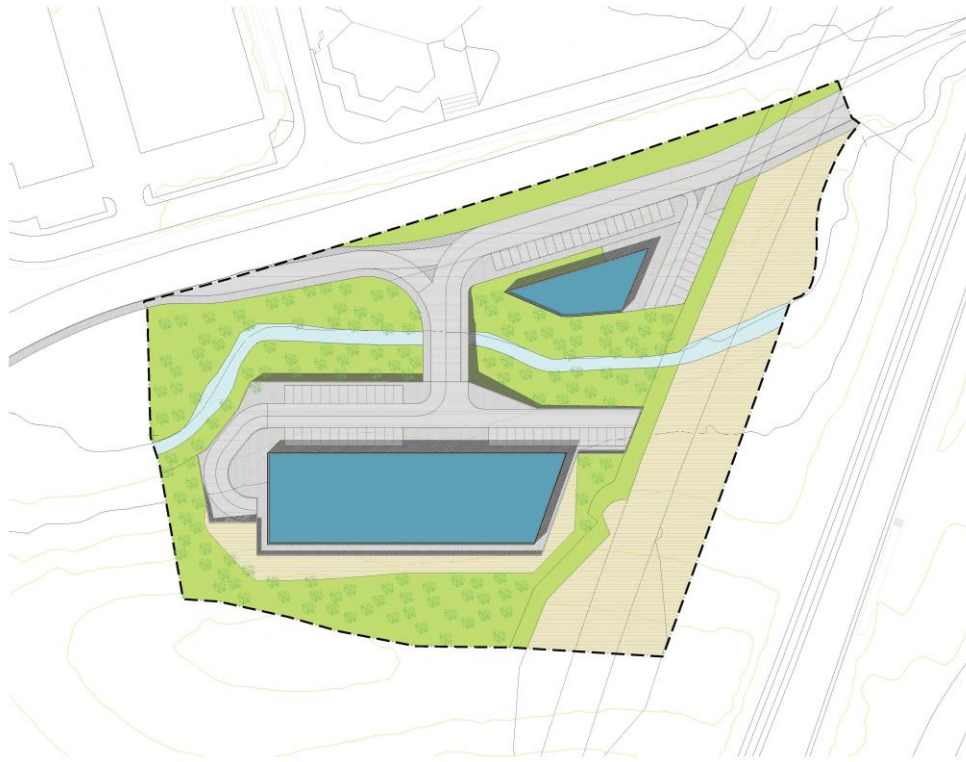


**PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN URBANA (PEOU)
DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN URBANÍSTICA
A.I.U LIN-8 H.I.A ARKOTZ
DEL MUNICIPIO DE OIARTZUN**



Estudio Ambiental Estratégico

noviembre 2022

PROMOTOR: VILLA CANDIDA S.L.

REDACTOR:



ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES	5
1.1	Introducción	5
1.2	Antecedentes	8
2	MARCO Y OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN	11
2.1	Marco normativo	15
2.2	Objetivos del Plan	15
2.3	Análisis de interacciones con otros planes o programas	16
2.4	Normativa ambiental de referencia	41
2.5	Objetivos de protección ambiental	42
3	ALCANCE Y CONTENIDO DE LA PLANIFICACIÓN.....	45
3.1	Descripción de la propuesta del Plan	45
3.2	Desarrollo previsible del Plan	50
3.3	Proyectos de desarrollo sometidos a evaluación ambiental	51
3.4	Acciones derivadas del Plan con posibles efectos sobre el medio ambiente	51
4	ALTERNATIVAS DE PLANIFICACIÓN	53
4.1	Alternativa cero	53
4.2	Alternativa 1	54
4.3	Valoración de las alternativas.....	57
5	CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE EN EL ÁMBITO TERRITORIAL AFECTADO POR EL PLAN.....	61
5.1	Descripción general.....	61
5.2	Clima	62
5.3	Calidad del aire	62
5.4	Orografía y pendientes	63
5.5	Geología y geomorfología.....	64
5.6	Edafología y capacidad agrológica	64
5.7	Hidrología	65
5.8	Hidrogeología	67
5.9	Vegetación y usos del suelo.....	68
5.10	Fauna	73
5.11	Espacios protegidos y otras áreas de interés naturalístico.....	74
5.12	Corredores ecológicos e infraestructura verde	76
5.13	Servicios de los ecosistemas.....	77
5.14	Montes de utilidad pública	77
5.15	Paisaje	77
5.16	Patrimonio cultural	79
5.17	Riesgos ambientales.....	79
5.18	Socioeconomía	89
5.19	Movilidad	90
5.20	Abastecimiento y saneamiento	92
5.21	Residuos.....	92
5.22	Consumo energético	92
5.23	Síntesis de los aspectos ambientales relevantes.....	93
5.24	Unidades ambientales y paisajísticas homogéneas.....	93

6	EFFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES. IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN	97
6.1	Ocupación de suelo (E-1)	98
6.2	Afección a las aguas superficiales (E-2)	99
6.3	Afección a la vegetación (E-3)	100
6.4	Afección a la fauna (E-4)	102
6.5	Afección sobre el paisaje (E-5)	102
6.6	Riesgo de inundación (E-6)	103
6.7	Ruido y contaminación atmosférica (E-7)	104
6.8	Ruido (E-8)	104
6.9	Generación de residuos y excedentes de excavación y demolición (E-9)	106
6.10	Generación de residuos y consumo de recursos (E-10)	107
6.11	Cambio climático (E-11)	107
6.12	Conclusiones	109
6.13	Matriz de valoración y caracterización de impactos	111
6.14	Afección a Red Natura 2000 y/o espacios naturales protegidos	112
7	MEDIDAS PREVENTIVAS, CORRECTORAS Y COMPENSATORIAS	113
7.1	Consultas a las administraciones afectadas	113
7.2	Solicitud de informes a los órganos competentes	113
7.3	Medidas para la fase de redacción de los documentos de desarrollo	114
7.4	medidas para la fase de ejecución	122
8	PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL	129
8.1	Fase de control de los documentos de desarrollo y autorizaciones o informes de órganos competentes	129
8.2	Programa de vigilancia ambiental a desarrollar en los proyecto de desarrollo	131
9	ESTIMACIÓN DEL COSTE DE LAS MEDIDAS CORRECTORAS Y PROGRAMA DE SEGUIMIENTO AMBIENTAL	135
10	SÍNTESIS AMBIENTAL	136
10.1	Integración de los aspectos ambientales del plan	136
10.2	Posibles efectos significativos del plan	137

ANEXOS

Anexo I. Planos

Planos del Estudio Ambiental Estratégico		
Nº	Título	Escala
Plano 1	Localización	1:2.500
Plano 2	Condicionantes Ambientales	1:1.000
Plano 3	Unidades de Vegetación	1:1.000
Plano 4	Espacios naturales protegidos y lugares de interés	1:25.000
Planos del Plan Especial de Ordenación Urbana		
Nº	Título	
Plano 6	3.01 Propuesta de ordenación. Zonificación global resultante	
Plano 7	3.02 Propuesta de ordenación. Deslindes y usos del suelo	

Anexo II. Estudio de impacto acústico

Anexo III. Resumen no técnico del Estudio Ambiental Estratégico

1 INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

1.1 INTRODUCCIÓN

La evaluación ambiental estratégica de planes y programas es un instrumento preventivo especialmente adecuado para preservar los recursos naturales y proteger el medio ambiente. Mediante este instrumento se introduce la variable ambiental en la toma de decisiones sobre planes y programas con incidencia importante en el medio ambiente.

La normativa en materia de evaluación ambiental estratégica (en adelante EAE) se encuentra recogida en la *Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación ambiental*, y la reciente *Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi*, que deroga la *Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco*. Sin embargo, de acuerdo con la disposición transitoria primera de la *Ley 10/2021*, los procedimientos en curso a la entrada en vigor de dicha ley continuarán tramitándose conforme a la normativa vigente en el momento de su iniciación. Así, habiéndose iniciado la tramitación de la Evaluación Ambiental Estratégica del Plan Especial de forma previa a la aprobación de la *Ley 10/2021*, la normativa en materia de EAE que le aplica es la recogida en la *Ley 21/2013*, en la *Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de protección del medio ambiente del País Vasco*, y en el *Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación estratégica de planes y programas*.

En aplicación de lo dispuesto en el artículo 6.1.a) de la *Ley 21/2013, de 9 de diciembre*, serán objeto de una evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes y programas, así como sus modificaciones, que se adopten o aprueben por una Administración pública y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria, cuando establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental.

De acuerdo con el artículo 46.1 de la *Ley 3/1998, de 27 de febrero*, procede realizar una evaluación ambiental conjunta, entendida como evaluación ambiental estratégica, en relación con los planes contemplados en el apartado A) del Anexo 1 de la norma. El *Decreto 211/2012, de 16 de octubre*, en su disposición final primera modifica el apartado A del anexo I de la *Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco*:

A) Lista de planes y programas sometidos al procedimiento de evaluación ambiental estratégica

1. Directrices de Ordenación del Territorio.

2. Planes Territoriales Parciales.

3. Planes Territoriales Sectoriales.

4. Planes Generales de Ordenación Urbana.

5. Planes de Sectorización.

6. Planes de Compatibilización del planeamiento general, Planes Parciales de ordenación urbana y Planes Especiales de ordenación urbana que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

7. *Modificaciones de los planes anteriores que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente.*

8. *Aquellos otros planes o programas que cumplan los siguientes requisitos:*

- a) *Que se elaboren o aprueben por una administración pública.*
- b) *Que su elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Ministros o del Consejo de Gobierno de una comunidad autónoma.*
- c) *Que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente.*
- d) *Que tengan relación con alguna de las siguientes materias: agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación de los dominios públicos marítimo terrestre o hidráulico, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo.*

Según esa misma disposición final, se entenderá que en los siguientes supuestos se dan circunstancias o características que suponen la necesidad de su sometimiento a EAE, por inferirse efectos significativos sobre el medio ambiente:

- a) *Cuando establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental. Se entiende que un plan o programa establece el marco para la autorización en el futuro de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental, cuando contenga criterios o condicionantes, con respecto, entre otros, a la ubicación, las características, las dimensiones, o el funcionamiento de los proyectos o que establezcan de forma específica e identificable cómo se van a conceder las autorizaciones de los proyectos que pertenezcan a alguna de las categorías enumerados en la legislación sobre evaluación de impacto ambiental de proyectos o en la legislación general de protección del medio ambiente del País Vasco.*
- b) *Cuando, puedan afectar directa o indirectamente de forma apreciable a un espacio de la Red Natura 2000, requiriendo por tanto una evaluación conforme a su normativa reguladora, establecida en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.*
- c) *Cuando afecten a espacios con algún régimen de protección ambiental derivado de convenios internacionales o disposiciones normativas de carácter general dictadas en aplicación de la legislación básica sobre patrimonio natural y biodiversidad o de la legislación sobre conservación de la naturaleza de la Comunidad Autónoma del País Vasco.»*

Concretamente, el Plan Especial de Ordenación Urbana del A.I.U. LIN-8 Arkotz establece el marco para la futura autorización del proyecto de urbanización de una zona de actividades económicas con una superficie igual o superior a 1 hectárea, que se sitúa en parte en zona ambientalmente sensible (dominio público hidráulico) de acuerdo con el Anexo I.B de la Ley 3/1998, de 27 de febrero.

La evaluación ambiental estratégica ordinaria consta de los siguientes trámites (artículo 17 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre):

- Solicitud de inicio.
- Consultas previas y determinación del alcance del estudio ambiental estratégico.
- **Elaboración del estudio ambiental estratégico.**
- Información pública y consultas a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas.
- Análisis técnico del expediente.
- Declaración ambiental estratégica.

El promotor del Plan Especial es Villa Cándida S.L., siendo el Ayuntamiento de Oiartzun el órgano sustantivo, y la Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular del Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente del Gobierno Vasco el órgano ambiental.

Con fecha de 6 de julio de 2021, el Ayuntamiento de Oiartzun completó la solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica ordinaria del Plan Especial. Una vez recibida la solicitud, la Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular del Gobierno Vasco llevó a cabo el trámite de consultas a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas.

Con fecha 14 de septiembre de 2021 se recibe el Documento de Alcance que determina el alcance del Estudio Ambiental Estratégico del Plan Especial, junto con los informes de las administraciones públicas afectadas, recabados en la fase de consultas que se relacionan a continuación:

- ADIF (28/07/2021)
- Euskal Trenbide Sarea ETS (5/08/2021)
- Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático (20/08/2021)
- URA Agencia Vasca del Agua (7/10/2021)

Posteriormente, en enero de 2022 se redactó el Estudio Ambiental Estratégico (en adelante EsAE) para la aprobación inicial del Plan Especial. El EsAE se redactó de acuerdo con el contenido marcado por el anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, el anexo II del Decreto 211/2012, de 16 de octubre, y por las determinaciones del documento de alcance emitido por la Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular del Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente del Gobierno Vasco:

1. Resumen del contenido y objetivos principales del Plan, así como su relación con otros planes y programas.
2. Objetivos de protección ambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario, estatal, autonómico, foral y local, así como una justificación sobre la manera en que se han tenido en cuenta en la elaboración del plan.
3. Caracterización ambiental del ámbito ordenado y su evolución teniendo en cuenta el cambio climático.
4. Resumen motivado del proceso de selección de alternativas. Justificación de la solución adoptada.
5. Identificación y valoración de los efectos significativos en el medio ambiente de las diferentes determinaciones y actuaciones del PEOU.
6. Medidas de integración ambiental
7. Programa de vigilancia ambiental de los efectos del plan.

Por resolución de la Junta de Gobierno Local celebrada el día 10 de mayo de 2022, se concedió la Aprobación Inicial del Plan Especial de Ordenación Urbana del A.I.U LIN-8 Arkotz, así como del Estudio Ambiental Estratégico (BOG nº101, 30/05/2022), dando inicio al procedimiento de exposición pública. No se ha presentado alegación alguna, sin embargo, se han recabado los informes de las administraciones públicas que se exponen a continuación:

- ADIF (17/06/2022).
- Gobierno Vasco, Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente, Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático (14/06/2022).
- Gobierno Vasco, Departamento de Cultura y Política Lingüística, Dirección de Patrimonio Cultural (24/06/2022).
- URA, Ur Agentzia – Agencia Vasca del Agua (24/06/2022).
- Diputación Foral de Gipuzkoa, Departamento de Infraestructuras Viarias (27/05/2022).
- Diputación Foral de Gipuzkoa, Departamento de Cultura, Cooperación, Juventud y Deportes (28/06/2022).

El documento urbanístico ha sido redactado por el equipo de arquitectos de ASTAZALDI ARKITEKTURA ESTUDIOA S.L.P. formado por Hektor Espin Larreta y Eñaut Muñoa Artola, colegiados nº 421.960 y nº 420.727 del C.O.A.V.N.

El presente documento, que constituye el Estudio Ambiental Estratégico adaptado al Plan Especial de Ordenación Urbana del A.I.U. LIN-8 Arkotz revisado, lo han redactado y elaborado los siguientes técnicos de EKOLUR Asesoría Ambiental, S.L.L.: Tomas Aranburu Calafel (Diplomado en Ingeniería Técnica Agrícola) e Ibai Alcelay Iglesias (Graduado en Biología. Máster en Zoología).

El número del documento nacional de identidad de los autores se adjunta en un documento independiente como información complementaria.

1.2 ANTECEDENTES

El Plan General de Ordenación Urbana de Oiartzun, aprobado en marzo de 2015, delimita el ámbito A.I.U. LIN-8 Arkotz, consolidando las determinaciones del planeamiento general anterior y el Estudio de Detalle definitivamente aprobado en 2012, y establece tanto la ordenación estructural como pormenorizada del mismo.

