, evitando repeticiones innecesarias y remitiéndonos a los de planos generales.

## 1.2 ÁMBITO DE ACTUACIÓN Y ALCANCE TEMPORAL DEL PLAN

El ámbito del presente Plan es el **término municipal de Irun**. Este municipio se extiende íntegramente por el Territorio Histórico de Gipuzkoa, dentro de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Su superficie es de **4.193,3 hectáreas** según la delimitación cartográfica municipal. Se encuentra en el extremo nororiental del mencionado Territorio Histórico, formando parte del entorno

transfronterizo. Limita también con los municipios guipuzcoanos de Oiartzun, Lezo y Hondarribia y con el de Lesaka en la Comunidad Foral de Navarra.

### 1.3 OBJETIVOS DEL PLAN

La revisión del PGOU de Irun (vigente desde 1999) está justificada porque determinados objetivos y propuestas de aquel documento no pudieron materializarse durante el periodo transcurrido, **existiendo en este momento determinadas carencias y problemas sin resolver**. Estos pormenores están profusamente explicados en el apartado 5.1.3 de la memoria urbanística. Como consecuencia de estas reflexiones, se han definido los cinco principales objetivos de la revisión del PGOU, que también se pueden consultar en el referido apartado 5.1.3 de la memoria urbanística.

El primer gran objetivo de la revisión es resolver la **articulación viaria** en el municipio, jerarquizándola adecuadamente. Esto obligará a rediseñar diversos elementos de la red actual e incorporar viarios nuevos (ronda sur y variante sur esencialmente), con el objetivo final de absorber los tráficos de la propia ciudad (contando con su previsible crecimiento) y los tráficos de paso.

El segundo gran objetivo es **resolver la ruptura que constituye la brecha ferroviaria**, haciendo permeables las vías mediante diversos pasos y regenerando el centro urbano en la zona de la Estación, creando una nueva estación central junto a las viviendas y edificios de tipo terciario. Este objetivo en materia ferroviaria incluye otras mejoras (modificación del trazado de Euskotren acercándolo a la vía de ADIF-RENFE, nuevas estaciones-apeaderos o mejoras de las existentes...).

Se plantea un tercer objetivo consistente en aumentar el programa residencial, pero especialmente centrado en incrementar la superficie de suelos para construcción de **viviendas de protección**.

Generar **nuevos terrenos para actividades productivas** constituye el cuarto de los grandes objetivos de la revisión del PGOU, dando así respuesta a la demanda de suelo industrial, terciario o de tipo parque tecnológico y haciéndolo de la forma más respetuosa con el medio ambiente.

El quinto objetivo, de importancia equivalente a los anteriores, consiste en **completar las dotaciones y espacios libres** y terminar de armonizar la



**ordenación medioambiental** para encajar adecuadamente la ciudad en su territorio circundante y en la nueva normativa ambiental.

## 1.4 ALTERNATIVAS CONSIDERADAS

Los capítulos 1.5 y 4.2 de este ISA y los capítulos 5, 6, 7, 8 y 9 de la memoria del Avance definen el modelo urbanístico propuesto y las alternativas consideradas. Para un mayor detalle nos remitimos a estos apartados.

## 1.5 RESUMEN DE LA PROPUESTA

Los capítulos 5, 6, 7, 8 y 9 de la memoria urbanística definen el modelo urbano que plantea el presente Avance de la Revisión del PGOU de Irun. En este epígrafe se indican las principales propuestas.

### 1.5.1 Propuestas sobre las infraestructuras de comunicación

Las propuestas sobre las infraestructuras de comunicación quedan detalladas en el capítulo 6 de la memoria urbanística. Quedan expresadas gráficamente en los planos de ordenación de la serie 5, es decir, los planos 5.1 a 5.5.

## PROPUESTAS EN INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

La mayor parte de las propuestas de infraestructuras de comunicación se centran en las infraestructuras viarias. El Avance del PGOU de Irun realiza una serie de propuestas, algunas con variantes o alternativas, intentando conseguir una adecuada jerarquización de la red viaria. Deben, además, indicarse dos circunstancias de gran calado. En primer lugar, gran parte de los tráficos existentes en los viarios del término municipal son **tráficos de paso**, tanto interurbano como de alcance transeuropeo. En segundo lugar, las principales infraestructuras de comunicación de Irun son de titularidad de la Diputación Foral de Gipuzkoa: carretera N-1 y Autopista A-8.

A continuación se explican las propuestas viarias del Avance de forma breve. Gráficamente se pueden consultar en los planos de detalle de la serie P.5.

El primer grupo de soluciones buscan la mejora de la vialidad de la **variante Norte de la N-1**, a las que se han denominado soluciones "N". Las propuestas de este Avance incluyen el desdoblamiento de la N-1 en todo el término de Irun

(ya se ha desdoblado una parte), una propuesta de trazado (a veces con alternativas) y enlaces.

El segundo grupo contempla varias alternativas para establecer una **ronda Sur** a modo de anillo, y a las que se ha asignado el acrónimo "R". Tendrían un carácter de viario estructurante distribuidor.

El tercer grupo es el planteamiento de una **variante Sur** de la N-1 (que ocupa un espacio cercano a la actual A-8). Esta variante sur, de la que se proponen varias soluciones llamadas "S", complementaría la variante norte.

Además, el Avance prevé un nuevo enlace desde la Autopista A-8 al centro de Irun, diversos viarios distribuidores a través del actual haz de vías ferroviarias y en otros puntos, así como diversos viarios que solucionan problemas locales.

Por lo que respecta a las propuestas viarias, de forma esquemática son:

En la carretera N-1:

- **Desdoblamiento N-1** en la recta de Jaizubia (con nuevo enlace a la altura del Hospital comarcal) y hasta la Avda. Iparralde. En la zona de Plaiaundi se plantea otro enlace y el trazado ocupa parte del LIC. Todo este trazado en la parte noroeste de la N-1 se plantea de forma unitaria con el Ayuntamiento de Hondarribia ya que parte del recorrido afecta a este término municipal.
- **Desdoblamiento entre Osinbiribil y Behobia**. Este desdoblamiento se ha planteado mediante dos alternativas:
  - Alternativa "N-Río 1". Se realizaría mediante calzadas superpuestas, de forma que los carriles en un sentido irían en la parte superior y los carriles en sentido contrario, en la inferior. Esta parte inferior iría 2-3 m por debajo del actual nivel de la carretera y presumiblemente llevaría el sentido este-oeste. Permitiría recuperar un espacio para la recuperación de la ribera del río Bidasoa y para un uso peatonal-ciclista.
  - Alternativa "N-Río 2". Se realizaría mediante calzadas al mismo nivel. Aunque se limitara o incluso eliminaran los arcones, esta solución exigiría acercarse a las edificaciones de la calle Juan Thalamas Labandibar y construir un voladizo sobre el río.
- **Paso por Behobia**. En el barrio de Behobia se proponen dos alternativas:
  - Alternativa "N-Behobia 1". El primer tramo empezando desde el oeste se plantea soterrado y cubierto hasta la actual glorieta de Zaisa, y enterrado pero sin cubrir hasta llegar a la actual glorieta de Antton

Ttipi y conectar con la N-121. Todos los pormenores en cuanto a conexiones, enlaces y remodelación de otros viarios se pueden consultar en el apartado 6.1.9 de la memoria urbanística.

- o Alternativa “N-Behobia 2. Las diferencias con la anterior propuesta estriban en las diferentes necesidades de glorietas y enlaces entre la Autopista y la actual glorieta de Antton Ttipi. Véase el apartado 6.1.10 de la memoria urbanística y el plano P.5.1.2.

El Avance del PGOU plantea 3 alternativas de ronda Sur para circunvalación de la ciudad.

- **Alternativa Ronda Sur “R-1”.** Esta ronda se concibe como un viario de eje unitario que se divide en tres tramos: primero entre Oñaurre, Txenperenea y Ribera, segundo por Matxalagain en parte en túnel y tercero por Blaia para enlazar con la avenida central de Antton Ttipi. Sería una infraestructura situada por entero al norte de la A-8.
- **Alternativa Ronda Sur “R-2”.** Esta ronda se desarrollaría a ambos lados de la autopista, ocupando parte de la banda de reserva de la nueva red ferroviaria, en cuanto al tramo entre Txenperenea y Ribera. Los otros dos tramos serían similares a los de la alternativa “R-1”.
- **Alternativa Ronda Sur “R-3”.** Esta alternativa de ronda se plantea en su totalidad al sur de la Autopista A-8, ocupando en buena parte la banda de reserva de la nueva red ferroviaria. Exigiría construir un viario paralelo a la A-8 por el sur desde Oñaurre hasta Ibarla. Habría tres conexiones a la altura de Txenperenea, Eguskizaldea e Ibarla.

Finalmente, y en cuanto a las principales actuaciones en materia viaria, el Avance propone 3 alternativas de Variante Sur, todas ellas más o menos paralelas a la Autopista A-8 y con dos carriles por sentido de circulación. Las tres alternativas ocupan en parte la banda de reserva de la nueva red ferroviaria, por lo que ésta debería ser modificada. Cada una de las tres alternativas es compatible con la equivalente de ronda: es decir, la variante sur S-1 es compatible con la ronda sur R-1 y así sucesivamente.

- **Alternativa Variante Sur “S-1”.** Esta alternativa de variante se desarrolla mayoritariamente al sur de la Autopista A-8, con una pequeña zona al norte desde Antón Ttipi hasta Behobia.
- **Alternativa Variante Sur “S-2”.** La presente alternativa ubica los dos sentidos de marcha a cada lado de la autopista A-8, permitiendo la reserva para un tercer carril en esta infraestructura y con tráfico independientes.

También exige ligeros desplazamientos de la actual autopista en puntos conflictivos. Concentraría todo el viario futuro.

- **Alternativa Variante Sur “S-3”.** Esta variante se desarrolla íntegramente al sur de la A-8. En los extremos oriental y occidental se plantea su conexión con el viario interurbano y también conexiones con la ronda sur. El nuevo trazado tiene una longitud de unos 6 km.

Hay que destacar que el ámbito del Entorno de Olaberria, propuesto en este Avance, necesita un importante viario. Pero su análisis se ha efectuado de forma conjunta con la propia propuesta urbanística.

## PROPUESTAS EN INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Pese a que las competencias en estas materias corresponden a otras Administraciones, el Avance del PGOU realiza varias propuestas para que sean discutidas y tenidas en cuenta. Quedan desarrolladas en el apartado 6.2 de la memoria del Avance y se plasman en el plano 5.5. En esencia, las propuestas son:

- **Propuestas en el ámbito sur del espacio ferroviario.** En esta zona se proponen estas actuaciones.
  - Comunicación del trazado de la nueva red ferroviaria (alta velocidad) con la red internacional mediante un “by-pass” que entraría en la estación de Irun.
  - Prolongación de la vía mixta hasta el Puerto de Pasajes y desdoblamiento de las vías de Euskotren desde Araso.
  - Nuevo apeadero de Euskotren en la zona de Araso, facilitado por la fusión de los dos apeaderos de Belaskoenea y Paseo Colón
  - Reordenación del apeadero de Ventas con construcción de una pasarela.
- **Propuestas en el ámbito centro del espacio ferroviario.** En esta zona se proponen estas actuaciones.
  - Separación del tráfico de mercancías del de viajeros, reubicando la estación de viajeros algo más al sur de su emplazamiento actual liberándose el espacio ferroviario situado junto a la antigua Aduana.
  - Aprovechando la remodelación del espacio ferroviario, cubrir la estación generando nuevos espacios libres en el centro de la ciudad.
  - Modificación del trazado de Euskotren integrándolo en la plataforma de vías de ADIF-RENFE, llevándolo en paralelo a la misma, incluyéndolo en la nueva estación y facilitando la intermodalidad.

- Se propone ubicar aparcamientos de disuasión en el entorno de las estaciones ferroviarias de Ventas, Centro y puente internacional.
- **Propuestas en el ámbito norte del espacio ferroviario.** Entre el Paseo Colón y el Bidasoa. En esta zona se proponen estas actuaciones.
  - Ubicación de vías bajo pórtico de gran longitud adaptadas al intercambio de mercancías con conexión a la red de carreteras. Para posibilitar composiciones de grandes dimensiones se requiere el soterramiento bajo el ferrocarril del trazado de la Variante Norte de la N-1, lo que conllevaría la creación de una explanada de conexión con esta carretera y con el centro urbano.
  - Localización de un nuevo apeadero de cercanías y de Euskotren en el entorno del recinto ferial y la ampliación de los puentes sobre el Bidasoa para mejorar la conexión con la estación de Hendaia.

### 1.5.2 Propuestas de desarrollos urbanísticos

En materia de desarrollos urbanísticos, el Avance del PGOU incorpora los ámbitos previstos en el planeamiento vigente (bien sea el propio PGOU de 1999 o modificaciones posteriores) y plantea nuevos desarrollos en varios ámbitos. Todo ello queda recogido en los planos de propuesta general P.1.1 y P.1.2 y en los planos de detalle de la serie P.4 (P.4.1 a P.4.8). Los nuevos desarrollos urbanísticos son:

#### PROPUESTAS DE DESARROLLOS PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS

- **ÁMBITO 1.1.10. PROLONGACIÓN ARASO NORTE.** Colindante con el polígono industrial Araso y al norte de éste. Su objetivo es aumentar la oferta de suelo industrial del municipio. Tiene una superficie de unos 215.000 m<sup>2</sup> y una edificabilidad cercana a 85.000 m<sup>2</sup>(c). en el término municipal de Irun. (97.000 m<sup>2</sup>(c). en total.)
- **ÁMBITO 1.1.11. PROLONGACIÓN OIANTZABALETA.** Ubicado en la zona noroccidental del municipio, a la altura del anterior pero al otro lado de las líneas ferroviarias y de la N-1. Su objetivo es aumentar la oferta de suelo industrial y en su caso proponer una alternativa para reubicar asentamientos industriales que haya que recolocar. Su superficie es de unos 118.000 m<sup>2</sup> y su edificabilidad de unos 47.000 m<sup>2</sup>(c).
- **ÁMBITO 1.1.12. ARASO – SASIKOBURUA.** Situado al noroeste del polígono terciario de Araso. Se plantea para complementar la oferta de grandes superficies comerciales, en segundo término para completar usos terciarios y

- como tercera posibilidad, para destinarlo a usos productivos. Su superficie alcanza los 40.000 m<sup>2</sup>, con una edificabilidad de 25.000 m<sup>2</sup>(c).
- **ÁMBITO 2.1.08. ZABALETA.** Relacionado con dos posibles desarrollos urbanísticos de Hondarribia en la zona noroeste del municipio (Istillaundi y Zaldunborda). Como primer objetivo, la instalación de un parque tecnológico o empresarial. Su superficie es algo superior a 290.000 m<sup>2</sup> y su edificabilidad cercana a 73.000 m<sup>2</sup>(c).
  - **ÁMBITO 2.1.09. URDANIBIA – ZUBIETA.** Ámbito situado entre el palacio de Urdanibia y el Hospital Comarcal. Incluye en parte terrenos de Hondarribia. El objetivo es una actuación de parque empresarial o parque tecnológico complementado la alternativa de un equipamiento de tipo docente. Su superficie es de unos 130.000 m<sup>2</sup> (90.000 m<sup>2</sup> en Irun) y su edificabilidad de unos 32.500 m<sup>2</sup>(c). (22.700 m<sup>2</sup>(c). en Irun.)
  - **ÁMBITO 8.3.12. PAUSU.** Este ámbito se ubica en la zona de Behobia y su objetivo es reordenar esta zona de actividades terciarias y otros usos. Tiene una superficie de unos 9.800 m<sup>2</sup>, con una edificabilidad de casi 2.500 m<sup>2</sup>(c).
  - **ÁMBITO 9.1.02. ENTORNO DE OLABERRIA.** Se trata de una propuesta de gran alcance que integra varios posibles ámbitos discontinuos conectados por un nuevo viario, todo ello en el entorno de Olaberria, al sur de la Autopista A-8. Sería una alternativa para ubicar actividades económicas del tipo parque tecnológico o empresarial y algún equipamiento relacionado con el ámbito rural (traslado de la hípica...). La superficie total del ámbito es de unos 600.000 m<sup>2</sup> y su edificabilidad es de alrededor de 150.000 m<sup>2</sup>(c). Necesita un importante sistema general viario y complicadas conexiones.

Por otra parte, el ámbito ZUBIETA, en el entorno del Hospital Comarcal, es una actuación conjunta de los municipios de Irun y Hondarribia, aunque mayoritariamente situada en este último. Su objetivo es generar una zona de parque empresarial o tecnológico.

Además de estos desarrollos específicos de actividades económicas, en los desarrollos urbanos de tipo residencial se plantea una edificabilidad de entre 162.000 y 124.000 m<sup>2</sup>(c), en función de la alternativa escogida en el entorno de la estación, destinada a usos terciarios productivos compatibles con esta clase de áreas. El entorno de la estación, con 30.000-70.000 m<sup>2</sup>(c) en función de la alternativa escogida, es el ámbito de tipo residencial que mayor superficie terciaria acoge.

## PROPUESTAS DE DESARROLLOS RESIDENCIALES

Las propuestas de desarrollos residenciales se centran esencialmente en el **interior de la trama urbana** de la ciudad o en sus bordes. Algunas de estas nuevas propuestas son de limitado alcance y hemos procedido a enumerarlas de forma muy breve. Pero otras son de mayor importancia cualitativa y cuantitativa.

El planeamiento actual en tramitación o ejecución aporta 4.000 nuevas viviendas en números redondos. La revisión del PGOU podría aumentar esta oferta hasta **2.350-3.270 nuevas viviendas** más en función de la alternativa que se dé al entorno de la Estación. Esto **totalizaría del entorno de 6.400-7.300 viviendas**. Permitiría, con un ritmo de construcción de 350 viviendas anuales, cubrir las necesidades de la ciudad para unos 18-20 años. Debe tenerse en cuenta que en el número de viviendas nuevas no se han incluido los alojamientos dotacionales. A continuación se indican estas propuestas de forma breve.

- **ÁMBITO 1.2.13. VENTAS CENTRO.** Ámbito cercano a las líneas ferroviarias en el barrio de Ventas, con una superficie de casi 30.000 m<sup>2</sup> y alrededor de 85 viviendas.
- **ÁMBITO 0.1.01. ENTORNO ESTACIÓN.** Es la mayor actuación residencial planteada. Se proponen dos alternativas en función de que a este ámbito se incorpore o no CAF – LAZARETO (código 3.1.06). La superficie máxima sería de unos 387.000 m<sup>2</sup>, con unas 2.050 nuevas viviendas. En el caso de que no se incorpore el ámbito de la CAF el número de viviendas sería de 1.124. También incluye una significativa superficie de actividades terciarias compatibles con el uso residencial.
- **ÁMBITO 1.3.10. EDIFICIO BELASKO.** Su superficie es de casi 30.000 m<sup>2</sup>. Se plantea la posibilidad de construir 136 viviendas, así como el incremento de la superficie construida ubicada en planta baja y considerando su destino terciario.
- **ÁMBITO 7.2.08. MATXALAGAIN.** La superficie de este ámbito llega a 165.000 m<sup>2</sup> y el número de viviendas nuevas es de 276. Una gran parte de la superficie de este ámbito queda adscrita a un parque periurbano de importantes dimensiones.
- **ÁMBITO 8.2.05. BLAIA.** Con una superficie de 172.000 m<sup>2</sup>, en este ámbito se proponen unas 355 nuevas viviendas. Gran parte de su superficie, la colina de Buenabista, queda incorporada a la red de espacios libres.
- **ÁMBITO 8.3.04. LASTAOLA POSTETXEA.** En este ámbito, de casi 18.000 m<sup>2</sup> de superficie, se plantean 79 viviendas. El nuevo PGOU sólo reajusta el límite del ámbito pero se incorpora como nuevo desarrollo.

- **ÁMBITO 8.3.05. MENDIPE.** Este ámbito de 19.000 m<sup>2</sup> incluye 118 viviendas. El nuevo PGOU modifica la delimitación definida.
- **DESARROLLOS DE MENOR ENTIDAD.**
  - **ÁMBITO 1.2.02. CALLE ARABA.** Unos 12.000 m<sup>2</sup> de superficie y alrededor de 50 viviendas. En el entorno de Ventas.
  - **ÁMBITO 1.3.11. ARRATXEKO MALDA.** Alrededor de 1.800 m<sup>2</sup> de superficie y un incremento de 14 viviendas. Situado en la zona centro.
  - **ÁMBITO 6.2.07. RATAPLAN.** 9.400 m<sup>2</sup> de superficie y 28 viviendas en la zona centro.
  - **ÁMBITO 6.2.08. ALEI.** 13.000 m<sup>2</sup> de superficie y 30 viviendas.
  - **ÁMBITO 7.1.03. PASEO ARTIA.** 10.500 m<sup>2</sup> de superficie y 38 viviendas.
  - **ÁMBITO 8.2.06. GAZTELUBERRI.** 20.000 m<sup>2</sup> de superficie y 18 nuevas viviendas

## PROPUESTAS DE ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS

Por lo que se refiere a los **Sistemas Generales de Espacios Libres**, el PGOU 1999 prevé una superficie total de 438.000 m<sup>2</sup> en un total de 22 ámbitos. El ratio actual es de unos 6.74 m<sup>2</sup>/hab, superior al estándar legal de 5 m<sup>2</sup>/hab. El nuevo PGOU debe hacer frente al incremento de población (en 2022 Irun podría superar una población de 70.000 habitantes) incorporando las necesarias reservas de suelo para esta función.

Así, de una parte, el **Avance** propone incorporar como Sistemas Generales de Espacios Libres 11 ámbitos que suman 124.000 m<sup>2</sup> y que en el PGOU 1999 tenían la consideración de Espacios libres estructurantes.

Además, el Avance propone la creación de reservas de suelo para Sistemas Generales de Espacios Libres en otros **10 ámbitos con 424.000 m<sup>2</sup>**. Los de mayor superficie serían los de Arburusasieta, Zabaleta, Matxalagain y Buenabista, todos ellos por encima de 60.000 m<sup>2</sup> y que suponen el 83% de la superficie total propuesta.

Si se aprueban todos los ámbitos propuestos, la superficie total de Sistemas Generales de Espacios Libres alcanzaría 974.000 m<sup>2</sup>, con lo que el estándar de la ciudad se acercaría a los 13,5 m<sup>2</sup>/hab, triplicando casi el estándar legal, asumiendo una población cercana a 72.000 habitantes en 2024.

Por lo que se refiere a los equipamientos de tipo **educativo**, el Avance propone la localización de las parcelas correspondientes a Educación Infantil, Primaria,



Secundaria, Secundaria – Ciclos Formativos y Universitaria en los distintos ámbitos de la ciudad. Se prevén tres alternativas para el desarrollo de instalaciones universitarias en Irun: Urdanibia, Entorno de la Estación y Edificio de la antigua Aduana.

En cuanto al **equipamiento deportivo**, las propuestas son:

- Zona deportiva de Zubieta, mayoritariamente situada en Hondarribia.
- Relocalización del **estadio Gal** en una zona cercana, que también podía acoger el traslado del frontón de la Sarjía.
- En cuanto a otras zonas deportivas, se ofrecen dos alternativas: Puiana y entorno de la CAF.
- Implantación de un **Palacio de Deportes en Kostorbe** relacionado con el aparcamiento e instalaciones de FICOBA.
- El traslado de la **Hípica** de Zubieta podría efectuarse en Ibarrola o Igiñiz.
- Ampliación del polideportivo de Azken Portu.
- El Avance realiza otras propuestas de carácter zonal en Behobia, San Miguel, Arbes y Oñaurre.
- Si se suman todas las propuestas incluyendo las alternativas, los equipamientos deportivos ocuparían unos 235.000 m<sup>2</sup>.

El Avance del PGOU de Irun plantea también los **equipamientos de tipo asistencial y sanitario**. En relación con estos últimos, se se contempla la ampliación del Hospital Comarcal con unas 40 nuevas camas y localizar un tercer ambulatorio en Oñaurre para dar servicio a la zona oeste y centro oeste de la ciudad.

### 1.5.3 Propuesta de tratamiento del Suelo no Urbanizable

La propuesta queda definida en el apartado 3.3 de la memoria urbanística y en el plano 1. El PGOU 1999, vigente a fecha de hoy, procede a la sistematización de la Calificación Global conforme a una serie de zonas de uso global entre las cuales destacan la que es objeto de este capítulo, denominada

#### - ZONAS RURALES (Z)

En el vigente PGOU 1999, las zonas rurales, textualmente, “*se desarrollan con arreglo al modelo territorial propuesto por las D.O.T. de la Comunidad Autónoma Vasca para el Suelo No Urbanizable, definiéndose tres categorías de ordenación, cada una de las cuales se caracteriza por un régimen específico de uso y edificación*”:

- a- Zona **Rural Agroganadera y Campiña** (RAC).
- b- Zona **Rural Forestal** (RUFO).
- c- Zona **Rural de Especial Protección** (REP).

De estas tres categorías, la más restrictiva es la **REP**, que *“incluye todo suelo en razón de su excepcional valor agrícola, forestal o ganadero, de las posibilidades de explotación de los recursos naturales, de sus valores paisajísticos, históricos o culturales, o para la defensa de la fauna, la flora o el equilibrio ecológico”*. En concreto, la memoria del PGOU 1999 en su memoria y planos de ordenación, asigna a la categoría REP un total de seis unidades

- a.- Unidad de Especial Protección de IBARLA - AIAKO HARRIA (con una referencia expresa a su perímetro de protección)
- b.- Unidad de Especial Protección ALTZI-ALTAMIRAKO GAINA (Colinas al Sur de la autopista en la zona de Ventas)
- c.- Unidad de Especial Protección MONTE SAN MARCIAL
- d.- Unidad de Especial Protección de las ISLAS DEL BIDASOA
- e.- Unidad de Especial Protección de PLAIAUNDI
- f.- Unidad de Especial Protección del CERRO DE BUENABISTA

En cuanto a las unidades de especial protección “d” y “e”, establece que en ellas *“se aplicarán las determinaciones señaladas en el Plan Especial de la Bahía de Txingudi”*.

En el Avance de la revisión del PGOU se estima que básicamente el PGOU 1999 planteaba un **modelo** de tratamiento del Suelo No Urbanizable que era **adecuado**, por lo que no propone modificar las categorías de ordenación de las Zonas Rurales (RAC, RUFO y REP) que además se han demostrado adecuadas en la gestión durante los últimos años.

No obstante, y en lo que se refiere a las **delimitaciones** de estas categorías, se ha detectado que determinadas partes del territorio no estaban incluidas correctamente en la categoría y normativa correspondiente que mejor se correspondía con las características propias de estos suelos.

Por ello se han reajustado los entornos de **zonas de Especial Protección**, abarcando espacios que por su topografía, su valor medioambiental o su significación paisajística necesitaban también de este tipo de regulación y eliminando algunos otros que no requerían este nivel de protección. En lo que

concierno al recinto del Parque Natural de **Aiako Harria** se ha preferido identificar éste con la propia normativa aprobada para el mismo.

En relación con estos reajustes de delimitaciones, también se han modificado las áreas reguladas por su **interés forestal** (RUFO) habiéndose ampliado a aquellos terrenos que disponían de masas arbóreas de importancia, situadas a veces colindantes con zonas de especial protección.

También lógicamente se ha producido un reajuste de las zonas **agroganaderas y de campiña** (RAC), en la denominación oficial, que se han reducido en las zonas más altas de alguna ladera que por sus características ha sido incluida en las otras dos categorías.

En este momento de Avance, asimismo, no se considera necesario modificar la **normativa** vigente de estas zonas, que se encuentra contenida en el Título Primero (capítulos 1.1 y 1.2) y en el Título Quinto (Ordenanzas aplicables en el Suelo No Urbanizable) de las normas urbanísticas del referido PGOU 1999.

No obstante, a la vista de la aprobación posterior a la del PGOU 1999, de la lista de **Lugares de Importancia Comunitaria** y de la Región Biogeográfica Atlántica y de la aprobación de la ZEPA de Txingudi, es necesario reconsiderar la delimitación o extensión de alguna de las zonas rurales con este criterio.

Así, se propone **incorporar** todas las superficies incluidas en la red de LIC – ZEPA del término municipal en la Zona Rural de Especial Protección **REP**. Esto afecta a los terrenos ubicados dentro del LIC – ZEPA Txingudi – Bidasoa (LIC ES2120018 y ZEPA ES0000243) y dentro del LIC Aiako Harria (LIC ES2120016). Debe tenerse en cuenta que los límites de la ZEPA Txingudi coinciden con los del Humedal Ramsar.

## **1.6 RESUMEN DE DETERMINACIONES QUE CONSIDERAN OTROS PLANES O PROGRAMAS DE RANGO JERÁRQUICAMENTE SUPERIOR**

El presente Avance de la Revisión del PGOU de Irun incluye un documento de Diagnóstico Previo en el que se desarrollan los siguientes apartados:

- Planeamiento supramunicipal que afecta a la revisión del PGOU
- Metas y compromisos ambientales
- Legislación ambiental de aplicación

Para una consulta más exhaustiva, nos remitimos al citado documento de Diagnóstico Previo y al capítulo 4 de la memoria urbanística del Avance: el marco y la estrategia territorial.

A modo de síntesis, la Agenda 21 plantea que el PGOU recoja determinados **criterios de sostenibilidad** en la medida de lo posible. Se trata de criterios referidos al **equilibrio territorial y a la movilidad**, recogidos en el Programa Marco Ambiental de la CAPV, y que resumidamente son:

- Uso sostenible del territorio: renovación y rehabilitación de la ciudad consolidada, diseño más atractivo y calidad de vida, etc.
- Lograr una accesibilidad que permita un desarrollo sostenible, reduciendo necesidades de movilidad y favoreciendo los modos no motorizados
- Desvincular el desarrollo económico y social del incremento del transporte por medios motorizados, en especial vehículos privados.

El Avance **incluye todos estos criterios y otros** de tipo ambiental en la propuesta, y muchas de las actuaciones planteadas van en la dirección que indican estos y otros protocolos sobre sostenibilidad.

## 1.7 IDENTIFICACIÓN DE ACTUACIONES DE LAS ALTERNATIVAS QUE PUEDEN DAR LUGAR A IMPACTOS

El apartado 4 incluye un análisis global de las diferentes alternativas y de los posibles impactos ambientales que pueden causar, centrándose en los de tipo negativo. El apartado 5 detalla los citados efectos ambientales adversos. Teniendo en cuenta la gran cantidad de actuaciones, se ha decidido realizar un análisis agrupando las propuestas por ámbitos.

En el presente apartado 1.7 se identifican, sin entrar en su valoración, las actuaciones de las alternativas que pueden generar impactos ambientales, en especial de carácter negativo.

- Propuestas de red viaria
- Desarrollos urbanísticos:
  - Reclasificaciones de ámbitos para desarrollos de actividades económicas
  - Reclasificaciones de ámbitos para desarrollos residenciales
  - Nuevos equipamientos, dotaciones y sistemas generales
- Tratamiento del suelo no urbanizable

## 1.8 ALCANCE TEMPORAL Y FASES DE EJECUCIÓN

El Avance del PGOU de Irun se plantea con un **horizonte temporal de 10 años**. En principio no se plantean fases de ejecución.

## 1.9 LAGUNAS DE INFORMACIÓN DETECTADAS EN EL PLAN

Teniendo en cuenta la naturaleza del documento (Avance de la Revisión del PGOU de Irun), no se han detectado lagunas de información relevantes en el presente Plan.

## 1.10 PARTICIPACIÓN PÚBLICA

En fecha 18-03-2008, el Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco recibe del Ayuntamiento de Irun el documento de Diagnóstico Previo. El objeto es doble. Por una parte, que ese organismo realice el **proceso de consulta** previsto en el artículo 9 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. En segundo lugar se solicita que el citado organismo emita el “**Documento de Referencia**”, en el que se debe detallar la amplitud, nivel de detalle y grado de especificidad del informe de sostenibilidad ambiental ISA (o estudio de ECIA), las modalidades de información y consulta durante la tramitación del Plan, las Administraciones y público interesado, así como incorporar los informes o respuestas del proceso de consultas.

Hasta la fecha no se ha recibido el mencionado Documento de Referencia. Sí se ha recibido el informe de consulta de la Dirección de Atención de Emergencias del Gobierno Vasco.

La revisión del PGOU ha planteado un **proceso participativo** de gran calado que se va a ir desarrollando a partir de la fase de Avance hasta su Aprobación Definitiva. Este proceso, de forma muy resumida, incluye diversas actuaciones antes del Avance (Fase I: Irun tiene un plan), después de la presentación del Avance (Fase II: un avance para Irun), después de la Aprobación Inicial (Fase III: Irun inicia su futuro) y antes de la Aprobación Definitiva (Fase IV: Irun tiene futuro).

En cada fase, **el plan de comunicación y participación** ya tiene definidos sus objetivos, los soportes para visualizar y comprender las propuestas, los mecanismos y procedimientos de participación y los sistemas para comunicar los resultados.

El proceso de participación del Avance incluye, como elemento central y de mayor esfuerzo económico y organizativo, una **exposición** que físicamente se ubicará en una carpa de 200-300 m<sup>2</sup> durante los primeros 15 días del periodo de exposición pública. En ella se incluirán paneles, equipos informáticos interactivos, folletos, carteles... Además, se plantea la realización de determinados **soportes publicitarios** (revista municipal, Web, marquesinas, cuñas de radio, folleto divulgativo con 5.000 ejemplares...), actos de **participación** (conferencias, encuesta mediante 750-1.500 entrevistas, teléfono de atención...), y diversos **eventos** (rueda de prensa, presentación al Consejo Asesor de Planeamiento...).

Está previsto que en sucesivas fases de la Revisión del PGOU se generen informes sobre el resultado del proceso participativo. Estos informes, de forma resumida, se incluirán en las adaptaciones del ISA de estas sucesivas fases.

## **2.- ANÁLISIS DE LAS INTERACCIONES CON OTROS PLANES Y PROGRAMAS**

### **2.1 IDENTIFICACIÓN DE LEGISLACIÓN AMBIENTAL DE APLICACIÓN**

En este apartado se sintetizan las disposiciones legales y normativas más relevantes desde el punto de vista ambiental para la elaboración de la revisión del PGOU de Irun. Quedan recogidos en el apartado 3.10 del documento de Diagnóstico Previo.

#### **ORDENACIÓN DEL TERRITORIO**

- Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco
- Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV (Decreto 28/1997)
- Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Márgenes de los Ríos y Arroyos de la CAPV –Vertiente cantábrica (Decreto 415/98)
- Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la CAPV (Decreto 41/01)
- Plan Territorial Sectorial de Zonas Húmedas (Decreto 160/04)
- Plan Territorial Sectorial de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales (Decreto 262/04)
- Plan Territorial Sectorial de Protección y Ordenación del Litoral (Decreto 43/2007)

#### **INFRAESTRUCTURAS**

- Segundo Plan General de Carreteras del País Vasco, correspondiente al periodo 1999-2010 (Decreto 250/1999)
- Norma Foral 17/1994, 25 de noviembre de 1994, de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa

#### **AGUAS**

- Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, del texto refundido de la Ley de Aguas
- Ley 1/2006, de 23 de junio, de Aguas.
- Ley 22/88, de 28 de julio, de Costas.

## **MEDIO AMBIENTE Y PROTECCIÓN DE LA NATURALEZA**

- Ley 3/1998, de 27 febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco.
- Ley 16/1994, de 30 de junio, de Conservación de la Naturaleza del País Vasco.
- Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.
- Ley 1/2005, de 4 de febrero, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

## **RESIDUOS**

- Ley 10/1998, de 21 de abril, de residuos.

## **PATRIMONIO CULTURAL**

- Ley 7/1990, de 3 de julio, de Patrimonio Cultural Vasco.