Clasifica el ámbito como suelo urbano no consolidado, con una superficie total de 19.548 m², y lo califica como suelo para actividades económicas, estableciendo las siguientes zonas globales:

- Cauces Fluviales (Sistema General). Preservación de regata. Superficie = 798 m²
- Zonas verdes urbanas (Sistema General). Superficie = 5.050 m²
- Centro de actividades económicas y terciarias. Superficie = 13.700 m²

El Plan General establece la ordenación pormenorizada del ámbito mediante *“la consolidación de la edificación industrial y terciaria según la ordenación establecida en el estudio de detalle aprobado por el pleno del Ayuntamiento de Oiartzun en la sesión del 25/04/2012 (BOG 14/06/2012, nº 113)”*.

Sin embargo, la reciente aprobación provisional del *'Estudio Informativo Complementario de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco. Tramo: Astigarraga-Oiartzun-Lezo'*¹ obliga a modificar la vigente ordenación pormenorizada del ámbito para su adaptación a las nuevas circunstancias. En el estudio informativo citado se plantean diversas actuaciones en la red ferroviaria, entre las que se incluye la *'Nueva Línea de Alta Velocidad Vitoria-Bilbao/San Sebastián-Frontera Francesa'*, cuyo trazado afectaría al ámbito ordenado por el Plan Especial haciendo inviable el desarrollo urbanístico previsto en el planeamiento vigente.

En este sentido, de acuerdo con la *Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario*, en la que se determina la Zona de Dominio Público de las líneas ferroviarias, se delimita una *'Banda de reserva de previsible ocupación'* en la que quedaría incluido parte del ámbito, como consecuencia de la modificación del trazado de la línea ferroviaria propuesta en el citado Estudio Informativo Complementario. Este hecho introduce un factor sobrevenido de primer orden en el planeamiento municipal, y obliga a modificar la ordenación pormenorizada vigente del ámbito LIN-8 Arkotz para su adaptación a las nuevas circunstancias descritas.

¹ BOE 22 de junio de 2020

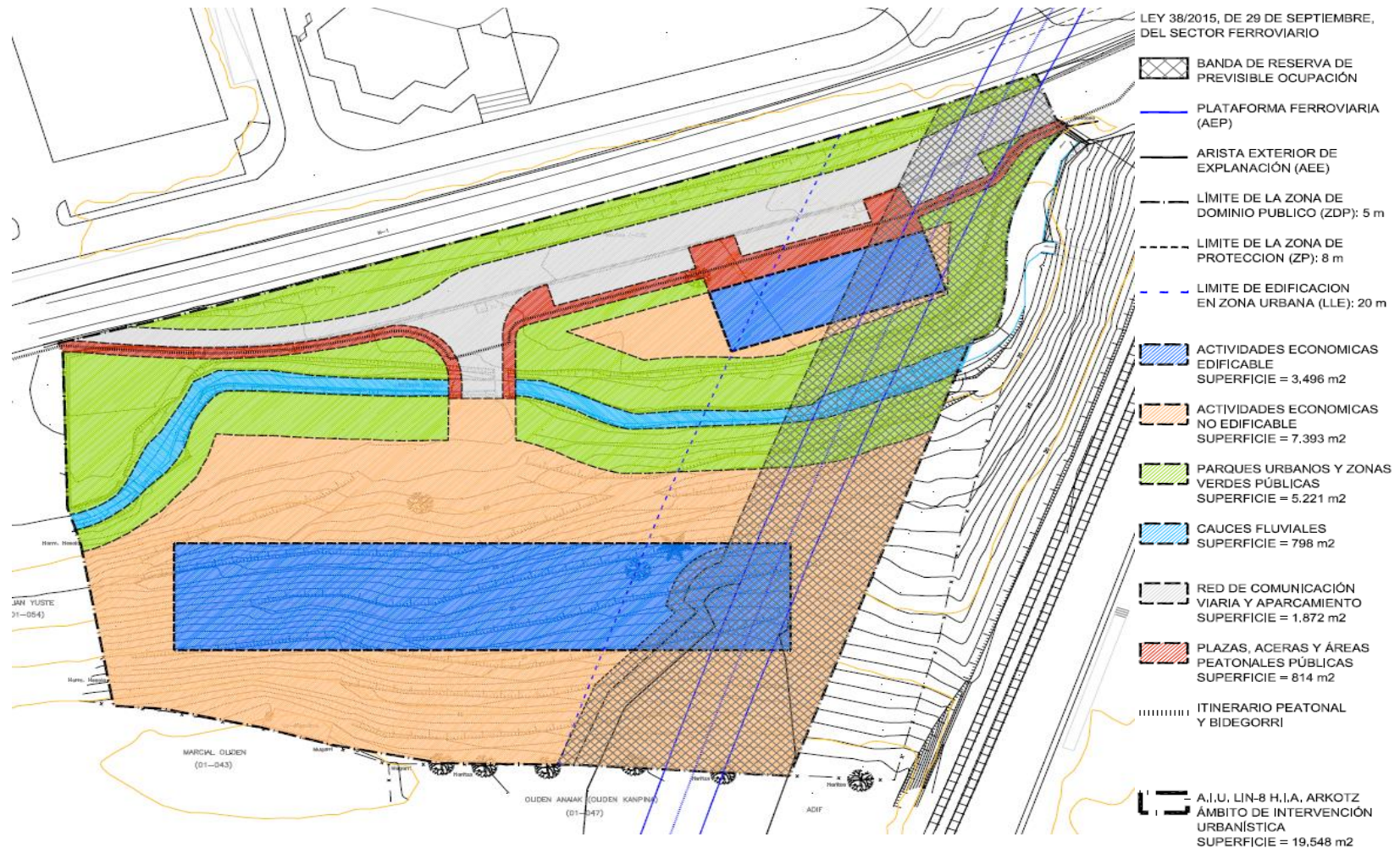


Figura 1. Superposición de la ordenación pormenorizada vigente del ámbito LIN-8 Arkotz y la regulación de la Ley 38/2015 aplicable en el ámbito como consecuencia de la modificación del trazado de la línea ferroviaria propuesta en el 'Estudio Informativo Complementario de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco. Tramo: Astigarraga-Oiartzun-Lezo'. Fuente: Captura del Plano 2.06 Régimen Urbanístico Vigente, del Plan Especial de Ordenación Urbana (PEOU) del Ámbito de Intervención Urbanística A.I.U. LIN-8 Arkotz del municipio de Oiartzun.

1.3 RESUMEN DEL PROCESO DE CONSULTAS E INFORMACIÓN PÚBLICA TRAS LA 1ª APROBACIÓN INICIAL DEL PLAN ESPECIAL

Como ya se ha mencionado, el 10 de mayo de 2022 se aprobó inicialmente el Plan Especial de Ordenación Urbana del A.I.U. LIN-8 Arkotz, y su Estudio Ambiental Estratégico (BOG nº101, 30/05/2022), dando inicio al procedimiento de información pública y consulta a las administraciones afectadas. No habiéndose presentado alegación alguna, sí se han recibido informes de diversas administraciones públicas, cuyo contenido ha motivado la necesidad de revisar el Plan Especial y el Estudio Ambiental Estratégico, y proceder a una segunda aprobación inicial.

A continuación, se resume el contenido de los informes de carácter ambiental recibidos y cómo se ha dado respuesta a los mismos en la versión que ahora se presenta para la 2ª Aprobación Inicial del Plan Especial y el Estudio Ambiental Estratégico:

- **Dirección de Urbanismo e Inventario de la Gerencia del Área de Patrimonio y Urbanismo Norte del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) (17/06/2022):** solicita la revisión del Plan en los siguientes aspectos.

- *Es necesario que el PEOU delimite correctamente la banda de reserva establecida por el “Estudio informativo complementario de la nueva red ferroviaria en el País Vasco tramo ASTIGARRAGA- OIARTZUN-LEZO”, aprobado provisionalmente según BOE de 22 de junio de 2020.*

Se ha modificado la delimitación de la banda de reserva (ver apartado 3.1).

- *Modificar la delimitación de las zonas de influencia del ferrocarril en los planos del PEOU, teniendo en cuenta que la banda de reserva del Estudio Informativo no está bien situada en el PEOU y que la línea límite de la edificación debe medirse desde la arista exterior de la plataforma.*

Se ha modificado la delimitación de la banda de reserva y, consiguientemente, la delimitación de las zonas de influencia del ferrocarril, así como la línea límite de la edificación (ver apartado 3.1).

- *La memoria y la cartografía del PEOU debería incluir un apartado dedicado a la delimitación de las zonas de influencia del ferrocarril y el cumplimiento de las limitaciones de uso establecidas en ellas por la LSF.*

En el apartado 3.3 Ordenación pormenorizada del capítulo 3. PROPUESTA DE ORDENACIÓN de esta Memoria se ha incluido un nuevo epígrafe (c.) dedicado a la Justificación del cumplimiento de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario (LSF), y Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario (RSF).

Además, los planos 3.02 y 3.04 del Plan Especial incluyen ahora nuevas categorías de ordenación pormenorizada y de dominio y usos del suelo, al objeto de delimitar la zona de dominio público ferroviario, la zona de protección y la línea límite de edificación.

El Estudio Ambiental Estratégico recoge dicha información en el apartado 2.3.3.1 *PTS de la Red Ferroviaria en la CAPV*.

- *Con objeto de adecuar el PEOU al régimen específico del sistema ferroviario es necesario que las nuevas edificaciones se sitúen fuera de la línea límite de la edificación ferroviaria y los usos que se prevean en las zonas de dominio público y de protección ferroviarias sean de interés general y por lo tanto de uso público.*

Se ha modificado la propuesta de ordenación de manera que las nuevas edificaciones se sitúan ahora fuera de la línea límite de la edificación ferroviaria (ver apartado 3.1).

Además, en las zonas de dominio público y de protección ferroviarias se prevén usos tales como zona verde, vial rodado y peatonal, y aparcamiento, usos todos ellos de carácter público e interés general.

- *Deberá enviarse, de forma previa a su aprobación inicial, el contenido del PEOU a la Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para que pueda emitir informe vinculante en lo relativo a materias de su competencia.*

El Ayuntamiento de Oiartzun deberá tener en cuenta este requisito previamente a la aprobación inicial del Plan Especial.

- *Tendrá que ser tenido en cuenta en el documento de evaluación ambiental estratégica del PEOU que la legislación de referencia para las infraestructuras ferroviarias de competencia estatal es el Real Decreto 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.*

El presente Estudio Ambiental Estratégico corrige este hecho y analiza la adecuación del desarrollo propuesto a la legislación citada (ver apartados 5.17.8, 6.9 y 7.4).

- **Gobierno Vasco, Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente, Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático (14/06/2022):** solicita que se integre en la evaluación ambiental del Plan Especial “el posible emplazamiento de los depósitos” del excedente de tierras previsto (23.000 m³) en el ámbito de intervención.

Según la información aportada por el promotor, se prevé el depósito de excedentes de los movimientos de tierra en el relleno de sobrantes en la zona de Perurena, situado en el emplazamiento Aldura gunea, s/n del barrio Zamalbide de Erreterria y gestionado por Excavaciones PERU SL, que cuenta con autorización emitida por el Ayuntamiento de Erreterria con fecha 24 de junio de 2016, para la ejecución de un relleno de tierras de 395.098,80 m³. En todo caso, el proyecto de urbanización deberá concretar el volumen final de estos materiales e identificar el emplazamiento donde se prevé realizar el depósito de los sobrantes de los movimientos de tierra.

- **Gobierno Vasco, Departamento de Cultura y Política Lingüística, Dirección de Patrimonio Cultural** (24/06/2022): No se prevén impactos sobre el patrimonio cultural derivados del desarrollo del Plan.
- **Agencia Vasca del Agua** (24/06/2022): informa desfavorablemente a la aprobación inicial del Plan Especial y solicita la subsanación de los siguientes aspectos.
 - *Modificación del trazado del camino peatonal-bidegorri en la parte noroeste del ámbito, con el fin de cumplir el retiro mínimo de 5 m que debe de cumplir el trazado del bidegorri respecto del cauce.*

El presente documento de aprobación inicial modifica ligeramente el trazado del camino peatonal-bidegorri y, consiguientemente, la calificación pormenorizada del ámbito, para cumplir el condicionante de la Agencia Vasca del Agua. El Estudio Ambiental Estratégico recoge dicha información en el apartado 3.1.

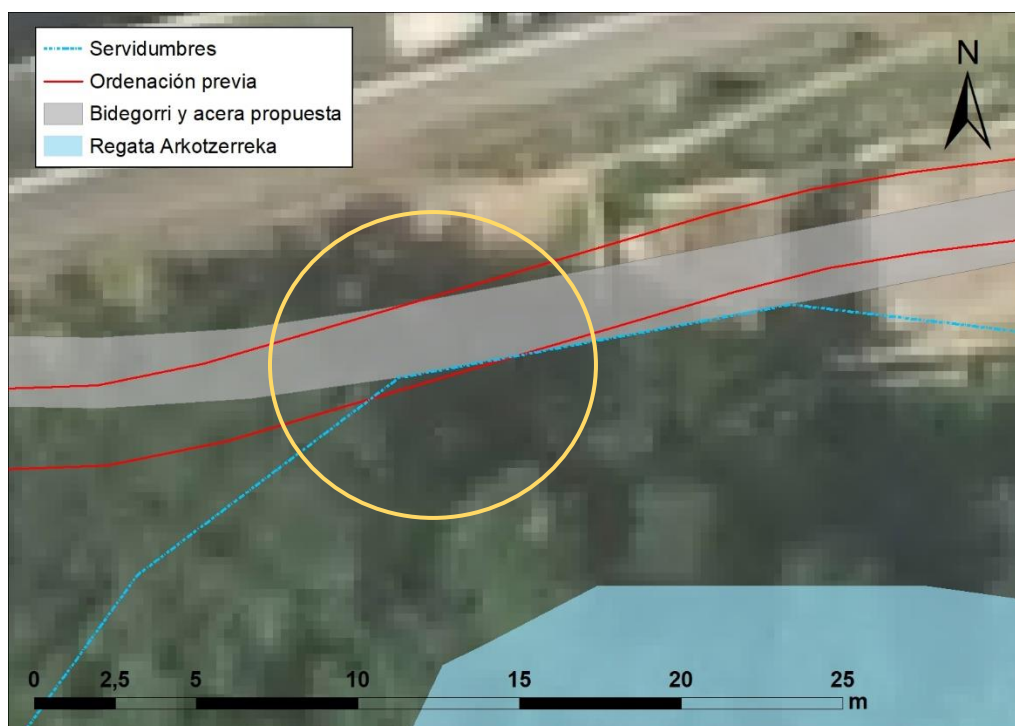


Figura 2. Adaptación de la ordenación del bidegorri en la zona donde entraba en conflicto con la servidumbre exigida respecto a la regata Arkotzerreka.

- *Cuantificación de las nuevas demandas de recursos hídricos generadas por los desarrollos propuestos.*

Las nuevas demandas de recursos hídricos generadas por los desarrollos propuestos ya se cuantificaron en el Plan Especial aprobado inicialmente el 10 de mayo de 2022, y son las siguientes: Abastecimiento: 780 m³/año; Saneamiento: 0,65 l/s.

- *Certificado del ente gestor sobre la suficiencia de las infraestructuras de saneamiento y abastecimiento en el área para acoger los nuevos desarrollos.*

Se adjunta certificado del Ayuntamiento de Oiartzun.

- **Diputación Foral de Gipuzkoa, Departamento de Cultura, Cooperación, Juventud y Deportes (28/06/2022):** *“En la ubicación en la que se pretende realizar la intervención no existen elementos protegidos como patrimonio arquitectónico o arqueológico. Por todo ello, no hay objeción al documento de planeamiento presentado”.*

2 MARCO Y OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN

2.1 MARCO NORMATIVO

La tramitación y aprobación de los Planes Especiales se encuentra establecida en la Ley 2/2006 de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo del País Vasco.

Según la citada Ley 2/2006, de 30 de junio, la aprobación o adopción definitiva de los Planes Especiales, en el caso de ayuntamientos con una población superior a 3.000 habitantes, la realiza el propio Ayuntamiento, por lo que, en el caso que nos ocupa, el órgano sustantivo es el Ayuntamiento de Oiartzun.

La formulación de los Planes Especiales corresponde en principio a los ayuntamientos, y puede realizarla también cualquier persona física o jurídica. En este caso, el promotor del presente Plan Especial es Villa Cándida SL.

De acuerdo con lo previsto en el Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas, el órgano promotor es el órgano de la administración pública competente, de conformidad con lo establecido en la legislación sectorial correspondiente, para iniciar el procedimiento de formulación y/o aprobación de un plan o programa, y que, en consecuencia, debe integrar los aspectos ambientales en su contenido a través del procedimiento de evaluación ambiental estratégica. En este caso el **órgano promotor y el órgano sustantivo** coinciden, siendo en ambos casos el **Ayuntamiento de Oiartzun**.

2.2 OBJETIVOS DEL PLAN

El Plan Especial de Ordenación Urbana del Área de Actuación Urbanística LIN-8 Arkotz, en adelante Plan Especial, tiene por objeto modificar la ordenación pormenorizada del área de actuación urbanística A.I.U. LIN-8 Arkotz, con la finalidad de integrar en el planeamiento las determinaciones del '*Estudio informativo complementario de la nueva red ferroviaria del País Vasco: tramo Astigarraga-Oiartzun-Lezo*' en lo que respecta al citado ámbito.

Además, el Plan Especial incluye también el objetivo de integrar en el planeamiento las determinaciones del Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Ríos y Arroyos de la CAPV y del *RD 400/2013, de 7 de junio, por el que se aprueba el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental*, así como las determinaciones de los informes de la Agencia Vasca del Agua (URA) emitidos el 5 de agosto de 2013 en relación al Estudio de Detalle, y el informe del 7 de octubre de 2021 relativo a la evaluación ambiental del presente Plan Especial. Dichos informes se concretan en los siguientes aspectos:

- Modificar el vial de servicio paralelo a la carretera GI-636, de manera que se respete intacta la zona de servidumbre de 5 metros con la vegetación de ribera existente en buenas condiciones.
- Diseñar las rasantes del nuevo puente a fin de mantener un resguardo desde el nivel de aguas a la cara inferior del tablero de un metro o mayor respecto a la cota de la avenida de 500 años de periodo de retorno (cota 18,31 m.s.n.m.), siendo en cualquier caso este resguardo como mínimo igual al 2,5% de la anchura del puente en el punto central del mismo.
- Prever la eliminación de la pasarela que se encuentra en estado precario aguas abajo del ámbito de ordenación, y la recuperación de sus márgenes.

- Modificar las alineaciones del edificio b.2 para que cumpla con los retiros establecidos en el apartado F.3 del PTS.
- Garantizar que los rellenos que modifiquen la rasante actual del terreno en toda la zona inundable no suponen una reducción significativa de la capacidad de desagüe.
- El anteproyecto de urbanización preverá sistemas de drenaje sostenible con el fin de evitar una excesiva alteración del drenaje en la cuenca interceptada por los desarrollos urbanísticos propuestos, que serán de obligada observación en el siguiente proyecto de urbanización.

En este contexto, de manera complementaria a las determinaciones de carácter estructural establecidas por el Plan General de Ordenación Urbana de Oiartzun y en desarrollo de las mismas, el Plan Especial adopta dentro de su marco de ordenación los siguientes objetivos generales:

1. Dar respuesta al programa de actividades económicas propuesto por el Plan General fomentando, al mismo tiempo, la integración del desarrollo urbanístico en su entorno, tanto natural como artificial.
2. Atenuar los impactos ambientales del desarrollo proyectado, especialmente en lo referente a su integración en la abrupta orografía del ámbito de ordenación, al objeto de reducir en lo posible los movimientos de tierras y, como consecuencia, los gastos de urbanización.
3. Garantizar la recuperación naturalística del cauce fluvial que atraviesa el ámbito, evitando riesgos de inundabilidad y protegiendo las formaciones de bosque mixto de ambas riberas.
4. Integrar el viario rodado interno del desarrollo urbanístico con la red viaria actualmente existente en el entorno, ya suficientemente saturada, garantizando una correcta conexión con la carretera GI-636 y reduciendo el tráfico pasante hacia el polígono Lanbarren.
5. Dar continuidad al trazado peatonal y ciclista del eje Donostia-Irun, paliando parcialmente la absoluta dependencia que el desarrollo urbanístico proyectado presenta actualmente respecto del vehículo privado.
6. Garantizar la sostenibilidad del desarrollo urbanístico mediante la previsión de materiales e instalaciones de máxima eficacia en el uso de recursos naturales y energéticos.

Finalmente, el Plan Especial adopta los principios de desarrollo sostenible definidos en el Documento de Alcance, (ver apartado 2.5 Objetivos de protección ambiental) así como otras determinaciones y condicionantes tanto del Documento de Alcance, como de los informes recibidos de las administraciones públicas afectadas.

2.3 ANÁLISIS DE INTERACCIONES CON OTROS PLANES O PROGRAMAS

En este capítulo se identifican los planes de ordenación territorial y sectorial que pueden tener una incidencia en el ámbito de ordenación del Plan Especial de Ordenación Urbana del A.I.U. LIN-8 Arkotz.

A continuación, se resumen las determinaciones y principales criterios de los mismos con incidencia en el desarrollo del ámbito, y se analiza el grado de integración de esas determinaciones y criterios en el Plan Especial.

2.3.1 Directrices de ordenación Territorial (DOT)

Las Directrices de Ordenación Territorial (DOT), que se aprobaron definitivamente mediante Decreto 28/1997, de 11 de febrero, del Gobierno Vasco, constituyen el marco de referencia para la documentación y redacción de los demás documentos urbanísticos en la CAPV, ya que establecen, en lo referente a la ordenación territorial, los criterios básicos de actuación.

Mediante el Decreto 128/2019, de 30 de julio, se ha aprobado definitivamente la revisión de las DOT, que actualiza y complementa las bases del modelo territorial de 1997, atendiendo especialmente a criterios como la regeneración urbana, la puesta en valor del suelo como recurso limitado, el cambio climático, la movilidad sostenible, el paisaje, la infraestructura verde, los servicios de los ecosistemas, la gestión sostenible de los recursos, la perspectiva de género, la salud, la accesibilidad, el euskera, la inmigración, la participación y la buena gobernanza, entre otros.

Entre los principios rectores en los que se basan las Directrices se encuentra el de evitar el crecimiento ilimitado a través del establecimiento del perímetro de crecimiento urbano. En relación con ello, el modelo territorial adoptado por las DOT apuesta por *“la densificación y la regeneración urbana como actuación preferente a los nuevos desarrollos y, en último término, el establecimiento de perímetros efectivos que limiten la expansión de las áreas urbanizadas”*, ya que son factores que inciden de forma decisiva en la calidad ambiental y en la gestión de los recursos naturales.

Por otro lado, concretamente sobre el suelo de actividades económicas determina que *“es preciso intervenir en los suelos industriales de cara a su renovación, reforma, rehabilitación, redensificación o, en definitiva, puesta en valor, para su uso vinculado a la actividad económica”*.

Las DOT establecen directrices en materia de perímetro de crecimiento urbano (artículo 11 de las Normas), y, en concreto, sobre el planteamiento urbanístico:

- Orientar dentro del ‘Perímetro de Crecimiento Urbano’ las nuevas iniciativas urbanísticas e integrar los nuevos desarrollos en la trama urbana preexistente, completándola, densificando las áreas con escasa intensidad de uso del suelo, y renovando los espacios desocupados o susceptibles de acoger nuevos usos.
- Priorizar las actuaciones de densificación, renovación o crecimiento situadas en el entorno de los puntos de acceso a sistemas de transporte, siendo las zonas accesibles a pie desde las estaciones de metro, cercanías y tranvías interurbanos los ámbitos preferentes para la localización de dotaciones y equipamientos con alta demanda.

De acuerdo con los suelos de actividades económicas, en el artículo 12 de las DOT se establecen las siguientes determinaciones, que se complementarán con las Directrices del Plan Territorial Sectorial de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos comerciales:

- Priorizar el aprovechamiento del suelo de actividades económicas infrautilizado, ante la ocupación de nuevos suelos.
- Buscar la integración en el paisaje urbano y natural de su entorno, revalorizándolo y contribuyendo a su mejora.

- Disponer de una elevada conectividad mediante transporte colectivo que los enlacen de forma rápida y eficaz con los principales centros urbanos y con las infraestructuras de conexión exterior.

El área forma parte, además, de uno de los 'ejes de transformación' identificados en las DOT. Por último, se debe señalar que el ámbito de Arkotz objeto de este estudio no forma parte de ninguna de las áreas incluidas en el listado abierto de áreas de interés naturalístico de las DOT.

El Plan Especial de Ordenación Urbana del A.I.U. LIN-8 Arkotz, que plantea el desarrollo de un ámbito de actividades económicas y terciarias, se considera acorde con las directrices señaladas en las DOT. Concretamente, se trata de un ámbito previamente clasificado como suelo urbano para actividades económicas y que se encuentra incluido en la trama urbana preexistente de los polígonos y áreas de actividades económicas que se desarrollan en torno a la GI-636. El desarrollo del ámbito de Arkotz permitiría completar esta trama urbana, y densificar un área desocupada, alterada e infrautilizada, susceptible de acoger los nuevos usos propuestos. Adicionalmente, debido a que se apoya en la carretera GI-636 cuenta con una elevada conectividad hacia las infraestructuras de comunicaciones principales.

Por otro lado, las DOT dividen el territorio en Áreas Funcionales, que sirven de referencia para el planeamiento supramunicipal, ya que constituyen una escala intermedia entre los planeamientos a escala de la CAPV, territorio histórico y municipio. El término municipal de Oiartzun, en el que se incluye el ámbito de estudio, pertenece al área funcional de Donostialdea-Bajo Bidasoa.

2.3.2 Plan Territorial Parcial del área funcional Donostialdea – Bajo Bidasoa

El Plan Territorial Parcial (PTP) de Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa)² establece un modelo de ordenación territorial que sintetiza las principales propuestas de ordenación en relación con la regulación del medio físico, la organización de la red de transportes y comunicaciones, la configuración de una serie de áreas urbanísticas de carácter estratégico y la distribución ponderada de los nuevos desarrollos residenciales y de actividad económica sobre el conjunto del territorio del área funcional.

El PTP identifica el ámbito en una agrupación de carácter básicamente urbano con complementos de suelo rural periurbano, definida como «Agrupación Urbana y Periurbana de Oarsoaldea», para la que se apuesta por su cohesión urbana interna y la optimización de su equilibrio entre los usos residenciales, los de actividades económicas y su sistema dotacional y terciario.

Por otro lado, Arkotz se incluye en el 'Área de Carácter Estratégico del Corredor Lezo-Gaintxurizketa' que engloba parte de los terrenos de Lezo y Oiartzun al norte de la AP-8. Se trata de uno de los ejes principales de transporte de la Unión Europea, que comprende todos los medios de transporte tanto el viario, ferroviario, marítimo y aéreo, siendo, por lo tanto, de elevado interés la inserción en él de grandes centros logísticos estratégicos.

² Decreto 121/2016, de 27 de julio, por el que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Parcial (PTP) de Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa). Publicado en el BOPV nº 153 de 12 de agosto de 2016.

Por todo ello, el PTP plantea una serie de intervenciones que van dirigidas principalmente a la mejora de la conectividad del área. Concretamente, en el entorno del ámbito a lo largo de la GI-636, se propone consolidar todos los itinerarios peatonales y ciclistas interurbanos previstos en el modelo de Movilidad. Respecto a los elementos ferroviarios, al noreste del ámbito, en la intersección de la GI-636 y las líneas ferroviarias, se propone una nueva estación de cercanías de ADIF, y una nueva red también de ADIF correspondiente al tronco principal del tren de alta velocidad entre Astigarraga y Oarsoaldea, que discurriría por el extremo este de Arkotz.

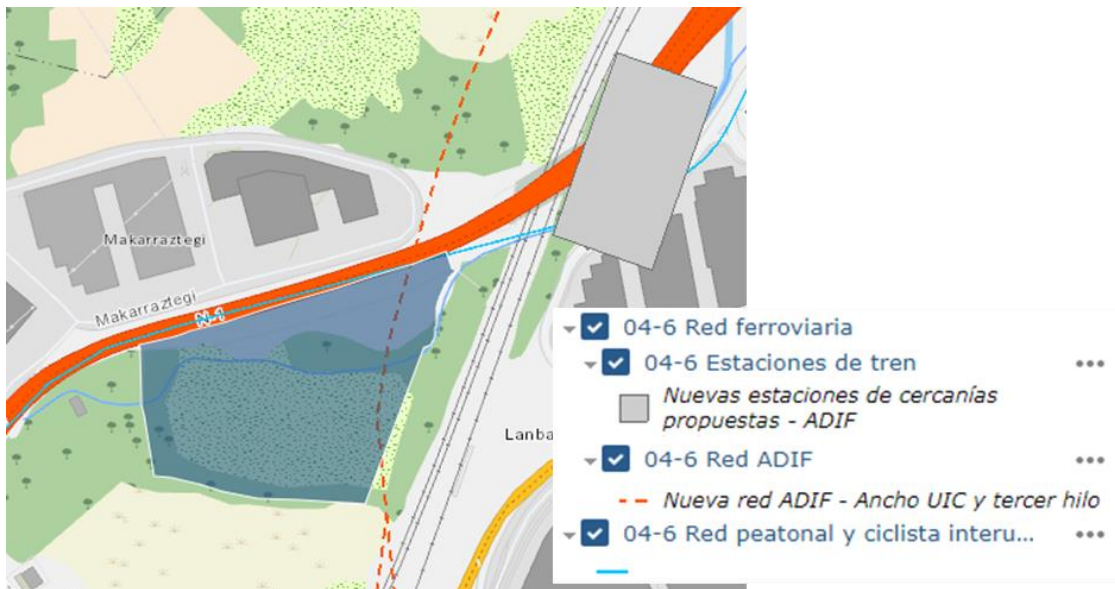


Figura 3. Esquema general del modelo de movilidad contemplado en el Plan Territorial en el entorno del ámbito de Arkotz.

En relación con las pautas de ordenación de la agrupación urbana de Oarsoaldea, se prevé un incremento significativo de hasta 420/470 ha. del dimensionamiento del suelo para actividades económicas y logísticas a planificar. El PTP identifica el ámbito como 'Restantes ámbitos de disponibilidad de nuevo suelo para actividades económicas contemplados en el planeamiento municipal vigente o en revisión', consolidando así su vocación para albergar un futuro desarrollo para actividades económicas.

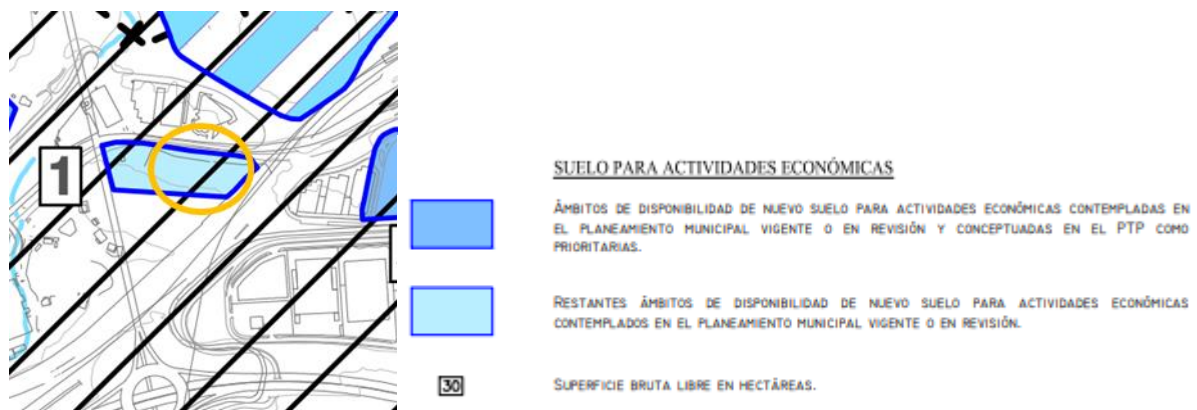


Figura 4. Ámbitos de disponibilidad de nuevos suelos para actividades económicas en el entorno del ámbito de Arkotz (círculo naranja). Captura del Plano 06 Ordenación del parque residencial de viviendas y dl suelo para actividades económicas. PTP Donostialdea-Bajo Bidasoa.