## **AGRICULTURA Y MONTES**

- Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes.
- Norma Foral 7/2006, de Montes de Gipuzkoa.

## **ACCESIBILIDAD**

- Ley 20/1997, de 4 de diciembre, para la promoción de la accesibilidad.

## **RUIDO**

- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido

Por su relevancia cabe destacar la reciente aprobación del RD 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Este RD se aprueba posteriormente a la redacción del documento de Diagnóstico Previo del PGOU, por lo que no se recoge en éste.



## 2.2 IDENTIFICACIÓN DE PLANES SUPRAMUNICIPALES QUE AFECTAN A LA REVISIÓN DEL PGOU

A continuación se indican los principales planes que, siendo jerárquicamente superiores al Plan General de Ordenación Urbana de Irun, contienen determinaciones de carácter ambiental. El apartado 3.8 del documento de Diagnóstico Previo incluye la relación de estos planes supramunicipales y sus principales líneas, criterios o elementos que pueden ser de interés de cara al PGOU de Irun. Para mayor detalle pueden consultarse los respectivos documentos.

En la actual configuración territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco, y desde la aprobación de las Directrices de Ordenación Territorial, Irun se inscribe dentro del Área Funcional de Donostia.

A continuación se ofrece, de forma muy resumida, la relación de estos planes y programas supramunicipales, cuyo contenido esencial se puede consultar en el apartado 3.8 del documento de Diagnóstico Previo.

### 2.2.1 Directrices de Ordenación Territorial (DOT)

Las DOT quedan definitivamente aprobadas por Decreto 28/1997, de 11 de febrero. En este momento se encuentran en fase de revisión. Las DOT constituyen el instrumento básico de ordenación del territorio de la CAPV.

Las propuestas específicas de las DOT para Irun, son las siguientes:

- Creación de una infraestructura turística en el área funcional, con capacidad de atracción para potenciar la demanda exógena de la comunidad autónoma
- Eje de **ferrocarril de cercanías** con San Sebastián y Baiona
- Entre los instrumentos propuestos por las DOT, y con incidencia directa en Irun y Hondarribia, se plantea la necesidad de realizar **planeamientos integrados para grupos de municipios**, entre los que se encuentran los dos municipios citados, por las actividades complementarias que presentan y posibilidades en el contexto transfronterizo.
- Las DOT establecen criterios para el **cálculo de la oferta de suelo residencial** a realizar desde el planeamiento municipal hasta la aprobación del Plan Territorial Parcial.

- Se identifican las siguientes **zonas protegidas y áreas de interés naturalístico** en Irun:
  - Zonas protegidas: Parque Natural de Aiako Harria
  - Áreas de Interés Naturalístico: Marismas y Terrazas del Bidasoa, por su alto valor faunístico y botánico.
  - Además de ello y con carácter general, se prohíbe la construcción de vivienda unifamiliar aislada en Suelo No Urbanizable, salvo en aquellos casos en que, fehacientemente, se demuestre su vinculación a la explotación de los recursos agropecuarios o se complete la ordenación de los núcleos rurales preexistentes.

### **2.2.2 Plan Territorial Parcial (PTP) del área funcional Donostia (Donostialdea y Bajo Bidasoa)**

En enero de 2003 se presentó el Avance del PTP de Donostialdea-Bajo Bidasoa. Este documento ha estado paralizado y durante el año 2008 ha sido adjudicada la continuación de este trabajo con vistas en primer lugar a proceder a su Aprobación Inicial.

### **2.2.3 Plan Territorial Sectorial (PTS) de la Red Ferroviaria**

El objetivo del PTS es la integración de la infraestructura ferroviaria denominada **Nueva Red Ferroviaria** en el País Vasco en la ordenación del transporte y en la ordenación del territorio. La nueva línea de alta velocidad discurrirá por Irun, donde se prevé una estación intermodal. El trazado aprobado para esta línea puede consultarse tanto en el propio PTS como en los planos de información de este Avance.

### **2.2.4 Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Márgenes de Ríos y Arroyos**

El PTS establece unas normas de ordenación basadas en tres componentes: **medioambiental, hidráulica y urbanística**. Son de aplicación las normas generales de protección para el río Bidasoa, así como sus afluentes, en la franja de suelo de 100 metros de anchura situadas a cada lado de los cursos de agua.

En el entorno espacial de las rías la aplicación de los criterios de ordenación de márgenes de este PTS se coordinará con la regulación derivada de la Legislación de Costas. En el ámbito del Área de Txingudi, el PTS se remite a la regulación derivada de la citada declaración.

La categoría de tramo definida para el río Bidasoa en todo su recorrido por el término municipal de Irun (hasta su desembocadura en el mar) es de nivel IV (cuenca afluyente de más de 600 km<sup>2</sup>). El arroyo Jaizubia, afluyente del Bidasoa por su margen derecha, es de nivel 0 y I en su recorrido por Irun (en la desembocadura es de clase I). Se identifican otros arroyos de menor entidad, con tramos de clase 0.

El PTS establece algunas restricciones en relación con la componente medioambiental. Estas son las zonas de interés identificadas:

- Márgenes en Zonas de Interés Naturalístico Preferente: se trata de los márgenes de ríos o arroyos que se encuentran tanto dentro del Parque Natural de Aiako Harria como en los ámbitos del Plan Especial de Txingudi.
- Márgenes con Vegetación Bien Conservada: en varios tramos fluviales tanto del río Bidasoa como de sus afluentes.

El PTS de Márgenes se aprueba definitivamente en fecha 22-12-1998. En este momento está en proceso de modificación, que ha tenido una Aprobación Inicial en diciembre de 2007.

### 2.2.5 Plan Territorial Sectorial de Zonas Húmedas

Este PTS, definitivamente aprobado en fecha 27-07-2004, señala el régimen de protección de las zonas húmedas incluidas en el Catálogo de Zonas Húmedas Protegidas.

En el municipio de Irun se encuentra un humedal correspondiente al Inventario de zonas húmedas (**Txingudi**, con el código A1G6). Se trata de una zona húmeda del Grupo II. Esta zona húmeda está protegida por planeamiento especial urbanístico (**Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales en el Área de Txingudi**), y, por ello, la normativa general del PTS no es de aplicación en este caso sino que prevalece la normativa específica del Plan Especial.

### 2.2.6 Plan Territorial Sectorial de Ordenación del Litoral

El ámbito de ordenación de este PTS es la Zona de Influencia definida en la Ley de Costas: “franja de anchura mínima de 500 m medidos a partir del límite interior de la ribera del mar”. Esta zona se hace extensible por las márgenes de los ríos hasta una cota de 5 m sobre el nivel del mar. El PTS se aprueba definitivamente el 13-03-2007.

El PTS establece una ordenación para esta franja, que en el caso de Irun, corresponde a la mayor parte del núcleo urbano, y a las márgenes del Bidasoa. El área húmeda correspondiente a Txingudi será ordenada por el Plan Especial de Ordenación del mismo, y no es objeto de este PTS.

Las categorías de ordenación son las siguientes: Especial protección, mejora ambiental, Forestal, Zona agroganadera y campiña, y zonas de uso especial. El PTS establece un **régimen de usos del suelo y actividades para cada categoría de ordenación**, siendo la categoría “Especial protección”, la más restrictiva (en Irun la Isla de los Faisanes).

### 2.2.7 Plan Territorial Sectorial Agroforestal

El PTS Agroforestal se encuentra aprobado inicialmente. Este PTS abarca la ordenación del suelo clasificado como “No urbanizable” y establece un régimen de usos del suelo y actividades para las distintas categorías de ordenación que propone. No obstante, al no contar todavía con una aprobación definitiva, ni siquiera provisional, este régimen todavía no está vigente.

En el término municipal de Irun se consignan estas categorías de ordenación:

- Espacios naturales protegidos: Aiako Harria.
- Agroganadera y Campiña: que se subdivide en Alto Valor Estratégico (230 Ha en Irun) y Paisaje Rural de Transición (713 Ha en Irun).
- Monte: en la subcategoría forestal Irun tiene 1.065 Ha.
- Mejora ambiental: En Irun ocupa una extensión de 3 Ha.

Las zonas de **Alto Valor Estratégico** suelen responder a uno o más de estos criterios:

- Suelos de alta capacidad agrológica definidos en los mapas correspondientes. Se trata de las zonas con los terrenos más idóneos para la práctica de una agricultura más intensiva.

- Terrenos afectos a las explotaciones agrícolas de mayor rendimiento.
- Terrenos afectos a las explotaciones ganaderas de mayor tamaño.

El PTS no adscribe cada mancha identificada a una o varias de estas categorías, por lo que sólo con el análisis de esta información no es posible conocer su tipología u orientación. Puede ocurrir, asimismo, que determinada explotación (bien ganadera o agrícola) dependa de terrenos cercanos para su normal funcionamiento y que generalmente los mantiene arrendados. En suma, la información que aporta el PTS supone una aproximación a la realidad de las explotaciones agropecuarias del municipio, pero requiere de análisis más precisos.

### 2.2.8 Plan Territorial Sectorial de la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa

Durante el mes de agosto de 2008 se ha puesto en exposición pública un Avance del PTS de vías ciclistas de Gipuzkoa. El municipio de Irun queda atravesado por dos itinerarios:

- **Itinerario 1 (Donostia-Irun)**. El eje parte del puente de la Zurriola (Donostia) y finaliza en el puente de Santiago (Irun).
- **Itinerario 7 (Valle del Bidasoa)**. El itinerario del valle del Bidasoa parte del núcleo urbano de Irun y alcanza el puente de Endarlatsa, en el límite administrativo de Gipuzkoa y Navarra, mediante un trazado de 10 km de longitud.

## 2.3 ESPACIOS NATURALES DE INTERÉS

Los espacios de interés que existen en el término municipal de Irun se acogen a estos instrumentos de planificación:

- Red Natura 2000 o red ecológica europea, que incluye los espacios designados en aplicación de la Directiva 42/92 o “Directiva Hábitats”. La Red Natura 2000 está compuesta por dos figuras: LIC: Lugares de Importancia Comunitaria y ZEPA: Zonas de Especial Protección para las Aves.
- Red de Espacios Naturales Protegidos. Son espacios declarados al amparo de la Ley Estatal 4/1989 y la Ley Autonómica 16/1994. Las figuras de protección que se proponen en esta última Ley son: Parque Natural (todos los Parques Naturales de la CAPV se integran también en la red de LIC),

Biotopo Protegido (ninguno en término municipal de Irun) y Árbol Singular (ninguno en término municipal de Irun).

- Convenio RAMSAR. Convenio intergubernamental firmado en 1971 cuyo objetivo es la conservación y el uso racional de los humedales y que agrupa 1.764 zonas húmedas en todo el mundo.

Las figuras de protección no son excluyentes. Un mismo espacio puede estar acogido a varias figuras. Los espacios de interés en Irun son:

- **Aiako Harria.** Es Parque Natural y LIC (código ES2120016). Sus límites son casi coincidentes. El espacio tiene una extensión de casi 7.000 Ha, de las que cerca de 1.250 Ha están en Irun. El Parque Natural tiene aprobado su Plan de Ordenación de Recursos Naturales (PORN) en 1995 y su Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG). El PORN zonifica el territorio en 9 categorías con diferentes niveles de protección. En cuanto al LIC, sus objetivos de conservación incluyen 20 especies de animales y plantas así como 13 Hábitats Comunitarios.
- **Txingudi-Bidasoa.** El ámbito de Txingudi-Bidasoa está protegido por el Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales del Área de Txingudi, el Lugar de Importancia Comunitaria Txingudi – Bidasoa (LIC ES2120018), la Zona de Especial Protección de Aves Txingudi (ZEPA ES0000243) y asimismo es un Humedal RAMSAR. Las delimitaciones de estas cuatro figuras no son coincidentes. El espacio supera las 100 Ha. El Plan Especial incluye cuatro tipos de zonas (protección integral, especial, común y agrícola). Por lo que respecta a LIC, sus objetivos de conservación incluyen 35 especies de animales y plantas así como 4 hábitats comunitarios. La ZEPA tiene 31 especies de aves entre sus objetivos de conservación.

## 2.4 OTROS PLANES CON INCIDENCIA EN EL ÁMBITO DE ESTUDIO

### Agenda local 21

Irun forma parte del Udaltalde 21 Txingudi, cuyo objetivo es desarrollar el proceso de Agenda Local 21 en la Comarca de Txingudi. La implantación de la Agenda 21 en Irun está en proceso, habiéndose elaborado en enero de 2006 el diagnóstico ambiental. También se encuentra aprobado el Plan de Acción. En el apartado 1.6 de este ISA se pueden consultar sus determinaciones más importantes en relación con el PGOU de Irun.

## 2.5 IDENTIFICACIÓN DE METAS Y COMPROMISOS AMBIENTALES

Existen algunos criterios de sostenibilidad para el planeamiento urbanístico reconocidos internacionalmente, y que deberían tenerse en cuenta en la redacción del PGOU. En la CAPV, estos criterios se recogen en la Estrategia Vasca de Desarrollo Sostenible 2002-2020. En su momento y al amparo de esta Estrategia se aprobó el primer Programa Marco Ambiental 2002-2006. Recientemente se ha aprobado el segundo Programa Marco Ambiental de la CAPV “diseñando el futuro” 2007-2010.

La meta 4 de la Estrategia Vasca de Desarrollo Sostenible es: “equilibrio territorial y movilidad: un enfoque común”. Los objetivos que se plantean dentro de esta meta en el segundo programa marco ambiental son los siguientes:

- Objetivo estratégico 8: hacia un nuevo modelo de gestión de la movilidad. Promover la renovación y la rehabilitación de la ciudad consolidada, promover la mejora del diseño atractivo y de la calidad de vida de las áreas urbanas, promover la integración del planeamiento urbanístico a los objetivos contenidos en los instrumentos de ordenación territorial y a los criterios de sostenibilidad.
- Objetivo estratégico 9: lograr una accesibilidad que permita un desarrollo sostenible para los diferentes usos y actividades (residenciales, de actividades económicas y de ocio). Se concreta, entre otras cosas, en reducir las necesidades de movilidad, no favoreciendo las actividades y usos urbanísticos que supongan un incremento de la demanda de modos motorizados.

De cara a los proyectos de urbanización, se deben considerar las siguientes metas:

- Meta 2, “Gestión responsable de recursos naturales y de los residuos”: consumo responsable de los recursos naturales, fomentar un consumo y una producción energética sostenibles y reducción de residuos y vertido cero sin tratamiento.
- Meta 5, “Limitar la influencia en el cambio climático”: limitar las emisiones de gases de efecto invernadero y adaptación al cambio climático.

### 3.- ANÁLISIS, DIAGNÓSTICO Y VALORACIÓN AMBIENTAL DEL ÁMBITO AFECTADO POR EL PGOU

El Diagnóstico Previo incluye una descripción detallada y pormenorizada del ámbito afectado por el PGOU de Irun en su capítulo 3. Queda acompañada de una información cartográfica. En el presente apartado del ISA se aporta esta información de manera resumida, desarrollándose algo más los aspectos novedosos no tratados en el Diagnóstico Previo o aquellos que se han considerado de interés. Para realizar el trabajo de análisis y diagnóstico se han consultado diversas fuentes de información y se ha realizado trabajo de campo específico.

#### 3.1 ENCUADRE FÍSICO

##### 3.1.1 Localización

El término municipal de Irun se ubica al este de Gipuzkoa, limitando con Francia. Limita asimismo con los municipios de Lesaka (Navarra), Oiartzun, Lezo y Hondarribia (Gipuzkoa). Abarca una superficie de 4.193,3 hectáreas.

##### 3.1.2 Orografía y pendientes

El municipio de Irun presenta un **relieve creciente de norte a sur**. Las cotas más bajas se sitúan en la zona de marisma y en torno al río Bidasoa (0 m) y se van elevando hacia el sur constituyendo un relieve formado por colinas con suaves pendientes (5-30%). Las pendientes van aumentando según se acerca la zona de Aiako Harria, donde se registran las cotas más altas (811 m) y pendientes de más del 50%.

Dentro del área urbana las pendientes se sitúan en su mayoría entre el 0 y el 10%, pudiéndose alcanzar pendientes del 20% en algunas zonas periféricas.



## 3.2 APROVECHAMIENTO DE LOS RECURSOS NATURALES

### 3.2.1 Usos del suelo

Los usos actuales del suelo en Irun son principalmente el uso **agroforestal**, las **infraestructuras** y el uso **urbano**. Según datos del Eustat, en el año 1999 existían 389 explotaciones censadas en el municipio de Irun, 184 de ellas con ganadería y 184 sin ganadería. Según los datos del inventario forestal de 1996, los usos predominantes en Irun son los de forestal arbolado denso (40%) y prados (25%). Dentro del uso forestal, tanto coníferas como frondosas tienen alrededor de 1.000 Ha.

### 3.2.2 Capacidad agrológica de los suelos

Según se recoge en el Mapa de Clases Agrológicas de Gipuzkoa (DFG, 1998) el municipio de Irun cuenta con una **escasa superficie de suelos de clase II**, muy alta capacidad agrológica, en la zona de Plaiaundi, Osinbiribil y Zaisa. El resto de la mitad norte del municipio (allá donde se conserva) tiene suelo de escaso valor, aunque en la parte meridional de esta mitad aparecen algunas parcelas de clase III y IV, que tienen alta capacidad agrológica. En la mitad sur los suelos son de escaso desarrollo, mayoritariamente de tipo VII, con fuertes restricciones para su uso.

## 3.3 HIDROLOGÍA

### 3.3.1 Aguas superficiales

La mayor parte del municipio de Irun se encuentra en la **Unidad Hidrológica del Bidasoa** y una pequeña superficie en la UH del Oiartzun. En Irun se encuentra el tramo final del eje principal del Bidasoa. También se desarrollan los siguientes afluentes de su margen izquierda: Endara, Ibarrola-Artía, Olaberria y Jaizubia.

Se dispone de información relativa al estado ecológico en varios puntos de la red hidrográfica superficial en término municipal de Irun<sup>1</sup>. En cuanto a ríos, existen dos puntos de control cuyos resultados del año 2006 se resumen en la siguiente tabla:

---

<sup>1</sup> Redes de seguimiento del estado ecológico de ríos de la CAPV y de aguas de transición y costeras de la CAPV, GV 2005

Río	Bidasoa	Jaizubia
Estación	BI-555 (Enderlatsa)	BIJA-050 (Urdanibia)
Estado Ecológico	Bueno (II)	Malo (V)

Por lo que se refiere a las aguas de transición (estuarios), existen datos de 2 puntos de control a la altura del término municipal de Irun. Los resultados de la campaña del año 2007 son:

Río	Bidasoa	Bidasoa
Estación	E-BI5 (Behobia)	E-BI10 (Amute)
Estado Ecológico	Aceptable (III)	Aceptable (III)

### Demarcaciones Hidrográficas

Las aguas superficiales de Irun se adscriben a dos Demarcaciones Hidrográficas:

- Demarcación de las Cuencas Norte III. Organismo competente: Confederación Hidrográfica del Cantábrico, dependiente del Ministerio de Medio Ambiente, (subcuenca de Endara en la UH del Bidasoa)
- Demarcación Hidrográfica de las Cuencas Internas de la CAPV. Organismo competente: Gobierno Vasco. (resto de UH Bidasoa y UH Oiartzun)

### Masas de agua: presiones, impacto y riesgo

Los trabajos de desarrollo de la DMA efectúan una primera propuesta de delimitación y tipificación de masas de agua y el análisis de presiones e impactos de cada una de ellas. Los principales resultados se indican en la siguiente tabla:

Identificación de Masa de Agua	Demarcación	Tipo	Nivel de presión global	Impacto	Riesgo de incumplir objetivos DMA
Endara-A	Norte III	Río. Natural	No significativa	Sin Impacto	Sin Riesgo
Jaizubia-A	Internas	Río. Natural	Moderada	Comprobado	Alto
Bidasoa	Internas	Transición. Natural	Moderada	Probable	Medio

### 3.3.2 Aguas subterráneas

En término municipal de Irun no hay formaciones subterráneas de especial relevancia si exceptuamos el acuífero Cuaternario del Bidasoa en la zona de Lastaola. El resto corresponde a formaciones muy poco permeables que **no originan acuíferos de relevancia**.

### 3.3.3 Captaciones

La comarca del Bajo Bidasoa, municipios de Irun y Hondarribia, forman el Sistema Txingudi. Este Sistema se abastece de agua principalmente del **embalse de San Antón**, situado en la cabecera del Endara en la Comunidad Foral de Navarra. Al resultar insuficiente y no presentar garantía total, una parte del abastecimiento también procede de los **manantiales de Jaizkibel**, situados en Hondarribia. La ETAP del Sistema Txingudi, denominada Elordi, está en Irun. La EDAR de Atalerreka se halla en la vertiente norte del monte Jaizkibel en Hondarribia.

El Registro de Zonas Protegidas para captaciones superficiales (Informe sobre los artículos 5 y 6 de la DMA, Cuencas Internas del País Vasco) identifica 4 puntos de captación en el término municipal de Irun. 3 de ellos corresponden al **sistema de Jaizubia** (1.98 l/s), entidad local no perteneciente al sistema Txingudi, y el otro es el sondeo de Lastaola, planteado como refuerzo para el Sistema Txingudi.

Principales captaciones de agua de Irun						
Nombre		Coordenadas		Sistema	Tipo	Caudal (m <sup>3</sup> /día)
		x	y			
Jaizubia	1	597.044	4.796.772	Jaizubia	Abastecimiento entidad población (captación superficial)	171
	2	596.708	4.796.584	Jaizubia		
	3	596.524	4.796.484	Jaizubia		
Lastaola		602.323	4.797.558	Txingudi	Abastecimiento supramunicipal (sondeo, 8 pozos, terraza aluvial)	-

### 3.4 BIODIVERSIDAD

#### 3.4.1 Vegetación

##### Vegetación potencial

La vegetación potencial de Irun estaría constituida mayoritariamente por **bosques de frondosas**: alisedas, robledales – bosques mixtos, marojales y hayedos. En las zonas más bajas existirían áreas de **vegetación de marisma y zonas húmedas**. En determinadas partes de Aiako Harria dominarían las áreas con vegetación ligada a **afloramientos rocosos silíceos**.

##### Vegetación actual

Las unidades de vegetación que predominan actualmente en el municipio de Irun son las siguientes:

Unidad de vegetación	Superficie en el municipio de Irun (Hectáreas)	% de cada unidad con respecto a la vegetación predominante
Bosque acidófilo dominado por <i>Quercus robur</i>	926,374	29,431
Prados y pastos	669,362	21,266
Plantaciones de <i>Pinus radiata</i>	409,259	13,002
Brezal atlántico dominado por <i>Ulex sp.</i>	288,681	9,171
Plantaciones de <i>Quercus rubra</i>	241,005	7,657
Plantaciones de coníferas, excepto <i>P. radiata</i>	165,653	5,263
Plantaciones de frondosas, excepto <i>Q. rubra</i>	101,455	3,223
Bosques naturales jóvenes de frondosas	56,939	1,809
Huertas y viveros	67,633	2,149
Praderas silicícolas de <i>Deschampsia flexuosa</i>	41,306	1,312
Helechales atlánticos y subatlánticos, colinos	40,731	1,294
Hayedo acidófilo atlántico	24,351	0,774
Plantaciones de frutales	20,919	0,665
Plantaciones mixtas de frondosas y coníferas	18,034	0,573
Carrizales de <i>Phragmites</i>	16,355	0,520
Seto de especies autóctonas	12,343	0,392
Aliseda ribereña eurosiberiana	8,283	0,263
Marojal eurosiberiano	7,654	0,243
Otras plantaciones ( <i>Eucaliptos sp. Robinia pseudoacacia</i> )	6,932	0,220
Aliseda no riparia	6,634	0,211

Unidad de vegetación	Superficie en el municipio de Irun (Hectáreas)	% de cada unidad con respecto a la vegetación predominante
Formaciones de <i>Baccharis halimifolia</i>	5,316	0,169
Sauceda de borde de láminas de agua y suelos fangosos	4,159	0,132
Vegetación de roquedos silíceos	3,776	0,120
Trampales acidófilos-esfagnales	1,848	0,059
Abedular	1,419	0,045
Espinares atlánticos calcícolas	0,626	0,020
Espadañales de <i>Typha spp.</i>	0,545	0,017

### Usos del suelo

Se ha elaborado un mapa de vegetación y usos del suelo en el que todos los recintos inventariados se han asignado a un total de 7 categorías. Puede consultarse en el Diagnóstico. En la siguiente tabla se sintetizan los porcentajes de superficie en el término municipal de Irun:

Unidad de Uso	% de la superficie municipal
Bosques caducifolios naturales	25,35
Vegetación de marisma y zonas húmedas	0,49
Matorrales	8,19
Plantaciones Forestales	26,49
Prados y pastos	18,19
Zonas cultivadas	2,15
Áreas urbanas, vías de comunicación, vertederos...	19,13

### 3.4.2 Fauna

El arroyo Endara y el río Bidasoa entran a formar parte de las áreas de especial interés del Visión Europeo (*Mustela lutreola*) definidas en su plan de gestión. El arroyo Endara es área de interés especial del Desmán del Pirineo (*Galemys pyrenaicus*) en su plan de gestión. Ambas especies están catalogadas como **En Peligro de Extinción** en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas (CVEA).

Hay hasta 7 especies en el estatus "Vulnerable". Destacan Espinoso (*Gasterosteus aculeatus*) y Sapo corredor (*Bufo calamita*), cuyas poblaciones del entorno de Txingudi son las únicas de Gipuzkoa y vertiente cantábrica de la CAPV respectivamente.

Hay 10 especies en la categoría de “Rara” cuya presencia es probable o muy segura en casi todos los casos. Asimismo, hay 15 especies “De Interés Especial”, con presencia generalmente segura o muy probable en el término municipal.

### Áreas de interés para la fauna

Irun es uno de los municipios de Gipuzkoa e incluso de la CAPV con **mayor diversidad de fauna superior** y que incluye especies de muy variado espectro. Las principales áreas para la fauna coinciden con varios espacios naturales y son:

- Área de Txingudi (incluida en el LIC ES2120018 Txingudi-Bidasoa - ZEPA ES0000243 Txingudi – Humedal RAMSAR). Importante sobre todo por la nidificación de aves típicas de zonas húmedas y por estar en la ruta migratoria de aves en Europa.
- Aiako Harria (LIC ES2120016, Parque Natural). Ámbito forestal y montano con presencia de numerosas especies ligadas a bosques naturales (robleales, hayedos) y roquedos.
- Red hidrográfica (LIC ES2120016 Aiako Harria – Parque Natural y LIC ES2120018 Txingudi-Bidasoa). En especial el Bidasoa, el Endara y el Jaizubia.

### **3.4.3 Corredores ecológicos**

El estudio de la Red de Corredores Ecológicos de la C.A.P.V. (Gobierno Vasco) de enero de 2005, analiza la conectividad ecológica de la CAPV y propone la posible creación de una Red de Corredores destinada a permitir la movilidad de la fauna entre espacios Natura 2000 que sufren una fragmentación a escala regional. El municipio de Irun se ubica sobre el **corredor LIC Aiako Harria – LIC Jaizkibel (R21)** que sirve de enlace entre dichos espacios protegidos. En el citado estudio se establecen las especies-objetivo de este corredor (un total de 10 especies de mamíferos, varios de ellos incluidos en el CVEA) y otras especies beneficiarias (7 especies de mamíferos).

## **3.5 MEDIO AMBIENTE URBANO**

### **3.5.1 Socioeconomía**

El municipio de Irun contaba en el año 2006 con **60.331 habitantes** y una densidad de **1.423 hab./km<sup>2</sup>**.

Aproximadamente el 13% del territorio de Irun se encuentra urbanizado, y la población se concentra en su mayor parte en el tercio norte del municipio. Teniendo en cuenta solamente la superficie urbana, la densidad de población supera los 11.000 habitantes por km<sup>2</sup> de suelo urbano, cifra similar a las densidades de Pasaia y Donostia-San Sebastián.

El número de habitantes ha ido en **aumento** durante los últimos años, tendencia que se viene manteniendo desde hace varias décadas. La estructura poblacional por su parte, está sufriendo un **envejecimiento progresivo**. En el año 2006 el grupo de edad correspondiente a 0 – 19 años suponía el 18% de la población, suponiendo los mayores de 65 años el 17%.

El diagnóstico efectuado realiza una proyección de la población de Irun en los próximos años. Estas proyecciones se hacen a 8 y 16 años, periodos que coinciden con las clásicas etapas de programación cuatrienal y que llevarían a 2016 y 2024. Asumiendo una hipótesis de crecimiento intermedio, es decir, del 1% anual, la población de Irun llegaría a **66.200 habitantes** en **2.016** y a **71.500 habitantes** en **2024**.

### 3.5.2 Movilidad

#### Estructura viaria y desplazamientos

El sistema viario principal de Irun está compuesto por las siguientes vías:

- Autopista Bilbao – Behobia (**A-8**)
- Autovía – Carretera **N-1**
- N-638 (carretera que une a Irun con la N-1)
- N-121 (entrada desde la zona norte de Navarra hacia Irun)
- GI-2134 (vía interna del municipio)

#### Transporte público

Irun cuenta con tres líneas de **transporte urbano** y dos servicios **interurbanos por carretera** (Irun – Hondarribia, Irun – Donostia), además de sendas líneas de ferrocarril de **RENFE** (2 estaciones en Irun) y **Euskotren** (4 estaciones).

### Movilidad no motorizada

Aunque Irun cuenta con una serie de carriles-bici y una orografía favorable para este tipo de transporte, en la actualidad falta conexión entre los tramos de existentes.

#### 3.5.3 Accesibilidad

El ayuntamiento de Irun cuenta con un Plan Municipal Integral de Accesibilidad.

### 3.6 PAISAJE

El término municipal de Irun se caracteriza por la siguiente configuración paisajística:

- Marisma y trama urbana: en la desembocadura del río Bidasoa, es la zona más llana.
- Campiña: entre los 15-200 m de cota, con relieves suaves y predominio del uso agrícola.
- Montaña: el tercio sur municipal, por encima de 200 m. Predominan los usos forestales y ganaderos.

El anteproyecto del Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes (GV, 2005) identifica **5 cuencas visuales** en el término municipal Irun:

<b>Valoración paisajística de las Cuencas Visuales (CPSS)</b>		
<b>Nombre</b>	<b>Valor paisajístico</b>	
Irun	1	Muy bajo
Malkorra	1	Muy bajo
Errotasarko	1	Muy bajo
Bidasoa	1	Muy bajo
Pagogaina	4	Alto
Endara	5	Muy alto



## 3.7 RIESGOS

### 3.7.1 Inundabilidad

Según la cartografía más reciente de Gobierno Vasco existen áreas **inundables** para periodos de 10,100 y 500 años en las márgenes del Bidasoa (Zaisa y Behobia), Jaizubia (Urdanibia, Ventas y Anaka), Olaberria e Ibarrola. Algunas de estas zonas potencialmente inundables están urbanizadas actualmente.

### 3.7.2 Vulnerabilidad de acuíferos

La mitad norte del municipio, donde se ubica el núcleo urbano, se asienta sobre terrenos con **vulnerabilidad muy baja** de acuíferos y la parte sur sobre áreas con **vulnerabilidad baja**.

### 3.7.3 Áreas erosionables

Existen zonas de procesos erosivos extremos asociados a los taludes de la autopista A-8 en Irun, al sur del núcleo urbano. Al sur del término municipal también existen áreas en las que se producen procesos erosivos graves o muy graves asociados a las zonas de alta pendiente, en las cercanías de Aiako Harria.

### 3.7.4 Geotecnia

La mitad norte del municipio presenta en su mayor parte unas condiciones geotécnicas **`favorables´**, según los datos recogidos en la cartografía temática elaborada por el Gobierno Vasco (GESPLAN). No obstante, las zonas más cercanas a las marismas presentan condiciones **`desfavorables´** o muy **`desfavorables´**, debido a riesgos de inundación, encharcamiento y capacidad portante-asientos. En lo que respecta a la mitad sur, prevalecen las condiciones geotécnicas **`aceptables´** y **`desfavorables´**, debido principalmente al incremento de las pendientes.

### 3.7.5 Suelos potencialmente contaminados

Según el “Inventario de emplazamientos con actividades potencialmente contaminantes del suelo de la CAPV” (IHOBE, 1998), en Irun hay **144 emplazamientos** que han albergado **actividades potencialmente contaminantes del suelo**, con una superficie de 1.762,43 Ha.

Los emplazamientos industriales potencialmente contaminantes se concentran en Belaskoenea, Ventas, Anaka y Azkenportu. Las tipologías son:

Tipo de emplazamiento		Nº de parcelas inventariadas	Superficie (Ha)
<b>Activas</b>	Bajos vivienda	4	0,23
	Uso exclusivo industrial	122	67,06
<b>Inactivas</b>	Solares	2	1,49
	Ruinas	2	6,48
	Industrias inactivas	1	1.663,37
<b>Vertederos</b>		8	23,68
<b>Modificados</b>	Vertederos	-	-
	Actividades	3	0,12
<b>TOTAL</b>		144	1.762,43

Fuente: Diagnóstico de Agenda 21 de Irun.

### 3.7.6 Estructuras mineras abandonadas

El inventario de estructuras mineras abandonadas de la CAPV (GV), recoge la existencia de 23 estructuras mineras de diversos tipos abandonadas en el término municipal de Irun.

### 3.7.7 Ruido ambiental

El Ayuntamiento de Irun dispone de un Inventario y Caracterización del Ruido en Irun en 1995 y posteriormente una Primera Evaluación del Ruido Ambiental en el año 2001. Las conclusiones de estos trabajos y del Diagnóstico de la Agenda 21 indican que las principales fuentes emisoras de ruido son: Autopista A-8, N-1 Variante norte, Avda. Navarra... en cuanto al tráfico, las dos líneas de ferrocarril, el aeropuerto de Hondarribia, polígonos industriales de Belaskoenea, Errotazar ó Soroxarreta, así como determinadas actividades de hostelería, ocio...

En abril de 2008 el Ministerio de Fomento ha sometido a exposición pública un borrador del **mapa estratégico de ruido del eje ferroviario de RENFE** en el ámbito de Irun. En junio de 2008 la DFG ha sometido a exposición pública un **borrador de los mapas estratégicos de ruido de la Autopista A-8 y de la carretera N-1**. En la cartografía de estos documentos se puede consultar los niveles de ruido asociados a estas infraestructuras, aunque todavía no están aprobados definitivamente. Parte de la **ciudad existente** y de los **ámbitos** que el Avance **propone** para desarrollos urbanísticos se encuentra en **áreas afectadas por el ruido** de estas infraestructuras a la vista de estos resultados preliminares. Todavía no se dispone el mapa de ruido de la línea ferroviaria de Euskotren, que debe estar aprobado antes de 2012. Según se desprende de la información manejada, el aeropuerto de Hondarribia está exento de realizar mapa de ruido al no superar las 50.000 operaciones anuales.

### 3.7.8 Riesgo de incendio forestal

El informe de la Dirección de Atención de Emergencias del Gobierno Vasco (julio 2008) aporta un plano con cuatro categorías de riesgo forestal basadas en la cartografía de vegetación de la CAPV 2007 y el modelo de combustibles forestales del País Vasco 1999. Las categorías son: riesgo nulo, bajo, medio y alto (robleal consolidado y plantaciones forestales).

### 3.7.9 Riesgos tecnológicos

Según el informe de la Dirección de Atención de Emergencias del Gobierno Vasco (julio 2008), en término municipal de Irun hay estas infraestructuras de riesgo por transporte de mercancías peligrosas:

- Autopista A-8: riesgo **ALTO**.
- Carretera N-1: riesgo **BAJO**.
- Carretera N-121: riesgo **BAJO**.
- Línea ferroviaria RENFE: riesgo **MEDIO**.

En la cartografía suministrada por GV se indica una banda de 600 m a cada lado de las distintas infraestructuras indicadas.

En Irun o en municipios limítrofes no se han detectado industrias asociadas a actividades industriales potencialmente peligrosas acogidas a la Normativa SEVESO II.

### 3.7.10 Riesgo sísmico

El municipio de Irun se sitúa en una zona de riesgo VI según el Plan de Emergencias ante el riesgo sísmico de 2006 (GV), 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).

### 3.7.11 Mapa de riesgos

La LEY básica estatal 8/2007, de 28 de mayo, de suelo en su artículo 15 y el Decreto de Gobierno Vasco 105/2008, de 3 de junio, en su artículo 31, indican que el Informe de Sostenibilidad Ambiental debe incorporar un mapa de riesgos naturales del municipio.

De cara al documento de Aprobación Inicial del PGOU se preparará el citado mapa de riesgos. Se propone incluir tanto los riesgos naturales como los riesgos de origen humano. En principio se propone que las materias incorporadas al mapa de riesgos sean:

- Riesgos Naturales:
  - Inundabilidad, incorporando las áreas sometidas a riesgo de inundación para los periodos de retorno de 10, 100 y 500 años.
  - Vulnerabilidad de los acuíferos a la contaminación: no se considera incluir este aspecto al consignarse vulnerabilidad baja o muy baja en todo el término municipal
  - Riesgo de incendio forestal, incluyendo las zonas de riesgo medio y alto.
- Riesgos de Origen Humano:
  - Suelos potencialmente contaminados.
  - Estructuras mineras abandonadas.
  - Riesgos tecnológicos: asociado al transporte de mercancías peligrosas en infraestructuras de comunicación.
  - Ruido ambiental.

## 4.- EXAMEN AMBIENTAL DE LAS ALTERNATIVAS. JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN

### 4.1 ALTERNATIVA “CERO” Ó DE NO-INTERVENCIÓN

La revisión del PGOU no ha barajado la alternativa de **no-intervención o alternativa “cero”**. El diagnóstico efectuado revela que el vigente PGOU de 1999 se ha desarrollado en gran medida y la ciudad no puede afrontar determinados retos en materia urbanística, esencialmente en cuanto a la necesidad de cubrir las necesidades de vivienda de un futuro próximo y de crecimiento económico del municipio. También indica un acusado déficit en materia de infraestructuras viarias y necesidades de adaptación de las ferroviarias. Por todo ello, la opción “cero” supondría no atender estas necesidades y ni siquiera se ha tenido en consideración, por lo que **se ha descartado incluirla** a la hora de analizar las alternativas técnicamente viables. Por el contrario, se ha decidido realizar una revisión del PGOU conforme a los criterios y objetivos enunciados en este Avance (que incluyen criterios de tipo ambiental) y mediante las propuestas indicadas por el citado documento (algunas de las cuales también son de marcado carácter ambiental).

### 4.2 DEFINICIÓN DE LAS ALTERNATIVAS

Las propuestas del Avance de la Revisión del PGOU de Irun pueden consultarse en los capítulos 5, 6, 7, 8 y 9 de la memoria urbanística y se resumen en el apartado 1.5 de este ISA.

El Avance de la revisión del PGOU de Irun propone una serie de **alternativas** en gran medida **no excluyentes entre sí**. En suma, este Avance se plantea de **forma abierta**, sin decantarse por ninguna de estas alternativas, de forma que en los sucesivos meses se produzca un intercambio de pareceres en el marco del proceso de participación pública descrito brevemente en el apartado 1.10 de este ISA, lo que desembocará en el modelo definitivo. Esta solución que se adopte finalmente se definirá en el documento de Aprobación Inicial y, salvo cambios no significativos, será la que se mantenga hasta la Aprobación Definitiva del documento.

Desde un punto de vista ambiental, las propuestas de este Avance pueden estructurarse en estos tres grandes apartados:

- Propuestas de infraestructuras de comunicación
- Propuestas de desarrollos urbanísticos
- Propuesta de tratamiento del Suelo No Urbanizable

#### 4.2.1 Alternativas de propuestas de infraestructuras de comunicación

En el apartado 1.5.1 de este ISA y en el apartado 6 de la memoria urbanística se pueden consultar las diferentes alternativas que se proponen para la mejora de las infraestructuras de comunicación.

La mayor parte de las medidas se centra en las infraestructuras viarias. De forma muy breve, las actuaciones son:

En la carretera N-1:

- **Desdoblamiento N-1** en la recta de Jaizubia (con nuevo enlace a la altura del Hospital comarcal) y hasta la Avda. Iparralde.
- **Desdoblamiento entre Osinbiribil y Behobia.** Con dos alternativas.
  - Alternativa “N-Río 1”. Se realizaría mediante calzadas superpuestas.
  - Alternativa “N-Río 2”. Se realizaría mediante calzadas al mismo nivel.
- **Paso por Behobia.** En el barrio de Beobia se proponen dos alternativas:
  - Alternativa “N-Behobia 1”.
  - Alternativa “N-Behobia 2. Las diferencias entre ambas radican en las soluciones de glorietas y enlaces.

El Avance del PGOU plantea 3 alternativas de ronda Sur para circunvalación de la ciudad.

- **Alternativa Ronda Sur “R-1”.** Dentro de la trama de la ciudad.
- **Alternativa Ronda Sur “R-2”.** Se desarrollaría a ambos lados de la autopista entre Txenperenea y Ribera. Los otros dos tramos serían similares a los de la alternativa “R-1”.
- **Alternativa Ronda Sur “R-3”.** Esta alternativa de ronda se plantea en su totalidad mediante un viario paralelo a la Autopista A-8 al sur de la misma.

El Avance propone 3 alternativas de Variante Sur, cada una emparejada con su ronda correspondiente (R-1 con S-1 y así sucesivamente).

- **Alternativa Variante Sur “S-1”.** Esta alternativa de variante incluye tramos al norte y al sur de la Autopista A-8.

- **Alternativa Variante Sur “S-2”.** La presente alternativa ubica los dos sentidos de marcha a cada lado de la autopista A-8.
- **Alternativa Variante Sur “S-3”.** Esta variante se desarrolla íntegramente al sur de la A-8.

Como ya se ha explicado previamente, la actuación planteada en el entorno de Olaberria incluye un importante viario asociado, que no se ha desagregado de la propuesta urbanística.

Las propuestas indicadas en materia ferroviaria no constituyen alternativas entre sí. Figuran en el apartado 1.5.1 de este ISA.

#### **4.2.2 Alternativas de propuestas de desarrollos urbanísticos**

Las propuestas de desarrollos urbanísticos incluyen tanto los desarrollos de Actividades Económicas como los desarrollos Residenciales y otros elementos adscritos tal como Equipamientos, Dotaciones o Espacios Libres. Quedan definidas en la memoria general del Avance y en el apartado 1.5 de este ISA.

Algunos de estos desarrollos se comparten con el vecino municipio de Hondarribia:

- **ÁMBITO 2.1.08. ZABALETA.** Aunque el ámbito se encuentra íntegramente en Irun, está relacionado con dos posibles desarrollos urbanísticos de Hondarribia en la zona noroeste del municipio (Istillaundi y Zaldunborda).
- **ÁMBITO 2.1.09. URDANIBIA – ZUBIETA.** Ámbito situado entre el palacio de Urdanibia y el Hospital Comarcal. El ámbito se sitúa en terrenos de ambos municipios, aunque el grueso de las actuaciones se realiza en Irun.
- **ÁMBITO ZUBIETA.** Situado en el entorno del Hospital Comarcal. Su objetivo es la generación de un parque empresarial o tecnológico. En su mayor parte se desarrolla en Hondarribia, aunque también incluye terrenos de Irun, con el objeto de asegurar las conexiones viarias.

Por lo demás, el Avance propone la intervención en materia residencial y de actividades económicas en un total de 20 ámbitos. En las siguientes tablas se indican las principales características de cada uno de ellos.

La primera tabla incluye los desarrollos urbanísticos para generación de áreas de Actividades Económicas:

AMBITOS PROPUESTOS		USO PRINCIPAL	SUPERFICIE BRUTA (M2)	EDIFICABILIDAD (M2)
CLAVE	DENOMINACIÓN			
1.1.10	PROL. ARASO NORTE	INDUSTRIAL	214.478,00	85.791,00
1.1.11	PROL. OIANTZABALET	INDUSTRIAL	117.539,00	47.015,00
2.1.08	ZABALET	PARQUE TECNOL-EMPRES	292.618,00	73.154,00
2.1.09	URDANIBIA-ZUBIETA	PARQUE TECNOL-EMPRES	90.916,00	22.729,00
9.1.02	ENTORNO DE OLABERRIA	PARQUE TECNOL-EMPRES	600.882,00	150.220,00
1.1.12	ARASO-SASIKOBURUA	TERCIARIO	40.561,00	25.000,00
8.3.12	PAUSU	TERCIARIO-VARIOS	9.762,00	2.491,00
<b>TOTAL</b>			<b>1.366.756,00</b>	<b>420.697,00</b>

La totalidad de estos ámbitos abarca una superficie de unas **137 Ha**, con una edificabilidad total de **420.000 m<sup>2</sup>(t)**. Además de esta superficie, en los desarrollos urbanos de tipo **residencial** se plantea una edificabilidad de unos **130.000 m<sup>2</sup>(c)** destinada a **usos terciarios productivos compatibles**.

En la siguiente tabla se indican las principales características de los desarrollos de tipo residencial.

AMBITOS PROPUESTOS		USO PRINCIPAL	SUPERFICIE BRUTA (M2)	INCREMENTO VIVIENDA TOT
CLAVE	DENOMINACIÓN			
0.1.01	ENTORNO ESTACIÓN ALT.1	FERROVIARIO-VARIOS	386.924,00	2.036
1.2.02	CALLE ARABA	RESIDENCIAL	12.008,00	53
1.2.13	VENTAS CENTRO	RESIDENCIAL	29.584,00	83
1.3.10	EDIFICIO BELASKO	RESIDENCIAL-VARIOS	29.247,00	135
1.3.11	ARRETXEKO MALDA	RESIDENCIAL	1.839,00	13
6.2.07	RATAPLÁN	RESIDENCIAL	9.373,00	28
6.2.08	ALEI	RESIDENCIAL	13.082,00	33
7.1.03	PASEO DE ARTIA	RESIDENCIAL-VARIOS	10.422,00	39
7.2.08	MATXALAGAIN	RESIDENCIAL-VARIOS	165.436,00	278
8.2.05	BLAIA	RESIDENCIAL-VARIOS	172.069,00	355
8.2.06	GAZTELUBERRI	RESIDENCIAL - EQUIP	20.125,00	19
8.3.04	LASTAOLA POSTETXEA	RESIDENCIAL	17.624,00	79
8.3.05	MENDIPE	RESIDENCIAL	19.064,00	118
<b>TOTAL</b>			<b>886.815,00</b>	<b>3.269</b>

0.1.01	ENTORNO ESTACIÓN ALT.2	FERROVIARIO-VARIOS	310.782,00	1.115
<b>TOTAL CON ENTORNO ESTAC ALT.2</b>			<b>810.673,00</b>	<b>2.348</b>

Nota. Se recuerda que el incremento de viviendas es un parámetro aproximado pero más accesible al público. El "oficial" es el incremento de edificabilidad, aunque tiene una lectura más difícil. Aunque Lastaola Postetxea y Mendipe son ámbitos ya previstos en el PGOU vigente y no desarrollados, al cambiar sus límites se han incluido como nuevas propuestas del PGOU, excluyéndolas del cómputo de viviendas pendientes de ejecución del PGOU 1999.



En este caso hay que considerar una variante de gran calado en cuanto al principal desarrollo "Entorno de la Estación", en función de que se incluya o no el ámbito de CAF. La primera alternativa supone la construcción de 2.048 nuevas viviendas, mientras que la segunda aportaría 1.115. Sumando todos los desarrollos, la superficie ocupada oscila entre **81 y 88 Ha** (en función de la alternativa considerada para la Estación) y el número aproximado de nuevas viviendas entre **2.350 y 3.270**.

Por lo que respecta a los espacios libres, 12 ámbitos que el PGOU 1999 los consideraba estructurantes y locales el Avance los propone considerar como Sistemas Generales de Espacios Libres.

**SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES PROPUESTOS QUE ERAN  
ESTRUCTURANTES Y LOCALES EN EL PG 1999**

CLAVE	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE (M2)
16	PLAIAUNDI	8.268,00
17	IPARRALDE-GAL	25.829,00
18	RIBERA	17.138,00
19	ARBES	9.262,00
20	AZKEN PORTU	7.790,00
21	ZAISA I	8.455,00
22	ZAISA II	8.446,00
23	PASEO CANAL DE DUNBOA	11.536,00
24	PASEO CANAL DE ARTIA	9.376,00
25	EGUZKITZALDEA	9.618,00
26	PASEO DEL RÍO BIDASOA	8.577,00
<b>TOTAL ESPACIOS LIBRES PG 1999 AHORA S.G.</b>		<b>124.295,00</b>

Además, el Avance propone **reservas de suelo** en los siguientes 10 ámbitos para **Sistemas Generales de Espacios Libres**:

CLAVE	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE (M2)
27	AMPLIACIÓN DEL PARQUE DUCOURAU	16.853,00
28	ENTORNO ESTACIÓN (SOROXARRETA)	18.668,00
29	ENTORNO ESTACIÓN (BELASKOENEA)	6.699,00
30	ARBURUSASIETA	93.676,00
31	ZABALETA	68.566,00
32	VENTAS CENTRO	3.087,00
33	MATXALAGAIN	99.887,00
34	ENTORNO PLAZA DE TXANALETA	26.022,00
35	BUENABISTA	88.504,00
36	AMPLIACIÓN PASEO CANAL DE ARTIA	2.177,00

CLAVE	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE (M2)
	<b>TOTAL ESPACIOS LIBRES PROPUESTOS REVISIÓN</b>	<b>424.139,00</b>

En el caso de los equipamientos de tipo **educativo**, el Avance del PGOU contempla la ubicación de las parcelas para Educación Infantil, Primaria, Secundaria y Secundaria – Ciclos Formativos, con una edificabilidad total de unos 63.500 m<sup>2</sup>. Asimismo, plantea tres alternativas para la posible ubicación de un centro **universitario**:

- Urdanibia, dentro del Parque Tecnológico previsto en la zona de Zubieta (2.1.09).
- En el Entorno de la Estación en la zona denominada “vías nuevas”.
- En el antiguo edificio de la Aduana, también en el Entorno de la Estación.

Los equipamientos de mayor alcance en cuanto a superficie son los de tipo **deportivo**. Las propuestas del Avance quedan resumidas en esta tabla:

### CARÁCTER GLOBAL

CLAVE	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE
G2	IBARLA (HÍPICA. LOCALIZACIÓN PROPUESTA)	35.036
G2	IGIÑIZ (HÍPICA. LOCALIZACIÓN PROPUESTA)	24.878
G4	INSTALACIONES DEPORTIVAS DE ZUBIETA	77.222
G6	STADIUM GAL	13.856
G13	AMPLIACIÓN POLIDEPORTIVO AZKENPORTU	2.255
G14	FRONTÓN PROFESIONAL GAL	3.652
G15	PALACIO DE DEPORTES KOSTORBE	13.264
G16	PUIANA (ZONA DEPORTIVA. LOCALIZACIÓN PROPUESTA)	26.411
G16	C.A.F. (ZONA DEPORTIVA. LOCALIZACIÓN PROPUESTA)	4.325
	<b>TOTAL DEPORTIVO GLOBAL</b>	<b>200.899</b>

### CARÁCTER ZONAL

CLAVE	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE
Z1	CAMPO FÚTBOL BEHOBIA	12.452
Z11	INSTALACIONES DEPORTIVAS SAN MIGUEL	6.065
Z14	INSTALACIONES DEPORTIVAS ARBES	11.930
Z15	INSTALACIONES DEPORTIVAS OÑAURRE	2.722
Z16	FRONTÓN JESUS KARRIKA	299
Z17	INSTALACIONES DEPORTIVAS TXENPERENEA	4.166
	<b>TOTAL DEPORTIVO LOCAL</b>	<b>37.634</b>

\*En estos equipamientos no se consideran edificabilidades

Se consideran dos alternativas para la creación de una zona deportiva: Puiana (ámbito cedido por una operación urbanística previa) y talleres de la CAF (requeriría el traslado de estos talleres; la servidumbre aeronáutica de esta parcela hace muy aconsejable un equipamiento de este tipo).

También se consideran dos alternativas para el traslado de la hípica actualmente ubicada en Zubieta: Ibarrola o Igiñiz, la primera de los cuales se incluye dentro de un Plan Especial y la segunda en el entorno de Olaberria.

Finalmente, el Avance propone los equipamientos **asistenciales y sanitarios**, sin que se planteen alternativas de ubicación.

#### **4.2.3 Propuesta de tratamiento del Suelo No Urbanizable**

La propuesta de tratamiento del Suelo No Urbanizable se desarrolla en el capítulo 3.3 de la memoria urbanística del Avance y en el 1.5.3 de este ISA.

No plantea alternativas.

### **4.3 VALORACIÓN AMBIENTAL DE LAS ALTERNATIVAS**

En el presente apartado se hace una valoración global de las alternativas planteadas. En el apartado 5 se hace un repaso de los principales impactos previstos para las diferentes propuestas del Avance.

#### **4.3.1 Valoración de las alternativas de infraestructuras de comunicación**

En el capítulo 5 se efectúa un análisis detallado pero sinóptico de los efectos de las principales propuestas en materia de infraestructuras de comunicación, centrándolo en las propuestas de infraestructuras viarias.

En este apartado se efectúa un análisis global de las propuestas en materia de infraestructuras de comunicación.

En primer lugar destaca que el Avance centra sus propuestas en la resolución de la **infraestructura viaria**, actualmente **inacabada** y con importantes **carencias**. El diagnóstico efectuado, en este sentido, indica sin lugar a dudas que su funcionalidad actual y sobre todo futura, necesita importantes actuaciones.

También propone una serie de actuaciones para la mejora de la **infraestructura ferroviaria**, que desde el punto de vista de la movilidad sostenible, tiene un mayor atractivo que la ligada a vehículos de motor. Asimismo, propone determinadas líneas de actuación para mejorar la **movilidad peatonal y ciclista**, en coordinación con el plan de movilidad que en breve va a desarrollar el Ayuntamiento.

Buena parte de las propuestas del Avance en materia viaria y todas las de tipo ferroviario deberán ser aprobadas y ejecutadas por **otras Administraciones**, como puedan ser la Diputación Foral de Gipuzkoa, el Gobierno Vasco y ADIF (Ministerio de Fomento).

En una primera reflexión global, el Avance, muy centrado en la resolución del modelo viario, no ha profundizado en el análisis pormenorizado y las correspondientes soluciones en relación con otros modos de movilidad más sostenible como puedan ser el peatonal y ciclista. Modos que dado el tamaño de Irun, incluso con los crecimientos urbanísticos previstos, pueden ser muy adecuados para captar una parte importante de los viajes dentro de la propia ciudad.

Este déficit deberá ser cubierto en las sucesivas fases de la revisión del PGOU, incorporando determinaciones que favorezcan esta **mejora** de la **movilidad sostenible** (reservas de suelo para implantar sistemas de transporte público de alta capacidad, peatonal, ciclista...) y la necesaria intermodalidad y la accesibilidad, todo ello de forma coordinada con otros instrumentos de planeamiento que están llevando a cabo el Ayuntamiento y otras Administraciones.

Desde un punto de vista global, las infraestructuras viarias planteadas responden, entre otras cosas, a la necesidad de cubrir un importante y creciente tráfico de vehículos de origen endógeno y exógeno. Una parte significativa de estos tráficos exógenos son de paso de escala europea. A primera vista, parecería que si se llevan a cabo las propuestas viarias, Irun (en relación con su tamaño) tiene una hipertrofia de su sistema viario. Pero la realidad es otra, puesto que las necesidades de mejora viaria parecen fuera de toda duda. Esto tiene traducción desde un punto de vista ambiental, puesto que las propuestas de mayor calado (desdoblamiento de la N-1 "norte" y la variante Sur) responden en su mayor parte a necesidades externas al propio municipio. Y el Avance, en este sentido, recoge en sus propuestas unas actuaciones de evidente **alcance supramunicipal**.

No obstante, una parte no menor de las propuestas tienen una relación directa con las propias **necesidades intrínsecas del municipio**, tanto derivadas de los nuevos desarrollos urbanísticos como de los existentes y aprobados a día de hoy. Por ejemplo, la propuesta de ronda sur de circunvalación que, aunque en principio, está más enfocada a absorber el tráfico de comunicación entre diversas zonas del municipio, también incidirá en la mejora del recorrido de la actual variante de la N-1, al aligerarlo de una parte de los tráficos actuales.

Otros elementos fundamentales de la red son las propuestas de variante sur de la N-1. A este respecto la variante Sur planteada sí tiene un objetivo casi único de resolución de un tráfico supramunicipal, sin que hasta la fecha se conozcan documentos de otras instancias superiores que hayan abordado este problema.

La valoración ambiental global de las propuestas resulta, de este modo, de difícil realización teniendo en cuenta el alcance del planeamiento estructural urbanístico de la ciudad. Dicho de otra forma, la evaluación ambiental debe centrarse en el ámbito de su competencia y en este caso no resulta claro discernir dónde empieza o dónde acaba.

Si se obvia este aspecto, las propuestas de mejora viaria, desde el punto de vista de la sostenibilidad, tienen aspectos positivos y negativos. Entre los positivos, no cabe duda de que el modelo sirve para cubrir unas importantes carencias actuales que pueden agravarse en el futuro por el incremento de tráfico tanto de paso como generado por el futuro crecimiento de la ciudad. La necesidad parece, por tanto, fuera de toda duda.

Pero desde el punto de vista más global o teórico, el modelo propuesto tiende a resolver y cerrar la **estructura viaria existente**. Asimismo, resulta necesario que en fases posteriores, **se aborde con decisión un modelo** que apueste por otros modos de **movilidad**, tales como el **transporte público** de alta capacidad (las propuestas en materia ferroviaria de este Avance van en este sentido, y a ellas habría que sumar otras iniciativas como autobuses, tranvía...) y los **modos no motorizados**: a pie y en bicicleta.

Las diferentes propuestas viarias, además, van a traer en general unos **impactos ambientales negativos** en materias diversas: afecciones a recursos naturales y al paisaje, ruido ambiental, molestias durante las obras, excedentes de tierras, etc. En este momento, en todo caso, existen todavía dudas sobre algunos de los efectos aunque varios de éstos pueden preverse con una incertidumbre relativamente reducida. A continuación intentamos hacer una

valoración ponderada de las distintas alternativas indicando, a nuestro modo de ver y siempre que es posible, cuáles son las más adecuadas desde el punto de vista ambiental.

La **variante norte** en la zona de **Plaiaundi** se plantea como una propuesta única. En la zona tocante al municipio de Irun destaca que una parte del recorrido **afecta**, aunque sea de forma tangencial, al **LIC – ZEPA Txingudi – Bidasoa**. Debido a la **sensibilidad** del lugar, en el caso de que la propuesta siga adelante, deberá realizarse la adecuada evaluación de sus efectos según indica el artículo 6.3 de la Directiva Hábitat 92/43/CEE. Se explica detalladamente en el capítulo 5 de este ISA, como también se explican las medidas compensatorias propuestas por el PGOU: conversión en marisma del espacio Zubimusu 1 y traslado del actual campo de fútbol de Plaiaundi.

Por lo que respecta al desdoblamiento entre Osinbiribil y Behobia, se trata de obras de gran calado en ambos casos y que pueden ocasionar **grandes molestias**, aunque se prevé que ninguna de las alternativas implique cerrar el funcionamiento del actual paso de vehículos. Globalmente, no obstante, consideramos menos impactante la primera alternativa que la “N-Río 2” por dos aspectos esenciales. La alternativa 2 afectará al río (en un tramo podría acercarse a la delimitación del LIC Txingudi - Bidasoa) mientras que la primera permitirá una recuperación del mismo. Desde el punto de vista de **ruido** ambiental, la alternativa 1 tiene unas posibilidades mayores para corregir su impacto sobre las viviendas existentes, para lo que tendría que cubrir los carriles superiores.

En cuanto al paso por Behobia. Ambas soluciones tienen implicaciones no muy diferentes desde un punto de vista ambiental y no creemos que ninguna de ellas sea sensiblemente peor o mejor en función de este aspecto.

Las 3 alternativas planteadas para la ronda Sur resultan de difícil comparación desde un punto de vista ambiental. En general, la alternativa de Ronda Sur “R-1” provoca una menor ocupación de suelo que las otras al integrarse en la trama urbana, una menor afección a recursos naturales (vegetación, cursos de agua...) y menores problemas de excedentes de tierras en su caso.

Es difícil evaluar el efecto del ruido al no disponer de estudios específicos. La alternativa 1 atravesaría un ámbito urbano de forma muy cercana a las edificaciones, por lo que resultará muy difícil establecer medidas preventivas o correctoras tipo barreras acústicas. Sin embargo, la velocidad de diseño es muy inferior. Las otras alternativas se sitúan más lejos de la trama urbana y su

efecto en cuanto al ruido puede quedar “diluido” por la Autopista A-8 (cuya emisión sonora resulta muy superior). Es decir, no creemos que estas alternativas empeoren de forma muy significativa el escenario acústico ligado a la A-8, aunque no se puede afirmar con rotundidad. Globalmente consideramos que la alternativa R-1 es menos impactante desde un punto de vista ambiental.

Por lo que respecta a las tres alternativas de variante, la “**S-2**” provoca unos **impactos ambientales menos acusados** sobre los recursos naturales y sobre el paisaje, además de necesitar menores movimientos de tierras, debido a que se apoya en la actual traza de la autopista. Las alternativas “S-1” y “S-3” tienen efectos mayores en estos componentes naturales pero alejan esta fuente de ruido de las zonas habitadas, al contrario de la segunda alternativa. Globalmente creemos que la **mejor solución** desde el punto de vista ambiental (dicho con ciertas reservas) es la “**S-2**”, la que incorpora los carriles de cada sentido de marcha a ambos lados de la autopista.

Finalmente, las propuestas que se realizan en materia ferroviaria merecen una **valoración global positiva**. Los impactos de tipo negativo (ruido ambiental, ya presente, molestias durante las obras o presencia de suelos potencialmente contaminados) compensan por los efectos de índole positiva: mejora de la intermodalidad, incorporación de nuevos apeaderos o estaciones en áreas de fuerte atracción (Araso, por ejemplo), cobertura de la estación del centro con el consiguiente descenso en el nivel de ruido en la zona, etc.

#### **4.3.2 Valoración global de las propuestas de desarrollos urbanísticos**

El capítulo 5 efectúa un análisis pormenorizado a la vez que sintético de los impactos previsibles de los desarrollos urbanísticos del Avance del PGOU de Irun. Teniendo en cuenta la importante cantidad de ámbitos propuestos (27 en total incluyendo los grandes equipamientos), el análisis y la valoración de impactos se ha efectuado agrupándolos en 8 áreas territoriales.

En el presente capítulo se va a hacer una reflexión global de las repercusiones ambientales de los desarrollos urbanísticos propuestos en el Avance de la revisión del PGOU de Irun. Para esta reflexión global se han procurado emplear tanto criterios cuantitativos como cualitativos. Sólo se han considerado las **propuestas específicas del Avance** y no las propuestas aprobadas y todavía no desarrolladas o parcialmente desarrolladas (Txenperenea, Oñurre...) que en todo caso el Avance asume pero han sido objeto de expedientes y, en su caso, evaluaciones ambientales anteriores.

Desde un punto de vista de implantación territorial, los desarrollos planteados responden a estas grandes tipologías:

- Actuaciones implantadas en suelos no artificializados en la actualidad.
- Actuaciones dentro de la trama urbana.
- Actuaciones de cierre o definición de bordes urbanos

En el primer caso se encuentran las actuaciones que previsiblemente van a generar los **mayores impactos ambientales sobre los recursos naturales del municipio**. Esencialmente se trata de los desarrollos urbanísticos de Actividades Económicas en la zona noroeste del municipio (entorno de Araso) y la propuesta de red de parques tecnológicos o empresariales en el entorno de Olaberria.

Los ámbitos del entorno de Araso pueden afectar a manchas de vegetación de interés, al corredor ecológico Aiako Harria – Jaizkibel, a la red hidrográfica y pueden ocasionar un apreciable efecto negativo en el paisaje. Por su parte, la propuesta del Entorno de Olaberria, además de afectar a elementos naturales valiosos (vegetación, paisaje, suelos asociados a explotaciones agropecuarias estratégicas...), supone una implantación en un ámbito que todavía conserva un carácter marcadamente rural. En este sentido, a diferencia del Entorno de Olaberria, el entorno de Araso ha ido sufriendo una progresiva incorporación de áreas industriales y equipamientos comerciales, a la vez que está atravesado por un importante conjunto de infraestructuras de comunicación (al sur la Autopista A-8, la carretera N-1 y las líneas de ADIF-RENFE y EuskoTren). El desarrollo del Entorno de Olaberria, al sur de la autopista A-8, se asentaría sobre una zona en la que la presión urbanística ha sido sensiblemente menor hasta la fecha.

El grueso de actuaciones residenciales y de dotaciones se centra en la **actual trama urbana**, destacando en este sentido la propuesta en el entorno de la estación de RENFE, cuyas alternativas de tratamiento incluirían entre 1.115 y 2.048 viviendas (más de la mitad de las propuestas). En general estas actuaciones merecen una **valoración global positiva** puesto que permitirían cubrir las necesidades de vivienda aprovechando suelos actualmente urbanizados y en algunos casos no acordes con su situación geográfica. Los principales impactos ambientales negativos provienen de aspectos de “medio ambiente urbano” o riesgos: exposición al ruido, presencia de suelos potencialmente contaminados, molestias durante obras, etc.



Por último, hay varios ámbitos que, aun desarrollándose sobre suelo no urbanizable en la actualidad, puede considerarse que constituyen cierres de **bordes urbanos**. Tal es el caso de los desarrollos de Matxalagain y Blaia, que cierran sendas bolsas de SNU entre la trama urbana y la Autopista A-8, o los desarrollos planteados en el entorno de Zubieta de forma compartida con Hondarribia, que cierran un ámbito entre la trama urbana y la N-1. Las valoraciones son diferentes en ambos casos.

Los desarrollos de Matxalagain y Blaia, pese a su importante superficie, concentran sus aprovechamientos urbanísticos en zonas bajas conectadas con la actual trama urbana. Permiten incorporar importantes superficies a la red de parques públicos (sistemas generales) de la ciudad sin urbanizarlos. En general sus impactos son relativamente reducidos.

Las actuaciones planteadas en el entorno de Zubieta, aunque apoyadas en la trama urbana, tienen mayor carácter de ocupación de un entorno de carácter más rural. Considerando el global de las actuaciones (también lo referente al término municipal de Hondarribia), los principales impactos de tipo negativo se centran en la ocupación de suelos de alta capacidad agrológica y los problemas de inundabilidad de una parte de los ámbitos.

Globalmente, las propuestas de desarrollos urbanísticos suman 253,5 Ha. de superficie, aunque si se desarrolla la alternativa 2 del Entorno de la Estación (ámbito 0.1.01) la superficie total sería de 245,9. De esta superficie, unas 169 Ha. se desarrollarían sobre suelos actualmente clasificados como no urbanizables. Supone **ampliar la actual superficie de suelo urbano-urbanizable en un 19,2%**. Si se desarrollan todas las propuestas del Avance del PGOU, el **suelo no urbanizable** del municipio supondría el **75,6%** del total de la superficie de Irun frente al **80,1% del PGOU vigente**.

Las propuestas de desarrollos de Actividades Económicas, en especial en la zona de Araso y en el entorno de Olaberria son las que consumen más superficie de Suelo No Urbanizable.

#### **4.3.3 Valoración global del tratamiento del Suelo No Urbanizable**

Desde un punto de vista ambiental, el tratamiento propuesto para el suelo no urbanizable se considera positivo.

#### 4.4 CAPACIDAD DE ACOGIDA DE LOS DESARROLLOS URBANÍSTICOS

La Ley básica estatal 8/2007, de 28 de mayo, de suelo en su artículo 15 y el Decreto de Gobierno Vasco 105/2008, de 3 de junio, en su artículo 31, indican que se debe realizar una evaluación de la capacidad de acogida en función de tres aspectos:

- Existencia de suficientes **recursos hídricos** para satisfacer las demandas surgidas a partir de los nuevos desarrollos urbanísticos planteados y sobre la protección del **dominio público hidráulico** DPH. Debe solicitarse un informe a la Administración Hidrológica.
- En su caso, un informe de la Administración de costas sobre el deslinde y la protección del **Dominio Público Marítimo-Terrestre**.
- La suficiencia del **sistema viario** ante los nuevos desarrollos urbanísticos planteados, lo que debe ser objeto de informe por parte de la autoridad competente en infraestructuras viarias. Otrosí en cuanto a otras **infraestructuras** afectadas como puedan ser las ferroviarias.

Los dos últimos informes (costas y carreteras) y el relativo al DPH ya eran preceptivos según el procedimiento urbanístico de la CAPV, y en general formaban parte de los condicionantes de obligado cumplimiento de los informes de la COTPV. Sin embargo, el informe sobre los recursos hídricos es una novedad que incorpora la Ley del Suelo estatal y se recoge en el Decreto 105/2008. Estos informes serán determinantes para el contenido de la memoria ambiental (informe de impacto ambiental que debe redactar el órgano ambiental), que sólo podrá disentir de ellos de forma expresamente motivada.

En el momento de realizar este Avance todavía no se han solicitado los informes correspondientes a las Administraciones competentes en materia de aguas, costas e infraestructuras viarias, puesto que no existía ningún documento urbanístico sobre el que solicitar la realización de estos informes.

Se propone que durante el procedimiento posterior al Avance se soliciten estos informes y sus resultados y la correspondiente evaluación se incorporen al documento de Aprobación Inicial, sin perjuicio de que se complete en fases posteriores.

Por otra parte, teniendo en cuenta las competencias en materia hidráulica, se propone que el informe sobre recursos hídricos se solicite a:

- Confederación Hidrográfica del Cantábrico

- Uragentzia – Agencia Vasca del Agua (Gobierno Vasco)
- Sociedad Pública Servicios de Txingudi – Txingudiko Zerbitzuak, puesto que es la encargada de la captación y suministro en la zona de Txingudi, y de facto es el Organismo que dispone de los datos y de la competencia en último término.

## 5.- IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE IMPACTOS

### 5.1 ANÁLISIS DE LOS POSIBLES EFECTOS AMBIENTALES DE LOS OBJETIVOS DEL PGOU

Se considera que los objetivos del PGOU son correctos y tienen encaje en la normativa ambiental y protocolos de referencia.

### 5.2 METODOLOGÍA PARA ANALIZAR LOS EFECTOS AMBIENTALES DE LAS PROPUESTAS DEL PGOU

En el presente apartado se realiza un análisis y valoración de los principales efectos ambientales de las propuestas del Avance del PGOU de Irun. Teniendo en cuenta el carácter abierto de las propuestas y el interés de generar un documento lo más ligero posible (con el objeto de facilitar el proceso participativo), se ha procurado simplificar al máximo este apartado siempre con el debido rigor.

#### 5.2.1 Planteamiento metodológico

La identificación y valoración de los impactos de las propuestas del PGOU se ha ajustado a lo que exige la legislación vigente (RD 1138/88, Ley estatal 9/2006, RDL 1/2008 y Decreto 183/2003 del Gobierno Vasco), aunque como se indica previamente, se ha realizado de forma simplificada evitando cargar el presente documento de excesivos tecnicismos.