La propuesta del Plan Especial es acorde con las directrices señaladas en este PTP.

2.3.3 Planes Territoriales Sectoriales

2.3.3.1 PTS de la Red Ferroviaria en la CAPV³

El *Decreto 41/2001, de 27 de febrero, por el que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco*, tiene como objetivo “constituir el instrumento planificador y regulador que sirva de referencia para la intervención tanto sectorial como urbanística precisa para el desarrollo de sus determinaciones” y define las actuaciones de establecimiento y desarrollo de la totalidad de la red ferroviaria de la CAPV.

La normativa establecida por el PTS coincide con el *Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres*.

El ámbito objeto del Plan Especial limita al este con las líneas ferroviarias de Renfe (Línea C1: Irun-Brinkola) y Euskotren (Línea E2: Hendaia-Lasarte Oria) por lo que estaría sometida a las limitaciones establecidas por el PTS.

El PTS establece un régimen de protección y condiciones de uso y edificación de las zonas inmediatas a la línea férrea, entendiéndose como tales la zona de dominio público, la de servidumbre y la de afección, que vincula a las Administraciones Públicas y particulares al llevar a cabo actos de uso y edificación del suelo.

El Sistema General de Comunicaciones de Uso Ferroviario en la Red Ferroviaria Existente está configurado por los espacios ocupados por la explanación de la línea ferroviaria, sus elementos funcionales e instalaciones afectas a su correcta explotación, y la banda de terreno de titularidad pública efectivamente existente en cada caso (...), denominada zona de dominio público.

La zona de servidumbre consiste en sendas franjas de terreno a ambos lados de la línea férrea, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de veinte (20) metros en suelo urbanizable y no urbanizable, y de ocho (8) metros en suelo urbano, medidos en horizontal y perpendicularmente al carril exterior de la vía férrea desde las aristas exteriores de la explanación.

La zona de afección de la línea férrea consiste en sendas franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por los límites externos de las zonas de servidumbre, y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de cincuenta (50) metros en suelo urbanizable y no urbanizable, y de veinticinco (25) metros en suelo urbano, medidos en horizontal y perpendicularmente.

³ *Decreto 41/2001, de 27 de febrero, por el que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco*

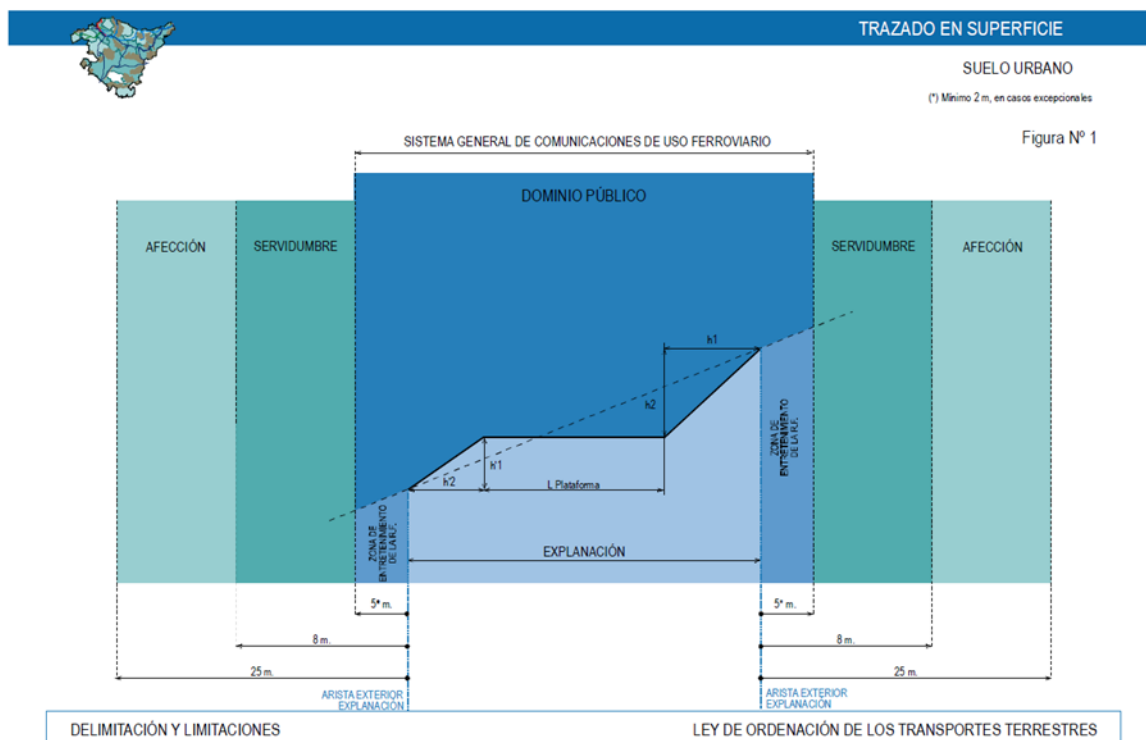


Figura 5. Delimitación de sistema general de comunicaciones de uso ferroviario, zona de servidumbre y zona de afectación del trazado ferroviario en suelo urbano. Fuente: Determinaciones del Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria de la CAPV.

En este sentido, por su posible incidencia en el Plan Especial, se reproduce las limitaciones en el régimen de uso y edificación que la normativa del PTS establece en la zona de servidumbre y en la zona de afectación.

Art. 28.- Régimen de uso y edificación de los terrenos comprendidos en la zona de servidumbre:

- “Dentro de la zona de servidumbre no podrán realizarse nuevas edificaciones ni reedificaciones (...). Para la realización de obras distintas de las previstas en el punto anterior, o de cualquier otra actividad que haya de atravesar la vía o que implique alguna servidumbre o limitación sobre el ferrocarril, sus terrenos, instalaciones o dependencias se requerirá autorización previa del titular de la línea (...). El uso del suelo y edificación de la zona de la servidumbre se llevará de acuerdo con las siguientes limitaciones: a) Se autorizará la plantación de arbolado, siempre que no se perjudique la visibilidad de la línea férrea y de sus elementos funcionales, ni se origine inseguridad vial a lo largo de su trayectoria. b) La tala de arbolado deberá autorizarse, y sólo se denegará cuando pueda perjudicar al ferrocarril por variar el curso de las aguas o producir inestabilidad de taludes, o por otras razones fundadas que así lo justifiquen. c) No se autorizará el establecimiento de líneas eléctricas de alta tensión. (...) f) La construcción de muros de sostenimiento de desmontes y terraplenes únicamente podrá ser autorizada con carácter excepcional por la empresa titular de la línea. (...)”.

Art. 29.- Régimen de uso y edificación de los terrenos comprendidos en la zona de afectación:

- “1.- Para construir y reedificar en la zona de afectación, así como para realizar en dicha zona cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las

mismas y plantar o talar árboles y, en general, realizar cualquier actividad que implique limitaciones al ferrocarril, sus terrenos, instalaciones o dependencias, se requerirá la previa autorización del titular de la línea. (...). 4.- Se autorizará la plantación de arbolado, siempre que no se perjudique la visibilidad de la línea férrea y de sus elementos funcionales, ni se origine inseguridad vial a lo largo de su trayectoria. (...). 6.- La construcción de muros de sostenimiento de desmontes y terraplenes deberá ser autorizada por la empresa titular de la línea. (...).”.

Asimismo, es de aplicación lo dispuesto por la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario que establece para la Red Ferroviaria de Interés General (eje “01 Madrid - Irún/Hendaya”, en el que se incluye la línea ferroviaria que discurre al este de Arkotz, en suelo urbano, una zona de dominio público de 5 m y una zona de protección de 8 m contados desde las aristas exteriores de la explanación. Por otro lado, se establece una línea límite de la edificación a 20 m de la arista más próxima a la plataforma, en la que queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación.

De acuerdo con el Estudio informativo complementario de la nueva red ferroviaria en el País Vasco (véase apartado 2.3.5.8), el nuevo trazado propuesto de la red ferroviaria de alta velocidad en el entorno de Arkotz discurriría más próximo al límite este del ámbito que el trazado de la línea actual. Además, parte del trazado actual se vería también modificado y se internaría en el extremo oriental de Arkotz. Por lo tanto, las obligaciones derivadas de la aplicación de la Ley 38/2015 hacen necesaria la redacción del Plan Especial objeto de este estudio, con el fin de modificar la ordenación propuesta para el A.I.U. LIN-8 Arkotz, y cumplir así con los retiros reglamentarios establecidos en la legislación permitiendo el desarrollo del ámbito.

La ordenación propuesta respeta el límite de edificación establecido por la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, que es más restrictivo que el establecido por el PTS de la Red Ferroviaria de la CAPV y el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por lo que es compatible con el PTS.

En cualquier caso, para ejecutar, en las zonas de dominio público y de protección de la infraestructura ferroviaria, cualquier tipo de obras o instalación fija o provisional, el cambio en el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y la plantación o tala de árboles, requerirán la previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias.

2.3.3.2 PTS de Ordenación de márgenes de los ríos y arroyos de la CAPV

Este PTS⁴ caracteriza los cauces principales en relación con sus componentes medioambiental, urbanística e hidráulica. La normativa recogida en el PTS establece un retiro específico dependiendo de las categorías definidas según sus componentes medioambiental y urbanística, así como de la categoría del tramo definida por su componente hidráulica. Este retiro se debe aplicar para cualquier intervención de alteración del terreno natural (edificaciones, instalaciones o construcciones de cualquier tipo, explanaciones y movimientos de tierras...), salvo las relativas a las obras públicas e instalaciones de infraestructuras, o a las acciones de protección de patrimonio cultural debidamente justificadas.

El PTS, en función de la componente hidráulica, establece una clasificación de los cursos fluviales en función de su cuenca vertiente. A la regata Arkotzerreka le corresponde el nivel 0 (1-10 km²). Teniendo

⁴ Decreto 449/2013, de 19 de noviembre, por el que se aprueba definitivamente la Modificación del PTS de Ordenación de los Ríos y Arroyos de la CAPV, publicado en el BOPV de 12 de diciembre de 2013

en cuenta la zonificación de los márgenes según su componente medioambiental, la margen izquierda de la regata se identifica como 'Zonas con vegetación bien conservada'. Sin embargo, en la visita de campo se ha observado que la vegetación de ribera, aunque con ejemplares maduros, corresponde únicamente a una hilera de árboles junto a la regata, donde, además, se identifican ejemplares de especies alóctonas invasoras, por lo que su estado de conservación se valora en realidad como deficiente. Finalmente, en función de su componente urbanística, los tramos más próximos al ámbito de la regata Arkotzerreka se clasifican como 'Márgenes en ámbitos desarrollados'.

De acuerdo con el epígrafe F.3 del PTS, en las márgenes consideradas como Márgenes en Ámbitos Desarrollados el retiro mínimo de la edificación garantizará un encuentro espacial suficientemente amplio entre la edificación y el río, y, en su caso, la viabilidad de las futuras obras para la defensa ante inundaciones, de acuerdo con la normativa del capítulo E. Así, de acuerdo con la superficie de la cuenca afluyente de Arkotzerreka (1 – 10 km²), para toda nueva edificación el retiro mínimo de la edificación de la línea de deslinde del cauce público será 12 metros cuando la línea de deslinde o encauzamiento no esté definida.

Respecto a la componente hidráulica, en las zonas inundables identificadas en el ámbito se deberá cumplir con la normativa específica sobre protección contra inundaciones (epígrafe E.2) del PTS. A continuación, se resumen las principales determinaciones del PTS respecto a la protección contra inundaciones con posible incidencia en el desarrollo previsto:

- *Con carácter general, no deberán realizarse garajes y/o sótanos en zonas inundables. En el supuesto de que se cumplan las condiciones para su autorización, se deberán impermeabilizar con cierres estancos, con respiraderos por encima de la cota de inundación y elevación del umbral de acceso mediante rampas o escalones hasta dicha cota. En todo caso, deben evitarse los usos residenciales, industriales y comerciales a cota inferior a la rasante del terreno o de la calle, salvo almacenaje o depósito de bienes o sustancias que no puedan resultar perjudiciales para la salud humana y el entorno como consecuencia de arrastre, dilución o infiltración.*
- *Los ámbitos fluviales adscritos a las zonas de flujo preferente deberán preservarse de usos urbanísticos intensivos, ocupaciones edificatorias y elementos infraestructurales, salvo los inherentes al medio fluvial.*
- *Para los desarrollos edificatorios urbanísticos en la zona inundable de 100 años de periodo de retorno, fuera de la zona de flujo preferente, se exigirá un estudio hidráulico y ambiental de detalle que defina y justifique las medidas correctoras necesarias para hacer factible la actuación. En cualquier caso, estas medidas deberán ser ambientalmente asumibles y no agravar la inundabilidad y el riesgo preexistente en el entorno. Como criterio general, las nuevas edificaciones deberán realizarse a una cota no alcanzable por la avenida de periodo de retorno de 500 años. Si en estas áreas inundables y fuera de la zona de flujo preferente se autorizan nuevos desarrollos urbanísticos que impliquen la afluencia concentrada de personas se podrá exigir la existencia y aprobación de un protocolo de evacuación para saber cómo actuar en caso de inundación y la constitución de seguros cuya cobertura cubra los daños que pudieran ocasionar las inundaciones.*

- *En las áreas inundables por las avenidas de 100 a 500 años de periodo de retorno se podrá permitir el desarrollo urbanístico y/o la ejecución de infraestructuras de comunicación u otras infraestructuras, debiendo situarse a cota no inundable para la avenida de 500 años, salvo que exista imposibilidad material debidamente justificada, en cuyo caso se podrán adoptar medidas correctoras aisladas que permitan actuar sobre el riesgo. Para la justificación de los proyectos de medidas correctoras se podrá exigir un estudio hidráulico y ambiental detallado.*

Además, en el epígrafe E.4 establece la Normativa específica sobre drenaje en nuevas áreas a urbanizar:

Las nuevas urbanizaciones, polígonos industriales, desarrollos urbanísticos e infraestructuras lineales que puedan producir alteraciones en el drenaje de la cuenca o cuencas interceptadas deberán introducir sistemas de drenaje sostenible (uso de pavimentos permeables, tanques o dispositivos de tormenta, etc.) que garanticen que el eventual aumento de escorrentía respecto del valor correspondiente a la situación preexistente puede ser compensado, correctamente desaguado o es irrelevante.

En los procesos de nueva planificación u ocupación urbanística de las cabeceras de cuenca (cuenca afluyente inferior a 5 km²) y en otros casos, siempre que se estime necesario dadas las características de la cuenca, podrá exigirse la realización de un estudio hidrológico-hidráulico que justifique que el eventual aumento de la escorrentía producido por la impermeabilización-urbanización de una superficie, no resulta significativo, o que se han tomado las medidas correctoras necesarias para que no exista disminución de la capacidad actual de desagüe en toda la cuenca de aguas abajo para las avenidas de 500 años de periodo de retorno.

Las obras necesarias que se determinen en dicho estudio hidrológico-hidráulico deberán ser incorporadas al desarrollo de la actuación urbanística y su finalización deberá ser previa a la puesta en funcionamiento de dicha actuación.