Para cada propuesta o área territorial se ha hecho un especial esfuerzo en **detectar** los impactos de **mayor magnitud** o que puedan afectar a **recursos** o aspectos más **valiosos** o **sensibles**. Los impactos de menor entidad se han enumerado de una forma más simple.

En los principales impactos siempre se procura caracterizar el impacto de la forma habitual en cuanto a su carácter (positivo o negativo), tipo (directo o indirecto), duración (temporal o permanente), reversibilidad, recuperabilidad, intensidad (desde baja hasta alta), posibilidad de aplicar medidas preventivas y correctoras y su valoración en la escala de compatible, moderado, severo y crítico.

### 5.2.2 Definición de las propuestas analizadas

El análisis se ha dividido de esta forma:

- Efectos ambientales de las propuestas viarias
  - Efectos ambientales de la variante norte en el entorno de Plaiiaundi
  - Efectos ambientales de la variante norte Alternativa N-Río 1
  - Efectos ambientales de la variante norte Alternativa N-Río 2
  - Efectos ambientales de la variante norte Alternativa N-Behobia 1
  - Efectos ambientales de la variante norte Alternativa N-Behobia 2
  - Efectos ambientales de la Ronda R-1
  - Efectos ambientales de la Ronda R-2
  - Efectos ambientales de la Ronda R-3
  - Efectos ambientales de la Variante Sur S-1
  - Efectos ambientales de la Variante Sur S-2
  - Efectos ambientales de la Variante Sur S-3
- Efectos ambientales de las propuestas de desarrollos urbanísticos
  - Efectos ambientales de los desarrollos en el entorno de Araso
  - Efectos ambientales de los desarrollos en el barrio de Ventas
  - Efectos ambientales de los desarrollos en el entorno de Urdanibia
  - Efectos ambientales de los desarrollos en la zona Centro Oeste
  - Efectos ambientales de los desarrollos en la zona Iparralde - Gal
  - Efectos ambientales de los desarrollos en la zona Centro Este
  - Efectos ambientales de los desarrollos en el entorno del cerro Buenabista – Behobia
  - Efectos ambientales del desarrollo previsto en el entorno de Olaberria
- Efectos ambientales del tratamiento del Suelo No Urbanizable

Para cada propuesta o zona territorial se ha incluido el correspondiente comentario y un plano con los principales **condicionantes ambientales**.

Por su parte, en cada propuesta viaria o propuesta urbanística se han analizado los efectos conforme a estos aspectos:

RECURSOS NATURALES	Espacios naturales
	Cauces fluviales - Costa
	Vegetación
	Fauna
	Conectividad ecológica
	Suelo (urbanización de nuevos suelos)
PRODUCTIVIDAD AGRARIA	Suelos de valor agrario y/o explotaciones estratégicas

RECURSOS CULTURALES	Patrimonio cultural
	Paisaje
MEDIO AMBIENTE URBANO	Demanda de vivienda
	Demanda de actividades económicas
	Desalojos
	Movilidad – accesibilidad
RIESGOS	Inundabilidad
	Ruido ambiental, sosiego
	Residuos, balance de tierras...
	Suelos potencialmente contaminados
	Riesgos tecnológicos

En el caso de las afecciones a la red hidrográfica, se ha supuesto que durante la explotación de las urbanizaciones, tanto de Actividades Económicas como Residenciales o dotacionales, todas las aguas residuales se incorporarán al sistema de saneamiento y serán tratadas en la EDAR de Atalerreka, por lo que no se producirán efectos negativos en esta materia. También se ha considerado que durante la fase de explotación todos los ámbitos estarán incluidos dentro del sistema de recogida y tratamiento de residuos, por lo que no se han considerado efectos negativos específicos en esta materia.

Con la información disponible en este momento resulta difícil valorar los riesgos de tipo geotécnico, por lo que se ha pospuesto para fases posteriores.

Finalmente, resulta de difícil predicción el riesgo tecnológico asociado a las propuestas de infraestructuras viarias. Así, la N-1 es una infraestructura de riesgo por transporte de mercancías peligrosas aunque su riesgo es bajo. Una eventual apertura de la variante sur podría remodelar el tránsito de estos transportes de mercancías peligrosas, algo que en este momento resulta totalmente imprevisible. De esta forma, el análisis concreto de esta materia se pospone para fases posteriores.

Para las distintas actuaciones se han preparado unos planos de condicionantes ambientales en los que se indican los elementos sobre los que se pueden producir los efectos más reseñables.

### 5.3 EFECTOS AMBIENTALES DE LAS PROPUESTAS VIARIAS DEL PGOU

En los siguientes apartados se analizan los efectos ambientales de las alternativas de propuestas de tipo viario. Se han eliminado las denominadas “medio ambiente urbano”, que sí se analizan en las propuestas de desarrollos urbanísticos. Todas las alternativas contribuyen a la mejora de la red viaria,

actualmente insuficiente, lo que constituye su principal aspecto positivo y su justificación.

### 5.3.1 Efectos ambientales de la variante norte en el entorno de Plaiaundi

#### EFFECTOS SOBRE RECURSOS NATURALES

La variante Norte de la N-1 en el entorno de Plaiaundi ocupa aproximadamente 1 Ha del LIC – ZEPa Txingudi-Bidasoa (ES0000243 y ES2120016). Esto supone aproximadamente el **0.8%** de la superficie total del LIC y de la ZEPa.

El desdoblamiento en esta zona podría afectar a la **calidad de las aguas** de la red hidrográfica y de las lagunas durante la realización de las obras. El efecto resulta muy probable y, dada la sensibilidad del lugar, podría tener una intensidad elevada. En todo caso, admitiría la realización de medidas preventivas y correctoras que lo rebajarían, y su efecto en todo caso cesaría tras la finalización de los trabajos. Durante la explotación podrían darse aportes de partículas y restos de hidrocarburos. Es un efecto de magnitud media e intermitente (sobre todo con ocasión de precipitaciones en especial tras periodos dilatados de ausencia de lluvias), que admitiría la implantación de medidas correctoras.

El mapa de vegetación de la CAPV asigna parte de la superficie al **hábitat 6510** Prados pobres de siega de baja altitud (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*). En realidad se trata de praderas creadas y mantenidas por el ente gestor del parque (Gobierno Vasco), a las que se les da un diferente número de cortes al año. Por otra parte, el resto del terreno afectado está asignado al hábitat prioritario **91E0\*** Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) en el mencionado mapa de Gobierno Vasco. En este último caso se trata de una vegetación regenerada a partir de los trabajos efectuados desde el año 1998 aproximadamente. Se trata de un estrato arbóreo de altura inferior a 10 m dominado por especies como *Salix atrocinerea*, *Corylus avellana* y *Alnus glutinosa*. Sin que se le deba restar valor, que lo tiene, dudosamente se puede asignar a un 91E0\* maduro y en óptimas condiciones.

La actuación supondría la desaparición de estas formaciones vegetales de forma irreversible, sin que se puedan realizar medidas preventivas o correctoras aunque sí compensatorias.

Desde un punto de vista de fauna, la actuación viaria se situaría a escasos metros de la **charca de San Lorenzo** dentro de Plaiaundi. Esta charca es la de mayores dimensiones y la que alberga una fauna de aves más variada e interesante en la actualidad. No es descartable que puedan existir poblaciones de espinoso aunque sí hay una masiva presencia de gambusia, especie competidora recientemente introducida. La construcción de la variante norte podría ocasionar molestias a la fauna durante la duración de los trabajos, cuyos efectos en este momento son difíciles de precisar aunque alcanzarían una magnitud elevada. Admitiría la realización de determinadas medidas preventivas y correctoras, en especial limitando las actuaciones durante los periodos más desfavorables. Asimismo, en fases posteriores debería estudiarse la posible incidencia durante la explotación de la infraestructura, sin que en este momento se pueda adelantar con total precisión los efectos sobre la fauna en este enclave. En todo caso, por principio de precaución, consideramos que esta actuación tendría efectos de magnitud alta en la mencionada fase de explotación. Se desconoce la posible eficacia de las medidas preventivas y correctoras.

El ámbito no afecta a ningún corredor ecológico de importancia regional. Sin embargo, debería analizarse el posible efecto sobre la conectividad de escala más local, incluyendo las posibles modificaciones de comportamiento en los desplazamientos de la avifauna entre los distintos cuerpos de agua del LIC – ZEPA Txingudi – Jaizubia.

La presente propuesta viaria supone la artificialización en una superficie cercana a 1 Ha. Es un efecto directo sobre el **suelo**, de carácter irreversible e irrecuperable, que no admite la realización de medidas correctoras.

En suma, se presumen **importantes efectos ambientales negativos sobre los recursos naturales** por afección al LIC – ZEPA Txingudi-Bidasoa, vegetación y fauna.

## EFFECTOS SOBRE LA PRODUCTIVIDAD AGRARIA

La mitad occidental de la variante afecta a una zona de huertas que podría desaparecer. Estas huertas se emplazan en un **suelo de alta capacidad agrológica**, tipo II. Es un efecto de tipo negativo, directo, irreversible e irrecuperable, que no admite la realización de medidas correctoras pero sí compensatorias.



## EFFECTOS SOBRE RECURSOS CULTURALES

Las obras pueden afectar a una “zona de marisma (P)” del patrimonio arqueológico de la ciudad. Esta intervención, por tanto, debería acogerse a las medidas preventivas y correctoras derivadas de la reglamentación existente para estas zonas.

Desde el punto de vista del **paisaje** la intervención podrá causar efectos de elevada intensidad al encontrarse en un ámbito muy visible y con una gran cantidad de observadores. Los efectos pueden aminorarse mediante la aplicación de las oportunas medidas preventivas y correctoras.

## EFFECTOS SOBRE RIESGOS

Según la información proporcionada por Uragentzia – Agencia Vasca del Agua, la intervención viaria se encuentra en su totalidad en un ámbito que actualmente tiene **riesgo de inundación** para un periodo de retorno de 10 años. Se trata de un riesgo elevado, máxime teniendo en cuenta que parte del trazado discurrirá por túnel bajo la línea ferroviaria, es decir, a una cota muy baja.

Las obras podrán ocasionar **molestias** de importancia a algunas zonas habitadas y en especial a un equipamiento escolar. Por su parte, no deberían producir efectos adversos en la red viaria puesto que el trazado no afecta a viarios de mediana o alta capacidad. Se trata de un efecto temporal y reversible.

Por lo que se refiere al **ruido**, este desdoblamiento de la N-1 podrá afectar sobre todo a un equipamiento escolar próximo al trazado, para el que se podrían incumplir los objetivos de calidad acústica. En las condiciones actuales el edificio presenta niveles sonoros diurnos en torno a 65 dB(A), cuando la normativa de áreas acústicas educativas marca como límite 60 dB(A). Asimismo, debería analizarse la posible incidencia del viario si en un futuro se plantease incluir la zona de Txingudi dentro de un área acústica tipo g (espacios naturales que requieran protección especial).

Por lo que respecta a los residuos, en la obra podrán producirse determinados residuos que deberán ser tratados conforme a la normativa vigente. Es probable que la obra tenga un balance de tierras descompensado: generación de excedentes y necesidad de materiales de préstamo.

La variante atraviesa en túnel el haz de vías ferroviarias, incluido en el inventario de suelos potencialmente contaminados del municipio.

Es decir, se adivinan efectos de **importancia alta en materia de riesgos**: inundabilidad, molestias, ruido ambiental, balance de tierras y suelos potencialmente contaminados.

### 5.3.2 Efectos ambientales de la variante norte Alternativa N-Río 1

La presente propuesta plantea la realización de una mejora de la N-1 entre Behobia y Osinbiribil, en una zona en la que esta carretera circula paralela al estuario del Bidasoa. La actuación se basaría en reconstruir el viario mediante calzadas superpuestas acercándolas a la actual alineación de viviendas del paseo Juan Thalamas Labandibar.

#### EFFECTOS SOBRE RECURSOS NATURALES

Esta variante se plantea de forma contigua al estuario del **Bidasoa**, que en este punto es LIC, pero sin que la actuación afecte de forma directa a su actual delimitación. No obstante, al realizarse de manera contigua no puede descartarse que durante las obras se produzcan efectos indirectos por arrastres de sólidos, vertidos de hidrocarburos, aceites u hormigón, etc. Este efecto se considera temporal, reversible y recuperable, con una intensidad media. En fase de explotación de la vía también se podrían provocar efectos a largo plazo por arrastre de partículas, aporte de hidrocarburos e incluso de sustancias tóxicas en el caso de accidentes. Es un efecto de tipo moderado que permitiría la implantación de medidas protectoras y correctoras eficaces.

La actuación no afectaría a formaciones vegetales de interés ligadas al estuario. De hecho, esta alternativa permitiría la **recuperación** de una **banda vegetal** al desplazar el eje viario hacia el interior, liberando una franja de unos metros de anchura. Por su parte, la intervención supondrá la eliminación de una **alineación de arbolado de paseo** (tilos) existente en el talud entre la carretera y las viviendas del paseo Juan Thalamas Labandibar. Su valor botánico es bajo.

Desde el punto de vista de la fauna, la actuación tendrá **escasos efectos negativos directos**, pero de manera indirecta (enturbamiento, vertidos...) podría afectar al estuario del Bidasoa y por tanto a sus comunidades biológicas. Este tramo es una zona de paso del sábalo, especie migratoria incluida en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas en la categoría de

Rara. Se considera un efecto de tipo moderado, temporal, reversible y recuperable, que además permite la adopción de medidas preventivas y correctoras eficaces.

Por la propia naturaleza del proyecto no se van a empeorar las condiciones de **conectividad** del ámbito. Incluso pueden **mejorar** si, como está previsto, se recupera una franja para el uso público y la regeneración de la ribera izquierda del Bidasoa.

La intervención no va a suponer ocupar nuevos suelos.

En suma, esta intervención **no va a afectar de manera importante a recursos naturales** del municipio. Los efectos más reseñables, en principio de carácter moderado, serán de tipo indirecto durante la realización de las obras. Es posible que a largo plazo se mejore algo la biodiversidad del ámbito si se llega a ejecutar esta alternativa al permitir la regeneración de una franja de la orilla izquierda del Bidasoa.

## EFFECTOS SOBRE LA PRODUCTIVIDAD AGRARIA

Este desdoblamiento **no afectará** directamente a explotaciones agropecuarias ni a suelos de mínimo interés agrario.

## EFFECTOS SOBRE RECURSOS CULTURALES

El trazado de la N-1 en este punto se halla en zona de marisma, con potencial interés desde el punto de vista **arqueológico**. Por tanto, las obras deberán realizarse conforme a lo indicado en la normativa específica y en el apartado 6 de este ISA para evitar afecciones en el patrimonio cultural de Irun.

Desde el punto de vista paisajístico la mayor afección estará causada por la eliminación de la alineación de tilos entre la carretera y el paseo Juan Thalamas Labandibar. Esta alineación es muy visible desde gran parte de la ciudad y marca un referente notable. La afección globalmente provocará un **efecto negativo en el paisaje**, de intensidad alta, permanente e irreversible. En función de la tipología finalmente adoptada se podrán incorporar algunas medidas de enmascaramiento que puedan recuperar una banda arbolada, aunque todavía está por determinar.

## EFFECTOS SOBRE RIESGOS

La carretera N-1, en este tramo entre Behobia y Osinbiribil, es **inundable** para el periodo de retorno de 500 años, lo que deberá tenerse en cuenta de cara a fases posteriores si se decide proseguir con el proyecto.

La obra generará importantes **molestias** en la zona a los habitantes de Behobia, Juan Thalamas Labandibar y entorno de Osinbiribil. A su vez, los desvíos provisionales podrán generar significativos problemas de tráfico en un viario ya congestionado, sobre todo si coinciden con fechas especialmente señaladas, en especial de verano. Estas molestias serán temporales aunque duraderas, reversibles pero alcanzarán una intensidad alta. Permitirán la adopción de medidas correctoras aunque de eficacia en general limitada.

Las obras generarán una importante cantidad de **residuos** durante su ejecución, que deberán tener el adecuado tratamiento. Asimismo, dadas las características del terreno y la importancia de los movimientos de tierras, resulta muy probable que exista un **balance de tierras descompensado**: importantes excedentes y necesidades de material de préstamo. Se le asigna una intensidad alta.

Por ahora no es posible determinar con precisión el efecto de la propuesta de desdoblamiento mediante calzadas superpuestas en cuanto al ruido ambiental. Las condiciones actuales indican una situación desfavorable respecto al ruido, puesto que varias viviendas de Behobia, Juan Thalamas Labandibar y entorno de Osinbiribil quedan dentro de la zona de afección de esta infraestructura y exceden, con mucho, los objetivos de calidad para áreas residenciales. En principio, el hecho de que uno de los sentidos de marcha vaya bajo tierra reducirá la emisión. Pero el otro sentido de marcha aumentará su velocidad, la vía se sitúa más cerca de varias viviendas y hay que contar con un previsible aumento de tráfico a medio-largo plazo. Si se realizara la cobertura de la doble calzada superior, la ganancia en términos de ruido sería, sin duda, notable. Por tanto, el efecto en materia de **ruido** todavía **no puede determinarse con fiabilidad**. De todas formas, esta alternativa es la que tiene mejores condiciones para poder implantar medidas correctoras eficaces en materia de ruido.

La actuación podría afectar tangencialmente a alguna bolsa de suelos potencialmente contaminados, aunque en principio se considera un efecto de escasa intensidad.

De forma resumida, de los riesgos detectados, destacan los correspondientes a molestias y a residuos – balance de tierras. En algunos otros capítulos existen dudas, e incluso desde el punto de vista del ruido, en función de la tipología de construcción, la situación podría mejorar respecto del estado actual.

### 5.3.3 Efectos ambientales de la variante norte Alternativa N-Río 2

Esta segunda alternativa se basa en una duplicación de la N-1 mediante calzadas paralelas, incluso con un voladizo sobre el estuario del Bidasoa. La intervención también exige que la carretera se acerque a las casas del paseo Juan Thalamas Labandibar.

#### EFFECTOS SOBRE RECURSOS NATURALES

La actuación es contigua al estuario del Bidasoa, coincidiendo con un tramo de LIC. En todo caso, la actuación parece que no afecta de forma directa a su actual delimitación aunque queda más cerca que la anterior. Podría invadir parte del Dominio Público Marítimo-Terrestre. Resulta probable que durante las obras se produzcan vertidos accidentales o arrastres de sólidos a este cauce. El efecto, de intensidad media-alta, es temporal, reversible y recuperable. Consideramos que el efecto negativo puede ser **superior** al de la alternativa 1. A su vez, también podría provocar un incremento de la **contaminación** durante la **vida útil** de la vía (arrastre de partículas, hidrocarburos...), que debería ser objeto de las oportunas medidas preventivas y correctoras.

Esta alternativa, al igual que la anterior, no parece que afecte directamente a formaciones vegetales de interés de estuario. Sin embargo, a diferencia de la precedente, **no permitiría recuperar** ninguna franja de ribera. De la misma forma que la alternativa 1, esta actuación supondría la eliminación de la alineación de tilos situada en el talud entre la N-1 y el paseo Juan Thalamas Labandibar. El efecto es de baja magnitud puesto que se trata de un arbolado de reducido valor botánico.

La actuación tendrá efectos directos de **limitada entidad sobre la fauna**. Sin embargo, debido a la posibilidad de vertidos accidentales o arrastres de sólidos, las obras podrían afectar a la fauna del estuario del Bidasoa, que incluye una especie catalogada como Rara, el sábalo. El efecto tiene magnitud de tipo medio, es temporal, reversible y recuperable. Admite la implantación de medidas preventivas y correctoras.

Creemos que el proyecto no va a empeorar de forma significativa la conectividad ligada al propio río Bidasoa. A diferencia de la alternativa 1, esta alternativa 2 tiene menores posibilidades de implantar medidas para mejorar la conectividad actual.

La intervención **no ocupa nuevos suelos**.

De forma resumida, esta alternativa puede afectar de forma temporal sobre el estuario del Bidasoa (LIC) durante las obras. Los otros efectos de tipo negativo sobre recursos naturales son de entidad más bien baja.

#### EFFECTOS SOBRE LA PRODUCTIVIDAD AGRARIA

Esta alternativa **tampoco afectará directamente a explotaciones agropecuarias** en servicio ni a suelos de interés agrario.

#### EFFECTOS SOBRE RECURSOS CULTURALES

El desdoblamiento de la N-1 entre Behobia y Osinbiribil se halla en una zona de interés arqueológico, "área de marisma", lo que obliga a tomar determinadas medidas para evitar afecciones al **patrimonio**.

Las obras supondrán alterar el talud entre la carretera y el paseo Juan Thalamas Labandibar, con la consiguiente eliminación de una alineación muy visible de arbolado de paseo. Aunque el efecto botánico sea bajo, el **paisajístico** se considera elevado, permanente e irreversible. Es probable que pueda recuperarse una banda arbolada que sustituya lo perdido.

#### EFFECTOS SOBRE RIESGOS

Este tramo de carretera resulta inundable para el periodo de retorno de 500 años. Se trata de un condicionante de importante entidad que deberá considerarse en fases posteriores para garantizar la seguridad de la infraestructura.

La realización de la obra ocasionará **molestias** importantes a los habitantes del entorno y a las personas de paso puesto que los desvíos podrán ocasionar retenciones en especial en días o periodos de gran flujo. Las molestias, aunque **temporales**, serán de duración notable, su efecto será reversible pero de intensidad elevada. Se trata de un efecto **severo** que exigirá la adopción de medidas correctoras intensivas de eficacia más bien discreta.

Durante la realización de las obras se generarán los habituales **residuos** (aceites, embalajes, demoliciones...) en cuantía importante. Por las características del terreno es muy probable que el balance de tierras sea descompensado y haya **excedentes** de relevancia y necesidad de materiales de préstamo. Es un efecto de elevada intensidad pero que admite la realización de medidas correctoras.

Mientras no se conozca la tipología final y exista un estudio de ruido específico resulta muy difícil estimar el efecto en materia de **ruido**, máxime teniendo en cuenta la posible redistribución de tráficos si entran en servicio la variante sur y la ronda sur. Varios edificios residenciales de la zona presentan un importante ruido en la actualidad e incumplen los objetivos de calidad acústica legalmente establecidos. Según la propuesta, uno de los sentidos de marcha (Irun – Madrid) quedará descubierto y el otro se cubriría, por lo que podría cuando menos **mantenerse la situación acústica actual**. En todo caso, la actuación permitiría la realización de las oportunas **medidas preventivas y correctoras** aunque de eficacia desconocida.

La actuación podría afectar de forma tangencial a alguna bolsa de suelos potencialmente contaminados. Se considera un efecto compatible o a lo sumo moderado.

Las molestias y los volúmenes de residuos-tierras son los efectos negativos más marcados dentro de este capítulo. Admiten la implantación de medidas preventivas y correctoras intensivas. En cuanto al ruido, para conocer con fiabilidad los efectos debería realizarse un análisis específico, si bien esta alternativa tiene peores posibilidades de corrección que la 1.

#### **5.3.4 Efectos ambientales de la variante norte Alternativa N-Behobia 1**

Esta propuesta pretende resolver el paso que actualmente se realiza en la zona de Behobia – Zaisa. Para ello, el viario discurre soterrado bajo el núcleo de Behobia, para posteriormente discurrir a cielo abierto desde Zaisa hasta Antton Ttipi.

### **EFFECTOS SOBRE RECURSOS NATURALES**

Al ámbito en el que se desarrolla la propuesta es un entorno marcadamente urbano. **No se van a producir efectos directos** reseñables en materias como red hidrográfica, espacios naturales, vegetación, fauna o conectividad. Sólo

uno de los viarios en el sureste de la actuación afectará a suelos actualmente no urbanizados o alterados. En esta zona hay una vegetación de valor no muy elevado que podría desaparecer. La intervención no ocupa nuevos suelos.

Sin embargo, se prevén posibles efectos **indirectos** durante la realización de las obras, que incluyen un túnel muy por debajo del nivel freático (lo que exigirá achicar agua de forma constante). Estos efectos se traducen en la posibilidad de arrastres de sólidos o vertidos accidentales, que podrían afectar al estuario del Bidasoa, que en esta zona es LIC. Entre otras cosas, debe recordarse que este río es el único de la CAPV con presencia de las 5 especies de peces migradores, incluyendo el sábalo, en la categoría de Rara en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas. El efecto se considera de tipo **moderado** o incluso **severo**, temporal, reversible y recuperable. Admite la realización de medidas preventivas y correctoras intensivas. El efecto (de magnitud inferior) podría mantenerse durante la explotación debido al arrastre de partículas, hidrocarburos o incluso vertidos tóxicos accidentales. Permitiría la adopción de medidas correctoras para reducir el riesgo de **contaminación**.

## EFFECTOS SOBRE LA PRODUCTIVIDAD AGRARIA

Esta propuesta no afecta ni a explotaciones agropecuarias ni a suelos con mínimo interés agrario.

## EFFECTOS SOBRE RECURSOS CULTURALES

Este desdoblamiento en la zona de Behobia se realiza en una zona de marisma, incluida dentro del catálogo del **patrimonio arqueológico**, por lo que deberán seguirse las oportunas indicaciones para evitar efectos negativos.

Una parte de la propuesta discurrirá en túnel, por lo que los efectos en el paisaje serán nulos. La otra parte, a cielo abierto, se enmarca en una zona de paisaje urbano y en realidad sustituye a un viario actualmente en servicio, por lo que en general estimamos que la propuesta **no empeorará de forma significativa** las actuales condiciones del **paisaje**.

## EFFECTOS SOBRE RIESGOS

La mayor parte de la intervención se desarrolla en una zona sometida a riesgo de **inundación** para **periodo de retorno de 100 años**. Este riesgo constituye un condicionante ambiental de gran importancia máxime teniendo en cuenta



que parte de la intervención se desarrolla mediante túnel. Debería ser objeto de las oportunas medidas correctoras para minimizar los riesgos.

Previsiblemente esta actuación generará **importantes volúmenes de residuos** (debido sobre todo a demoliciones) y **excedentes de tierras** por las importantes excavaciones. Aunque el efecto admite la realización de las oportunas medidas preventivas y correctoras, se le asigna una magnitud elevada. El impacto se califica como temporal, directo, recuperable y de tipo severo.

Esta obra, mientras se efectúe, generará **trastornos** en el barrio, tanto a los habitantes locales como a los numerosos visitantes y al tráfico de paso. Debe tenerse en cuenta que la mayor parte de edificaciones actualmente habitadas y que más directamente pueden ser afectadas por las obras (Lastaola Postetxea) están fuera de ordenación según el PGOU vigente. Los efectos más directos en viviendas habitadas dependerán del momento en que se efectúen ambas actuaciones: la reordenación urbanística y la obra del viario. El efecto global, en todo caso, es transitorio pero de magnitud alta, será reversible y recuperable, exigirá la adopción de medidas aunque de eficacia probablemente limitada, por lo que se califica de severo.

En cuanto al ruido ambiental, la actuación, al desviar un importante tráfico por túnel en una zona habitada permitirá **reducir el actual nivel de ruido** en el barrio de **Behobia**. En la actualidad varias viviendas incumplen los objetivos de calidad acústica marcados en la legislación del ruido, puesto que llegan a superar los 65 dB(A) cuando el límite está en 55 dB(A). En el resto de la intervención hacia Zaisa, la mejora del viario y un eventual aumento del tráfico puede empeorar las condiciones acústicas, pero al tratarse de una zona de tipo industrial la sensibilidad es menor. No obstante, la valoración más afinada está pendiente de la realización de estudios detallados.

El trazado atraviesa o discurre cerca de algunas parcelas incluidas en el inventario de **suelos potencialmente contaminados**. Se le asigna un impacto de magnitud moderada – alta en atención de los importantes costes de descontaminación en su caso. En la fase de explotación el efecto residual sería positivo al descontaminarse los suelos.

En resumen, se presumen importantes efectos desde el punto de vista de riesgos, centrados sobre todo en la inundabilidad, los residuos y excedentes de tierras y las molestias durante la ejecución de la obra.

### 5.3.5 Efectos ambientales de la variante norte Alternativa N-Behobia 2

La alternativa 2 para el paso por Behobia incluye un túnel bajo este núcleo, mientras que desde Zaisa hasta el encuentro con la N-121 discurrirá a cielo abierto. Se diferencia de la anterior propuesta por la distinta disposición de enlaces y glorietas.

#### EFFECTOS SOBRE RECURSOS NATURALES

Esta propuesta va a producir **efectos directos muy bajos** o casi inexistentes sobre recursos naturales: red hidrográfica, espacios protegidos, vegetación, fauna y conectividad ecológica. Esto se debe a que atraviesa una zona totalmente urbanizada en la que los elementos de tipo natural, incluyendo el **suelo**, han desaparecido o se encuentran fuertemente alterados.

Podrían producirse efectos **indirectos** durante las obras. La ejecución del túnel y las excavaciones necesarias podrán provocar vertidos accidentales y, sobre todo, aportes de materiales en suspensión al estuario del Bidasoa. En esta zona y en sectores situados río abajo, el Bidasoa está dentro de la red de LIC de la CAPV y alberga una especie catalogada como Rara según la normativa autonómica. El efecto se describe como temporal, reversible y recuperable aunque podría alcanzar una intensidad elevada, por lo que se califica como **moderado a severo**. Permite la adopción de medidas preventivas y correctoras aunque deberán ser de intensidad importante. Otras medidas adicionales también deberán implantarse en la fase de vida útil de este viario para evitar que se contamine el estuario del Bidasoa por partículas, hidrocarburos o sustancias tóxicas.

#### EFFECTOS SOBRE LA PRODUCTIVIDAD AGRARIA

Al igual que la alternativa 1, esta segunda opción no afecta ni a explotaciones agropecuarias ni a suelos con mínimo interés agrario.

#### EFFECTOS SOBRE RECURSOS CULTURALES

La zona de Behobia está encuadrada dentro del catálogo del **patrimonio arqueológico** como área de **marisma**, por lo que podría albergar restos de interés. La obra, al objeto de evitar afecciones al patrimonio cultural, deberá seguir los procedimientos establecidos en la normativa específica y que se recuerdan en el apartado 6 de este ISA.

En cuanto al paisaje, parte de la obra discurre en túnel y otra parte sustituye a un actual viario, por lo que no creemos que se empeorará de forma significativa respecto de la situación actual. No obstante, esta propuesta incluye una gran glorieta bajo la autopista que podría ser bastante visible. Este extremo convendría ser analizado en fases posteriores si prospera esta segunda alternativa.

## EFFECTOS SOBRE RIESGOS

Tal como se comenta en la alternativa 1, la mayor parte de este viario está en un área sometida a **riesgo de inundación** para el **periodo de retorno de 100 años**. Este efecto se considera de alta intensidad en la fase de explotación (sobre todo teniendo en cuenta que parte del trazado discurre en túnel bajo el núcleo urbano) y necesitará la realización de medidas correctoras importantes. En todo caso, estas medidas correctoras deberán compaginarse o coordinarse con las medidas que, en su caso, se tomen para disminuir el riesgo de inundación en todo este gran ámbito actualmente urbanizado.

Dadas sus características, es altamente probable que la actuación genere **grandes volúmenes de residuos y excedentes de tierras**. En este momento no se pueden ni cuantificar ni caracterizar, por lo que deberá analizarse en fases posteriores. Con todo, aplicando el principio de precaución, se le asigna un efecto de tipo temporal, directo, recuperable, de alta intensidad y de tipo severo.

Al igual que la alternativa anterior, mientras dure la obra se originarán **importantes molestias** a los habitantes, visitantes y tráfico de paso. Es un efecto de tipo temporal (si bien bastante duradero, incluso años) que cesará cuando acaben las obras, pero de intensidad alta y que exigirá la adopción de medidas intensas aunque de eficacia probablemente discreta. Se ha calificado como severo.

Por lo que respecta al **ruido ambiental**, son totalmente válidas las reflexiones indicadas en la alternativa 1. Es decir, es probable que esta actuación, cuando menos en el núcleo de Behobia, genere una **reducción del actual nivel de ruido** en esta zona que actualmente incumple los objetivos de calidad acústica legalmente establecidos. En el resto de la intervención, zona de Zaisa, la obra no parece que vaya a empeorar las condiciones acústicas si bien un aumento de tráfico sí podría incidir en este aspecto. En todo caso, se trata de una zona industrial, es decir, con menor sensibilidad que una residencial o sanitaria.

El viario propuesto atraviesa o pasa cerca de varias parcelas incluidas en el inventario de **suelos potencialmente contaminados**. Se ha considerado un efecto de magnitud moderada a alta. En la fase de explotación el efecto sería beneficioso al eliminarse los suelos contaminados.

De forma resumida, los principales efectos en materia de riesgos se deben a la inundabilidad del ámbito, la generación de residuos y excedentes de tierras así como las molestias durante la ejecución de las obras.

### 5.3.6 Efectos ambientales de la Ronda R-1

La alternativa de ronda R-1 discurre en su totalidad al norte de la autopista A-8, “cosiendo” diferentes ámbitos residenciales e industriales mediante un viario de tipo más bien intraurbano.

#### EFFECTOS SOBRE RECURSOS NATURALES

Esta alternativa de ronda discurre esencialmente por un terreno de características urbanas, en el que los elementos de tipo natural tienen poca preponderancia.

De esta forma, **no se prevén efectos directos** sobre espacios naturales protegidos, áreas de interés para la fauna o vegetación de interés, salvo el cruce con algún arroyo que puede mantener vegetación de ribera de cierta entidad. Asimismo, es una ronda que no debería provocar un empeoramiento de las condiciones de conectividad ecológica, al discurrir por un pasillo entre la trama urbana actual (incluso dentro de la propia trama urbana) y la Autopista A-8, por lo que la conectividad en estos momentos está fuertemente comprometida.

Se podrán provocar **efectos directos sobre la red hidrográfica** porque deben salvarse varios arroyos, alguno de los cuales es de entidad como el caso de Olaberria o Artia. Las posibles afecciones directas están en función de la tipología de los puentes o viaductos (pilas en el cauce, estribos en orillas...). Son efectos que en este momento no se pueden predecir.

Asimismo, se provocarán **efectos indirectos sobre la red fluvial** debido a arrastres de partículas, vertidos accidentales... Estos efectos podrían alcanzar al estuario del Bidasoa (LIC) y provocar algunos efectos de tipo transitorio. Consideramos que es un efecto temporal, reversible, recuperable y de magnitud media-alta, que con la aplicación de medidas preventivas y

correctoras puede quedar en moderado. Existe cierto riesgo de que durante la explotación haya aportes más o menos periódicos de partículas o hidrocarburos, aunque el efecto se considera de magnitud baja y permitiría adoptar medidas preventivas eficaces.

La ronda R-1, en gran parte, se desarrolla sobre **suelos** ya artificializados o pendientes de desarrollo.

## EFFECTOS SOBRE LA PRODUCTIVIDAD AGRARIA

El viario no afecta a explotaciones agropecuarias estratégicas o a suelos de alta capacidad agrológica.

## EFFECTOS SOBRE RECURSOS CULTURALES

La ronda R-1 atraviesa dos zonas de marisma, incluidas dentro del catálogo del patrimonio arqueológico, por lo que deberán realizar las oportunas medidas para evitar efectos negativos.

Se estima que esta actuación implicará cambios paisajísticos negativos aunque en un entorno ya urbanizado, por lo que su alcance será más bien limitado. Estos efectos en el paisaje se consideran de tipo permanente, a largo plazo, irreversibles, en parte recuperables y de magnitud media. Admiten la adopción de medidas preventivas y correctoras por lo que se le asigna una calificación de moderado.