Además de la legislación básica sectorial (Directiva Marco del Agua 2000/60/CE, Texto Refundido de la Ley de Aguas 1/2001, Ley Vasca de Aguas 1/2006, etc.), es aplicable a todos los cauces la normativa del Plan Hidrológico de la Demarcación Cantábrico Oriental.

Se considera que el Plan Especial cumple con las determinaciones de este PTS, puesto que la regata Lintzirin se encuentra encauzada en gran parte de su recorrido por el ámbito, y la zona de flujo preferente de la misma, así como las áreas inundables por periodos de retorno menores a 500 años se limitan fundamentalmente a las márgenes inmediatas de la regata. Las edificaciones propuestas se plantean fuera de las zonas inundables identificadas, a excepción de una pequeña superficie de 20 m² de la edificación situada al norte, que se sitúa sobre una zona inundable por avenidas de 500 años de periodo de retorno. En todo caso, tanto la urbanización como las edificaciones propuestas se ubicarán a una cota no inundable para la avenida de 500 años.

Adicionalmente, el Plan Especial integra la necesidad de que el desarrollo incluya sistemas de drenaje sostenibles.

Asimismo, aunque el reciente informe de la Agencia Vasca del Agua (URA) indica que el Plan Especial no se adecua a los retiros establecidos en el este PTS, el Plan Especial objeto de este estudio incluye las determinaciones del informe de la Agencia Vasca del Agua (URA) de 5 de agosto de 2013, emitido en

relación con la aprobación del Estudio de Detalle de 2012 del ámbito de Arkotz, y sobre el cual se informa favorablemente. Dicho informe establece el mantenimiento, libre de afección, de la zona de servidumbre de 5 metros del cauce con la vegetación de ribera existente en buenas condiciones, ordenación que fue consolidada posteriormente por el Plan General de Ordenación Urbana de Oiartzun (BOG 12/05/2015) y el correcto diseño de la urbanización, evitando así el riesgo de inundación.

2.3.3.3 PTS Agroforestal de la CAPV

El PTS, aprobado definitivamente en 2014, contempla como ámbito de ordenación la totalidad de la CAPV, excluidas las áreas urbanas preexistentes, entendiéndose como tales aquellas áreas que a la fecha de aprobación definitiva de ese documento estuviera clasificadas por el planeamiento general municipal como suelo urbano o urbanizable.

Por lo tanto, se considera que el ámbito de Arkotz no forma parte del ámbito de ordenación de este PTS, ya que se trata de un suelo urbano así clasificado de forma previa a la aprobación del Plan Territorial Sectorial.

2.3.3.4 PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa

El Documento de Aprobación Definitiva del PTS⁵ propone la creación de una Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (RBVCG), parcialmente ejecutada en la actualidad. El objetivo principal de la RBVCG es integrar el uso de la bicicleta en el transporte cotidiano de carácter urbano e interurbano, reforzando y fortaleciendo de esta forma la movilidad no motorizada. La RBVCG cuenta con un carácter estructurante, al discurrir y conectar todas las comarcas, áreas funcionales y principales áreas urbanas del Territorio Histórico. Alcanza una longitud de 439 Km y está constituida por nueve ejes principales.

El PTSVCG diferencia la Red Básica Foral (tramos de carácter preferentemente interurbanos que constituyen la Red Básica) y la Red básica Local de Vías Ciclistas (tramos urbanos con vocación de integrar la Red Básica).

El PTSVCG recoge el Itinerario I-1 que discurre a lo largo del corredor Donostia-Irun. Actualmente algunos tramos de este itinerario se encuentran sin ejecutar, y concretamente, el recorrido propuesto en el entorno del ámbito, perteneciente a la Red Básica Foral y cuyo trazado será definido tras un estudio de alternativas previo, discurriría junto a la GI-636 por el límite norte de Arkotz. En este sentido, el Plan Especial ordena un vial de coexistencia peatonal y ciclistas que discurrirá paralelo al viario principal del ámbito, completando y dando continuidad al tramo I-1 Donostia-Irun del PTSVCG.

⁵ NORMA FORAL 2/2013, de 10 de junio, por la que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa

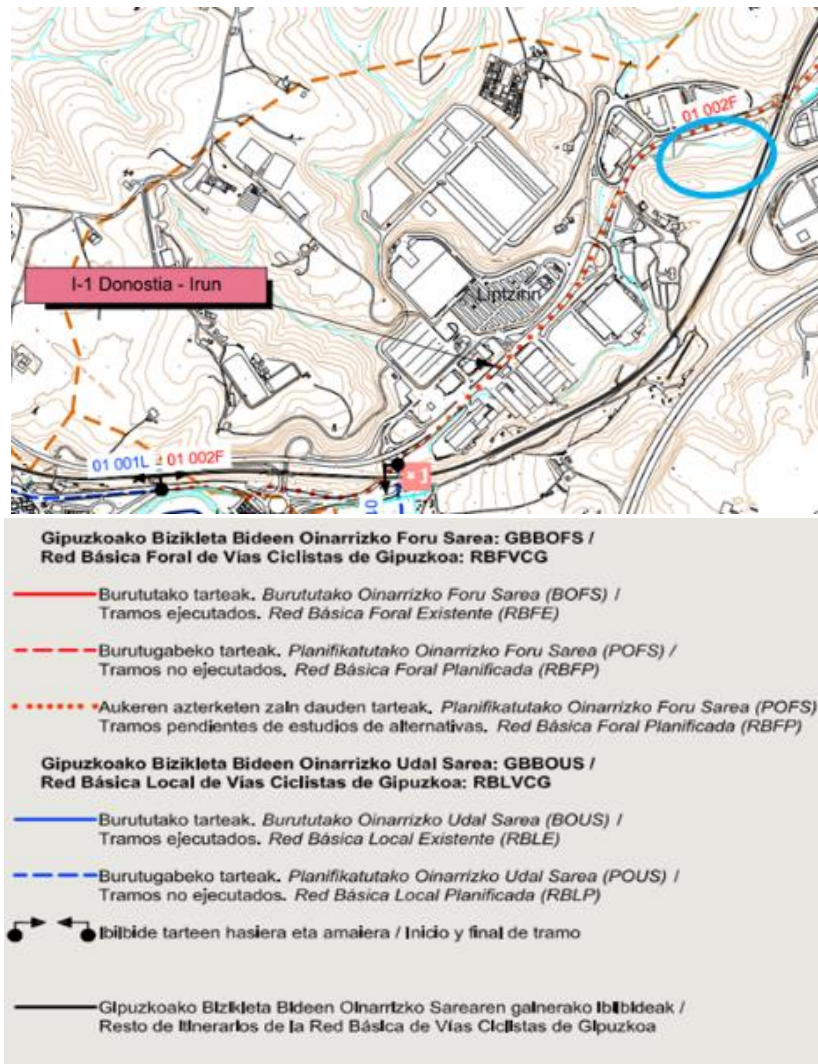


Figura 6. Captura del plano C-1.3 de ordenación del itinerario I-1 Donostia-Irun de la Red Básica de vías ciclistas de Gipuzkoa, en su recorrido próximo al ámbito (círculo azul). Fuente: Plan Territorial de Vías ciclistas de Gipuzkoa.

El PTS establece para los tramos de la Red Básica foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (RBFVCG) su gestión y titularidad por la administración foral con carácter vinculante. Asimismo, establece la obligatoriedad de que los municipios adapten sus planeamientos incluyendo estas vías ciclistas en la siguiente calificación del suelo: 'Sistema General de Comunicación Ciclista', al objeto de garantizar la adecuada reserva y dotación de suelos para realizar una efectiva ejecución de la infraestructura ciclista, respetando los criterios de ordenación. Esta definición, en lo que a esta calificación se refiere, vincula a todos los instrumentos de ordenación urbanística.

En este sentido, el Plan Especial define un vial de coexistencia peatonal y ciclista que discurrirá al sur del nuevo vial principal ordenado, paralelo a la GI-636, que dará continuidad al tramo I-1 Donostia-Irun previsto en este PTS. Por lo tanto, se considera que el Plan Especial de Ordenación Urbana del A.I.U. LIN-8 Arkotz se adecúa a las previsiones del citado PTS de vías ciclistas contribuyendo a completar los tramos previstos pendientes de ejecución.

2.3.3.5 PTS de Zonas Húmedas de la CAPV⁶

El PTS de Zonas Húmedas desarrolla las determinaciones de las Directrices de Ordenación Territorial a través del inventariado y clasificación de los humedales de la CAPV, y la regulación de los usos y actividades de acuerdo con su capacidad de acogida en las zonas húmedas objeto de ordenación específica. El PTS establece asimismo una serie de recomendaciones y criterios generales para la protección de la totalidad de los humedales inventariados.

El ámbito no coincide con ninguna de las zonas húmedas incluidas en el PTS de Zonas Húmedas de la CAPV.

2.3.3.6 PTS de Protección y Ordenación del Litoral⁷

El PTS aprobado definitivamente en 2007 ordena la Zona de Influencia definida por la Ley de Costas, es decir una franja de anchura mínima de 500 metros medidos a partir del límite interior de la ribera del mar, que se hace extensible a los márgenes de los ríos, hasta donde se haga sensible la influencia de las mareas. Establece una zonificación desarrollando las categorías de ordenación y la definición de usos del suelo y actividades establecidos en las DOT.

El ámbito de Arkotz queda fuera del ámbito de aplicación de este PTS.

2.3.3.7 PTS de Patrimonio Cultural Vasco

El PTS del Patrimonio Cultural continua en tramitación, si bien ésta se encuentra paralizada tras la aprobación del documento de avance el 13 de junio de 2001. En este sentido cabe destacar la reciente aprobación de la Ley 6/2019⁸, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco, que sustituye a la anterior Ley de patrimonio cultural aprobada en 1990.

Por lo tanto, el régimen de protección de los bienes culturales será el establecido en la Ley 6/2019, así como, en su caso, el régimen particular que se establezca en la declaración de cada bien o el establecido en la normativa urbanística municipal.

El ámbito de Arkotz no coincide con ningún elemento catalogado del Patrimonio Cultural Vasco.

2.3.3.8 PTS de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y Equipamientos Comerciales

Este PTS fue aprobado definitivamente mediante el Decreto 262/2004, de 21 de diciembre, como instrumento de referencia para la intervención, sectorial y urbanística, en operaciones de promoción pública de suelo para actividades económicas de carácter estratégico e interés general, y la definición de pautas para la implantación de grandes establecimientos comerciales.

⁶ DECRETO 160/2004, de 27 de julio, por el que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Sectorial de Zonas Húmedas de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

⁷ DECRETO 43/2007, de 13 de marzo, por el que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Sectorial de Protección y Ordenación del Litoral de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

⁸ Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco. Publicado en el Boletín Oficial del País Vasco nº93 el 20 de mayo de 2019.

En él se realiza un análisis globalizado para el conjunto de la CAPV y más específico para cada una de las áreas funcionales, sobre los aspectos generales de cuantificación básica de la oferta y demanda de suelos para actividades económicas, así como sobre los aspectos de coordinación y complementariedad.

En relación con el área funcional de Donostialdea, el PTS destacó en su diagnóstico, elaborado antes de 2004, la oferta de suelo con calificación urbanística para actividades económicas que se encontraba desocupado en Oiartzun, correspondiente a los polígonos de Lanbarren y Lintzirin, que posteriormente han sido ocupados. En el periodo 1990-2002 el incremento de suelo industrial ocupado representaba un ritmo de crecimiento medio de 24 ha por año, por lo que el PTS determinó que convendría prever en el conjunto del área funcional una oferta de suelo capaz de absorber ese ritmo sostenido de crecimiento en un horizonte de 16 años. Con posterioridad no ha sido actualizado el diagnóstico elaborado por este PTS, salvo en los aspectos tratados en el correspondiente Plan Territorial Parcial del área funcional.

El PTS clasifica los municipios de la CAPV en función de la intensidad del desarrollo industrial soportado y de la potencialidad atribuida para nuevos desarrollos e incluye a Oiartzun como de “interés preferente” para la ordenación y promoción urbanística del suelo para actividades económicas, al igual que la mayoría de los municipios del área funcional. Para estos municipios el PTS propone una política de mejora de los suelos consolidados, reconversión y remodelación de áreas industriales obsoletas, y desarrollo de suelos desocupados que cuentan con calificación industrial, así como una política de generación de oferta pública de nuevos suelos para actividades económicas en puntos considerados de interés estratégico general.

Por otro lado, para determinar la localización y el dimensionamiento de los grandes equipamientos comerciales el PTS establece una clasificación de los municipios de la CAPV en función de su posición estratégica respecto a las redes de comunicaciones, su peso poblacional, su disponibilidad espacial y su idoneidad urbanística para la acogida de este tipo de centros. El PTS considera a Oiartzun, como un municipio de máxima centralidad, y concretamente el ámbito de Arkotz, se identifica también, junto con los demás ámbitos ubicados a lo largo de las infraestructuras de transporte principales como ‘ámbitos estratégicos para la localización de los grandes equipamientos comerciales’.

Sin embargo, las limitaciones a la superficie máxima para equipamientos comerciales establecidas por el PTS han sido anuladas judicialmente⁹, por lo que, en adelante, se aplicarán las condiciones para la implantación de los grandes centros comerciales establecidas en el Título II de la *Ley 10/2019, de 27 de junio, de ordenación territorial de grandes establecimientos comerciales*.

En la citada *Ley 10/2019*, Oiartzun se incluye como ‘municipio de centralidad comarcal y/o población de entre 10.000 y 30.000 habitantes (Categoría B)’, para los que se establece que la edificabilidad urbanística máxima no será superior a 15.000 m²(t). La Ley en su artículo 3 define lo siguiente:

“1. Usos comerciales: los identificados como comerciales en el marco de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE-2009).

⁹ Sentencia del Tribunal Supremo de 3 de septiembre de 2015.

2. Comercio singular: *aquel cuya distribución comercial, no teniendo carácter mayorista, se destine principalmente a alguna de las siguientes actividades:*

- a) *Exposición y venta de muebles, electrodomésticos y aparatos electrónicos.*
- b) *Exposición y venta de embarcaciones y otros vehículos de automoción.*
- c) *Expedición de carburante.*
- d) *Exposición y venta de artículos de construcción como maquinaria, materiales para la construcción, saneamiento, bricolaje y ferretería.*
- e) *Centros de jardinería y viveros.*

3. *Grandes establecimientos comerciales: aquellas edificaciones, construcciones o instalaciones de carácter fijo y permanente, así como sus dependencias, que estén afectas al ejercicio regular de actividades comerciales y cumplan, como mínimo, las condiciones siguientes:*

a) *Estar destinadas en mayor o menor medida (exclusiva, preferente, parcial, continuada, periódica, ocasional) a estos usos comerciales (de una sola o de dos o más modalidades), complementados, en su caso, con otros usos tales como los siguientes: servicios de alojamiento (hoteles, hostales, alojamientos turísticos, campings, etc.); hostelería (restaurantes, bares, etc.); actividades e instalaciones deportivas, culturales y de ocio (cines, golf, etc.); y cualesquiera otros complementarios.*

b) *Contar con una edificabilidad urbanística, sobre y bajo rasante destinada a los usos citados, siguiente:*

– *Municipios de categoría A (máxima centralidad) y población de derecho superior a 30.000 habitantes: 2.500 m² de superficie de venta y 3.500 m² de techo edificable.*

– *Municipios de categoría B (centralidad comarcal) y/o población de derecho superior a 10.000 habitantes e inferior a 30.000 habitantes: 1.800 m² de superficie de venta y 2.500 m² de techo edificable.*

– *Resto de municipios (categoría C) y/o población de derecho inferior a 10.000 habitantes: 700 m² de superficie de venta y 1.300 m² de techo edificable.*

4. *Edificabilidad urbanística: superficie de techo edificable de todas las superficies construidas en cualquier planta, sobre y bajo rasante, al margen de su adscripción específica, ya sea a superficie útil de exposición y venta, ya a cualquier otro tipo de uso complementario, con la única excepción de las superficies destinadas a los aparcamientos, que no computan.”*

Por lo tanto, si la parcela b.1 definida en el presente Plan Especial tuviera como destino usos comerciales distintos a los definidos como singulares, las plantas bajo rasante deberían destinarse exclusivamente a aparcamientos, y de la superficie prevista en plantas sobre rasante únicamente 1.800 m² podrían destinarse a superficie útil de venta.