## EFFECTOS SOBRE RIESGOS

Parte del trazado discurre cerca de cursos de agua o los atraviesa, por lo que podría estar afectado por las manchas de inundación asociadas a estos ríos o arroyos. Se dispone de información en algunos de los casos pero se carece de ella en otros, por lo que debería ser objeto de análisis más finos en fases posteriores.

La intervención supondrá una cantidad relativamente importante de residuos y relevantes movimientos de tierras (especialmente debido a la necesidad de apertura de un túnel). Por la propia característica de la vía parece que será muy difícil compensar estas tierras y se generen excedentes. El efecto global se ha considerado de magnitud media a elevada aunque admite la implantación de medidas preventivas o correctoras para rebajarlo.

Las obras ocasionarán trastornos a la población. No obstante, parte de este viario podrá ser asumido por determinados desarrollos urbanísticos previstos, por lo que se producirá previamente a que estos nuevos ámbitos estén habitados. El efecto tiene una intensidad de tipo medio a alto, es temporal y cesará cuando acaben las obras. Admite la realización de medidas preventivas y correctoras.

La ronda R-1 discurrirá íntegramente por un entorno urbanizado con polígonos industriales y áreas residenciales. El efecto de ruido dependerá de dos factores: la intensidad de vehículos (incluyendo el porcentaje de vehículos pesados) y la velocidad de paso. En este momento no se conoce la intensidad de vehículos y se maneja la hipótesis de que el porcentaje de vehículos pesados sea bajo. En cuanto a la velocidad, al tratarse de un viario marcadamente urbano, debería ser limitada en torno a 50 km/h. Mientras no exista un estudio específico es difícil precisar el efecto, pero aunque discurra cercano a áreas residenciales estimamos que no debería comprometer en exceso el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica legalmente establecidos. De todos modos, la posibilidad de implantar medidas correctoras para atenuar la propagación (barreras, pantallas) es extraordinariamente limitada. La calificación más precisa del impacto queda para fases posteriores aunque estimamos que no superará una intensidad media.

Según parece, las actuaciones no ejecutadas para completar esta ronda sur R-1 no atraviesan parcelas con suelos potencialmente contaminados.

### **5.3.7 Efectos ambientales de la Ronda R-2**

La presente alternativa de Ronda Sur, en su mitad oriental, se ejecuta al norte de la Autopista y coincide con el trazado analizado en la R-1, por lo que son válidas las valoraciones indicadas en el apartado previo 5.3.6.

En la mitad occidental se ejecuta a ambos lados de la autopista y su traza coincide físicamente con la Variante Sur S-2. Los efectos, en esta zona más occidental, se remiten a lo que se explica en el apartado 5.3.10.

### **5.3.8 Efectos ambientales de la Ronda R-3**

Buena parte de los efectos de la alternativa 3 de Ronda coinciden con los de la variante S-3 al apoyarse sobre el mismo trazado. De esta forma, se comentan en el apartado 5.3.11 de forma conjunta para las dos infraestructuras.

### 5.3.9 Efectos ambientales de la Variante Sur S-1

La variante Sur S-1 se desarrolla mayoritariamente al sur de la Autopista A-8, ocupando en parte la banda de reserva de la nueva red ferroviaria. En el extremo oriental, cerca de Behobia, en parte discurre al norte.

#### EFFECTOS SOBRE RECURSOS NATURALES

Esta variante no afecta directamente a los espacios naturales protegidos del municipio. En cualquier caso, como la mayor parte de las obras, podría afectar de forma indirecta al LIC – ZEPA Txingudi – Bidasoa debido a arrastres de partículas y en menor medida por vertidos accidentales de aceites, hidrocarburos... Estos efectos se consideran probables y con duración apreciable (una obra de estas características puede durar varios años) pero de tipo intermitente y con una magnitud que globalmente se puede considerar moderada. Admitiría la realización de medidas preventivas y correctoras.

La obra afectará directamente a varios **arroyos y ríos** que tiene que atravesar mediante puentes o viaductos. Asimismo, provocará enturbiamiento de sus aguas durante la realización de las obras. Estos efectos durante las obras podrán alcanzar una magnitud que en estos arroyos cercanos puede ser media a elevada. Las posibles medidas preventivas y correctoras tendrían eficacia pero limitada. En fase de explotación se podrán producir arrastres de partículas e hidrocarburos a la red fluvial, con una intensidad baja a media. Este efecto es de carácter permanente aunque discontinuo, reversible y recuperable. Admite la realización de medidas correctoras.

Esta alternativa podría suponer la pérdida de varias **masas arboladas**, alguna de las cuales tiene interés: robledales o bosques mixtos y alisedas. Esta pérdida no admite medidas correctoras pero sí **compensatorias**, consistentes en recuperar una superficie equivalente de la formación perdida.

El trazado discurre por una zona no excesivamente interesante para la **fauna**. Pero la superficie afectada puede incluir áreas de campeo, o cuando menos sus bordes, de varias especies catalogadas, incluyendo una red fluvial en buen estado. Dada la importante superficie que ocupará la variante (en este momento no es fácil calcular pero podría rondar las 20 Ha, el efecto se considera de magnitud media-alta, de tipo permanente, irreversible y recuperable. Admite la realización de ciertas medidas protectoras y correctoras pero en general de muy limitada eficacia.

La variante sur no empeorará de forma sensible la actual situación de **conectividad ecológica** en toda la zona, de por sí muy condicionada por la Autopista A-8 y la malla urbana de Irun. De hecho, el corredor entre Jaizkibel y Aiako Harria no queda afectado por esta propuesta. En todo caso, con objeto de no hipotecar esta conectividad en el futuro, la variante podría incorporar determinadas medidas.

A falta de una medición con mayor precisión, la variante podría ocupar una superficie de suelo cercana o superior a 20 Ha, suelo actualmente no colonizado. Es un efecto directo, permanente, irreversible y que no admite la realización de medidas preventivas, correctoras o compensatorias.

#### EFFECTOS SOBRE LA PRODUCTIVIDAD AGRARIA

El proyecto de variante S-1 afecta a varias bolsas de suelo agrario estratégico así definido en el documento de Aprobación Inicial del PTS Agroforestal. Este efecto es de tipo negativo, directo, permanente, irreversible e irrecuperable. No admite la realización de medidas correctoras pero sí compensatorias.

#### EFFECTOS SOBRE RECURSOS CULTURALES

El único elemento del patrimonio cultural catalogado potencialmente afectado por esta variante es el camino de Santiago. En principio no se consideran efectos residuales durante la fase de explotación, dando por supuesto que el camino, en caso de verse afectado durante las obras, se repondrá.

La intervención puede tener efectos paisajísticos negativos en una zona muy visible y con una gran cantidad de observadores. El efecto consistiría en la irrupción de líneas, colores y formas que distorsionen el actual paisaje del entorno. Todavía no se tienen suficientes datos para poder precisar con exactitud el alcance de la intervención (taludes, desmontes, viaductos...), pero por principio de precaución lo consideramos permanente, irreversible, en parte recuperable, de elevada magnitud y que admite la adopción de medidas correctoras. Se considera de tipo severo aunque debería analizarse si, debido a la proximidad con la A-8 y con el trazado de la nueva red ferroviaria, esta valoración puede cambiar.



## EFFECTOS SOBRE RIESGOS

La variante atraviesa varios ríos y arroyos aunque presumiblemente a cota bastante elevada, por lo que no es probable que tenga riesgo de inundarse. Deberá tomar las medidas oportunas para no empeorar la **inundabilidad** aguas arriba.

Durante la realización de la obra se producirán los habituales residuos (aceites usados, embalajes, restos de demolición...) en una cuantía importante dada la envergadura de la obra. Deberán ser objeto del adecuado tratamiento para evitar provocar impactos en el medio ambiente. En este momento no se conocen los balances de tierras. Dada la longitud de la obra es probable que el proyecto pueda ajustar los balances sin que se generen elevadas cantidades de excedentes o necesidades de préstamo, pero en todo caso queda pendiente de análisis posteriores.

La obra generará molestias de importancia a las familias que viven más cerca de la traza y también a otras áreas urbanas próximas: desvíos provisionales, polvo, barro, vibraciones, ruido... Con la información disponible no resulta fácil augurar la entidad de este posible impacto, pero por principio de precaución se considera de magnitud media a alta con la posibilidad de aplicar medidas protectoras y correctoras.

Por lo que respecta al ruido, al discurrir por el sur de la Autopista A-8, incide sobre un territorio menos poblado, por lo que el ruido generado por este viario afectará a un número indeterminado de viviendas que no es muy elevado pero tampoco puede menospreciarse. Resulta probable que varios de estos edificios residenciales no puedan cumplir los objetivos de calidad acústica. Podría suponer efectos acumulativos o incluso sinérgicos con la A-8 y con la nueva red ferroviaria en su momento.

Esta alternativa de variante atraviesa una amplia superficie considerada en el inventario de suelos potencialmente contaminados de IHOBE y que se justifica debido al pasado minero de la zona. En su caso deberá ser objeto de los pertinentes estudios previos para descartar la presencia de suelos contaminados y si esto se confirma, proceder a su descontaminación.

### **5.3.10 Efectos ambientales de la Variante Sur S-2**

Esta variante Sur se ejecuta a ambos lados de la Autopista A-8, de forma paralela y previendo la reserva de suelo para la construcción del tercer carril en

la autopista. Durante unos cientos de metros, entre Txenperenea y Oñurre, coincide con la Ronda R-2. También ocupa en parte la banda de reserva del trazado de la nueva red ferroviaria.

## EFFECTOS SOBRE RECURSOS NATURALES

Esta alternativa de variante no afectará directamente a los espacios naturales del municipio. Sin embargo, los movimientos de tierras y los consiguientes arrastres de partículas podrán alcanzar el LIC-ZEPA Txingudi-Bidasoa, aunque en este caso se trataría de un efecto temporal, reversible y recuperable, de magnitud alta y que admite la realización de medidas correctoras.

El trazado afectará directamente a varios **cursos de agua** que deben ser atravesados, sin que en este momento se puedan estimar los efectos exactos al desconocer las tipologías de puentes o viaductos, las posibles pilas o estribos... De forma indirecta podrán ser afectados por arrastres de partículas durante la obra, así como vertidos accidentales de carburantes o aceites. El efecto es transitorio pero puede alcanzar una magnitud elevada. Admite la realización de medidas protectoras y correctoras. Se prevé que la intensidad de tráfico de esta variante sea elevada, por lo que también se suponen efectos sobre la **calidad del agua durante la explotación**, lo que debería plantear la adopción de medidas para evitar la contaminación de cursos de agua durante la vida útil de la infraestructura.

La ampliación por la S-2 podrá afectar a varias manchas de **vegetación** de interés (alisedas y robledales) que desaparecerían sin posibilidad de aplicar medidas correctoras aunque sí compensatorias.

La construcción de la S-2 no traerá, previsiblemente, efectos negativos importantes sobre la fauna, puesto que en general ocupa un espacio de **no excesivo interés**. Se ha considerado un efecto medio por la importante ocupación de suelo y por atravesar varios arroyos y ríos. La mayor parte de los efectos ocurrirán en la fase de obras y tienen escasa capacidad de adoptar medidas correctoras.

Consideramos que esta alternativa de variante no ocasionará un empeoramiento de la **conectividad ecológica** al coincidir con la Autopista A-8 y no afectar directamente al corredor Jaizkibel – Aiako Harria. En todo caso, podría incrementar el efecto barrera de la infraestructura.

Buena parte de los suelos ocupados por esta variante están previamente alterados, por lo que se considera un efecto de limitado alcance.

## EFFECTOS SOBRE LA PRODUCTIVIDAD AGRARIA

Esta alternativa de variante puede afectar a bordes de bolsas de suelo estratégico agrario definido en el PTS Agroforestal aprobado inicialmente. Exigiría un estudio de detalle de hasta qué punto el proyecto afectará a estas explotaciones y sus suelos, lo que queda pendiente de fases posteriores.

## EFFECTOS SOBRE RECURSOS CULTURALES

La variante S-2 sólo deberá reponer la integridad del camino de Santiago, que atraviesa la A-8 en un viaducto, sin que se detecten más impactos en elementos del patrimonio cultural catalogado.

Al discurrir de forma contigua a la autopista actual y aprovechando su huella, los efectos en el **paisaje** quedan de alguna forma “diluidos”, máxime si se tiene en cuenta que en un futuro y de forma también colindante se construirá la nueva red ferroviaria. En todo caso, de las tres alternativas de variante consideramos que es la que tiene efectos **menores** paisajísticos aunque no despreciables. Debería ser objeto de análisis posteriores cuando exista mejor información sobre características esenciales del proyecto.

## EFFECTOS SOBRE RIESGOS

Esta alternativa de variante no debería empeorar las condiciones de **inundabilidad** en las zonas de paso de ríos y arroyos. En principio parece que discurre en su mayor parte por cotas que se sitúan por encima del riesgo de inundación.

Se desconoce el **balance de tierras** aunque, al apoyarse en la traza actual de la autopista, no parece que los excedentes deberían ser muy importantes. En todo caso, está pendiente de un análisis posterior. En la obra, de todos modos, se producirán los habituales **residuos** (aceites, demoliciones, embalajes...) que deberán ser adecuadamente tratados.

Se desconocen las condiciones de ejecución de esta obra y si pueden de alguna forma afectar al normal funcionamiento de la A-8 (estrechamiento de carriles, desvíos provisionales...), en cuyo caso podría haber **molestias** importantes durante la ejecución de las obras. Sea como fuere, podrán afectar

a zonas urbanizadas y otros viarios, lo que unido a la duración hace prever molestias de importante magnitud.

La alternativa S-2 se sumaría a la emisión acústica de la Autopista A-8 (cuyo tráfico podría incluso crecer), que en este momento ya afecta a varias zonas urbanizadas o pendientes de urbanizar. Esto podría provocar que en estas zonas se **agraven las condiciones acústicas** y se comprometa más el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica legalmente establecidos. Por principio de precaución se le asigna un efecto permanente, a largo plazo, de intensidad alta y carácter severo, que posiblemente sea acumulativo o sinérgico con la autopista. Podrían aplicarse **medidas preventivas y correctoras**, aunque su eficacia debería estudiarse de manera específica.

El ámbito atraviesa una amplia superficie incluida en el inventario de **suelos potencialmente contaminados** de IHOBE. Coincide con una zona en la que ha habido una fuerte actividad minera. En su caso deberá ser objeto de los pertinentes estudios previos para descartar la presencia de suelos contaminados y si esto se confirma, proceder a su descontaminación.

### 5.3.11 Efectos ambientales de la Variante Sur S-3

La variante S-3 y la Ronda R-3 se plantean de forma conjunta y se desarrollan en un espacio al sur de la A-8, ocupando en buena medida la reserva de suelo de la nueva red ferroviaria.

#### EFFECTOS SOBRE RECURSOS NATURALES

La propuesta no afectará de forma directa a **espacios naturales** declarados en el municipio, pero sí podrá incidir de manera indirecta en el LIC – ZEPA Txingudi – Bidasoa, ya que es probable que los arrastres de sólidos y partículas que se produzcan en la red fluvial acaben afectando a este espacio. El efecto es transitorio y de magnitud media a alta (debido a la magnitud y duración de la obra), reversible y recuperable. Admite la realización de medidas protectoras y correctoras.

Durante las obras se producirán **arrastres de sólidos** y posibles vertidos accidentales que pueden comprometer la **calidad del agua** de varios ríos y arroyos (Artia, Olaberria, Mokozorrotz...), aunque los efectos cesarán tras acabar las operaciones. Las medidas protectoras y correctoras pueden tener eficacia pero difícilmente eliminarán el problema del todo. En la explotación de

la variante, debido al importante tráfico que registrará, es probable que se provoquen aportes de partículas, aceites y restos de carburantes a estos ríos y arroyos más cercanos. El efecto es a largo plazo aunque de forma más bien discontinua. Alcanzará una intensidad media como mucho y admite la adopción de medidas correctoras que reduzca la magnitud del impacto.

Este trazado ocupará una superficie apreciable de **alisedas y bosques mixtos**, cuya desaparición es irreversible e irrecuperable. Pueden plantearse medidas compensatorias para paliar el efecto causado.

En cuanto a la **fauna**, la valoración que puede hacerse es similar a la de la alternativa S-1.

Asimismo, la traza de la alternativa S-3 podrá ocupar un mínimo de 20 Ha de **suelos** en la actualidad no alterados o urbanizados, lo que es un efecto directo, permanente, irreversible, irrecuperable y que **no admite medidas preventivas, correctoras ni compensatorias**.

## EFFECTOS SOBRE LA PRODUCTIVIDAD AGRARIA

El trazado de esta alternativa de variante incide en varias bolsas de suelos de alto valor estratégico identificados en el PTS Agroforestal aprobado inicialmente.

## EFFECTOS SOBRE RECURSOS CULTURALES

La variante atraviesa uno de los itinerarios del camino de Santiago, por lo que deberá reponerse esta servidumbre de paso. No se consignan más elementos del patrimonio catalogado que puedan ser afectados.

Esta alternativa se separa de la Autopista A-8 e incide en un ámbito con fuerte visibilidad y elevado número de observadores. La variante modificará las características visuales básicas (líneas, formas, colores, texturas, etc.) del paisaje actual. Aunque no se conozcan los pormenores del proyecto, es probable que existan viaductos, desmontes y terraplenes que provoquen estos efectos con una intensidad alta y de forma permanente. En todo caso, admite la realización de medidas protectoras y correctoras para que reducir la magnitud del efecto. Se califica como severo a la espera de tener datos más exactos.

## EFFECTOS SOBRE RIESGOS

La variante S-3 atraviesa varios cursos de agua, aunque probablemente lo haga a cierta cota por lo que **no debería estar afectada por riesgo de inundación**. Los pasos por estos cursos de agua no deberán empeorar la inundabilidad de terceros.

En el transcurso de la obra se originarán **residuos** (aceites usados, restos de carburante, restos de demolición, embalajes, etc.) que deberán ser tratados conforme a la normativa vigente para evitar efectos adversos en el medio. No se conoce el balance de tierras de la operación. Pese a que la obra es de gran envergadura, es probable que puedan compensarse las tierras sin que se generen excedentes o se necesiten importantes volúmenes de materiales de préstamo. En todo caso, queda pendiente de valoraciones posteriores cuando se tengan mejores elementos de juicio.

Durante la realización de las obras habrá **molestias** a los habitantes del entorno y a los de los barrios desde lo que se puedan producir accesos para maquinaria o camiones. Estos efectos consistirán en desvíos provisionales, polvo, barro, vibraciones, ruido, etc. En este momento no es fácil estimar la intensidad de la afección aunque creemos que podría ser media a alta. Cesará cuando finalice la obra y admite aplicar medidas preventivas y correctoras eficaces pero que no eliminarán el problema totalmente.

Esta alternativa de variante se sitúa al sur de la autopista y empeorará las condiciones de **ruido** en un ámbito marcadamente **rural y tranquilo**, con escasas viviendas en la actualidad. Es probable que algunos de estos edificios residenciales incumplan los objetivos de calidad acústica (cuando hoy en día los cumplen). Permite la adopción de medidas protectoras y correctoras. Podría efectos acumulativos o incluso sinérgicos con la A-8 y con la nueva red ferroviaria cuando ésta se ponga en funcionamiento.

La alternativa de variante S-3 discurre por una gran bolsa incluida en el **inventario de suelos potencialmente contaminados** de IHOBE. Esta superficie de 1.660 Ha albergó en el pasado numerosas explotaciones mineras, de ahí incluir toda esta gran bolsa en el citado inventario. Previamente a redactar el proyecto deberán realizarse los oportunos estudios para descartar la presencia de suelos contaminados y, en el caso de que existan, trazar los procedimientos para su descontaminación.

## 5.4 EFECTOS AMBIENTALES DE LAS PROPUESTAS DE DESARROLLOS URBANÍSTICOS DEL PGOU

### 5.4.1 Efectos ambientales de los desarrollos en el entorno de Araso

Se recuerda que en esta zona, los desarrollos urbanísticos previstos son:

- Prolongación Araso Norte (1.1.10). Actividades Económicas Industrial.
- Prolongación Oiantzabaleta (1.1.11). Actividades Económicas Industrial.
- Araso – Sasikoburua (1.1.12). Actividades Económicas Terciario.
- Zabaleta (2.1.08). Actividades Económicas Parque Tecnológico.

Estos ámbitos suman una superficie de unos 625.000 m<sup>2</sup> que en su mayor parte se desarrolla sobre suelo clasificado como no urbanizable según el PGOU vigente. Requieren viarios internos de dimensiones relativamente importantes y en su mayor parte significativos movimientos de tierras.

### EFECTOS SOBRE RECURSOS NATURALES

Las propuestas del entorno de Araso no afectan directamente a espacios naturales protegidos.

Existen dos cursos de agua importantes (Araso y Loiola) de la subcuenca del Jaizubia, que podrían ser afectados de forma directa o indirecta (sólidos en suspensión, turbidez, vertidos durante las obras...). En todo caso, en algunos tramos ya han sufrido afecciones previas por distintos trabajos de urbanización y de mejora viaria. De forma derivada, estos efectos podrían tener repercusión en el tramo bajo del Jaizubia y entorno de Plaiaundi (LIC, hábitat del Espinoso). Las obras también pueden originar afecciones de importancia en varios cursos de agua de menor entidad o escorrentías.

La prolongación Araso Norte puede afectar a extensiones de bosques caducifolios (robledales y bosques mixtos) que podrían desaparecer, aunque una parte significativa de los robledales de ladera se mantienen. Asimismo, las propuestas de Oiantzabaleta y Araso Sasikoburua pueden afectar a manchas de vegetación de interés (en el primer caso ligadas al arroyo Loiola). En general las manchas identificadas no tienen una situación óptima puesto que su estructura no es muy adecuada al incluir un porcentaje importante de especies exóticas (plátanos de sombra y falsas acacias). Pese a todo, la presencia de especies autóctonas es significativa por lo que se consideran manchas de vegetación de interés.

Por lo que se refiere a la fauna, la zona no se encuentra dentro de los espacios más favorables para la fauna en el municipio de Irun. Sin embargo, este entorno es una encrucijada clave en el corredor ecológico existente entre Aiako Harria y Jaizkibel, en la actualidad muy condicionado por la profusión de infraestructuras existentes. En este sentido, el diseño de la propuesta urbanística incorpora una reserva de terreno para respetar el corredor, que deberá tener unas condiciones de funcionalidad tal como se desarrolla en el apartado 6.

Finalmente, las propuestas suponen aumentar la superficie urbana o urbanizable del municipio a costa de la pérdida de casi 60 Ha de suelo no urbanizable. Es una pérdida irreversible.

En resumen, se detectan importantes efectos ambientales de tipo permanente, irreversible e irrecuperable (como la pérdida de suelo, de vegetación o la ocupación de determinadas vaguadas), con escasa posibilidad de implantar medidas preventivas y correctoras eficaces aunque sí compensatorias. También se prevén otros efectos negativos de tipo temporal y reversible (arrastres de sólidos, turbidez, etc.). El efecto sobre la conectividad debería evaluarse en fases posteriores cuando se tengan más detalles y se realice un estudio conjunto con Hondarribia.

## EFFECTOS SOBRE LA PRODUCTIVIDAD AGRARIA

Los desarrollos incluidos en el entorno de Araso Norte pueden suponer la pérdida definitiva e irreversible de unas 9 Ha de suelos de alto valor estratégico definidos de esta forma en el PTS Agroforestal, documento de Aprobación Inicial. Constituyen el 4% de los suelos agrarios estratégicos del municipio según este PTS. Admite medidas compensatorias.

## EFFECTOS SOBRE RECURSOS CULTURALES

En los ámbitos del entorno de Araso no hay constancia de ningún elemento del patrimonio cultural catalogado.

Los desarrollos previstos en el ámbito pueden tener importantes repercusiones negativas en el paisaje. Los trabajos de urbanización y edificación, incluyendo los accesos viarios, pueden provocar efectos negativos de importante magnitud, permanentes, irreversibles y en buena medida irrecuperables (las medidas preventivas y correctoras tendrán una limitada eficacia).



## EFFECTOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE URBANO

Las propuestas del entorno de Araso suponen más del 50% de la edificabilidad propuesta para cubrir las necesidades de nuevas áreas de Actividades Económicas, lo que supone un efecto de tipo positivo en esta materia.

Los distintos ámbitos de este entorno cuentan con unas regulares condiciones en cuanto a accesibilidad y podrían ser bastante dependientes del vehículo privado, en especial el ámbito de Zabaleta debido a su configuración (colina) y a la mala conexión con los modos más sostenibles de movilidad. Bien es cierto que se prevé una nueva estación – apeadero en Araso, lo que favorecerá a este modo de transporte público de alta capacidad.

En suma, desde el punto de vista de “medio ambiente urbano” hay un claro efecto de tipo positivo: el entorno de Araso permite cubrir más de la mitad de las nuevas áreas de actividades económicas. Pero cuenta con el inconveniente de tener unas regulares condiciones de accesibilidad – movilidad, aunque permiten incorporar medidas correctoras eficaces: una de ellas, la estación de Araso, es propuesta por el propio Avance.

## EFFECTOS SOBRE RIESGOS

No se dispone de información sobre riesgo de inundación. Pese a todo, es previsible que exista riesgo de inundación en las zonas cercanas a los arroyos Araso y Loiola, lo que deberá ser estudiado en fases posteriores.

Las obras tendrán un gran alcance y duración importante, aunque se considera que provocarán limitados efectos en cuanto a molestias a la población, ya que apenas van a afectar a áreas pobladas.

Prácticamente todos los ámbitos (quizá no en su totalidad pero sí superficies importantes de cada uno de ellos) están dentro de la zona de afección de dos fuentes emisoras de gran alcance: carretera N-1 y línea de ADIF-RENFE, a las que habría que sumar la línea de Euskotren y otros viarios de menor entidad. Por los datos que se derivan de los borradores de mapas estratégicos de ruido de la N-1 y de ADIF, parte de las superficies de estos ámbitos pueden exceder los límites de calidad acústica para áreas acústicas de tipo industrial o terciario. Deberá ser objeto en su caso de los estudios de detalle preceptivos y de las medidas protectoras y correctoras que se detallan en el apartado 6.

No se tiene todavía información suficiente para determinar los balances de tierras (tanto excedentes como necesidades de préstamo), pero teniendo en cuenta el alcance de las obras, es muy probable que se puedan generar importantes volúmenes de excedentes de tierras y/o préstamos. En cambio, a pesar del importante volumen de la operación, los residuos durante la fase de obras (debidos a demoliciones, etc.) parecen de escasa entidad.

En la prolongación Araso Norte existe un emplazamiento de suelo potencialmente contaminado (vertedero) que en parte puede ser afectado por la urbanización y los necesarios movimientos de tierras.

La mayor parte de la superficie de los ámbitos incluidos en el entorno de Araso se hallan en la banda de 600 m de tres infraestructuras con riesgo alto (Autopista A-8), medio (N-1) y bajo (línea ADIF-RENFE) por transporte de sustancias peligrosas. Se trata de un efecto de difícil valoración.

Por tanto y de forma global, los ámbitos incluidos en este entorno de Araso pueden provocar efectos negativos de alta magnitud en materia de riesgos, aunque todavía en esta fase de Avance no se puede determinar con total exactitud la intensidad de algunos de los efectos.

#### **5.4.2 Efectos ambientales de los desarrollos en el barrio de Ventas**

En esta zona se prevén estos desarrollos urbanísticos:

- Calle Araba (1.1.02). Residencial.
- Ventas Centro (1.1.13). Residencial.
- Puiana Deportivo (2.1.10). Equipamiento Deportivo.

Estos ámbitos suman una superficie de unos 76.000 m<sup>2</sup> en su totalidad sobre suelo urbano. Se plantean unas 136 viviendas. De los bloques seleccionados de actuaciones, el del barrio de Ventas uno de los de menor alcance e inferior impacto ambiental global.

#### **EFFECTOS SOBRE RECURSOS NATURALES**

El ámbito de Puiana queda atravesado por el arroyo Kaskoitegi, que en este tramo se encuentra encauzado y muy modificado. Los puentes y viaductos, y en especial la glorieta en el extremo noroeste, pueden ocasionar modificaciones morfológicas añadidas aunque todavía no se conocen con exactitud. Asimismo, durante las obras se podrán producir arrastres de sólidos,

vertidos accidentales... que podrán afectar a este curso de agua y al Jaizubia aguas abajo.

La vegetación arbórea presente en el ámbito de Puiana en general está en mediocre situación. Su desaparición se considera un efecto asumible.

En cuanto a la fauna, resulta poco probable que el arroyo Kaskoitegi o Ugalde, en el lugar directo de actuación, presente poblaciones de espinoso, aunque durante las obras se podrían producir efectos derivados en poblaciones situadas aguas abajo en el Jaizubia por aumento de turbidez, hidrocarburos... Los otros ámbitos se encuentran en una zona de escaso interés para la fauna.

Los únicos efectos reseñables sobre la conectividad ecológica pueden producirse si de alguna forma se afecta a la permeabilidad del arroyo Kaskoitegi o Ugalde, aunque todavía no pueden determinarse con exactitud. Salvo este aspecto, la zona analizada tiene un escaso interés para la conectividad al encuadrarse en una zona urbana.

Todos los ámbitos de este entorno se encuentran en suelo actualmente clasificado como urbano, por lo que las propuestas del Avance no incrementan el suelo urbano del municipio. Estas actuaciones de crecimiento interno, en este sentido, son de tipo positivo. En general la densidad edificatoria resulta de tipo medio, adecuada al entorno.

En resumen, en general los efectos negativos sobre elementos naturales pueden considerarse como no muy elevados ni durante la fase de obras ni durante la explotación. Además, en buena medida admiten la aplicación de medidas protectoras y correctoras para paliar estos efectos adversos.

## EFFECTOS SOBRE LA PRODUCTIVIDAD AGRARIA

Los ámbitos objeto de análisis no soportan actividades agrarias o, en el caso concreto de Puiana, no se encuentran dentro de las zonas de alto valor estratégico agrario.

## EFFECTOS SOBRE RECURSOS CULTURALES

En el ámbito de calle Araba hay un elemento de patrimonio arqueológico, caserío Altzolaran (A-35), que se consolida, por lo que no se prevén efectos en esta materia.

Los ámbitos incluidos en esta zona se hallan dentro de un entorno netamente urbano. Su desarrollo no provocará efectos paisajísticos negativos relevantes siempre que urbanizaciones y edificaciones se lleven a cabo con adecuados estándares de calidad.

## EFFECTOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE URBANO

Uno de los efectos positivos es que el ámbito contribuye a paliar las necesidades de vivienda, aunque esta contribución es limitada: 4-6% del total de viviendas ofertadas en función de la alternativa escogida en el ámbito Estación. De otra parte, el equipamiento deportivo planteado en Puiana permitiría cubrir esta necesidad en la zona occidental del entramado urbano.

En los ámbitos de Calle Araba y Ventas Centro se plantea el realojo de 9 viviendas. Estos realojos provocarán un efecto transitorio de tipo negativo por las molestias que se podrán producir a los propietarios de estas viviendas (alojamientos provisionales, mudanzas...). Se ha considerado un efecto de magnitud moderada durante esta fase de obras y que admite medidas correctoras. Se considera que, cumpliendo con los preceptos legales en la materia no deberían producirse efectos negativos durante la fase de explotación.

Los ámbitos de esta zona tienen buenas condiciones de accesibilidad y quedan cerca de sistemas de transporte público de alta capacidad. De hecho se plantea una reorganización de las estaciones ferroviarias de la zona de Ventas y una pasarela peatonal que especialmente facilitará el acceso al otro lado de las vías, donde se propone la nueva zona deportiva de Puiana. Asimismo, por la zona pasan dos líneas de autobuses (una de ellas llega al Hospital, que se encuentra a escasos cientos de metros). Finalmente, se plantea un aparcamiento disuasorio para vehículos para facilitar la movilidad en tren.

En suma, en general se detectan escasos efectos negativos desde el punto de vista del medio ambiente urbano, centrados en los necesarios desalojos. Los efectos en esta materia son en general de índole positiva: mejora significativa de equipamientos deportivos, buena accesibilidad y posibilidad de movilidad sostenible, etc.

## EFFECTOS SOBRE RIESGOS

Se tiene información sobre el ámbito de Puiana, atravesado por el arroyo Ugalde. Según las manchas de inundación de Uragentzia – Agencia Vasca del

Agua, la práctica totalidad del ámbito queda fuera de la mancha de inundación de periodo de retorno 500 años. Las obras que se efectúen no deberían empeorar esta inundabilidad. Aunque no hay datos respecto de los otros ámbitos, Calle Araba y Ventas Centro, por su ubicación parece muy improbable que registren problemas de inundabilidad.

Durante la realización de las obras se producirán efectos sobre el sosiego público (ruidos, vibraciones, barro, polvo, desvíos provisionales, tráfico de vehículos pesados...) que pueden tener una intensidad media-alta y que afectarán a zonas residenciales cercanas. Se puede aplicar medidas preventivas para reducir su efecto aunque no para eliminarlo del todo.

El ámbito de Ventas Centro, prácticamente encima de las líneas ferroviarias de ADIF y Euskotren, previsiblemente tendrá unas malas condiciones acústicas y es probable que no cumpla con los objetivos de calidad acústica legalmente establecidos: de hecho, casi la totalidad de este ámbito se encuentra dentro de la zona de afección de esta línea ferroviaria según el borrador del mapa estratégico de ruidos. Esta infraestructura no afecta a los otros dos ámbitos (calle Araba y Puiana). No se tienen datos sobre la posible incidencia de viarios internos del municipio en estos dos últimos ámbitos, aunque no puede descartarse.

Durante la fase de construcción, debido a las necesidades de demoliciones, etc., se generarán residuos en una cuantía no determinada pero que se presume relativamente importante en relación con el volumen de la operación. Como se indica en el capítulo 6, deben ser objeto del debido tratamiento. Tampoco se conocen los balances de tierras de la operación, aunque es previsible un volumen notable de excedentes y/o préstamos, que también deberán ser gestionados de forma adecuada.

La parte occidental del ámbito de Ventas Centro, incluyendo parte de su viario de conexión, contiene una bolsa de suelo potencialmente contaminado. Debido al elevado coste de los eventuales trabajos de descontaminación se le ha dado una magnitud media-alta.

Los tres ámbitos se encuentran dentro de la banda de afección de 600 m de tres infraestructuras con riesgo alto (Autopista A-8), medio (N-1) y bajo (línea ADIF-RENFE) por transporte de sustancias peligrosas. Se trata de un efecto de difícil valoración aunque lo consideramos de intensidad más bien baja.

En suma, se han detectado efectos de alcance limitado en cuanto a riesgos. El de mayor alcance está relacionado con el ruido. También son destacables los correspondientes a molestias durante obras, generación de residuos o presencia de suelos potencialmente contaminados, con intensidades de tipo medio-alto.

#### **5.4.3 Efectos ambientales de los desarrollos en el entorno de Urdanibia**

En este entorno territorial el Avance del PGOU de Irun, conjuntamente con el de Hondarribia, plantea estos desarrollos urbanísticos:

- Urdanibia Zubieta (2.1.09). Actividades Económicas Parque Tecnológico. En su mayor parte en Irun.
- Zubieta Deportivo. Equipamiento deportivo. En su mayor parte en Hondarribia.
- Zubieta. Actividades Económicas Parque Tecnológico. En su mayor parte en Hondarribia.

Los tres ámbitos suman una superficie de unos 430.000 m<sup>2</sup>, aunque de este global, el 75% se encuentra en término municipal de Hondarribia. Coincide, además, que los impactos ambientales de mayor significación se dan en el municipio vecino. Cerca de la mitad del ámbito Urdanibia Zubieta en Irun es suelo actualmente clasificado como No Urbanizable.

### **EFFECTOS SOBRE RECURSOS NATURALES**

Por lo que respecta a las actuaciones en término municipal de Irun, en general producen efectos de entidad más bien limitada sobre los recursos naturales.

En cuanto al término municipal de Irun, no se van a producir efectos directos sobre la red fluvial principal, pero sí se pueden producir efectos indirectos de magnitud considerable durante las obras debido a arrastres de sólidos en suspensión o posibles vertidos de tipo accidental. Se consideran de magnitud media pero de tipo temporal.

Los ámbitos objeto de análisis incluyen algunas manchas de vegetación de interés ligadas a los cursos de agua en término municipal hondarribitarra. Asimismo, en el ámbito de Irun, coincidiendo con el terreno de la hípica de Zubieta, el arbolado es interesante y presenta ejemplares de roble y fresno de buen porte.

No se prevén importantes efectos sobre la fauna, aunque (en especial en término de Hondarribia) convendrá comprobar, en fases posteriores, si alguno de los pequeños cursos de agua de estos ámbitos contiene poblaciones de espinoso. Estos ámbitos también están en una zona de importancia limitada en cuanto a la conectividad ecológica, de hecho no están incluidas en la red de corredores ecológicos de la CAPV. Sin embargo, el arroyo Jaizubia probablemente tenga un papel en la conectividad más comarcal o local, por lo que las actuaciones deberán evitar que pierda ese carácter conector.

El ámbito 2.1.09 artificializa la última mancha de suelo no urbanizable en todo el sector norte cercano a Urdanibia – Hospital.

### EFFECTOS SOBRE LA PRODUCTIVIDAD AGRARIA

En término municipal de Irun el ámbito 2.1.09 afecta a una zona agrícola de interés medio que no se encuentra adscrita a los suelos de alto valor estratégico agrario definidos por el PTS Agroforestal.

### EFFECTOS SOBRE RECURSOS CULTURALES

En los ámbitos objeto de análisis en esta zona de Urdanibia, en lo que respecta al término municipal de Irun, no hay constancia de elementos del patrimonio cultural.

Estos desarrollos urbanísticos producirán un efecto de importante alcance en el paisaje de la zona, al prolongar la mancha urbana en un ámbito de carácter rural. Se trata, además de una zona muy visible y de fragilidad alta. El efecto, en este sentido, es de carácter permanente y negativo, irreversible y admite algunas medidas preventivas y correctoras aunque en general de eficacia limitada.

### EFFECTOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE URBANO

Los desarrollos planteados en esta zona de Urdanibia, considerando los de ambos municipios, aportan una importante superficie de actividades económicas de tipo parque tecnológico o empresarial (alternativamente también se plantea una dotación de equipamiento universitario). En concreto y por lo que se refiere exclusivamente a Irun, el ámbito 2.1.09 aporta el 8% del total de edificabilidad que el Avance plantea en materia de Actividades Económicas y el 10% del total destinado a Parques Tecnológicos o Terciarios. Asimismo, el equipamiento deportivo planteado (en término de Hondarribia)

permitirá cubrir esta demanda en el ámbito norte-centro del centro urbano de Irun y también servir a desarrollos cercanos del municipio vecino.

Los ámbitos objeto de análisis se hallan en el borde norte del casco urbano de Irun, aunque cuentan con buenas condiciones de accesibilidad y movilidad. De hecho, el extremo más alejado se halla a menos de 1.4 km (es decir, unos 15-20 minutos a pie) de la futura estación ferroviaria intermodal del centro de la ciudad. En la actualidad ya hay dos líneas de autobuses que llegan hasta el cercano Hospital.

En suma, en general no se detectan efectos ambientales negativos relevantes sino más bien lo contrario. El desarrollo previsto en la zona, conjunto entre Hondarribia e Irun, permite cubrir buena parte de la demanda de actividades empresariales y de tipo deportivo de ambos municipios, contando para ello con buenas condiciones de accesibilidad y movilidad que además pueden mejorarse.

## EFECTOS SOBRE RIESGOS

Una parte del desarrollo referido a Zubieta Deportivo en Hondarribia se encuentra en zona con elevado riesgo de inundación, incluso para el periodo de retorno de 10 años. Asimismo, la parcela destinada a equipamiento universitario en el ámbito 2.1.09 (en este caso en Irun) estaría afectada también por la mancha de periodo de retorno de 10 años ligada al río Jaizubia.

Parte de las obras de urbanización y construcción se realizarán en un espacio contiguo al Hospital Comarcal, por lo que se prevén importantes molestias durante el periodo de construcción en este ámbito tan sensible. Aunque el efecto sea transitorio se prevé una duración apreciable (meses o incluso algunos años), por lo que se le ha asignado una significación elevada y escasas posibilidades de implantar medidas realmente efectivas.

Según la información del borrador del mapa estratégico de ruido de la N-1, la mayor parte del ámbito 2.1.09 cumpliría los objetivos de calidad acústica para áreas terciarias (70 y 65 dB(A) en periodo diurno y nocturno respectivamente). Sin embargo, la parcela destinada a la Universidad no cumpliría con los objetivos de calidad de las áreas "e" docentes (60 y 50 dB(A) en periodo diurno y nocturno respectivamente). No se conocen los posibles efectos de la mejora de la N-1 (incremento de velocidad, aumento de la intensidad de vehículos...) en las condiciones acústicas, lo que deberá ser analizado en fases posteriores.



Durante la fase de construcción no se prevé la generación de importantes cantidades de residuos procedentes de demoliciones... Se generarán los habituales residuos propios de la actividad constructiva en cantidad no determinada: aceites usados, embalajes, etc. Por lo que respecta al balance de tierras, no se conocen los pormenores aunque dado el volumen de esta operación se prevé que los movimientos de tierras serán significativos. Deberán seguirse las indicaciones del apartado 6.

El ámbito 2.1.09, en lo tocante a Irun, no está incluido dentro del inventario de actividades potencialmente contaminantes del suelo.

Estos ámbitos se encuentran dentro de la banda de 600 m a cada lado de la carretera N-1, vía de comunicación de riesgo bajo por transporte de mercancías peligrosas.

En resumen, en cuanto al apartado de riesgos, existen importantes efectos por las molestias durante las obras (al afectar al Hospital Comarcal), por el riesgo de inundación y por el ruido durante la explotación (particularmente en el emplazamiento barajado para equipamiento universitario). Si bien los efectos durante las obras son de tipo transitorio, los otros son a largo plazo aunque permiten la realización de medidas preventivas y correctoras.

#### **5.4.4 Efectos ambientales de los desarrollos en la zona Centro Oeste**

En la parte centro occidental de Irun se propone la actuación en estos 5 ámbitos:

- Entorno Estación (0.1.01). Ferroviario y Varios (incluyendo un importante programa residencial). Con dos alternativas.
- Edificio Belasko (1.3.10). Residencial y Varios.
- Arretxeke Malda (1.3.11). Residencial.
- Rataplán (6.2.07). Residencial.
- Alei (6.2.08). Residencial.

Estos ámbitos suman alrededor de 440.000 m<sup>2</sup> de superficie si se elige la alternativa 1 del entorno de la Estación ó 364.000 m<sup>2</sup> si se escoge la alternativa 2. En función de una u otra alternativa, el número propuesto de viviendas oscila entre 2.245 y 1.324 (el 56-69% del total de viviendas propuestas en este Avance). Toda la superficie de estos ámbitos está considerada Suelo Urbano o Sistemas Generales.

## EFFECTOS SOBRE RECURSOS NATURALES

Este conjunto de actuaciones no tienen efectos relevantes directos sobre recursos naturales del municipio (vegetación, fauna, conectividad ecológica...). Además, los ámbitos se desarrollan sobre suelos artificializados, por lo que no consumen este recurso. Por lo general adoptan densidades de tipo medio-alto o alto, adecuadas para este tipo de zonas y que permiten un buen aprovechamiento del escaso recurso suelo.

Sólo se pueden producir efectos durante la fase de obras por la posibilidad de que los movimientos de tierras o posibles vertidos accidentales alcancen la red hidrográfica y originen alguna contaminación. Dado el alcance de las actuaciones no puede descartarse e incluso podría alcanzar una intensidad media-alta, aunque los efectos serían temporales y se podrían aplicar medidas preventivas o correctoras para limitarlos.

## EFFECTOS SOBRE LA PRODUCTIVIDAD AGRARIA

Estos ámbitos no provocan ningún efecto directo o indirecto sobre explotaciones agropecuarias de ninguna naturaleza.

## EFFECTOS SOBRE RECURSOS CULTURALES

En cuanto al patrimonio arquitectónico, en el entorno de la estación hay tres edificios catalogados que se mantienen: Edificio de la Aduana (R-1), Nave de la Aduana (R-58) y Edificio del antiguo Banco Popular en Colon (R-20). Asimismo, los ámbitos de la estación y de Rataplán quedan atravesados por el camino de Santiago, aunque las actuaciones garantizan que este elemento cultural siga siendo transitable. No se conoce si durante las obras el camino podrá estar temporalmente interrumpido, si bien sería un efecto de baja intensidad y que admitiría la adopción de medidas correctoras. A su vez, parte del ámbito de la estación se encuentra en la zona de protección de marisma, con potencial interés de tipo arqueológico, por lo que deberán seguirse los preceptivos estudios previos o durante la realización de las obras.

Los ámbitos incluidos en esta zona Centro Oeste de la ciudad se enmarcan en un entorno netamente urbano. Alguno de los ámbitos, en especial el entorno de la estación (playas de vías, instalaciones de la CAF), tiene una calidad paisajística muy mediocre. Por tanto, las actuaciones planteadas, lejos de suponer un impacto paisajístico negativo, pueden servir para mejorar el paisaje

urbano a poco que la calidad de la urbanización y de las construcciones se realice con los estándares actuales.

## EFFECTOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE URBANO

Los ámbitos objeto de análisis aportan, en conjunto, entre el 56-69 de la oferta de nuevas viviendas que realiza el Avance del PGOU en función de la alternativa escogida para el entorno de la estación (ámbito que acumula la mayor parte de esta oferta). Asimismo, estas actuaciones aportarían entre 33.000-71.000 m<sup>2</sup>(c) de usos productivos mayoritariamente terciarios y eventualmente un equipamiento universitario (2 de las alternativas barajadas planteadas para ella en este Avance). Se trata de un efecto marcadamente positivo y de alta intensidad.

La intervención supone el realojo de varias viviendas. Durante la fase de obras (alojamiento provisional) se producirá un efecto de magnitud media a las familias afectadas debido a las molestias (doble traslado, sensación de provisionalidad, etc.), pero no se prevén efectos significativos durante la fase de vida útil. Por el contrario, en algunos casos el efecto puede ser positivo al mejorarse tanto la calidad de las nuevas viviendas como del entorno.

Toda la zona está en un entorno central con buenas condiciones de accesibilidad y movilidad, que incluso mejorarán con la nueva estación ferroviaria prevista.

En suma, apenas se consignan impactos negativos significativos en este apartado de medio ambiente urbano. En conjunto los efectos son de índole positiva y de marcada intensidad, sobre todo teniendo en cuenta la oportunidad de recualificación urbana en un espacio tan central pero a la vez de tan escasa calidad en la actualidad.

## EFFECTOS SOBRE RIESGOS

Esta zona, según la información manejada, está exenta de riesgo de inundación para el periodo de retorno de 500 años.

Las obras producirán importantes molestias y trastornos en el centro urbano, agravado por la previsión de que, sobre todo las obras del entorno de la Estación, tengan una duración importante, seguramente varios años. Estas molestias (ruidos, vibraciones, barro, polvo, cortes o desvíos de tráfico...) son inevitables aunque admiten la realización de medidas preventivas y

correctoras. Las molestias también pueden ser relevantes en la actuación definida para el edificio Belasko, al afectar a las viviendas del entorno.

En la fase de explotación es probable que varios de los ámbitos, cuando menos superficies de ellos, tengan condiciones acústicas desfavorables y no cumplan los objetivos de calidad acústica de tipo residencial. En la actualidad una parte del ámbito de la estación se halla dentro de la zona de afección de la red ferroviaria de ADIF-RENFE. No se conocen detalles sobre el futuro tráfico de trenes (mercancías-viajeros, alta velocidad, etc.) por lo que no es fácil determinar los efectos en este momento. Por su parte, el planteamiento de una estación cubierta permitirá atenuar el ruido por lo menos en la parte del recorrido que circule bajo tierra. Asimismo, los otros ámbitos (Belasko, Arretzeko Malda, Rataplán y Alei) pueden estar afectados por infraestructuras de comunicación viarias municipales y por ruidos de tipo industrial, aunque también se desconocen con exactitud los datos al carecerse de mapa de ruido municipal. Aplicando el principio de precaución se considera probable un efecto en materia de ruido que debería ser objeto de un análisis específico en fases posteriores cuando se despejen determinadas incógnitas.

Durante la fase de construcción se prevén importantes volúmenes de residuos por necesidades de demolición... sobre todo si se elige la alternativa de ocupación de los talleres de la CAF, a lo que habría que sumar los residuos típicos como embalajes, aceites usados, etc. Asimismo, también se prevén importantes volúmenes de excedentes de tierras y material de préstamo si tenemos en cuenta la envergadura de las obras necesarias.

La práctica totalidad del ámbito de la estación se halla sobre un suelo potencialmente contaminado. En el ámbito de Belasko se ubica hay dos pequeños emplazamientos de suelos potencialmente contaminados. Teniendo en cuenta la gran extensión de la mancha del entorno de la Estación consideramos que es un potencial impacto de alta magnitud.

Finalmente, los 5 ámbitos de esta zona se hallan dentro de la banda de 600 m a cada lado de la línea ferroviaria ADIF-RENFE, considerada de riesgo medio por su nivel de transporte de mercancías peligrosas. Parte de los ámbitos objeto de análisis se encuentran en las bandas de 200 e incluso 100 m alrededor de esta infraestructura. El impacto es de tipo moderado. Deberá incluso tenerse en cuenta la posibilidad de que estos tráficos de mercancías, en su caso, discurran por un "by-pass" y no circulen por el centro urbano.

En suma, se prevén importantes efectos ambientales negativos en relación con los riesgos. Los de mayor significación en fase de obras son los relativos a ruidos-molestias, generación de residuos y presencia de suelos potencialmente contaminados. Tienen carácter temporal y admiten la aplicación de medidas correctoras de elevada intensidad, por lo que se consideran de tipo severo. En fase de explotación el mayor efecto es en materia de ruido ambiental. Este efecto sería de carácter permanente y a largo plazo, con posibilidad de aplicar medidas correctoras aunque se desconoce su eficacia real.

#### **5.4.5 Efectos ambientales de los desarrollos en la zona Iparralde - Gal**

En esta zona se proponen los siguientes ámbitos:

- Kostorbe (0.3.01). Equipamiento deportivo.
- Zubimusu 1 (4.1.02.01). Sistema General de Espacios Libres – Equipamiento educativo.
- Zubimusu 2 (4.1.02.02). Sistema General de Espacios Libres.

Junto con el barrio de Ventas, esta zona de Iparralde tiene unas propuestas de menor calado, aunque hay que considerar que el PGOU vigente (en parte sin desarrollar) ha efectuado importantes actuaciones previamente: FICOBA, etc. El primero de estos ámbitos tiene una superficie de unos 21.000 m<sup>2</sup>. Su destino sería un palacio de deportes. El ámbito propuesto en Kostorbe se sitúa en su totalidad en el suelo urbano según su delimitación actual. El de Zubimusu 1 es discontinuo, con una parte al sur de la futura N-1 desdoblada correspondiente a un equipamiento docente que se consolida. La parte norte de Zubimusu 1, con unos 42.500 m<sup>2</sup>, se plantea en realidad para incorporarlo a Plaiaundi como marisma. El de Zubimusu 2 se plantea para incorporarlo a la red de sistema general de espacios libres y sirva como puerta de entrada al ámbito de Plaiaundi. El Avance no define todavía con precisión las actuaciones que se llevarían a cabo en esta zona, pero eventualmente podría servir para albergar aparcamientos, áreas de acogida y ampliación de la zona verde existente. Aproximadamente la mitad de su superficie es actualmente suelo no urbanizable.

#### **EFFECTOS SOBRE RECURSOS NATURALES**

Parte del espacio libre Zubimusu 2 (4.1.02.02) incluye unos 3.700 m<sup>2</sup> del extremo sur de uno de los enclaves del LIC Txingudi-Bidasoa (ES2120018), lo que supone el 0,3% de la superficie total del LIC. Sin conocer con exactitud el alcance de las actuaciones no es fácil predecir los impactos. Sin embargo, teniendo en cuenta la sensibilidad del lugar y considerando las posibles

afecciones derivadas de la mejora viaria de la carretera N-1, en fases posteriores de la revisión del PGOU se deberá realizar la adecuada evaluación de sus efectos como indica el artículo 6.3 de la Directiva Hábitat. En una aproximación preliminar, debe tenerse en cuenta que:

- Esta actuación afectaría a una pequeña superficie del hábitat comunitario 6510 Prados pobres de siega de baja altitud (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*).
- La actuación no afectaría directamente a los hábitats más sensibles para la fauna, en especial de aves, ya que se situaría al otro lado de la carretera N-1 respecto de la charca de Plaiaundi, pero sí podría provocar algún efecto indirecto de difícil cuantificación en este momento.
- Permitiría disponer accesos y aparcamientos en las afueras del espacio protegido, en un ámbito que en parte tiene una escasa cualificación en la actualidad y que está ocupado por edificaciones en estado precario.

Por su parte, el ámbito Zubimusu 1 (4.1.02.02) se plantea para reconvertir las actuales huertas en marismas o zonas húmedas. Se trata de un efecto positivo que afectaría aproximadamente al 3% de la superficie del LIC. Provocará afecciones durante la realización de las obras debido a la cercanía de la laguna de San Lorenzo, pero a largo plazo permitirá mejorar la biodiversidad de este espacio.

El ámbito de Kostorbe no tiene ninguna afección directa sobre elementos naturales de relevancia ni durante las obras ni durante la explotación. Tampoco se prevén efectos de tipo indirecto sobre el LIC, ya que las charcas de Plaiaundi (espacio que podría ser sensible por la existencia de colonias de aves nidificantes y de invernada) se hallan al otro lado de las vías de ADIF-RENFE y a una distancia de 400 m.

## EFFECTOS SOBRE LA PRODUCTIVIDAD AGRARIA

No existen explotaciones agrarias de ningún tipo en ninguno de los ámbitos de Kostorbe y Zubimusu 2. Sin embargo, las 4,2 Ha de huertas de Zubimusu 1, que se plantean reconvertir en marismas o zonas húmedas, desaparecerían de forma definitiva.

## EFFECTOS SOBRE RECURSOS CULTURALES

Los ámbitos de Zubimusu (1 y 2) y Kostorbe se encuentran dentro de la zona de marisma, con potencial interés de tipo arqueológico. La ejecución de obras

deberá estar condicionada a la realización de los estudios o proyectos arqueológicos correspondientes.

La reclasificación de Zubimusu 1 y 2 es una actuación que no va a suponer la realización de intervenciones de calado que puedan afectar al paisaje. En todo caso, la de Zubimusu 1 sería una actuación de tipo positivo en el ámbito del paisaje, puesto que recuperará la fisonomía natural de la zona. Por su parte, en Kostorbe se plantea la realización de un palacio de deportes sustituyendo a los actuales edificios, que tienen una calidad estética muy mediocre. Si bien el futuro equipamiento deportivo se hallará en una zona muy visible, el hecho de que sustituya a estos edificios actuales permite prever que el resultado global sea positivo siempre que la calidad estética sea superior, algo en principio muy probable.

## EFFECTOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE URBANO

El ámbito de Zubimusu 2 permitirá aumentar la superficie de espacios libres del municipio. Asimismo, el palacio de deportes de Kostorbe cubrirá esta demanda de la ciudad, aglutinando los usos deportivos de primer nivel en un ámbito además conectado con otros equipamientos importantes, en especial FICOBA. Esta sustitución de usos (sólo una parte del actual edificio de Kostorbe tiene un uso efectivo, el resto está casi en desuso) permitirá liberar espacios centrales en la trama urbana destinándolos a otros usos más acordes con su situación.

Los únicos desalojos previstos son los de las dependencias municipales ubicadas en el actual edificio de Kostorbe. Las molestias que ocasionarán se han considerado de baja intensidad.

Por lo que respecta a la movilidad – accesibilidad, el ámbito de Kostorbe tiene condiciones de accesibilidad relativamente buenas, aunque el efecto barrera de la línea ferroviaria ADIF-RENFE y la carretera N-1 resulta importante. Presenta riesgo bastante elevado de depender del vehículo privado, entre otras cosas porque empleará parte del estacionamiento de FICOBA, que en la actualidad tiene una ocupación baja. Las actuaciones que propone este PGOU (remodelación de la estación ferroviaria del centro, que quedará a escasos centenares de metros y casi sin diferencia de cotas) y otras que se propongan en fases posteriores (peatonalizaciones, transporte público...) permitirán que el futuro palacio de deportes tenga buenas condiciones para los modos de movilidad sostenible.

En suma, en general los efectos negativos sobre aspectos de medio ambiente urbano quedan superados por los efectos de tipo beneficioso, aunque queda una duda sobre la efectividad de los modos de movilidad sostenible, por lo que deberán seguirse las propuestas que se establecen en el apartado 6 de este ISA.

## EFFECTOS SOBRE RIESGOS

Parte del ámbito de Zubimusu 2 es inundable para el periodo de retorno de 100 años. Según la información manejada, el futuro ámbito de Kostorbe está fuera de riesgo de inundación para periodo de retorno de 500 años. El ámbito Zubimusu 1 es inundable para el periodo de retorno de 10 años, lo que no es ningún condicionante para su recuperación como marisma o zona húmeda.

Durante la fase de obras en Kostorbe se producirán molestias a la población (desvíos, ruidos, vibraciones, tránsito de maquinaria pesada...) aunque se ha considerado que tendrán repercusiones no muy importantes ya que los edificios habitados más cercanos se hallan a una considerable distancia y en todo caso al otro lado de importantes vías de comunicación.

Ambos ámbitos están potencialmente afectados por dos infraestructuras de comunicación de importancia: línea ferroviaria ADIF-RENFE y carretera N-1. Ninguno de los dos ámbitos se ha asignado a un tipo de área acústica y en este momento no resulta fácil determinar su posible asignación. Asumiendo la hipótesis más restrictiva en ambos casos (espacios naturales que requieren protección especial contra el ruido en el caso de Zubimusu 1-2 [área tipo g] y predominio de uso recreativo y de espectáculos en el de Kostorbe [área tipo c]), resulta muy improbable que se puedan cumplir los objetivos de calidad correspondientes debido a la incidencia de las fuentes emisoras sonoras comentadas.

El ámbito de Kostorbe originará, previsiblemente, importantes residuos de demolición al ser necesario el derribo de los actuales edificios. A esto se añadirán los típicos residuos de obra (aceites pesados, embalajes, etc.). También es probable que la operación se salde con significativos volúmenes de excedentes y necesidades de préstamo dado el carácter de los terrenos sobre los que se asentará el futuro palacio de deportes.

El actual edificio de Kostorbe está incluido dentro de los emplazamientos con actividades potencialmente contaminantes del suelo, ocupando una parte significativa de la parcela.



En fase de obras, por tanto, se prevén efectos negativos de alcance importante en las siguientes materias: generación de residuos, balance de tierras (excedentes y/o préstamos) y suelos potencialmente contaminados. Admiten la adopción de medidas correctoras que minimicen los efectos, aunque estas medidas han de tener una elevada intensidad por lo que se les asigna un carácter de severo. En fase de explotación es probable que ambos ámbitos tengan desfavorables condiciones acústicas.

#### **5.4.6 Efectos ambientales de los desarrollos en la zona Centro Este**

En la parte Centro Oriental del núcleo urbano se proponen 3 actuaciones de bastante alcance:

- Eguzkitzalde (6.3.08). Equipamientos.
- Paseo de Artia (7.1.03). Residencial y Varios.
- Matxalagain (7.2.08). Residencial y Varios.

Los 3 ámbitos acumulan una superficie importante, alrededor de 220.000 m<sup>2</sup>. Entre Matxalagain y Artia se propone la creación de 317 nuevas viviendas. La casi totalidad del ámbito de Matxalagain está en suelo actualmente considerado como no urbanizable mientras que Eguzkitzalde y Artia se encuentran en suelo urbano según el planeamiento vigente. Debe en todo caso consignarse que, dentro de Matxalagain, casi 100.000 de sus 165.00 m<sup>2</sup> de superficie constituirían un sistema general de espacios libres.

#### **EFFECTOS SOBRE RECURSOS NATURALES**

En general puede concluirse que estos ámbitos originarán escasos efectos ambientales negativos sobre recursos naturales aunque debe matizarse.

En cuanto a la red hidrográfica, el ámbito de Artia se encuentra junto a este arroyo mientras que el de Eguzkitzalde se halla en la margen inmediata del canal de Dunboa. En el primer caso la propuesta incluye una regeneración y mejora morfológica de la desembocadura del Artia, en la actualidad fuertemente modificada. Las necesarias afecciones durante las obras tendrán una magnitud de tipo medio y admiten la realización de algunas medidas preventivas y correctoras aunque de limitada eficacia. En el segundo caso no se plantean afecciones directas al canal Dunboa y sólo se podrán registrar efectos durante las obras (arrastre de sólidos, vertidos accidentales...). Se

consideran de magnitud media y admiten la realización de medidas para minimizarlos.

En la parte baja de Matxalagain, contigua al ámbito en el que se plantean las edificaciones, existe una vegetación arbórea de escaso interés dominada por especies exóticas. En la colina hay algunas manchas de interés también discreto, aunque convendría su mantenimiento y mejora.

Aunque no sea muy probable no se puede descartar algún efecto sobre las poblaciones del sapo corredor (especie vulnerable) debido a las actuaciones en Paseo Artia. En principio se considera una probabilidad no muy alta que además puede reducirse con la aplicación de las oportunas medidas protectoras y correctoras. Aunque hasta la fecha no se conozcan citas del espinoso en Artia, también convendrá vigilar la aparición de poblaciones de esta especie para implantar las medidas adecuadas. Fuera de estos aspectos no se consideran efectos reseñables sobre la fauna.

Los ámbitos objeto de análisis en esta zona Centro Este no afectan de forma negativa a la conectividad ecológica ni de escala regional ni local. En todo caso, una mejora morfológica (y de la vegetación) del arroyo Artia favorecerá algo esta conectividad.

Los ámbitos de Artia y Eguzkitzalde se sitúan sobre suelos actualmente clasificados como urbanos por lo que no suponen una nueva artificialización de suelos. Sin embargo, la mayor parte del ámbito de Matxalagain está actualmente clasificada como suelo no urbanizable, por lo que la actuación supondría artificializar del orden de 150.000 m<sup>2</sup> de superficie. Además, la densidad teórica es baja (en torno a 17 viviendas / Ha). En todo caso, debe tenerse en cuenta que cerca de 100.000 m<sup>2</sup> del ámbito de Matxalagain (el 60% de su superficie) se destina a un espacio libre adscrito al sistema general, lo cual tiene una doble lectura. En primer lugar, aunque se consuma recurso suelo en sentido urbanístico, no se plantea realizar actuaciones urbanizatorias que alteren el recurso suelo en sentido natural. En segundo lugar, si se descuenta la superficie de sistema general de espacios libres, la densidad del ámbito supera las 40 viviendas / Ha.

En suma, se han detectado algunos potenciales impactos negativos de cierta magnitud sobre la red hidrográfica y sobre la fauna en fase de obras, aunque se cree que estos impactos, si se aplican las oportunas medidas preventivas y correctoras, pueden ser minimizados. También una importante artificialización

de suelos aunque con los matices apuntados. Los otros impactos sobre recursos naturales se han considerado de escasa entidad en líneas generales.

## EFFECTOS SOBRE LA PRODUCTIVIDAD AGRARIA

La colina de Matxalagain incluye una bolsa de suelos de alto valor estratégico indicados en el documento de Aprobación Inicial del PTS Agroforestal. El mantenimiento de la explotación no es compatible con los usos urbanos previstos. Esto ocasionaría la pérdida de varias explotaciones incluyendo una de tipo estratégico, lo que debería llevar a la realización de las oportunas medidas compensatorias.

## EFFECTOS SOBRE RECURSOS CULTURALES

Parte del ámbito de Eguzkitzalde se encuentra dentro del área de protección de la zona arqueológica de Oiasso, por lo que las obras deberían ajustarse a las condiciones marcadas para evitar efectos negativos adversos. La totalidad del ámbito de Paseo Artia y parte del de Eguzkitzalde se hallan en la zona de marisma, así como una pequeña parte del ámbito de Matxalagain donde se plantean las edificaciones. Asimismo, en el ámbito se consolida un elemento del patrimonio arquitectónico, el Antiguo Hospital Municipal y la Capilla la Milagrosa (R-12).

Las actuaciones se enmarcan en un ámbito urbano (Eguzkitzalde) o periurbano (Artia y Matxalagain). En el caso de Eguzkitzalde las futuras edificaciones se encuentran en la trama urbana. Las futuras edificaciones de Matxalagain cerrarían un borde urbano en la parte baja de la colina. En cuanto a Artia, la edificación en este ámbito cerraría un borde urbano inacabado en las inmediaciones de Osinbiribil, cerca, por tanto, del territorio de tipo “natural” de Txingudi. En general los efectos paisajísticos se presumen de baja intensidad puesto que las nuevas formas, colores o texturas van a mimetizarse con la ciudad existente. Artia será más visible que los otros ámbitos aunque su condición de cierre de borde urbano hace que el impacto visual quede atenuado.

## EFFECTOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE URBANO

Los desarrollos de Matxalagain y Paseo de Artia aportarán el 10-14% de las viviendas que oferta el Avance del PGOU en función de su alternativa. Suponen un efecto positivo en esta materia. En Eguzkitzalde, por su parte, se plantea su destino para importantes equipamientos.

Los desarrollos de Matxalagain y Paseo Artia implican dejar fuera de ordenación un total de 23 viviendas. Durante la fase de traslados, alojamientos provisionales, etc. se producirán efectos de tipo negativo que se han considerado de tipo moderado. No se prevén efectos adversos en la fase de explotación o vida útil.

Los ámbitos se encuentran en una zona bastante central y tienen buenas condiciones de accesibilidad. Además, Artia y Eguzkitzalde aparecen servidas por sendas líneas de autobuses urbanos. Desde Matxalagain hasta las paradas más cercanas hay unos 500 m (unos 6 minutos a pie).

## EFFECTOS SOBRE RIESGOS

Según figura en la información de Urgentzia, el ámbito de Paseo de Artia es inundable para el periodo de retorno de 100 años. Asimismo, parte del ámbito de Eguzkitzaldea es inundable para el periodo de retorno de 500 años. No se han detectado riesgos de inundación en el ámbito de Matxalagain.

Las obras producirán las habituales molestias en entornos habitados, y dada la entidad de las mismas se considera un efecto de intensidad media-alta aunque permite la adopción de medidas protectoras y correctoras que reduzcan esta intensidad.

Existe alta probabilidad de que las edificaciones situadas más al sur en Matxalagain, cerca de la Autopista A-8, y el frente edificatorio norte del Paseo de Artia, hacia la N-1, no puedan cumplir los objetivos de calidad acústica para áreas residenciales marcados por la legislación vigente. Se considera un efecto de intensidad elevada y que permite la adopción de medidas correctoras, aunque en el caso de Paseo de Artia se cree que tendrán escasa efectividad.

Las obras, en especial las de Eguzkitzaldea y Artia, originarán importantes volúmenes de residuos, aun sin determinar, debido a las necesidades de demoliciones y derribos. Asimismo, resulta probable que se generen notables excedentes de tierras y haya importantes necesidades de materiales de préstamo para las urbanizaciones, por lo que se le ha asignado un efecto de intensidad media-alta pero de carácter transitorio y que admite la realización de medidas protectoras y correctoras.

El extremo sur del ámbito de Paseo de Artia coincide con una bolsa de suelo potencialmente contaminado, por lo que deberán seguirse los protocolos

indicados en el apartado 6. En los otros ámbitos no hay constancia de suelos potencialmente contaminados.

Los tres ámbitos de esta zona se encuentran en la banda de 600 a cada lado de la Autopista A-8, infraestructura de riesgo alto por transporte de mercancías peligrosas. Los extremos sur de Matxalagain y Eguzkitzalde se hallan a una distancia inferior a 200 m. Los tres ámbitos se encuentran dentro de la banda de afección de 600 de la carretera N-1, ésta de riesgo bajo por transporte de mercancías peligrosas. En general se considera un efecto de entidad media a baja y de difícil cuantificación y evaluación.

En suma, existen efectos importantes en materia de riesgos. Los que hemos considerado de mayor alcance guardan relación con la inundabilidad (afectaría a Artia y Eguzkitzalde) y al ruido ambiental soportado (Matxalagain y Artia). En el segundo de los casos las medidas protectoras y correctoras (sobre todo en Artia) tienen dudosa eficacia.

#### **5.4.7 Efectos ambientales de los desarrollos en el entorno del cerro Buenabista - Behobia**

Entre Buenabista y Behobia se proponen actuaciones en un total de 4 ámbitos:

- Blaia (8.2.05). Residencial y Varios.
- Gazteluberri (8.2.06). Residencial y Equipamiento.
- Lastaola Postetxea (8.3.04). Residencial.
- Mendipe (8.3.05). Residencial.
- Pausu (8.3.12). Terciario y Varios.

Estos ámbitos suman entre todos una superficie de unos 240.000 m<sup>2</sup> y unas 571 viviendas. El mayor de estos ámbitos, Blaia, se apoya en su mayor parte en suelo no urbanizable según la actual delimitación, mientras que los otros son suelos actualmente urbanos. Al igual que ocurre en el caso de Matxalagain, casi 94.000 m<sup>2</sup> del ámbito de Blaia se destinan a sistemas generales de espacios libres. Como se ha indicado previamente, Lastaola Postetxea y Mendipe son ámbitos pendientes de ejecución del PGOU 1999 que la actual revisión redelimita, por lo que pasan a considerarse nuevos ámbitos.

## EFFECTOS SOBRE RECURSOS NATURALES

Las actuaciones propuestas en este ámbito no afectan directamente a ninguno de los espacios naturales del municipio. Sin embargo, de forma indirecta algunas de las actuaciones podrían causar efectos sobre el LIC Txingudi – Bidasoa por arrastres de sólidos en suspensión, aceites, carburantes, etc. Algo que se comenta a continuación.

Las obras relativas a estos ámbitos no afectan directamente a la red hidrográfica principal. El ámbito de Lastaola Postetxea incluye el desdoblamiento del viario de la N-1, pero sus efectos se han tratado específicamente en los capítulos 5.3.2 a 5.3.5. Las obras previstas en los ámbitos objeto de análisis podrán ocasionar el incremento de turbidez y sólidos en suspensión en el estuario del Bidasoa. También hay riesgo de vertidos accidentales de aceites, carburantes, etc. Se han considerado en general efectos de magnitud media y admitirían la realización de medidas protectoras y correctoras aunque de eficacia algo limitada.

En principio ninguna de las actuaciones incidirá sobre vegetación de interés. Se prevé el mantenimiento de la vegetación de interés existente en Blaia.

Toda esta zona tiene un escaso interés para la fauna. Los únicos efectos reseñables serían de tipo indirecto sobre el estuario del Bidasoa debido a las obras (sólidos en suspensión, turbidez...). Son transitorios y se ha considerado una magnitud de tipo medio aunque permiten la adopción de medidas preventivas y correctoras.

Las actuaciones de este entorno no provocarán una merma significativa en la conectividad ecológica.