Así, el presente Plan Especial establece la prohibición expresa de destinar la parcela b.1 al uso de “gran establecimiento comercial”, en coherencia con las determinaciones de la citada Ley 10/2019, de 27 de junio, de ordenación territorial de grandes establecimientos comerciales.

2.3.4 Plan General de Ordenación Urbana de Oiartzun

El Plan General de Ordenación Urbana de Oiartzun fue aprobado definitivamente en sesión plenaria el en marzo de 2015 y publicado en el Boletín Oficial de Gipuzkoa nº 87 de 12 de mayo de 2015.

El Plan General define un modelo de ordenación territorial actualizando y adaptando las Normas Subsidiarias de planeamiento de Oiartzun del año 2007 a la *Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo* y a la situación económica y dinámica de crecimiento actual del municipio.

El PGOU define unos ámbitos de intervención urbanística (A.I.U.) que serán objeto de las propuestas urbanísticas de ordenación, clasificación, ejecución, etc. planteadas por el Plan. Así Arkotz se identifica como el A.I.U. LIN-8 Arkotz, clasificado como suelo urbano no consolidado, con una superficie 19.548 m² y calificado como zona de actividades económicas (polígono de actividad económica y terciaria).

Debido a la disponibilidad de suelo calificado para actividades económicas, el PGOU no promueve nuevos suelos de AA.EE. salvo alguna excepción puntual, siendo LIN-8 un ámbito urbano ya aprobado definitivamente en el anterior planeamiento urbanístico de Oiartzun, en las Revisiones de las NN.SS. de 2007 y 2009.

A continuación, se recogen las determinaciones de la Ficha Urbanística para A.I.U. LIN-8 H.I.A. ARKOTZ incluida en el “Documento 4: 4.2. Normativa Urbanística Particular. Lintzirin” del PGOU de Oiartzun:

A. Delimitación y situación actual.

El A.I.U. LIN-8 corresponde a la nueva configuración que se ha conferido al mismo área del anterior planeamiento general, y posterior Modificación del Planeamiento clasificada en los mismos como un suelo urbano de ejecución directa y calificada como zona de usos terciarios.

La zona cuenta con posibilidad de disponer de acceso viario, tanto desde la GI-636, como desde la zona de Alzola (Lanbarren) a través del antiguo paso de la GI-636 bajo el ferrocarril, actualmente liberado.

B. Propuesta de ordenación urbanística.

Se contempla en el Plan General la consolidación de la edificación industrial y terciaria según la ordenación establecida en el estudio de detalle aprobado por el pleno del Ayuntamiento de Oiartzun en la sesión del 25/04/2012 (BOLETIN OFICIAL de Gipuzkoa 14/06/2012).

C. Normativa urbanística general.

Superficie A.I.U. LIN-8: 19.548 m².

Clasificación: Suelo urbano no consolidado.

Estructura general y zonificación global:

- *Cauces fluviales (S.G.). Preservación de regata: 798 m².*
- *Zonas verdes urbanas. (S.G.): 5.050 m².*
- *Centro de actividades económicas y terciarias: 13.700 m².*

Zonificación acústica: Zona «b» de predominio de uso industrial, cuyos objetivos de calidad acústica son los reflejados en el plano E-7.

Edificabilidad:

- Superficie máxima de parcela privada: 11.000 m²
- Ocupación edificatoria máxima en planta: 4.500 m²
- Edificabilidad física: 7.000 m² te.

D. Proceso de gestión y regulación urbanística.

- Desarrollo de una nueva zona de implantación de edificación para actividades económicas terciarias, según el estudio de detalle aprobado.
- El vial de servicio paralelo a la GI-636 se configurará como un elemento público.

E. Normativa urbanística pormenorizada.

- Estructura urbana: Según plano n.º X-1.3. Los elementos colindantes del vial y bidegorri paralelos a la GI-636, el cauce fluvial y las márgenes verdes, se adscribirán a la red de sistemas generales públicos, con una superficie total de 5.848 m², que aproximadamente suponen 798 m² de cauce fluvial y 5.050 m² de zona verde en los márgenes.
- Zonificación pormenorizada: Según plano n.º X-2.3.
- Condiciones de parcelación: Parcela única.
- Edificabilidad y características de la edificación: Se establecen los siguientes parámetros generales de edificabilidad:
 - Superficie máxima de parcela privada: 11.000 m².
 - Ocupación edificatoria máxima en planta: 4.500 m².
 - El índice de ocupación edificatoria, según la L2/2006, asciende a $4.500 \text{ m}^2 / 13.700 \text{ m}^2 = 0,32$.
 - Edificabilidad física: 7.000 m².
- Urbanización y dotaciones:
 - Construcción del vial público de acceso desde la GI-636 hasta la zona de Alzola, incluido un itinerario peatonal y para bicicletas y una dotación mínima de 30 plazas de aparcamiento público.
 - Recuperación naturalística del cauce fluvial y cesión de las zonas verdes colindantes.
 - Previsión en el interior de la parcela privada de una dotación mínima de aparcamiento de 40 plazas.

F. Condicionantes ambientales.

El AIU LIN-8 corresponde con un ámbito que actualmente presenta un alto grado de antropización por su proximidad al polígono Makarrastegi y la presión ejercida por la GI-636. El ámbito está siendo desarrollado actualmente por lo que la presencia de valores naturales es prácticamente inexistente.

Por el ámbito transcurre una regata la cual determina en gran medida los factores ambientales del ámbito. Atendiendo a la geodiversidad el ámbito se localiza sobre el Punto de Interés Geológico

«Depresión Donostia-Irun» que configura un corredor sobre el que se asienta la mayor concentración antrópica de Gipuzkoa.

En lo que a los procesos y riesgos se refiere, existe riesgo de inundabilidad. Deberá atenderse a lo determinado en la normativa específica del presente PGOU en lo que a zonas afectadas por problemas de inundabilidad se refiere, a las determinaciones establecidas por el PTS de Ordenación de Ríos y Arroyos de la CAPV, así como en el RD 400/2013, de 7 de junio, por el que se aprueba el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental.

Para la ordenación y desarrollo del ámbito es preceptivo el desarrollo de las medidas protectoras y correctoras estipuladas en el I.S.A, cuyo fin es el de paliar y/o aminorar los potenciales impactos referidos con anterioridad.

Se prestará especial atención a las medidas correctoras de carácter general en lo relativo a los proyectos de urbanización, en lo referente a las medidas de protección e integración paisajística, así como en lo referente a la máxima eficacia en el uso de los recursos a la hora de los nuevos diseños.

Se tendrá especial precaución los problemas de inundabilidad que pueden afectar al ámbito.

Se protegerán adecuadamente las formaciones de bosque mixto anteriormente mencionadas asegurando su supervivencia.”

El PGOU en su documento “4.3 Ordenanzas de Edificación y Urbanización”, establece además una serie de ordenanzas dirigidas a establecer las condiciones mínimas tanto de las edificaciones como la urbanización atendiendo a su seguridad, salubridad, habitabilidad o sostenibilidad entre otros. En este sentido, atendiendo al desarrollo propuesto en el Plan objeto de este estudio, presentan especial relevancia los criterios establecidos para las edificaciones industriales y el diseño de la urbanización.

Finalmente, el PGOU establece también unos criterios de implantación de nuevas superficies de centros comerciales, y considera que los centros comerciales actualmente existentes en Oiartzun son “establecimientos de carácter extensivo emplazados en la periferia (Tipo c)” de acuerdo con la tipología descrita en el PTS de Actividades Económicas. A este respecto, delimita 7 polígonos para grandes equipamientos comerciales, comprendidos en los ámbitos de intervención urbanística UGA-6, UGA-7, UGA-9, UGA-10, ARR-3, LIN-1, LIN-2, LIN-3, LIN-6 y LAN-1. Entre ellos no incluye el ámbito LIN-8 objeto de este estudio.

El Plan Especial de Ordenación Urbana del A.I.U. LIN-8 Arkotz se ajusta a las determinaciones urbanísticas definidas en el planeamiento general vigente de Oiartzun, sin modificar parámetros como la edificabilidad máxima atribuida o las superficies máximas de las parcelas privadas ordenadas, adecuándolo a los condicionantes ambientales existentes, así como a los factores sobrevenidos de un orden jerárquico superior.

2.3.5 Otros planes y programas

2.3.5.1 Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico

Aprobado definitivamente mediante Real Decreto 1/2016, de 8 de enero. Dicho plan constituye la revisión del Plan Hidrológico 2009-2015 aprobado por Real Decreto 400/2013, de 7 de junio. El

documento integra los planes hidrológicos elaborados por la Administración General del Estado, a través de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico por una parte y, por otra, por la CAPV, a través de la Agencia Vasca del Agua (URA).

En el ámbito no se incluye ningún elemento o espacio incluido en el Registro de Zonas Protegidas del Plan Hidrológico. Sin embargo, puesto que el área es atravesada por la regata Arkotzerreka y coincide con zonas inundables por esta masa de agua, se estará a lo dispuesto en los artículos 40 y 41 de la normativa del citado plan, en relación con las limitaciones a los usos en la zona de policía inundable y el resto de la zona inundable, en las que se destacan las siguientes:

Artículo 40. Limitaciones a los usos en la zona de policía inundable

- *2. En la zona de flujo preferente sólo podrán ser autorizados por la Administración Hidráulica los usos y actividades permitidos en esta zona que no presenten vulnerabilidad frente a las avenidas y que no supongan una reducción significativa de la capacidad de desagüe de dicha zona.*

- *4. En la zona de policía inundable no podrán ser autorizados:*
 - *b) Garajes subterráneos y sótanos, salvo que se garantice la estanqueidad del recinto para la avenida de 500 años de periodo de retorno y dispongan de respiraderos y vías de evacuación por encima de la cota de dicha avenida.*
 - *e) Rellenos que modifiquen la rasante actual del terreno y supongan una reducción significativa de la capacidad de desagüe.*
 - *f) Acopios de materiales o residuos de todo tipo.*

- *5. En terrenos en situación básica de suelo rural según lo dispuesto en el artículo 21 del texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, todos los usos que resulten vulnerables deberán disponerse a una cota no alcanzable por la avenida de periodo de retorno de 500 años. En estos terrenos tampoco se podrán autorizar, hasta la línea de delimitación de la avenida de 100 años de periodo de retorno, las actividades contempladas en el apartado 2 (...).*

En este sentido hay que señalar que el ámbito, a pesar de estar calificado como suelo urbano, cumple con las condiciones establecidas en el artículo 21 de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana para ser considerado terreno en situación básica de suelo rural, como se puede comprobar de la definición del epígrafe 21.b) *El suelo para el que los instrumentos de ordenación territorial y urbanística prevean o permitan su paso a la situación de suelo urbanizado, hasta que termine la correspondiente actuación de urbanización (...).*

Por tanto, se deberá cumplir que todos los usos que resulten vulnerables, por ejemplo las nuevas edificaciones, deberán disponerse a una cota no alcanzable por la avenida de periodo de retorno de 500 años, aspecto contemplado en la propuesta del Plan Especial.

2.3.5.2 Plan de Gestión del Riesgo de Inundación de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental.

El Plan de Gestión del Riesgo de Inundación (PGRI) fue aprobado mediante Real Decreto 20/2016, de 20 de enero, y constituye la tercera y última fase de la implementación de la Directiva 2007/60/CE, que

define la estrategia común de los Estados Miembros de la Unión Europea en materia de evaluación y gestión de la inundación.

Tras la evaluación preliminar del riesgo de inundación (EPRI) e identificación de las áreas de riesgo potencial significativo de inundación (ARPSIs), se elaboraron los mapas de peligrosidad y mapas de riesgo de inundación de dichas ARPSIs. Finalmente, para cada ARPSI, el Plan de Gestión del Riesgo de Inundación tiene como objetivo lograr una actuación coordinada de todas las administraciones públicas y la sociedad para disminuir los riesgos de inundación y reducir las consecuencias negativas de las inundaciones.

Concretamente, por el ámbito de estudio AIU LIN-8 Arkotz discurre la regata Lintzirin, también denominada Arkotzerreka, que es afluente del río Oiartzun y se identifica como la ARPSI Oiartzun (código ES017-GIP-OIA-01), perteneciente al grupo III. En este sentido son de aplicación en el ámbito las medidas de prevención de inundaciones definidas en el PGRI, y fundamentalmente, atendiendo al objeto de este estudio, aquellas medidas relacionadas con la ordenación territorial y la regulación de los usos del suelo en zonas inundables.

Señalar que el carácter normativo del Plan de Gestión del Riesgo de Inundación es el recogido en la normativa del Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrológica del Cantábrico Oriental. Por lo tanto, dicha normativa aplicable a los nuevos desarrollos ubicados en zonas inundables ya se ha identificado en el apartado anterior.

2.3.5.3 Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible 2002-2020

Aprobada en 2002, la Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible fija 5 metas ambientales que deben ser alcanzadas en 2020 en la CAPV:

1. Garantizar un aire, agua y suelos limpios y saludables.
2. Gestión responsable de los recursos naturales y de los residuos.
3. Protección de la naturaleza y la biodiversidad: un valor único a potenciar.
4. Equilibrio territorial y movilidad: un enfoque común.
5. Limitar la influencia en el cambio climático.

La 4ª meta tiene una conexión directa con la planificación urbanística. Dentro de esta meta, se plantean los siguientes objetivos:

Objetivo 1: Lograr un uso sostenible del territorio. Este objetivo se concreta, entre otros aspectos, en promover una adaptación del planeamiento urbanístico a los objetivos contenidos en los instrumentos de ordenación territorial y a los criterios de sostenibilidad.

Objetivo 2: Lograr una accesibilidad que permita un desarrollo sostenible para los diferentes usos y actividades. Se busca reducir las necesidades de movilidad, no favoreciendo las actividades y usos urbanísticos que supongan un incremento de la demanda de los modos motorizados.

Objetivo 3: Desvincular el desarrollo económico con el incremento generalizado de la demanda de transporte por medios motorizados. Se pretende fomentar los modos con menor impacto ambiental.

2.3.5.4 Estrategia de Cambio Climático 2050 del País Vasco

En el año 2013, tras la finalización y evaluación del Plan Vasco de Lucha contra el Cambio Climático 2008-2012, se comenzó la elaboración de la citada Estrategia 2050 con el objetivo de marcar una hoja de ruta tanto para la mitigación de las emisiones como para la adaptación al cambio climático

La Estrategia define la Visión de Euskadi al año 2050, asentada sobre cinco premisas, cuya aplicación permitirá alcanzar los objetivos marcados. Debido a que la acción frente al cambio climático se aborda desde las perspectivas de mitigación y adaptación, los objetivos que fija la Estrategia se centran en ambas vertientes, y debido a su transversalidad se dividen en metas sectoriales a 2050. Para avanzar en estas metas, la Estrategia concreta líneas de actuación que orientan las acciones a desarrollar en las próximas décadas.

Tomando como referencia permanente Europa, Euskadi ha definido en la Estrategia el objetivo de reducción al año 2030 de al menos el 40% de sus emisiones de GEI, y al año 2050 el objetivo de reducir las al menos en un 80%, todo ello respecto al año 2005. Los objetivos de reducción de emisiones de GEI estarán acompañados, por lo tanto, de una conversión de los sectores hacia un consumo energético más eficiente y una cuota de energías renovables en el consumo energético final de al menos el 40%, ligado a una progresiva transformación hacia la electrificación de los sectores consumidores. Por lo tanto, Euskadi se ha fijado el objetivo de alcanzar en 2050 un consumo de energía renovable del 40% sobre el consumo final.