La reclasificación de Blaia supondrá un “consumo” de unos 160.000 m<sup>2</sup> de suelo actualmente no urbanizable que pasaría a engrosar la superficie de suelo urbano-urbanizable del municipio. No obstante, debe tenerse en cuenta que cerca de 100.000 m<sup>2</sup> de este ámbito de Blaia pasarían a formar parte de los sistemas generales de espacios libres, por lo que el recurso suelo (en el sentido natural de la palabra) no sería afectado.

En suma, la mayor afección directa sobre recursos naturales se centra en el consumo de suelo, ya que se artificializa una superficie cercana a 160.000 m<sup>2</sup> actualmente clasificada como no urbanizable. Los otros efectos son de tipo

indirecto y se considera que tienen magnitud media o inferior. En general permiten la aplicación de medidas preventivas y correctoras.

### EFFECTOS SOBRE LA PRODUCTIVIDAD AGRARIA

El ámbito de Blaia podría afectar a varias explotaciones agropecuarias, incluyendo dos bolsas de suelo de alto valor estratégico así designado por el documento de Aprobación Inicial del PTS Agroforestal. Se ha previsto su pérdida, por lo que se trataría de un efecto directo e irreversible que no admite medidas correctoras aunque sí compensatorias: traslado o reubicación de las explotaciones que deseen continuar con la actividad.

### EFFECTOS SOBRE RECURSOS CULTURALES

Los ámbitos de Mendipe, Pausu y Lastaola Postetxea se incluyen dentro de la zona de marisma, con posible presencia de restos arqueológicos, por lo que deberán seguirse las oportunas labores establecidas en la normativa y que se recuerdan en el apartado de medidas preventivas y correctoras. Por lo demás, no hay constancia de otros elementos del patrimonio arqueológico o arquitectónico en los ámbitos de esta zona.

Las actuaciones van a suponer la transformación de algunas de las bolsas intersticiales que aún quedan sin urbanizar en esta zona nororiental del casco urbano. Al realizarse en un entorno urbano los efectos sobre el paisaje se consideran atenuados aunque los efectos son de tipo negativo e irreversible y con escasa capacidad de establecer medidas preventivas y correctoras. Además, el elemento más visible y de características paisajísticas más singulares, la colina de Buenabista, estaría al margen de edificaciones y seguiría siendo un punto de referencia al mantener su fisonomía actual.

### EFFECTOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE URBANO

Estas actuaciones en la zona oriental de la trama urbana de Irún permiten aportar entre el 18 y el 24% del volumen total de nuevas viviendas que plantea el Avance según sus alternativas, lo que es un efecto positivo de alta intensidad. Además, el ámbito de Pausu aporta una superficie de 2.500 m<sup>2</sup>(c) de superficie terciaria, que aunque modesta se encuentra en una zona de alta actividad comercial. Todo este conjunto de factores constituye el principal efecto positivo de las actuaciones.

En el ámbito de Blaia se plantea el realojo de 3 viviendas que quedan fuera de ordenación. Durante el proceso de traslados y alojamiento provisional se producirá un efecto de tipo adverso aunque se ha considerado de baja entidad debido a la escasa cantidad de familias afectadas. No se consideran efectos negativos en la fase de explotación. Hay que indicar que también los ámbitos de Lastaola y Mendipe implican realojos ya previstos en el PGOU vigente de 1999, por lo que nos remitimos a su valoración.

Los ámbitos cuentan con una accesibilidad buena en general, y los situados en el entorno de Behobia cuentan con un acceso directo a sistemas de transporte público (línea de autobús urbano con buena frecuencia). El desarrollo de Blaia tiene unas condiciones de movilidad algo peores aunque a menos de 10 minutos a pie de la parada de autobús más cercana. Podrían mejorarse estas condiciones incorporando nuevas líneas de autobús o variantes de las existentes.

En suma, en general los efectos en materia de medio ambiente urbano son marcadamente positivos y permiten cubrir un porcentaje significativo de la demanda de vivienda planteada en los futuros 20 años.

## EFFECTOS SOBRE RIESGOS

Según la información suministrada por Uragentzia, la mayor parte de Lastaola Postetxea, Mendipe y Pausu están sometidos a riesgo de inundación para el periodo de retorno de 100 años. Los otros ámbitos, están en principio a salvo de este riesgo de inundación.

Alguna de las actuaciones, en especial Lastaola Postetxea, Mendipe, Pausu y Blaia, necesitan la realización de demoliciones de edificios, con el consiguiente volumen de residuos que habrá que tratar. Esto se sumaría a los posibles excedentes de tierras y necesidades de material de préstamo. En relación con el volumen previsible se caracteriza con intensidad alta. Permite la implantación de medidas para minimizar los efectos.

Los ámbitos de Lastaola Postetxea, Mendipe y Blaia se encuentran a escasa distancia de dos fuentes emisoras de ruido (Autopista A-8 y N-1). Los borradores de mapas estratégicos de estas infraestructuras incluyen estas superficies en sus zonas de afección. Resulta por tanto probable que en el futuro, ambos ámbitos no puedan garantizar los objetivos de calidad acústica legalmente establecidos. En el caso de los ámbitos cercanos a Behobia, las obras ligadas a la N-1 todavía ofrecen incógnitas y en función de la tipología



finalmente adoptada (si se cubre la carretera y se realiza además el paso subterráneo), las condiciones acústicas mejoren mucho. Por el contrario, en Blaia es probable que las condiciones empeoren por el posible aumento de tráfico en la autopista y por la posible entrada en servicio de la ronda sur y/o de la variante sur.

Sólo se consignan suelos potencialmente contaminados en el ámbito de Lastaola. Se trataría de un efecto de intensidad media.

En suma, se plantean importantes efectos adversos en materia de riesgo. Los de mayor relevancia son los ligados a la inundabilidad (Pausu, Mendipe y Lastaola Postetxea) y ruido (Lastaola y en especial Blaia). Admiten algunas medidas preventivas y correctoras de eficacia por ahora desconocida.

#### **5.4.8 Efectos ambientales de los desarrollos en el Entorno de Olaberria**

Se ha separado la propuesta de desarrollo de actividades económicas del Entorno de Olaberria (ámbito 9.1.02). Este ámbito, el de mayor extensión de todos los incluidos en este Avance, llega a una superficie de 600.000 m<sup>2</sup> aunque su edificabilidad es relativamente baja para su extensión (150.000 m<sup>2</sup>(t)). Su destino sería el de Parque Tecnológico o Parque Empresarial. Las edificaciones se plantean sustituyendo las actuales ruinas industriales. También se contempla la posible compatibilidad de usos de equipamiento y ocio. Se sitúa al sur de la Autopista A-8 y requiere un importante viario y conexiones de gran alcance.

### **EFFECTOS SOBRE RECURSOS NATURALES**

El ámbito no afecta directamente a los espacios naturales protegidos del municipio. Debido a la envergadura de la obra es probable que se produzca un efecto indirecto sobre el LIC Txingudi-Bidasoa debido a posibles aumentos de turbidez en el agua. Se trata de efectos en principio de magnitud baja o media.

Si bien la propuesta no incluye afecciones directas sobre la red hidrográfica principal (encauzamientos, desvíos...), se producen varios cruces en puente y viaducto que tendrán efectos directos en estos puntos de cruce. Asimismo, debido a la gran extensión y duración de las obras se producirán arrastres de materiales que podrán suponer aumento de turbidez y sólidos en suspensión en varios arroyos de las subcuencas del Jaizubia y Olaberria. No se puede descartar que se produzcan vertidos accidentales de aceites, carburantes u hormigón durante las obras.

Dentro del ámbito se hallan tres captaciones de agua del sistema Jaizubia. Durante las obras y durante la vida útil de este desarrollo se podrían producir vertidos que afecten a la calidad de este suministro, aunque se trata de un efecto que todavía no puede precisarse y deberá ser objeto de análisis posteriores en su caso.

Tanto los viarios como las plataformas afectan a varias manchas de vegetación de interés, básicamente robledales y en menor medida alisedas. En este momento no es fácil cuantificar la superficie pero pueden ser varias hectáreas. Esta pérdida se considera un efecto negativo de intensidad alta y apenas admite medidas correctoras.

El ámbito tiene interés para la fauna. Esta zona periférica al Parque-LIC de Aiako Harria incluye territorios de campeo y probablemente de cría de varias especies amenazadas y una red hidrográfica en buen estado de conservación. La superficie finalmente ocupada por urbanizaciones y edificaciones (superior probablemente a 20 Ha) sería una pérdida permanente de hábitat que se considera de tipo severo.

La actuación no afecta directamente al corredor ecológico de enlace entre Aiako Harria y Jaizkibel, pero sí a su área de amortiguación. Es decir, provocará un efecto de cierta fragmentación de hábitats en una zona de interés local sin que afecte a la conectividad regional o de índole superior. No obstante, hay que tener en cuenta que el viario tendrá un tráfico relativamente limitado, habrá zonas permeables y se podrán implantar medidas correctoras.

Esta actuación supone la artificialización de 60 Ha aunque su grado de ocupación resulta bajo (150.000 m<sup>2</sup> de edificabilidad), lo que supone un uso poco eficiente del recurso suelo. Es la actuación de mayor superficie de cuantas se incluyen en el Avance del PGOU y supone el 23% de la superficie de todos los ámbitos propuestos en el Avance y el 60% de la superficie que se pierde de suelo no urbanizable debido a estas propuestas. Es un efecto de carácter negativo, de intensidad alta y que no admite la adopción de medidas protectoras y correctoras.

En resumen, este ámbito supone importantes afecciones a los recursos naturales al encontrarse dentro de una zona de marcado carácter rural-forestal. Afecta a la red hidrográfica, a vegetación de interés, a hábitats de fauna y artificializa una gran cantidad de suelo. Todos ellos son efectos de tipo negativo,

alta intensidad, permanentes y en general irreversibles. Las medidas correctoras tendrán escasa eficacia.

### EFFECTOS SOBRE LA PRODUCTIVIDAD AGRARIA

El ámbito podría producir la desaparición de varias explotaciones agropecuarias, incluyendo algunas de carácter estratégico. Se trata de una pérdida irreversible y de carácter permanente. En todo caso, podría paliarse mediante medidas compensatorias como el traslado y recolocación de las explotaciones.

### EFFECTOS SOBRE RECURSOS CULTURALES

En el ámbito existen 6 elementos del patrimonio arqueológico: Olaberria (C5), Igiñiz (A20), Aranburu (A18), Ermita de San Antón (R60), Gorroaga (A19) y Urunea (C11). Todos ellos se consolidan por lo que no hay previsión de impactos negativos en esta materia. El ámbito también queda atravesado por el Camino de Santiago, por lo que se deberá garantizar el paso.

Las obras de urbanización y los viarios se sitúan en una zona de alta fragilidad paisajística (elevada calidad y muy visible) y van a ocupar una superficie muy importante. Buena parte de las edificaciones, y consiguientemente del viario, se situarán en lomas y zonas altas. Por tanto se presume que existirán importantes afecciones negativas al paisaje al modificarse sus características: líneas, colores, texturas, formas, etc. Deberán ser objeto de medidas correctoras intensivas que permitirán paliar en parte el efecto. El impacto se califica como permanente, directo, irreversible, de alta magnitud y que permite aplicar medidas aunque de eficacia limitada.

### EFFECTOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE URBANO

El principal efecto positivo de este ámbito es contribuir a atender la demanda de actividades económicas de alto nivel, tipo parque tecnológico o parque empresarial. En concreto el ámbito Entorno de Olaberria supone el 36% de la edificabilidad total destinada a actividades económicas (excluidos los 130.000 m<sup>2</sup> de actividades terciarias insertados en los ámbitos residenciales) y el 60% de la edificabilidad propuesta para parques tecnológicos o empresariales.

En este ámbito no se plantean desalojos.

Por lo que se refiere a la movilidad, este ámbito tiene un elevado riesgo de depender casi en exclusiva del automóvil privado. Resulta difícil plantear sistemas de transporte público que sean eficaces y competitivos dada la lejanía del ámbito, su falta de inserción en otras rutas, etc. Debido a su lejanía y diferencia de cotas se puede descartar la movilidad peatonal y ciclista para solucionar la movilidad. Por todo ello se consigna un efecto negativo de tipo permanente, directo, a largo plazo y con escasa posibilidad de aplicar medidas correctoras.

## EFECTOS SOBRE RIESGOS

La cartografía sobre inundabilidad de Uragentzia indica que la carretera de Olaberria, en sus primeros cientos de metros, es inundable para un periodo de retorno de 500 años. En el resto del ámbito no se dispone de información sobre inundabilidad. Una parte de la futura nueva red viaria de este ámbito discurre cerca de cursos de agua y en varios puntos se producen cruces, por lo que no puede descartarse que en estos puntos haya problemas de inundabilidad. La mayor parte del viario y la casi totalidad de edificaciones propuestas están en zonas altas, aparentemente exentas del riesgo de inundación.

La intervención exige el derribo de varios edificios industriales abandonados, sin que se conozca el volumen aproximado y la caracterización de estos residuos. A su vez se generarán los habituales residuos de obra en una operación de grandes dimensiones: aceites usados, alquitranes, restos (hormigón, madera...) embalajes, etc. Dada la previsible importancia de este efecto se le asigna una intensidad alta, aunque es de tipo transitorio y permite la aplicación de medidas correctoras.

No se tiene idea del balance de tierras. Se desconoce si éstas quedarán compensadas o habrá excedentes netos o necesidades de materiales de préstamo. La valoración de este efecto queda para fases posteriores.

Las obras producirán molestias en un periodo dilatado de tiempo, pero dada la escasa cantidad de habitantes cercanos se le asigna una intensidad moderada a baja. Admite la adopción de medidas preventivas y correctoras.

Sólo se tiene información de ruido alrededor de la Autopista A-8. En la mayor parte del ámbito, en especial donde se prevé la implantación de los edificios, lo más probable es que el nivel de ruido sea muy bajo debido a la distancia a los principales focos emisores sonoros. No obstante, el propio viario tendrá un tráfico que originará un nivel de ruido en este momento desconocido y que

podrá afectar a las edificaciones existentes y a las nuevas. En fases posteriores, si la propuesta sigue adelante, se deberán realizar los oportunos estudios o trabajos para determinar el posible impacto sonoro.

En el ámbito existen varias bolsas de suelos potencialmente contaminados. Teniendo en cuenta el alcance de las eventuales medidas correctoras, y siguiendo el principio de precaución, se le asigna un efecto de intensidad alta. El impacto, en todo caso, es de tipo temporal y el efecto residual será positivo ya que se descontaminarán los suelos.

En suma, se detectan riesgos de intensidad alta o media-alta en materias como inundabilidad, residuos y suelos contaminados.

## **5.5 INCERTIDUMBRES PARA LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL**

El Avance del PGOU, como no podía ser de otra forma, tiene una definición que no permite valorar con exactitud la totalidad de los impactos negativos detectados. En varios ámbitos se detectan dudas que deberán ser despejadas en las próximas fases del planeamiento (general y pormenorizado) y en los respectivos proyectos. Las principales dudas son:

- Los efectos en movilidad necesitarían disponer de los datos de estudios específicos para poder cuantificar los incrementos en los distintos modos y prever las medidas correctoras para favorecer los sistemas de movilidad sostenible.
- Se dispone de una cartografía de inundabilidad para una parte de la red hidrográfica, pero hay ámbitos en los que esta cartografía de Uragentzia no existe.
- Los efectos sobre ruido ambiental deberían basarse en mapas estratégicos de ruido aprobados definitivamente y en el mapa de ruido municipal. Hasta la fecha sólo se dispone de borradores de mapas estratégicos de ruido de varias infraestructuras viarias y ferroviarias, con los que se ha realizado una primera aproximación al problema. En las próximas fases se deberían acometer los trabajos que permitan una mejor valoración de estos efectos siguiendo lo que indica la legislación del ruido.
- En esta fase no se dispone de una cuantificación y caracterización de los residuos debidos a demoliciones y derribos. Tampoco se dispone de una estimación de los volúmenes de residuos propios de obras como aceites usados, alquitranes, embalajes...

- Hasta fases posteriores no se dispondrá de estudios geotécnicos para abordar estos posibles riesgos. La cartografía temática disponible en la CAPV E 1:25.000 se ha considerado insuficiente y no se ha tenido en consideración.
- Por lo que respecta a los suelos contaminados, en esta fase de Avance sólo se ha tenido en cuenta si las parcelas estaban en el inventario de suelos potencialmente contaminados de IHOBE. En fases posteriores se deberán realizar los oportunos trabajos indicados en la Ley 1/2005, de 4 de febrero, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo del País Vasco.
- Por último, se han detectado las zonas sometidas a riesgos tecnológicos por estar cerca de infraestructuras de comunicación con transporte de mercancías peligrosas. La valoración del riesgo y del posible impacto resulta dificultosa. Esta valoración todavía es más incierta en cuanto a los efectos que globalmente e individualmente pueden provocar las propuestas viarias.

## 5.6 POSIBLES EFECTOS SOBRE LA RED NATURA 2000

Dos propuestas afectan de forma directa sobre un espacio perteneciente a la Red Natura 2000: el LIC – ZEPA Txingudi-Bidasoa (LIC ES2120018 y ZEPA ES0000243). Las actuaciones son:

- Desdoblamiento de la N-1 en el entorno de Plaiaundi
- Ámbito Zubimusu (4.1.02.02). Sistema General de Espacios Libres.

El primero ocupa una superficie cercana a 1 Ha m<sup>2</sup> de este espacio, que equivale al 0,8% de la superficie del LIC-ZEPA. El segundo ocuparía una superficie algo inferior a 0,4 Ha de este espacio, lo que supone el 0,3% de la superficie del LIC-ZEPA. Es decir, entre ambas propuestas pueden afectar **directamente al 1,1%** de la superficie del LIC-ZEPA.

Se ha realizado un análisis preliminar con la información disponible, análisis que puede consultarse en los apartados 5.3.1 y 5.4.5. Se concluye que, especialmente la carretera, **afecta a los objetivos de conservación del LIC**, como hábitats de interés comunitario y a una charca de interés para la Avifauna y posiblemente para el espinoso. El ámbito de **Zubimusu**, comparativamente, tiene unos **efectos menores** al afectar de manera más tangencial y a una superficie más humanizada. Como conclusión, si la propuesta sigue adelante, en las siguientes fases de planeamiento se deberá profundizar en el análisis de los posibles efectos conforme indica el artículo 6.3 de la Directiva Hábitat, incluyéndose esta evaluación en el procedimiento de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental de la revisión del PGOU. Si la propuesta prospera, los

proyectos de ejecución, en nuestra opinión, estarían sometidos a la evaluación de impacto ambiental de proyectos.

El resto de actuaciones se sitúa en la cuenca vertiente del Bidasoa, bien en la subcuenca del Jaizubia, en la de Olaberria, en la de Artia o a orillas del propio Bidasoa. Si bien no afectan directamente al LIC – ZEPA Txingudi-Bidasoa (LIC ES2120018 y ZEPA ES0000243), podrían afectar de manera indirecta debido a los posibles arrastres de sólidos en suspensión que finalmente alcanzarían el estuario del Bidasoa y, consecuentemente, este espacio. Incluso considerando globalmente todas las actuaciones no creemos que exista un riesgo real de que este hipotético arrastre de sólidos en suspensión llegue a ocasionar un deterioro de la calidad del agua que afecte de forma significativa a las comunidades animales y vegetales de este espacio. Se trataría, además, de efectos temporales, probablemente discontinuos, reversibles y recuperables, que permitirían la adopción de medidas preventivas y correctoras en general eficaces.

En todo caso, debe también recordarse que el propio Avance del PGOU plantea **medidas compensatorias** de tipo positivo para mejora del LIC – ZEPA Txingudi – Bidasoa en el entorno de Plaiaundi. De una parte, la conversión del ámbito de Zubimusu (código 4.1.02.01) en marisma, con una superficie de unas 4.2 Ha. De otra, el traslado del campo de fútbol existente en Plaiaundi y su posterior recuperación para marisma, laguna, zona húmeda o lo que se considere más conveniente para la mejora del LIC – ZEPA. Este campo de fútbol y sus instalaciones anexas tienen una ocupación actual de unas 2 Ha. Es decir, la **recuperación propuesta afectaría a un total 6 Ha** (el 4,5% de la superficie del LIC-ZEPA), cuando la pérdida asociada a las propuestas del Avance asciende más o menos a 1.3 Ha.

## **5.7 EFECTOS AMBIENTALES DEL TRATAMIENTO DEL SUELO NO URBANIZABLE**

Las modificaciones realizadas en el tratamiento del suelo no urbanizable se consideran adecuadas y positivas desde el punto de vista ambiental, puesto que refuerzan el estatus de los espacios naturales del municipio: Txingudi-Bidasoa y Aiako Harria.

## 6.- PROPUESTA DE MEDIDAS PREVENTIVAS, CORRECTORAS Y COMPENSATORIAS

### 6.1 MEDIDAS PROVENIENTES DE LA EVALUACIÓN DE PLANES SUPERIORES

La planificación sectorial y territorial de la CAPV, es decir, la que es jerárquicamente superior a la planificación municipal, está sometida a la evaluación ambiental de planes desde finales del año 2003. Buena parte de los planes definitivamente aprobados no han sido sometidos a esta evaluación ambiental por haberse tramitado con anterioridad a la entrada en vigor del Decreto 183/2003. Se ha encontrado una referencia expresa en el **PTS de Protección y Ordenación del Litoral**.

El apartado 5.1.2 de su estudio de ECIA “Criterios para introducir en las evaluaciones conjuntas o individualizadas de impacto ambiental subsiguientes” indica expresamente que:

*En las evaluaciones conjuntas a las que se deben someter los diferentes instrumentos que desarrollan el planeamiento urbanístico, subsiguientes a la de este Plan deben justificarse y valorarse los siguientes aspectos:*

- *Propuesta de ocupación mediante zonas urbanas o urbanizables de las distintas categorías de ordenación de este Plan*
- *Distancias mínimas a la línea de costa tanto en las márgenes costeras como en las márgenes de las rías de las propuestas de ocupación urbana.*
- *Valor para la conservación de las zonas propuestas para ocupación urbana.*
- *Control de la inclusión de las áreas de interés naturalístico del anexo 3 de las D.O.T. en el planeamiento municipal*

El PTP del Área Funcional de Donostialdea sólo cuenta con un documento de Avance.

### 6.2 ADECUACIÓN DE OBJETIVOS DE LA REVISIÓN DEL PGOU

Se considera que los objetivos del PGOU son adecuados e incluyen objetivos y criterios de tipo ambiental y de sostenibilidad. En todo caso, de cara a documentos posteriores de la revisión, se considera de interés incorporar estas precisiones:



- Reforzar la resolución de la movilidad no motorizada como uno de los objetivos estratégicos a un nivel similar al de otros modos como el viario.
- Incluir el tratamiento del medio físico como un objetivo específico desligado de otras materias como equipamientos o dotaciones.
- Si en documentos posteriores se desarrolla de forma más profusa el apartado de objetivos y criterios, se deberán incorporar los correspondientes objetivos y criterios de detalle en clave ambiental y de sostenibilidad.

### 6.3 MEDIDAS PARA EVITAR O REDUCIR LOS EFECTOS NEGATIVOS DE LAS PROPUESTAS DE REVISIÓN DEL PGOU

El presente documento de Avance tiene un carácter marcadamente **abierto** y pensado para favorecer un posterior proceso de discusión lo más intenso y amplio posible. Sus propuestas, al ser abiertas, en varios casos incluyen **alternativas** que deberán ser analizadas en fases posteriores de la revisión del PGOU, descartando algunas de ellas y escogiendo otras. El apartado 5 de este ISA efectúa una predicción de los posibles efectos de las diferentes propuestas, detectando algunos impactos ambientales de carácter negativo, muchos de los cuales tienen posibilidad de aminorarse, corregirse o, en su caso, ser objeto de medidas compensatorias.

En todo caso, determinados efectos en algunas materias son de tipo irreversible e irrecuperable, y no es posible la adopción de medidas preventivas, correctoras o compensatorias que lo minimicen o compensen. Un ejemplo claro es la ocupación de suelos “vírgenes” o no colonizados. La incorporación de estos suelos a la ciudad o a sus infraestructuras ha de ser asumida como un efecto **permanente**, lo que lleva a dos reflexiones.

En primer lugar, el necesario crecimiento de la ciudad se hace a costa de un recurso, el suelo, que **no es renovable** y que en nuestro ámbito no es particularmente abundante. Y **no hay otra alternativa** posible.

En segundo término, la propia estrategia del Avance ya indica que se debe **contener el consumo de suelos** mediante todas las estrategias posibles: aprovechar al máximo el suelo mediante densidades edificatorias elevadas, rehabilitar o reordenar los ámbitos urbanos ya ocupados pero que no tienen los usos adecuados y buscar una ciudad compacta y continua.

Para los otros efectos, los que tienen posibilidad de ser aminorados o corregidos, el presente ISA propone las **medidas** oportunas, siempre teniendo en cuenta el carácter del Avance y la lógica falta de definición de algunas de las propuestas. Es decir, las medidas que ahora proponemos son un adelanto de lo que el PGOU, en sus fases **posteriores**, deberá describir con **mayor detalle**. Sin olvidar que muchas de estas medidas deberán ser desarrolladas en el planeamiento subsiguiente (planeamiento estructural o planeamiento pormenorizado) y por los proyectos de ejecución o constructivos. A lo que hay que añadir que estas medidas deberán ser realizadas **complementariamente** con **otras políticas municipales** y con **otras Administraciones** superiores, desde la foral hasta la estatal.

Las medidas se han agrupado conforme se han ido comentando en el apartado 5 de identificación de impactos. Dentro de cada apartado se identifican las medidas de los distintos bloques. En algunos casos se realizan referencias expresas a determinados ámbitos o propuestas concretas, pero en general las medidas son de aplicación u observación general. Con posterioridad se incluyen determinadas medidas generales o recomendaciones.

### 6.3.1 Medidas para aminorar los efectos en recursos naturales

#### MEDIDAS EN ESPACIOS NATURALES

Respecto de las propuestas que inciden **directamente** sobre el LIC – ZEPA Txingudi-Bidasoa (en especial el desdoblamiento de la N-1 a la altura de Plaiaundi y el espacio de Zubimusu):

- Si se aprueba el plan de gestión de este LIC – ZEPA, se estará a lo dispuesto en su normativa específica y a las indicaciones del ente gestor.
- En fases posteriores de la revisión del PGOU se realizará un análisis detallado para que las propuestas afecten directamente a la **menor superficie** del LIC-ZEPA. Si es posible, se procurará que las actuaciones se sitúen **fuera** de la delimitación de este espacio.
- Se adoptarán las alternativas que afecten a los recursos menos valiosos del LIC-ZEPA, procurando afectar a la mínima superficie de **hábitats comunitarios** (en especial hábitats prioritarios) y de áreas de mayor interés para la **fauna**.
- Durante la fase de **obras** se adoptarán las medidas más estrictas para provocar los menores impactos: periodos de actuación, minimización de riesgo de arrastre de sólidos a las masas de agua y de vertidos de tipo accidental (aceites, carburantes, hormigón...), localización de parques de

maquinaria o instalaciones auxiliares, empleo de maquinaria lo más silenciosa posible, delimitación del área de actuación...

- Los proyectos constructivos incorporarán las medidas correctoras para recuperar la **vegetación y hábitats** una vez realizadas las obras.
- Se dará **prioridad** a la realización de las medidas **compensatorias** ya indicadas en el Avance, esto es, traslado del campo de fútbol de Plaiaundi y recuperación de marisma en el ámbito de Zubimusu 1. Como criterio, las obras compensatorias deberían acabar antes que el desdoblamiento de la N-1 y el ámbito de Zubimusu 2.
- En todo caso, en fases posteriores del PGOU se analizarán las propuestas con mayor detalle, afinándose las medidas indicadas y proponiendo otras complementarias.

También se ha indicado que numerosas propuestas del PGOU, tanto viarias como urbanísticas, pueden afectar de forma **indirecta** al LIC durante las obras (arrastres de sólidos, vertidos accidentales) o durante la explotación (sobre todo en el viario por aportes de partículas o hidrocarburos).

- En cuanto a las obras, debe remarcarse la importancia de seguir las medidas generales de protección de cauces para que estos efectos sean mínimos. Las siguientes propuestas, al ser las que mayores efectos pueden causar, deben ser las que con mayor rigor cumplan estas medidas: actuaciones de desdoblamiento de la N-1 en el entorno de Behobia (las más próximas), rondas y variantes al sur, principales desarrollos urbanísticos en el suelo no urbanizable (en especial los de la zona de Araso y los del Entorno de Olaberria).
- Durante la explotación, conviene que los principales viarios (N-1 y variante Sur), incorporen medidas para control de aportes de partículas, carburantes, etc. Estas medidas incluirían redes separativas para aguas procedentes de la calzada y sistemas para separar grasas, aceites, sólidos en suspensión... evitando que vayan de forma directa a los cauces.

## MEDIDAS SOBRE CAUCES

Además de cumplir con la normativa vigente y con las indicaciones de la autoridad hidrológica:

- Las propuestas evitarán modificar morfológicamente ríos o arroyos de cuenca vertiente superior a 1 km<sup>2</sup>. Por el contrario, siempre que exista este tipo de cursos de agua se procurará su puesta en valor y la adecuación de las ordenaciones a su existencia.

- Se limitará al máximo la modificación o cobertura de los arroyos de cuenca inferior, procurando su mantenimiento en las condiciones actuales. Se optará por el desvío del cauce (y su posterior naturalización y recuperación con técnicas de ingeniería biológica) en vez de cubrirlo.
- Si resulta imprescindible la modificación morfológica de cauces (por ejemplo en ámbitos previamente urbanizados), y teniendo en cuenta lo que dictamine la autoridad hidrológica, se realizarán las posteriores labores de recuperación o rehabilitación en el tramo afectado. En caso necesario también se adoptarán las oportunas medidas compensatorias, recuperando o restaurando otros arroyos en mal estado.
- Durante las obras se pondrán en práctica las medidas necesarias para **evitar o minimizar el arrastre de sólidos** y su llegada a la red fluvial: hidrosiembra inmediata de las superficies alteradas, colocación de decantadores, filtros o estructuras similares, etc.
- Se adoptarán las oportunas medidas para evitar la **contaminación** del agua por aceites, carburantes, hormigón, etc.
- En los casos más extremos, como puedan ser los proyectos de desdoblamiento de la N-1 entre Behobia y Plaiaundi, se analizará la posibilidad de que las aguas contaminadas por sólidos... se incorporen a la red de saneamiento municipal.
- Como se ha indicado con anterioridad, los nuevos viarios de mayor importancia (N-1 y variante Sur), incorporarán medidas para reducir o evitar los aportes de partículas o hidrocarburos a la red fluvial durante la **fase de explotación** de las vías.
- Todos los nuevos ámbitos deberán incorporar sus **redes separativas**, enganchando la red de saneamiento a la red general y previendo, en los casos justificados, tanques de tormenta para las redes de pluviales.
- La normativa de desarrollo del PGOU obligará a que las empresas que puedan generar vertidos tóxicos dispongan de las mejores tecnologías para minimizarlos, tratarlos y/o gestionarlos.

## MEDIDAS SOBRE VEGETACIÓN

- Los diseños urbanísticos o los trazados viarios procurarán adoptar las soluciones que afecten a la **menor superficie posible de vegetación de interés**, incorporando las manchas existentes a los sistemas de espacios libres en la mayor medida posible y respetando los ejemplares aislados de mayor valor. Los planeamientos de desarrollo velarán por garantizar el mantenimiento de estas manchas de vegetación de interés y ejemplares aislados.

- En el caso de que sea imprescindible eliminar una superficie de vegetación de interés, se **compensará** su pérdida en el propio ámbito. Si no es posible, se hará en el entorno cercano. Si no, en un ámbito que designe el Ayuntamiento.
- Los proyectos, asimismo, desarrollarán las oportunas medidas para **recuperar o restaurar** las superficies afectadas que no vayan a ser definitivamente urbanizadas. Incluirán el correspondiente proyecto de revegetación o restauración.
- Se garantizará la adopción de medidas para evitar la dispersión de **especies exóticas** vegetales de carácter invasor.

## MEDIDAS SOBRE FAUNA

El PGOU, en su caso, estará a lo dispuesto por los planes de gestión de especies amenazadas conforme se vayan aprobando.

- En las fases posteriores se realizará un desarrollo específico de las medidas para minimizar impactos sobre especies catalogadas en las máximas categorías y que puedan, directa o indirectamente, ser afectadas por propuestas del PGOU: en especial **espinoso** y **sapo corredor**.
- El diseño urbanístico o de los viarios procurará el **mantenimiento y mejora** de los **hábitats más favorables para la fauna**, tal como bosques maduros, vaguadas y cursos de agua, setos y linderos...
- En el caso de que existan **especies amenazadas** que puedan resultar afectadas por los proyectos, se incorporarán medidas específicas: periodos de realización, traslocación de ejemplares a zonas “seguras”, etc. Todo ello de acuerdo a la normativa específica y a las indicaciones de las administraciones competentes.

## MEDIDAS SOBRE CONECTIVIDAD ECOLÓGICA

Los mayores efectos sobre la conectividad ecológica pueden producirse si se compromete la funcionalidad del corredor entre Jaizkibel y Aiako Harria. De todos modos, deben indicarse varios puntos.

- En primer término, el corredor entre Jaizkibel y Aiako Harria tiene actualmente **problemas de funcionalidad** sobre todo por la infraestructura viaria existente, en particular la A-8.
- La recuperación de esta funcionalidad en el corredor no es una labor exclusivamente municipal sino que debe ser objeto de una **coordinación** entre las distintas Administraciones.

- Las propuestas del PGOU, en su competencia, deberán incorporar las oportunas medidas para garantizar la viabilidad del corredor. En este sentido, el ámbito de Prolongación Araso Norte incorpora una **reserva de suelo** al oeste en la que se mantiene una relevante **mancha de arbolado** con el **objetivo expreso de garantizar la conectividad ecológica**.
- A escala más local, el planeamiento de desarrollo deberá prever las medidas para que el entorno de Gaintxurizketa sea permeable, incorporando las oportunas medidas **coordinadas** entre Irun, Hondarribia – Lezo (con sus propuestas urbanísticas) y Diputación Foral de Gipuzkoa (que ya ha incluido un paso subterráneo en la carretera N-1, del que se desconoce su eficacia).

En todo caso, hay otras infraestructuras viarias (Variante Sur y Ronda Sur) y desarrollos urbanísticos (sobre todo el entorno de Olaberria con su viario) que pueden comprometer una conectividad de escala más local. Si bien la Variante Sur y la Ronda Sur, muy pegadas a la Autopista, tienen un efecto menor, el posible efecto del entorno de Olaberria aconseja que se tomen ciertas precauciones:

- Los viarios cercanos a la autopista, en especial los previstos al sur, **no hipotecarán** posibles soluciones a la conectividad ecológica en el futuro.
- El viario del entorno de Olaberria incorporará las oportunas medidas para ser **permeable** a la fauna.
- Los desarrollos urbanísticos más periféricos y cercanos al medio natural plantearán medidas para facilitar la **conexión de la fauna dentro del ámbito y con el exterior**, procurando para ello un correcto diseño de los espacios libres y un tratamiento de los elementos más favorables para el trasiego de los animales: vaguadas, ríos, arroyos, bosquetes, setos...

## MEDIDAS SOBRE EL SUELO

- El planeamiento de desarrollo y los proyectos de urbanización procurarán **limitar la ocupación del suelo** en cada ámbito, impermeabilizando la menor superficie posible y empleando materiales permeables siempre que sea factible en viarios, estacionamientos, espacios públicos...
- Cuando existan suelos de especial valor se hará un especial esfuerzo por su mantenimiento.
- Los **excedentes de suelos** se valorizarán al máximo. En primer lugar, reutilizándolos en las labores de restauración o ajardinamiento del ámbito. En segundo lugar, destinándolos a mejora de explotaciones agrarias,

restauración de obras cercanas. Se debería evitar su traslado a vertedero o relleno.