De forma paralela, el cambio estructural necesario también contempla modificaciones en la planificación territorial y urbana hacia modelos con menores necesidades de movilidad y con una oferta suficiente de modos de transporte con bajas o nulas emisiones. Siguiendo la línea de la Estrategia Europea de Adaptación y los impactos del cambio climático previsibles en Euskadi, la Estrategia Vasca tiene como objetivo asegurar la resiliencia del territorio vasco al cambio climático. Para conseguir dicho objetivo se plantean las metas y las líneas de actuación específicas que tendrán que tomarse tanto a nivel local como regional.

Para la consecución de los objetivos definidos de mitigación como de adaptación y renovables, se han definido 9 Metas y un total de 24 Líneas de actuación. En esta línea, el Foro de coordinación de las agendas 21 locales 'Udalsarea 21', ha elaborado varias guías sobre estrategias, programas y actuaciones locales en relación con el cambio climático:

1. Cuaderno de trabajo 'Nº8 Udalsarea 21: Guía para la puesta en marcha de estrategias locales de lucha contra el cambio climático'. Concretamente, en su Anexo I, se proponen posibles actuaciones locales a nivel sectorial y en su Anexo II, un modelo de ordenanza municipal de lucha contra el cambio climático.
2. Cuaderno de trabajo 'Nº12 Udalsarea 21: Guía para la elaboración de programas municipales de adaptación al cambio climático'.

2.3.5.5 IV Programa marco Ambiental 2020 del País Vasco

La Ley 3/1998 General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco establece, en su artículo 6, que la política ambiental del País Vasco se plasmará en un Programa Marco Ambiental (PMA) que será elaborado por el órgano ambiental cada cuatro años.

Actualmente está vigente el IV PMA, que establece como horizonte temporal el año 2020 y describe los retos ambientales a los que se enfrenta Euskadi, y fija los objetivos y principales actuaciones al año 2020 para proteger, conservar y restaurar el capital natural del País Vasco. Los objetivos estratégicos del IV PMA son los siguientes:

1. *Proteger, conservar y restaurar nuestro el capital natural, preservando los servicios que aportan los ecosistemas.*
2. *Convertir a Euskadi en una economía competitiva, innovadora, baja en carbono y eficiente en el uso de los recursos.*
3. *Promover y proteger la salud y el bienestar de la ciudadanía.*
4. *Incrementar la sostenibilidad del territorio.*
5. *Garantizar la coherencia de las políticas, intensificando la integración medioambiental y la corresponsabilidad público-privada.*
6. *Contribuir a la proyección y responsabilidad internacional del País Vasco, arraigando el compromiso de la ciudadanía con el futuro.*

Estos 6 objetivos se han desplegado en 75 actuaciones consideradas como prioritarias al año 2020.

El objetivo 1 “*Proteger, conservar y restaurar nuestro capital natural, preservando los servicios que nos aportan los ecosistemas*”, se plantea con el propósito de conseguir frenar, para 2020, el deterioro de los ecosistemas del País Vasco. A pesar de los avances, buena parte de los ecosistemas están degradados o se están usando insosteniblemente. Se considera que esto es debido, entre otras razones, porque el grado de artificialización del suelo es elevado, pese a que en los últimos años se observa una ralentización de su ritmo.

Para proteger, conservar y restaurar nuestro capital natural, la acción estratégica del PMA 2020 se centra en las siguientes líneas de actuación:

- 1.1. *Integrar de un modo efectivo la conservación del medio natural en las políticas sectoriales.*
- 1.2. *Limitar la pérdida de los ecosistemas y sus servicios.*
- 1.3. *Frenar la ocupación del suelo, favoreciendo la mezcla de usos y la regeneración y reutilización de espacios degradados.*
- 1.4. *Incluir instrumentos económicos en la gestión del capital natural del País Vasco.*
- 1.5. *Comprometer y sensibilizar a los agentes que operan en el territorio de la importancia de los servicios de los ecosistemas.*

La línea de actuación 1.3, relativa a la ocupación del suelo, se desglosa en actuaciones como las siguientes:

- *Favorecer la implantación de una ordenación territorial inteligente que prime mayores densidades de población, potencie la combinación de usos (trabajo, ocio, vivienda) y la optimización del consumo de suelo, primando la reutilización y regeneración del mismo.*
- *Potenciar los servicios ecosistémicos en restauración de zonas degradadas.*

- *Incorporar el concepto de infraestructuras verdes en nuestras directrices de ordenación territorial.*

La consideración de las metas y compromisos establecidos en las estrategias ambientales, de sostenibilidad y cambio climático mencionadas en los apartados anteriores no implica la inexistencia de propuestas que puedan generar impactos ambientales. En todo caso, se considera que el Plan Especial objeto de este estudio es acorde con las metas y compromisos descritos, en la medida en que permite el desarrollo de un ámbito urbano en desuso e inserto en la trama urbana de las áreas industriales adyacentes priorizando un mejor aprovechamiento de este suelo frente a nuevas ocupaciones. Cuenta, además, con características que permiten una movilidad sostenible en el mismo.

2.3.5.6 Protección, gestión y ordenación del paisaje en la ordenación del territorio de la CAPV

El Decreto 90/2014, de 3 de junio, sobre protección, gestión y ordenación del paisaje en la ordenación del territorio de la CAPV, establece los objetivos de actuación de las administraciones públicas de la CAPV en materia del paisaje. Entre ellos, se pueden destacar los siguientes:

- a. La conservación de los valores de los paisajes que, por su carácter natural o cultural, requieran actuaciones específicas e integradas.*
- b. La mejora paisajística del ámbito urbano, especialmente de las periferias y de las vías de acceso a los núcleos de población.*
- c. El mantenimiento, mejora y restauración de los paisajes en el ámbito rural.*
- d. La articulación armónica de los paisajes, con una atención particular hacia los paisajes más accesibles para el conjunto de la población, así como los espacios de contacto entre los ámbitos urbano y rural.*
- e. La adecuada integración paisajística de las intervenciones sobre el territorio, especialmente las correspondientes a infraestructuras y a áreas de actividad económica.*

Entre los instrumentos establecidos para la protección, gestión y ordenación del paisaje el Decreto señala, entre otros, los estudios de integración paisajística, destinados a considerar las consecuencias que tiene sobre el paisaje la ejecución de proyectos de obras y actividades, así como a exponer los criterios y las medidas adoptadas para la adecuada integración de las obras y actividades en el paisaje.

De acuerdo con el citado Decreto, el ámbito del Plan Especial de Ordenación Urbana no se encuentra recogido en los supuestos para los que se exige la incorporación de un estudio de integración paisajística.

2.3.5.7 Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la CAPV

El Decreto 213/2012, de 16 de octubre, sobre contaminación acústica de la CAPV, establece los objetivos de calidad acústica aplicables para cada tipo de área acústica, y determina que las áreas acústicas para las que se prevea un futuro desarrollo urbanístico, incluidos los cambios de calificación urbanística, deberán incorporar, para la tramitación urbanística y ambiental correspondiente, un Estudio de Impacto Acústico que incluya la elaboración de mapas de ruido y evaluaciones acústicas que permitan prever el impacto acústico global de la zona.

De acuerdo con el artículo 3.d) del mismo Decreto, se define futuro desarrollo urbanístico como “Cualquier actuación urbanística donde se prevea la realización de alguna obra o edificio que vaya a requerir de una licencia prevista en el apartado b) del artículo 207 de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo.”

En este caso, la Ley 2/2006, de 30 de junio, en su artículo 207 apartado b), establece entre los actos sujetos a licencia urbanística lo siguiente: b) Las obras de construcción, edificación e implantación de toda clase de nueva planta.

Por lo tanto, se ha elaborado el Estudio Acústico del ámbito AIU LIN-8 Arkotz que se incluye como Anexo II del presente Estudio Ambiental Estratégico, en el que se analiza la situación acústica actual y futura prevista con la ejecución del Plan Especial, y su adecuación a las determinaciones del citado Decreto 213/2012, de 16 de octubre.

2.3.5.8 Estudio informativo complementario de la nueva red ferroviaria en el País Vasco. Tramo Astigarraga-Oiartzun-Lezo

El Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 preveía una serie de actuaciones en la red ferroviaria nacional para modificar la situación en la que se encontraban los servicios ferroviarios en el País Vasco. Estas actuaciones se ampliaron en el siguiente Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 (PEIT) y en la figura de planificación vigente en la actualidad, el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012- 2024 (PITVI). En dicho plan se incluyen los corredores de altas prestaciones, tanto de viajeros como de mercancías, entre los que se encuentra la Nueva Línea de Alta Velocidad Vitoria-Bilbao/San Sebastián-Frontera Francesa, para lo que se redactó el ‘Estudio Informativo del Proyecto de Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco’, aprobado definitivamente mediante resolución de 24 de noviembre de 2000.

Posteriormente, en 2006 el Ministerio de Fomento, el Gobierno Vasco y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) firmaron un convenio de colaboración para la construcción de la línea de Alta Velocidad Vitoria – Bilbao – San Sebastián – Frontera Francesa, conocida comúnmente como “Y vasca”.

Durante el desarrollo de los proyectos de la línea, el Ministerio de Fomento y el Gobierno Vasco consideraron conveniente realizar algunas modificaciones sobre el estudio informativo original, para lo que se encargó la elaboración de ‘Estudios Complementarios de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco’ entre los que se incluye el correspondiente al tramo Astigarraga – Oiartzun – Lezo. Tras diversas propuestas de modificaciones, este estudio se redacta finalmente en septiembre de 2014, se somete a los procesos de Información Pública y Audiencia, y se envía el Expediente de Información Pública y Audiencia al Ministerio de Medio Ambiente, a lo que éste contesta solicitando información adicional para poder realizar una correcta evaluación ambiental y formular la Declaración de Impacto Ambiental. Esta documentación adicional no fue remitido, y el proceso quedó paralizado debido a las numerosas afecciones que suponía la ejecución del proyecto en revisión.

Desde la Comisión de Técnica de seguimiento del convenio para la construcción de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco, se instó a que el Ministerio de Fomento impulsara este tramo, por lo que se elabora un nuevo Estudio Informativo que resuelve los inconvenientes surgidos durante la

información pública de 2015 e incorpora la situación actual y planificada de la red ferroviaria española y su futura conexión con Francia.

El ‘Estudio Informativo Complementario de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco. Tramo: Astigarraga-Oiartzun-Lezo’ se aprueba provisionalmente con fecha de 17 de junio de 2020, y comienza el proceso de información pública y audiencia de administraciones.

De acuerdo con el citado estudio, el trazado de la nueva red ferroviaria en el entorno del ámbito, que se identifica como el nudo de Oiartzun, afectaría al ámbito de Arkotz, ya que, por un lado, el nuevo itinerario proyectado de la línea de alta velocidad discurriría al oeste de las líneas ferroviarias actuales, más próximo al límite del LIN-8 Arkotz, y, por otro lado, se modificarían las vías existentes de la línea San Sebastián-Irun. Así, aunque la vía derecha mantendría el trazado existente, la vía izquierda se separa de la misma, internándose en el propio ámbito de Arkotz.

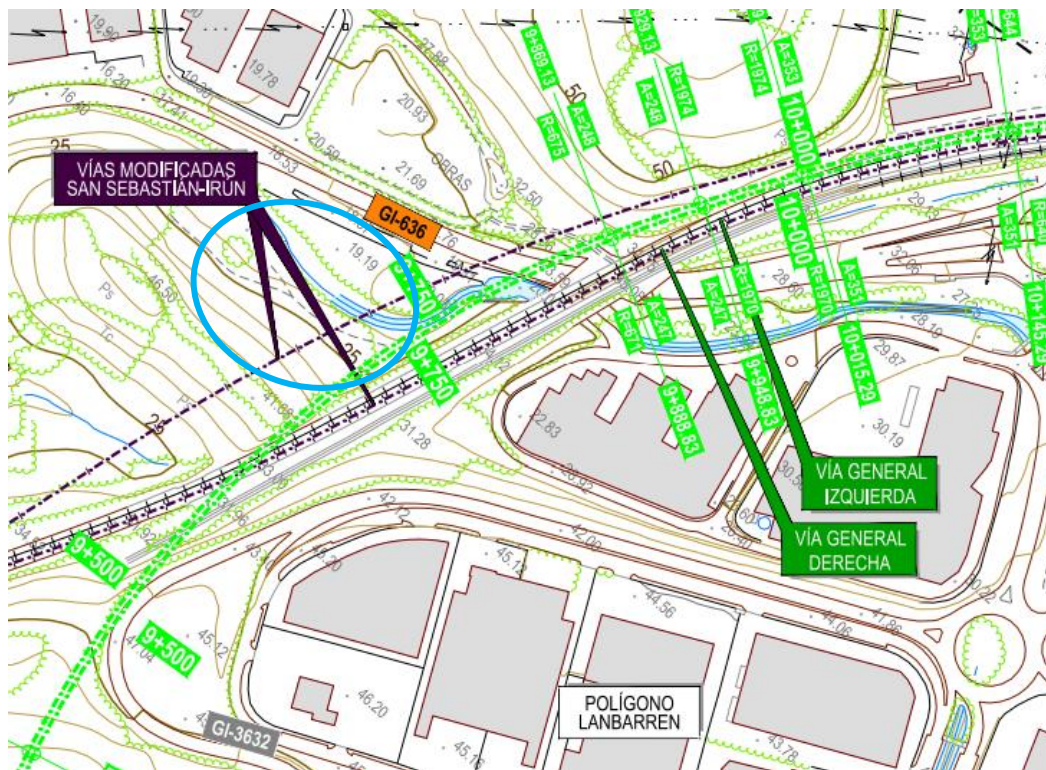


Figura 7. Modificación del trazado ferroviario en el entorno del ámbito de acuerdo con la propuesta del “Estudio Informativo Complementario de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco. Tramo: Astigarraga-Oiartzun-Lezo”. Captura del Plano 4.1.1 ‘Alternativa Norte - Planta definición geométrica - Vías generales’. En círculo azul el ámbito de estudio.

Por otro lado, el estudio informativo incluye también una propuesta de la banda de reserva de la previsible ocupación de la infraestructura y de sus zonas de dominio público. Con arreglo a la citada Ley 38/2015, la Zona de Dominio Público viene determinada por una banda horizontal, denominada plataforma, más una zona a ambos lados de ésta que llega hasta las aristas exteriores de la explanación (incluyendo los elementos funcionales e instalaciones que tengan por objeto la correcta explotación de la línea férrea), a la que se añade una segunda zona a partir de las citadas aristas, medida en horizontal y perpendicular a éstas, de cinco metros de anchura en suelo urbano o urbanizable y de ocho metros en los restantes tipos de suelo.

A estos efectos se considera explanación la franja de terreno en la que se ha modificado la topografía natural del suelo y sobre la que se construye la línea férrea, se disponen sus elementos funcionales y se ubican sus instalaciones. Por otro lado, se considera arista exterior de la explanación, la intersección del pie de talud del terraplén o línea de coronación de trinchera o desmote o, en su caso, de los muros de sostenimiento con el terreno natural.