## MEDIDAS SOBRE OTROS RECURSOS NATURALES. EL AGUA

- El planeamiento de desarrollo y los proyectos de urbanización y edificación garantizarán la adopción de las medidas para el **máximo ahorro y eficiencia en el uso del agua** tanto durante las obras como durante la explotación de urbanizaciones y edificaciones.
- El planeamiento de desarrollo y los proyectos de urbanización incluirán en sus determinaciones la necesidad de que los parques y espacios libres se diseñen con el mínimo consumo de agua de riego y mantenimiento.

### 6.3.2 Medidas para aminorar los efectos sobre la productividad agraria

- El planeamiento de desarrollo garantizará la pervivencia de las explotaciones agropecuarias estratégicas que no sean compatibles con los nuevos ámbitos o propuestas viarias y **quieran continuar con la actividad**. A tal efecto, desarrollará los oportunos **traslados** en las condiciones que permitan la continuación de esta actividad agraria.

### 6.3.3 Medidas para aminorar los efectos en recursos culturales

## MEDIDAS SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL CATALOGADO

- En principio ninguna de las actuaciones supone la eliminación de ningún elemento puntual incluido en el patrimonio arquitectónico y arqueológico. Sin embargo, algunas actuaciones inciden en el área de protección de la zona arqueológica de Oiasso y en la zona de marisma. En estos casos, previamente a la realización de las obras deberán realizarse los preceptivos **estudios arqueológicos** y solicitarse la oportuna **autorización** a la DFG.
- El planeamiento de desarrollo y los proyectos de urbanización y edificación preverán que, si durante las obras se encuentran **hallazgos** que presuman la existencia de elementos de interés, se estará a lo dispuesto en la Ley 7/1990, de 3 de julio, de Patrimonio Cultural Vasco.

## MEDIDAS SOBRE EL PAISAJE

- El planeamiento de desarrollo y los proyectos de viarios y de ámbitos urbanísticos incorporarán análisis y estudios de paisaje que permitan la

mejora y puesta en valor de los elementos más notables y la recuperación de los impactos paisajísticos más sobresalientes.

- Estos análisis y estudios de paisaje serán especialmente cuidadosos en los proyectos de mayor envergadura y/o que afecten a zonas con mayor fragilidad visual (zona de Araso, proyectos viarios de la N-1 y variante Sur, entorno de Olaberria...).
- Los proyectos de recuperación paisajística incluirán la identificación de los elementos que deben mantenerse o mejorarse, los que deben ser objeto de recuperación (taludes de desmonte, taludes de relleno o terraplén, zonas de acopio o parques de maquinaria, accesos provisionales...) y las medidas para su adecuación paisajística (calidad constructiva de edificaciones, recubrimiento y apantallamiento vegetal, recuperación de formas y texturas...).

#### **6.3.4 Medidas para aminorar los efectos sobre el medio ambiente urbano**

##### MEDIDAS SOBRE DESALOJOS

- Se cumplirán las condiciones marcadas por la legislación vigente en materia de desalojos y realojos de viviendas: Disposición Adicional Segunda de la Ley de Suelo y Urbanismo, de 30 de junio de 2006.
- En cuanto a desalojos, realojos y extinciones de actividades económicas (incluyendo las agrarias), se estará a lo dispuesto en la misma normativa.
- En cualquier caso, en especial en cuanto al desalojo y realojo de viviendas, se procurará que las condiciones de traslado, alojamiento provisional... originen las menores molestias y trastornos.

##### MEDIDAS SOBRE MOVILIDAD – ACCESIBILIDAD

En las sucesivas fases de planeamiento (incluyendo los preceptivos proyectos) se desarrollará una serie de medidas para favorecer la accesibilidad y primar la movilidad mediante modos sostenibles. Estas medidas que incorporará el planeamiento deberán ser complementarias a las que tome la iniciativa municipal competente en la materia y a iniciativas de otras Administraciones jerárquicamente superiores, desde la foral hasta la estatal.

- En fases posteriores se deberán incorporar propuestas más detalladas en materia peatonal y ciclista.
- El planeamiento estructural y el pormenorizado deberá permitir o facilitar la implantación e intermodalidad de los distintos modos de movilidad



sostenible: transporte público de alta capacidad (trenes, autobuses y, en su caso, tranvía), peatonal y ciclista.

- Estas redes de movilidad sostenible (transporte público, peatonal y ciclista) deberán conectar los principales desarrollos urbanísticos planteados, sean de tipo residencial o para actividades económicas, incluyendo los más periféricos (Araso, por ejemplo).
- Cuando se prevean problemas de accesibilidad por pendientes, desniveles, y siempre que esté justificado se analizará la implantación de elementos de transporte vertical (escaleras mecánicas o ascensores) complementando las propuestas anteriormente citadas.

### 6.3.5 Medidas para aminorar los riesgos ambientales

#### MEDIDAS SOBRE INUNDABILIDAD

- Los nuevos ámbitos y las propuestas viarias respetarán las determinaciones sobre áreas inundables establecidas en las **disposiciones legales vigentes**, incluyendo las de desarrollo (Ley de aguas estatal y vasca, PTS de Ordenación de Márgenes y Arroyos, etc.).
- **No se admitirán actuaciones que empeoren morfológicamente** los cauces (encauzamientos, cambios de trazado...) de cuenca vertiente superior a 1 km<sup>2</sup> cuyo objetivo sea mejorar la implantación de nuevos desarrollos urbanos, salvo existencia de razones de interés público superior y autorización expresa de la autoridad hidrológica.
- Los nuevos desarrollos urbanísticos que se implanten en la cercanía de cauces **reservarán** las zonas adyacentes a cursos de agua para usos que sean **compatibles** con su condición de área inundable: recuperación o mejora ecológica, espacios libres, áreas deportivas al aire libre, zonas agrícolas si son compatibles, etc. Contarán con los oportunos sistemas de **aviso** para emergencias.
- Los nuevos desarrollos urbanísticos y las propuestas viarias **no empeorarán la inundabilidad de terceros** tanto río arriba como río abajo.
- En las pequeñas cuencas muy urbanizadas se analizará el posible efecto que pueda tener una impermeabilización suplementaria: aumento del tiempo de concentración e **incremento del riesgo río abajo**.

#### MEDIDAS SOBRE RIESGOS GEOTÉCNICOS

- El planeamiento de desarrollo y los proyectos incorporarán los preceptivos **estudios geotécnicos**. Se procurará que los estudios geotécnicos se realicen en las fases más tempranas (planeamiento estructural o

planeamiento pormenorizado) para tomar las decisiones adecuadas **lo antes posible**.

- Las obras se realizarán de acuerdo con las recomendaciones de estos estudios geotécnicos.

#### MEDIDAS PARA LIMITAR LAS MOLESTIAS

- El planeamiento de desarrollo y los proyectos garantizarán la adopción de las medidas para **minimizar las molestias** durante la realización de las obras en materias como **desvíos** provisionales (señalización, suficiente calidad del firme en el vial provisional...) **ruido y vibraciones** (empleo de maquinaria que cumpla con los requerimientos legalmente establecidos y correcto mantenimiento de la misma), **polvo** (riegos periódicos, cuidado en las operaciones de carga y descarga), **barro** (limpieza de ruedas de camiones y maquinaria), ubicación de **acopios, parques de maquinaria o instalaciones auxiliares**, periodos de trabajo (**evitando el trabajo nocturno** en la cercanía de zonas habitadas salvo causa debidamente justificada), etc.

#### MEDIDAS SOBRE EL RUIDO AMBIENTAL

- El documento de Aprobación Inicial del PGOU de Irun incluirá la **zonificación acústica** del municipio conforme a lo indicado en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido. En este mapa de zonificación acústica se incorporarán las **zonas de servidumbre acústica** que hayan podido ser declaradas por las autoridades competentes en infraestructuras de comunicación.
- De conformidad con lo establecido en la citada Ley, antes de la Aprobación Definitiva del PGOU se realizarán los **estudios y trabajos** pertinentes para actualizar, modificar o generar el **mapa de ruido municipal** en los siguientes casos: nuevos sistemas viarios de capacidad relevante, modificación de sistemas viarios existentes de capacidad relevante, modificación de ámbitos urbanísticos actualmente urbanizados y afectados por fuentes emisoras sonoras significativas y nuevos ámbitos urbanísticos afectados por fuentes sonoras significativas.
- El planeamiento y los proyectos tendrán como objetivo principal en materia de ruido el **cumplimiento de los objetivos de calidad** en los nuevos desarrollos urbanísticos, en los modificados y en el entorno de nuevas infraestructuras de comunicación viaria o infraestructuras existentes que se modifiquen. Para ello tomarán todas las medidas que sean técnicamente posibles y razonables.

- A tal efecto, el planeamiento estructural y pormenorizado tendrá como primer criterio **alejar los usos más sensibles** (docentes, sanitarios, residenciales, sistemas generales de espacios libres...) de las **fuentes sonoras** más importantes, procurando interponer usos menos sensibles (actividades terciarias o industriales, etc.).
- Asimismo, el planeamiento y los proyectos propondrán otras **medidas** técnicamente factibles para garantizar el cumplimiento de estos objetivos de calidad: restricción de tráfico en alguna zona, adecuación de velocidades de paso, barreras acústicas, etc.
- Los proyectos de edificación tendrán como objetivo el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en **espacios interiores** establecidos en la legislación vigente (RD 1367/2007). Asimismo, preverán las **ordenaciones interiores** más adecuadas para lograr una **mínima exposición** de las dependencias más **sensibles** (dormitorios, salas de lectura...) a las fuentes emisoras de ruido.
- En el caso de que algunos de los nuevos ámbitos (incluyendo los modificados) o partes de los mismos incumplan los objetivos de calidad acústica legalmente establecidos se declararán **zonas de protección acústica especial** y se pondrán en marcha los **planes zonales** específicos. En el caso de que continúen sin cumplirse los objetivos de calidad acústica, se declararán las oportunas **zonas de situación acústica especial** conforme a lo establecido en la legislación del ruido.
- Todas las propuestas incluidas en este epígrafe deberán **coordinarse** con las otras Administraciones competentes en materia de ruido, en especial con las Administraciones de carreteras, ferrocarriles y aeropuertos.

## MEDIDAS SOBRE RESIDUOS Y TIERRAS

- Con carácter general, el tratamiento y gestión de residuos y tierras se realizará conforme a la **legislación vigente** en la materia. Se indican algunas líneas específicas para obras y fase de explotación.
- Los **residuos de obras** se tratarán conforme a lo indicado en la Ley 10/1998, de 21 de abril, de residuos y otras disposiciones estatales y autonómicas. Durante el planeamiento de desarrollo y redacción de los proyectos se caracterizarán los potenciales residuos que puedan producirse en cada ámbito o propuesta, para facilitar su adecuada **gestión** posterior.
- El planeamiento de desarrollo y los proyectos de urbanización preverán los **espacios** para la implantación efectiva de los **sistemas de recogida selectiva de residuos**.
- Los proyectos de urbanización y edificación garantizarán la recogida de vertidos de **aguas residuales urbanas** y su enganche a los colectores o

interceptores generales, de forma que sean tratados en la EDAR de Atalerreka. Las redes serán **separativas** y se diseñarán y ejecutarán con el máximo nivel de estanqueidad y control de fugas. Se estudiarán los casos en que sea conveniente dotar de estanques de tormenta a los colectores de aguas residuales urbanas o pluviales.

- Los proyectos de urbanización o los proyectos de viarios procurarán **compensar** las **tierras** y generar el mínimo volumen posible de excedentes y materiales de préstamo. Asimismo, se coordinarán los distintos proyectos o ámbitos para compensar tierras entre ellos.
- Los proyectos cuantificarán y caracterizarán el volumen de **tierras sobrantes** de una operación y su tratamiento o destino conforme a lo indicado en las disposiciones legales en la materia, como el Decreto nº 423, de 2 de noviembre de 1994, sobre gestión de residuos inertes e inertizados y otros.
- Los **materiales de préstamo** cumplirán con las especificaciones geotécnicas establecidas en los correspondientes estudios específicos, así como con los valores VIE-A del Anexo I de la Ley nº 1, de 4 febrero de 2005, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo. Su origen podrá ser: materiales procedentes de excavación de la propia obra o de otras obras legalmente autorizadas; áridos naturales procedentes de explotaciones legalmente autorizadas; áridos secundarios procedentes de la valorización de residuos de construcción y demolición; otros asimilables como escorias negras procedentes de la fabricación de acero convenientemente tratadas con arreglo a lo establecido en el Decreto nº 34/2003.

## MEDIDAS SOBRE SUELOS POTENCIALMENTE CONTAMINADOS

- Durante la tramitación del PGOU se **cumplirán** los preceptos establecidos Ley 1/2005, de 4 de febrero, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.
- Aquellos ámbitos que se sitúen en todo o en parte en parcelas incluidas en el **inventario de suelos potencialmente contaminados** (cartografiados en los planos de condicionantes ambientales de este ISA), obtendrán la **declaración de calidad del suelo** conforme a lo establecido en la mencionada Ley. Para ello realizarán los estudios, proyectos y actuaciones que sean necesarios.
- Si durante la realización de las obras se encuentran suelos contaminados no identificados previamente, se estará a lo dispuesto en la citada Ley 1/2005.

## MEDIDAS SOBRE RIESGOS TECNOLÓGICOS

- Tras la aprobación definitiva del PGOU se **actualizará el plan de emergencias municipal** incorporando todos los ámbitos que se encuentren dentro de las zonas de influencia de las distintas vías de riesgo por transporte de mercancías peligrosas.

### 6.3.6 Otras medidas complementarias

El PGOU, en sus sucesivas fases, incorporará otras medidas **complementarias** que deberán ser desarrolladas por el planeamiento de desarrollo y por los proyectos de urbanización, construcción o edificación. Estas medidas complementarias serán en materias como:

- Limitación de la **contaminación lumínica**.
- **Eficiencia energética** de los edificios: aislamientos, autonomía en cuanto a agua caliente sanitaria y calefacción (captadores solares, geotérmica...).
- Incentivación del empleo de materiales y productos con distintivo de garantía de calidad y **certificaciones medioambientales**.
- Orientaciones, ventilaciones, ordenaciones interiores de edificios, captación solar pasiva...
- Contribución de los edificios a la **generación de energía**: fotovoltaica, minieólica...
- Medidas **generales** para obras: señalización de superficies, empleo de caminos preexistentes, control de tráfico, mantenimiento de maquinaria, recogida de residuos en obra...

## 6.4 EVALUACIONES AMBIENTALES POSTERIORES, CRITERIOS

En las siguientes fases de la revisión del PGOU se completará el análisis ambiental de las propuestas y se definirán con mayor precisión las medidas preventivas, correctoras y compensatorias.

El planeamiento de desarrollo del PGOU, tanto estructural (modificaciones del PGOU, planes de sectorización y planes de compatibilización) como pormenorizado, se someterá al procedimiento de evaluación de impacto ambiental de planes y programas en las condiciones establecidas por la legislación vigente en la materia, incluyendo la legislación del suelo.

Asimismo, los proyectos en desarrollo del PGOU, en especial proyectos de urbanización o proyectos de trazado o constructivos de viarios, se someterán al procedimiento de evaluación de impacto ambiental de proyectos conforme a la legislación sectorial vigente.

En todo caso, independientemente de que determinado plan o proyecto esté sometido o no al procedimiento de evaluación, se **recomienda que todos los planes y proyectos en desarrollo del PGOU incluyan estudios ambientales** cuyo objetivo sea:

- En los casos que proceda, revisar la valoración de los impactos y efectuar los análisis detallados propuestos indicados en este Avance.
- Definir con mayor precisión las medidas preventivas, correctoras y compensatorias de tipo general e incorporar las medidas procedentes de estudios o trabajos específicos (ruido, suelos contaminados, residuos...). Se incluiría una estimación del coste de las medidas.
- Precisar el programa de vigilancia y de seguimiento.

## 6.5 INDICADORES PARA EL SEGUIMIENTO

A continuación se propone una batería de **indicadores** que deberán ser calculados en fases posteriores de la revisión del PGOU. Esta lista es **abierto** y podrán incorporarse otros indicadores si así se estima conveniente, todo ello en relación con lo indicado en la **Agenda 21 Local**. Asimismo, para algunos de estos indicadores resultará difícil o imposible calcular los valores antes de la aprobación del PGOU.

- **Indicadores de ocupación de suelo**
  - Superficie actual de suelo urbano + suelo urbanizable + suelo ocupado por sistemas generales en suelo no urbanizable, antes y después de la aprobación del PGOU, en relación con la superficie del municipio.
  - Superficie de suelo calificado para usos residenciales, antes y después de la aprobación del PGOU, en relación con la población, actual y potencial, del municipio.
  - Superficie de suelo contabilizable como zonas verdes, antes y después de la aprobación del PGOU, en relación con la población, actual y potencial, del municipio.

- Superficie de suelo de alta y muy alta capacidad agrológica, antes y después de la aprobación del PGOU, en relación con la superficie del municipio.

- **Indicadores del ciclo del agua**

- Evolución del Estado o Potencial Ecológico de las masas de agua afectadas por actuaciones del plan, antes y después de la aprobación del PGOU.
- Demanda total de agua antes y después de la aprobación del PGOU.
- Porcentaje de viviendas conectadas a la EDAR antes y después de la aprobación del PGOU.
- Pérdidas en la red de abastecimiento (% sobre demanda total) antes y después de la aprobación del PGOU.

- **Indicadores sobre conservación de la biodiversidad**

- Porcentaje de suelo protegido en relación con la superficie del municipio, antes y después de la aprobación del PGOU.

- **Indicadores sobre suelos contaminados**

- Ha de suelos contaminados recuperados y % que suponen respecto de la superficie total de suelos potencialmente contaminados del municipio antes y después de la aprobación del PGOU.

- **Indicadores sobre agricultura**

- Superficie protegida por razones de interés agrario, antes y después de la aprobación del PGOU, en relación con el total de la superficie del municipio.

- **Indicadores sobre ruido**

- Porcentaje de población expuesta a niveles de ruido que superen los objetivos de calidad acústica.

- **Indicadores sobre movilidad**

- Distribución modal del espacio público antes y después de la aprobación del PGOU: porcentaje de superficie de los diferentes modos (vehículo privado, transporte público, peatón, bicicleta).
- Distribución de los desplazamientos por modos antes y después de la aprobación del PGOU: porcentaje de desplazamientos de los distintos modos (vehículo privado, transporte público, peatón, bicicleta).

- **Indicadores sobre vivienda**

- Porcentaje de vivienda protegida antes y después de la aprobación del PGOU.
- Densidades o intensidades de uso antes y después de la aprobación del PGOU.

- **Indicadores sobre riesgos tecnológicos**

- Porcentaje de población en zonas de riesgo medio o alto por transporte de mercancías peligrosas antes y después de la aprobación del PGOU.



## 7.- PROGRAMA DE SUPERVISIÓN DE LOS EFECTOS DEL PGOU

El ISA del Avance plantea el esquema que ha de tener el programa de supervisión de los efectos del PGOU. Este esquema habrá de ser completado en las fases posteriores de aprobación del PGOU y deberá ser implantado por los instrumentos de desarrollo del mismo.

### 7.1 OBJETIVOS DEL CONTROL, ASPECTOS OBJETO DE SUPERVISIÓN

Los **objetivos** del Programa de Supervisión son:

- Garantizar la **preservación** ambiental del municipio.
- Prever **nuevos impactos** ambientales o desviaciones de los impactos previstos.
- Comprobar la **incorporación** de las **medidas** preventivas, correctoras y compensatorias en los instrumentos de desarrollo del PGOU.
- Comprobar la correcta **aplicación** de las citadas medidas preventivas, correctoras y compensatorias durante la ejecución de las actuaciones del PGOU.
- Proponer **nuevas medidas** en el caso de que se estime necesario.
- Informar al público sobre todo lo anteriormente indicado, incluyendo el **cálculo** de los **indicadores** de seguimiento.

Los aspectos objeto de supervisión serán:

- Ocupación del suelo
- Biodiversidad
- Ciclo del agua
- Energía
- Calidad sonora
- Calidad del paisaje
- Movilidad
- Residuos y suelos contaminados
- Riesgos naturales o antropogénicos
- Patrimonio cultural

El Plan de Supervisión Ambiental se llevará directamente por el **Ayuntamiento de Irun**, mediante un Técnico especialista en materia de medio ambiente, o en caso de que el Ayuntamiento no disponga de recursos humanos adecuados el control se realizará mediante una asesoría cualificada.

## 7.2 DATOS PARA EL SEGUIMIENTO DE INDICADORES

En las siguientes fases se definirán los datos **cuantitativos y cualitativos** de los indicadores finalmente propuestos. En el caso de que su cálculo no sea posible, se diferirá para fases posteriores.

## 7.3 PROGRAMAS DE VIGILANCIA Y SEGUIMIENTO

El programa de supervisión deberá ser detallado en fases posteriores de la revisión del PGOU, pero deberá contener:

- Programa de **control** de la **incorporación** de los aspectos ambientales a los **instrumentos de desarrollo** del PGOU (planeamiento estructural y pormenorizado, proyectos).
- Programa de **vigilancia** durante las **obras**.
- Programa de **supervisión** de los efectos del PGOU a largo plazo, contando con otros instrumentos municipales como la **Agenda 21 Local**.

## 7.4 ASPECTOS CON ANÁLISIS DETALLADO POSPUESTO

El apartado 5.5 de este ISA hace una relación de determinados aspectos cuyo **análisis detallado** queda **pospuesto** para fases posteriores de la revisión del PGOU o incluso para sus instrumentos de desarrollo. De forma resumida son:

- Movilidad
- Riesgo de inundación
- Ruido
- Residuos de obras
- Riesgos geotécnicos
- Suelos contaminados
- Riesgos tecnológicos

## 8.- DOCUMENTO DE SÍNTESIS

Con objeto de facilitar la lectura y comprensión del presente documento, incluimos un breve resumen en el que se han suprimido tecnicismos. Recordamos que la revisión del PGOU está sometido al procedimiento de evaluación ambiental, por lo que tiene que incorporar un estudio de impacto ambiental o “**Informe de Sostenibilidad Ambiental**”, que anteriormente se denominaba Estudio de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental”.

### 8.1 OBJETIVOS Y PROPUESTAS DEL PGOU

El Avance de la Revisión del PGOU de Irun plantea estos objetivos:

- Resolución de la red de **carreteras**, actualmente insuficiente e inadecuada.
- Eliminar la barrera que constituyen las redes de trenes, regenerando un espacio urbano en el centro alrededor de la Estación.
- Proponer nuevas viviendas, realizando un esfuerzo en la construcción de viviendas protegidas.
- Generar nuevos ámbitos para zonas industriales, parques tecnológicos o en general áreas para “**actividades productivas**”.
- Ampliar las dotaciones o equipamientos, es decir, **zonas verdes, deportivas, educativas, culturales...** y proteger adecuadamente el **suelo no urbanizable**.

Con estos objetivos, el Avance del PGOU realiza **numerosas propuestas**, algunas alternativas, y que por ahora se plantean de forma **abierta**. Se resumen de esta forma.

En cuanto a la red de **carreteras**, se propone el desdoblamiento de la N-1 en las zonas del municipio donde todavía hay un carril por cada sentido: zona de Plaiaundi, tramo entre Osinbiribil y Behobia y zona entre Behobia y el enganche con la carretera N-121 hacia Bera. También propone tres alternativas para una Ronda Sur y tres alternativas para una Variante Sur, que se sitúan de forma paralela a la Autopista A-8, bien al norte o al sur de ésta.

En materia **ferroviaria** propone varias actuaciones. Las de mayor alcance son la unificación de las redes de ADIF-RENFE y Euskotren en un mismo espacio, la construcción de una estación conjunta y cubierta en el centro, así como la construcción de un apeadero en la zona de Araso y otras mejoras.

Se proponen 7 ámbitos específicos de **actividades productivas** (industriales, parques tecnológicos...) que suman 1.400.000 m<sup>2</sup> de superficie y una edificabilidad de 425.000 m<sup>2</sup>. Los desarrollos más importantes son los de la zona de Araso y el del Entorno de Olaberria. En varios ámbitos residenciales se plantea una edificabilidad suplementaria de 130.000 m<sup>2</sup> de usos productivos compatibles, de tipo terciario (oficinas...).

En 13 ámbitos se propone la creación de entre **2.400-3.300 nuevas viviendas**, de las que alrededor de la **mitad** son de **promoción pública**. El mayor desarrollo es el del centro **Estación**, que supone más o menos la mitad del programa de nuevas viviendas.

El Avance del PGOU también propone importantes actuaciones en **dotaciones y equipamientos**: grandes parques públicos, equipamientos deportivos, culturales, sanitarios y educativos (incluso universitarios), etc. Finalmente, realiza determinadas propuestas para la gestión del suelo no urbanizable, lo que se conoce como suelo rural o rústico.

La revisión del PGOU de Irun se plantea con un **horizonte temporal de 10 años** y por ahora sin fases de ejecución.

Durante las sucesivas fases de la revisión del PGOU se irán produciendo diversos periodos para que el público pueda participar, aportar sugerencias y debatir sobre los objetivos y propuestas del plan. Se pretende que todos estos procesos de **participación** sirvan para **enriquecer** el PGOU.

## 8.2 OTROS PLANES Y PROGRAMAS QUE AFECTAN A LA REVISIÓN DEL PGOU

Hay numerosas leyes y planes dictados por instancias jerárquicamente superiores. Esto quiere decir que la Revisión del PGOU tiene que acatar y cumplir lo que indican estas leyes y planes. Su relación aparece en el apartado 2 de este Informe de Sostenibilidad Ambiental. También hay otros planes de referencia que consideramos de interés. Los que nos parecen más importantes son:

- Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la CAPV, que marca el trazado por el que discurrirá el futuro **tren de alta velocidad**.
- Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales en el Área de Txingudi.

- **Ámbito de Txingudi – Bidasoa:** declarado como Lugar de Importancia Comunitaria (**LIC**), Zona de Especial Protección para las Aves (**ZEPA**) y humedal Ramsar.
- **Ámbito de Aiako Harria:** declarado como Lugar de Importancia Comunitaria (**LIC**) y Parque Natural.
- **Agenda 21 Local.**
- Estrategia Vasca de Desarrollo Sostenible y Programa Marco Ambiental.

### 8.3 VALORACIÓN AMBIENTAL DEL MEDIO AFECTADO POR EL PGOU

El ámbito de la revisión del PGOU es el término municipal de Irun, que tiene una superficie de **4.193,3 hectáreas**. El término municipal pasa desde el nivel del mar hasta los 811 m de altitud, incluyendo desde áreas llanas de fondo de valle hasta zonas de montaña muy abruptas.

La casi totalidad del término municipal está dentro de la **cuenca del Bidasoa**. El municipio tiene una intrincada red de afluentes y en la parte norte queda atravesado por el estuario de este río. Los afluentes más importantes son Jaizubia (muy contaminado) y Endara (en buena situación). El abastecimiento de la comarca se produce gracias al **embalse de San Antón** y los **manantiales** de la cara norte de **Jaizkibel**. La depuradora comarcal está en el norte de Jaizkibel en término de Hondarribia.

La vegetación original ha sido modificada aunque quedan importantes restos de los ecosistemas naturales. Los más importantes son los bosques de la zona montañosa (**hayedos y robledales**), las **alisedas** de las riberas fluviales y la vegetación de **marisma y zonas húmedas** en el entorno de Txingudi-Bidasoa.

Irun, a escala de la CAPV, es un municipio de **elevado interés para la fauna**. Destaca la zona de Txingudi-Plaiiaundi (aves acuáticas especialmente), red hidrográfica (espinoso y sábalos) y Aiako Harria (especies de bosques y roquedos).

Por el oeste del municipio está descrito un **corredor ecológico** que conecta los espacios de Jaizkibel y Aiako Harria. Este corredor en este momento presenta importantes problemas por el efecto barrera de carreteras y autopistas.

El municipio de Irun contaba en el año 2006 con **60.331 habitantes** y una densidad de **1.423 hab./km<sup>2</sup>**. Asumiendo una hipótesis de crecimiento intermedio, la población de Irun llegaría a **66.200 habitantes** en **2.016** y a **71.500 habitantes** en **2024**.

La **movilidad** en Irun se realiza esencialmente mediante la infraestructura viaria interurbana y urbana, las dos redes ferroviarias, las líneas de autobuses urbanos e interurbanos y los recorridos peatonales y ciclistas existentes.

Diversas zonas del municipio están sometidas a variados **riesgos** de tipo natural o humano: inundación, erosión, suelos potencialmente contaminados, ruido ambiental, riesgo de incendio forestal y riesgo por transporte de mercancías peligrosas.

#### 8.4 EXAMEN AMBIENTAL DE ALTERNATIVAS

En el Avance del PGOU no se ha tenido en cuenta la llamada “**alternativa de no-intervención**”. Hay varias carencias (viarias, ferroviarias, de vivienda...) que el actual PGOU no puede cubrir. Por ejemplo, el PGOU vigente sin desarrollar permite atender la demanda de vivienda para 8 años, mientras que la presente revisión extiende este periodo 10 años más.

Algunas de las propuestas del Avance, tal como se indica anteriormente, se plantean mediante alternativas.

En cuanto a las alternativas en carreteras:

- La alternativa 1 (calzadas superpuestas) en la N-1 entre Behobia y Osinbiribil se considera la más adecuada desde el punto de vista ambiental.
- Las dos alternativas de paso por Behobia hasta Antton Ttipi se consideran parecidas desde el punto de vista ambiental.
- Las alternativas R-2 y S-2 de la Ronda Sur y de la Variante Sur se consideran las menos impactantes desde el punto de vista ambiental.

La principal alternativa en materia de vivienda está en el entorno de la Estación: la alternativa 1 plantea una mayor ocupación de superficie y casi el doble de viviendas que la alternativa 2, que no ocupa la zona de talleres de la CAF.

Si se desarrollan todas las propuestas contenidas en el Avance, la actual superficie de suelo urbano-urbanizable **aumentará en un 19,2%** y el suelo no urbanizable del municipio pasaría del **80,1%** de la superficie total de Irun según el PGOU vigente al **75,6%**.

## 8.5 IMPACTOS DE LAS PROPUESTAS DEL PGOU

Las diferentes propuestas del PGOU provocarán una serie de efectos positivos y negativos.

En cuanto a los **efectos positivos**, los más importantes son:

- Completar y jerarquizar la red viaria.
- Mejorar la movilidad ferroviaria.
- Cubrir las necesidades de zonas productivas industriales o de parques tecnológicos.
- Atender la demanda de vivienda para unos 20 años.
- Mejorar de forma significativa los equipamientos deportivos, culturales, sanitarios y docentes.

Sin embargo, las propuestas también tienen **efectos ambientales de tipo negativo**. Los de mayor calado son:

- Efectos sobre **recursos naturales**:
  - El desdoblamiento de la N-1 va a afectar directamente al **LIC Txingudi-Bidasoa** en la zona de Plaiaundi. También se van a producir efectos indirectos durante las obras de otras propuestas.
  - Las propuestas viarias y urbanísticas van a eliminar una superficie importante de vegetación de interés, sobre todo en la zona de Araso y en el Entorno de Olaberria.
  - Las propuestas en el entorno de Araso, conjuntamente con otras actuaciones (desdoblamiento de la N-1, ya efectuado, y propuestas en Hondarribia) pueden comprometer la viabilidad del corredor ecológico entre Jaizkibel y Aiako Harria.
- Efectos sobre la **productividad agraria**:
  - Diversas actuaciones viarias y urbanísticas pueden suponer la desaparición de algunas explotaciones agrarias de tipo estratégico.
- Efectos sobre los recursos **culturales**:
  - En general las obras no van a afectar directamente a elementos del patrimonio cultural catalogado.
  - Varias intervenciones pueden ocasionar alteraciones **paisajísticas** importantes: entorno de Araso, entorno de Olaberria, variante Sur, etc.
- Efectos sobre el **medio ambiente urbano**:

- Varios desarrollos urbanísticos exigen el realojo de viviendas que quedan fuera de ordenación y de actividades económicas.
- Determinados desarrollos pueden ser proclives al empleo del vehículo privado: zona de Araso, entorno de Olaberria...
- Riesgos:
  - Varios desarrollos urbanos y propuestas viarias se encuentran en áreas inundables.
  - Durante las obras de determinadas propuestas se generarán importantes volúmenes de residuos y excedentes de tierras que deben ser adecuadamente tratados.
  - Se originarán importantes molestias a la población mientras duren las obras de mayor envergadura: entorno de la estación, desdoblamiento de la N-1 en la zona de Behobia...
  - Existe riesgo de que varios desarrollos urbanísticos residenciales incumplan los objetivos de calidad acústica.
  - En buena parte de los desarrollos urbanos hay actualmente suelos potencialmente contaminados, cuya descontaminación resulta cara y compleja.

## 8.6 MEDIDAS PREVENTIVAS, CORRECTORAS Y COMPENSATORIAS

Algunos de los efectos indicados en el párrafo anterior son permanentes e irrecuperables: **no admiten la realización de medidas preventivas o correctoras**. Por ejemplo, la ocupación de suelos es definitiva y no se puede compensar.

En cambio, otros efectos admiten la realización de medidas para **disminuir su intensidad** o incluso **anular** el efecto adverso. En el apartado 6 de este Informe se hace un repaso de las posibles medidas que habrán que seguirse para limitar todos los efectos indicados en el apartado 5 y resumidos en el precedente apartado 8.5. Es decir, cada uno de los efectos enumerados tiene su propuesta de medidas para minimizarlo o corregirlo.

Por su importancia destacamos las medidas que deberán tomarse en el desdoblamiento de la N-1 en el entorno de **Plaiaundi** al afectar al LIC – ZEPA Txingudi-Bidasoa. Se incluyen medidas complementarias consistentes en incorporar el ámbito Zubimusu 1 y el realojo del campo de fútbol, destinando ambos espacios a la recuperación de las marismas y zonas húmedas.



## 8.7 PROGRAMA DE SUPERVISIÓN

Finalmente, el Avance propone un programa de supervisión cuyos objetivos son, textualmente:

- Garantizar la **preservación** ambiental del municipio.
- Prever **nuevos impactos** ambientales o desviaciones de los impactos previstos.
- Comprobar la **incorporación** de las **medidas** preventivas, correctoras y compensatorias en los instrumentos de desarrollo del PGOU.
- Comprobar la correcta **aplicación** de las citadas medidas preventivas, correctoras y compensatorias durante la ejecución de las actuaciones del PGOU.
- Proponer **nuevas medidas** en el caso de que se estime necesario.
- Informar al público sobre todo lo anteriormente indicado, incluyendo el **cálculo** de los **indicadores** de seguimiento.

Este programa deberá ser completado en fases posteriores de la revisión del PGOU mediante estos instrumentos:

- Programa de **control** de la **incorporación** de los aspectos ambientales a los **instrumentos de desarrollo** del PGOU (planeamiento estructural y pormenorizado, proyectos).
- Programa de **vigilancia** durante las **obras**.
- Programa de **supervisión** de los efectos del PGOU a largo plazo, contando con otros instrumentos municipales como la **Agenda 21 Local**.

*Irun, noviembre de 2008*

*Los técnicos redactores:*

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Iturbe Mach', with a stylized, vertical stroke on the left side.

*Iñaki Iturbe Mach*  
*arquitecto urbanista*

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Rafael Peñuelas Portillo', with a long horizontal stroke extending to the right.

*Rafael Peñuelas Portillo*  
*arquitecto urbanista*