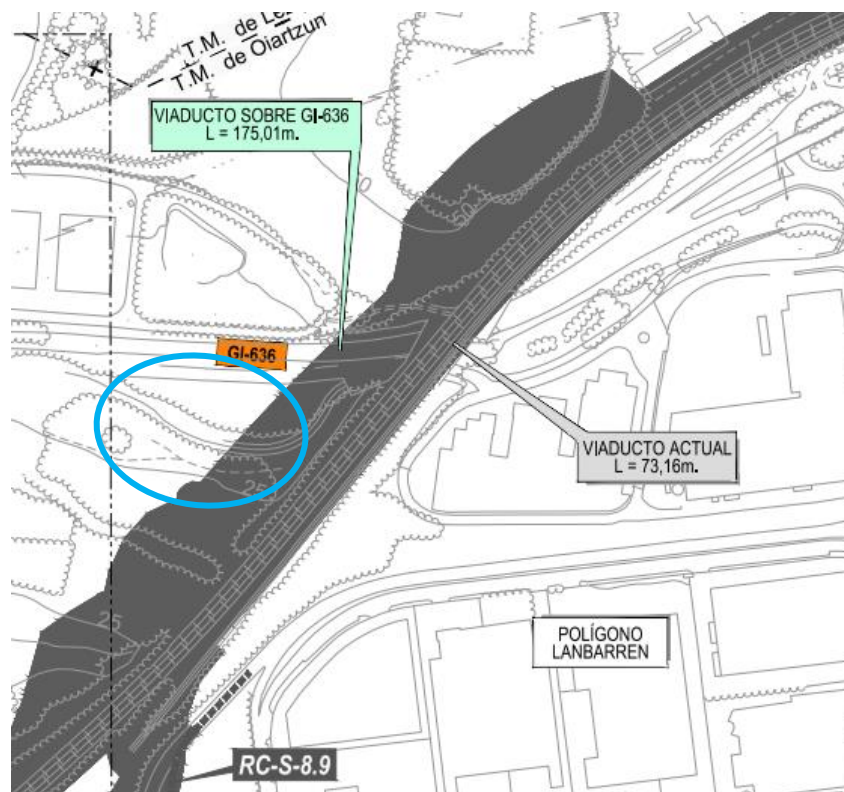


Figura 8. Banda de reserva previsible de ocupación de las modificaciones de los tramos de vías propuestas al oeste del ámbito. Captura del Plano AN14-10 Nudo de Oartzun-Banda de Reserva Previsible de Ocupación. En círculo azul el ámbito de estudio.

Así, el límite este del ámbito de Arkotz quedaría afectado por la mencionada banda de reserva previsible de ocupación de la infraestructura y los retiros reglamentarios de la modificación del trazado de la vía. En este sentido, de acuerdo con el artículo 7.2 de la citada Ley 38/2015, “en las zonas afectadas por esta información pública las administraciones competentes en materia urbanística deberán suspender la aprobación de nuevas clasificaciones y calificaciones de suelo, los efectos de las ya aprobadas, y el otorgamiento de nuevas autorizaciones y licencias urbanísticas”. Atendiendo al artículo 5.7 de la citada Ley 38/2015, “las revisiones de los instrumentos de planeamiento urbanístico, o en los casos que se apruebe un tipo de instrumento distinto al anteriormente vigente, se incluirán las nuevas infraestructuras contenidas en los estudios informativos aprobados definitivamente con anterioridad”.

Por todo ello, se justifica la redacción del Plan Especial de Ordenación Urbana del A.I.U. LIN-8 Arkotz, objeto de este estudio. Cumpliendo con los retiros reglamentarios, se considera que el desarrollo previsto es acorde con las determinaciones de la Ley 38/2015 y los condicionantes derivados del “Estudio Informativo Complementario de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco. Tramo: Astigarraga-Oartzun-Lezo”.

2.4 NORMATIVA AMBIENTAL DE REFERENCIA

Se citan en este apartado las normas ambientales que se han considerado, entre otras, en la redacción del Plan Especial de Ordenación Urbana del AIU LIN-8 Arkotz y de su Estudio Ambiental Estratégico.

Europea

- Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.
- Directiva 2000/60/CE por el que se establece un marco comunitario en el ámbito de la política de aguas.
- Directiva 2002/49/CE del ruido.

Estatal

- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.
- Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.
- Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, y demás normativa nacional sobre conservación de la naturaleza.
- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido y Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, que desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
- Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas y reglamentos para su desarrollo.
- Real Decreto 1/2016, de 8 de enero, por el que se aprueba la revisión de los Planes Hidrológicos
- Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.
- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Autonómica

- Ley 3/1998, de 27 de febrero, general de protección del Medio Ambiente.
- Ley 1/2006, de 23 de junio, de Aguas.
- Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo.
- Decreto 105/2008, de 3 de junio, de medidas urgentes en desarrollo de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de suelo y urbanismo.
- Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas.
- Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- Decreto 90/2014, de 3 de junio, sobre protección, gestión y ordenación del paisaje en la ordenación del territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- Decreto Legislativo 1/2014, de 15 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Conservación de la Naturaleza del País Vasco y demás normativa autonómica sobre conservación de la Naturaleza.
- Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

- Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad energética de la CAPV.
- Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco.
- Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi.
- Ley 9/2021, de 25 de noviembre, de conservación del patrimonio natural de Euskadi.

Foral

- Norma Foral 1/2007, de 24 de enero de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa.
- Norma Foral 7/2006, de 20 de octubre, de Montes de Gipuzkoa.

2.5 OBJETIVOS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

Se citan a continuación los objetivos de protección ambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario, estatal, autonómico, foral y local, que se asumen en la formulación de Plan Especial de Ordenación Urbana para garantizar su sostenibilidad ambiental, de acuerdo también con las determinaciones del Documento de Alcance:

- Utilización racional del suelo, minimizando el consumo y artificialización del suelo: el AIU LIN-8 Arkotz se corresponde con un ámbito de suelo urbano parcialmente urbanizado. Concretamente, los terrenos al norte de la regata Lintzirin, fueron ocupadas primero por edificaciones residenciales, y posteriormente por las obras de ampliación de la GI-636. Actualmente cuenta con un vial que da acceso al ámbito desde el polígono de Lintzirin. Por otro lado, la mitad sur del ámbito, aunque conserva en gran medida las características originales de la ladera, también ha sido intervenida. El Plan Especial plantea, por lo tanto, un nuevo desarrollo en el ámbito que permita poner en uso un suelo urbano infrautilizado y densificar la trama urbana entorno a la carretera GI-636, frente a nuevos desarrollos en suelos rurales y la artificialización de suelos de interés agrológico. Destacar, que la ordenación prevista destina grandes superficies a espacios libres (4.077 m²) así como otras superficies verdes dentro de las parcelas privadas (1.808 m²), mediante las que se limitará el consumo y la artificialización del suelo del ámbito.
- Evitar la segregación y dispersión urbana: el ámbito de Arkotz se inserta entre las áreas urbanizadas de los polígonos de actividades económicas que se apoyan en la GI-636, por lo que el desarrollo del ámbito permitirá completar dicha trama urbana. Como ya se ha mencionado, el ámbito se apoya en la GI-636, desde la que tendrá acceso directo, favoreciendo las condiciones de movilidad hacia el área.
- Reducir el sellado del suelo mediante un uso que mantenga tantas funciones como sea posible: el desarrollo del ámbito supondrá movimientos de tierra para la obtención de las plataformas de urbanización, lo que ocasionará la alteración de estos suelos en el ámbito. Sin embargo, mediante la ordenación de espacios libres amplios, y zonas verdes, así como la inclusión de medidas correctoras como la utilización de sistemas de drenaje en las superficies urbanizadas en las que su utilización sea posible, permitirá compensar en cierta medida el aumento del sellado del suelo.
- Integrar el factor paisaje en la ordenación y reducir el impacto visual de las nuevas edificaciones: en ámbito las márgenes de la regata Lintzirin se definen como espacios libres que albergarán

una vegetación de ribera. Estos espacios, junto con las superficies verdes adicionales en el interior de las parcelas privadas, contribuirán conservar parte del carácter natural que presenta actualmente el ámbito. Adicionalmente, a lo largo de la GI-636 se prevé también la ejecución de una pantalla vegetal que disminuirá la visibilidad del nuevo desarrollo desde dicha carretera. En todo caso, atendiendo al estado actual que presenta el ámbito, su desarrollo le aportará un aspecto más ordenado y cuidado.

- Favorecer, desde la ordenación urbanística, la mitigación de los impactos ambientales que puedan generar la actividad industrial y/o terciaria que se vaya a ubicar en el ámbito: el ámbito de Arkotz se incluye en la trama urbana desarrollada de Oiartzun, y cuenta en sus inmediaciones con todas las infraestructuras de servicios urbanos para el correcto funcionamiento de las actividades que finalmente se implanten.
- Reducir el impacto sobre los cursos de agua: la ordenación propuesta integra las determinaciones del PTS de Ordenación de Ríos y Arroyos de la CAPV, el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental y los informes recibidos de la Agencia Vasca del Agua (URA). En este sentido, no se prevén actuaciones directamente en las márgenes de la regata Lintzirin salvo para la eliminación de las pasarelas existentes y la ejecución del nuevo puente, para las que se tomarán las medidas protectoras y correctoras oportunas que eviten afecciones al mismo. En todo caso, el desarrollo del ámbito supondrá la eliminación de los obstáculos existentes actualmente en la regata, y las actuaciones proyectadas para la restauración de sus márgenes supondrán una mejoría del estado de conservación del mismo.
- Integrar criterios de sostenibilidad energética en la ordenación y edificación: el Plan Especial adopta determinaciones que favorecerán la sostenibilidad energética del nuevo desarrollo, como por ejemplo aquellas dirigidas a las condiciones de la iluminación exterior y las características constructivas de las nuevas edificaciones.
- Priorizar la prevención de los daños ambientales frente a su corrección y compensación, mediante la adecuada consideración de los aspectos ambientales en la formulación del Plan: el Plan Especial tiene en cuenta los condicionantes ambientales principales para el desarrollo del mismo (regata Lintzirin, vegetación de interés, orografía), por lo que la ordenación propuesta reduce, en la medida de lo posible, el incremento de consumo de nuevo suelo, los movimientos de tierra necesarios y la afección a las masas forestales de interés, conservando unos retiros adecuados al cauce.
- Considerar el Plan como una oportunidad de mejora ambiental y no sólo como una fuente de impactos ambientales, incorporando actuaciones de recuperación y mejora ambiental de espacios y elementos degradados dentro del ámbito ordenado: la ordenación propuesta mantiene los márgenes de la regata Lintzirin libres de ocupación, que se destinarán al mantenimiento de una vegetación de ribera que favorezca la conectividad ecológica de la misma. Frente a la situación actual en la que la vegetación de ribera se reduce a una hilera de árboles, entre los que además se identifican especies alóctonas invasoras, el Plan Especial determina la elaboración de un Proyecto de restauración ecológica y paisajística en las etapas posteriores para el desarrollo del ámbito, que previsiblemente supondrá una mejora de la calidad ecológica del ámbito de estudio.

- Favorecer la reducción de la vulnerabilidad ante riesgos naturales: el ámbito está expuesto al riesgo de inundación por avenidas de la regata Lintzirin. La ordenación propuesta se adecúa a este condicionante y las edificaciones se implantan fuera de los terrenos inundables por la avenida de 500 años de periodo de retorno, a excepción de una pequeña superficie (20 m²) de la edificación ubicada al norte. La cota de la edificación se planifica para no ser afectada por la avenida de 500 años.

Adicionalmente, con objeto de minimizar el posible incremento del riesgo de inundación como consecuencia de las nuevas superficies ocupadas, el Plan Especial incluye medidas específicas a incorporar en el nuevo desarrollo como son los sistemas de drenaje sostenible. Atendiendo a otros posibles riesgos derivados del cambio climático, el Plan Especial limita la excesiva artificialización del suelo disminuyendo el efecto 'isla de calor' e incluye la plantación de especies arbóreas en los espacios libres, de elevado valor ecológico con elevada capacidad de captación de CO₂. En este sentido, los espacios verdes ordenados ayudarán a compensar la pérdida de vegetación ocasionada y la disminución de la capacidad de absorción de CO₂ del ámbito.

3 ALCANCE Y CONTENIDO DE LA PLANIFICACIÓN

En este capítulo se resume de forma breve el contenido del documento de aprobación inicial “Plan Especial de Ordenación Urbana (PEOU) del Área de Actuación Urbanística A.I.U. LIN-8 H.I.A. Arkotz del municipio de Oiartzun”, redactado por ASTAZALDI Arkitektura Estudioa S.L.P.

3.1 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DEL PLAN

Como consecuencia de las circunstancias actuales impuestas tanto por los retiros al trazado de la nueva red ferroviaria y al cauce fluvial, así como a la inundabilidad derivada del mismo, la ordenación prevista por el Plan General resulta inviable, y las alternativas para ordenar la edificabilidad atribuida al ámbito limitada. Así, el Plan Especial objeto de este estudio modifica la ordenación pormenorizada del ámbito de Arkotz, adaptándose a los condicionantes descritos.

El Plan General de Ordenación Urbana delimita el Área de Intervención Urbanística A.I.U. LIN-8 H.I.A. Arkotz con una superficie total de 19.572 m², adecuando ligeramente la delimitación establecida en el planeamiento vigente (19.548 m²).

De manera similar a lo establecido en el planeamiento vigente, el Plan Especial ordena dos parcelas privadas en ambos márgenes del arroyo Lintzirin (también denominado Arkotzerreka¹⁰) que albergarán las nuevas edificaciones destinadas a actividades económicas y terciarias, y los usos auxiliares a las mismas.

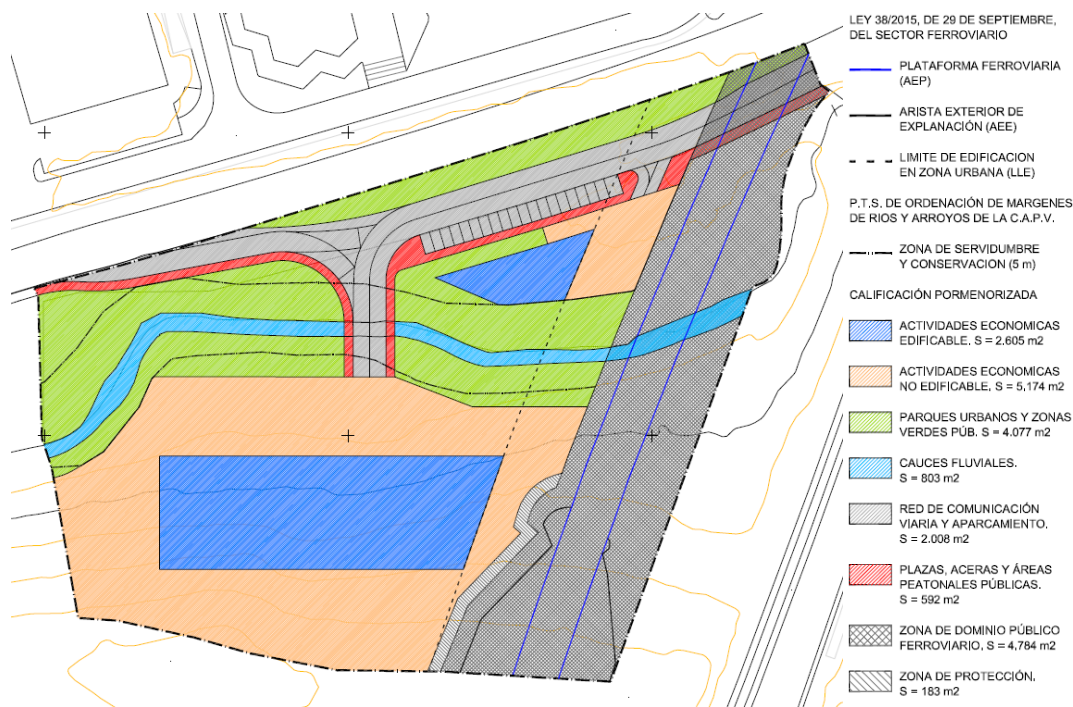


Figura 9. Propuesta de ordenación y zonificación pormenorizada del ámbito de Arkotz. Fuente: Plano 3.02 del Plan Especial de Ordenación Urbana (PEOU) del área de actuación urbanística A.I.U. LIN-8 Arkotz del municipio de Oiartzun.

¹⁰ Arkotzerreka: denominación adoptada para este tramo de río por la Agencia Vasca del Agua. Visor URA

Las áreas no edificables de dichas parcelas se destinarán únicamente a accesos, estacionamiento y zona de maniobra de vehículos, instalaciones de servicio y espacios libres ajardinados y arbolados, prohibiéndose expresamente en estas zonas el almacenaje y acopio de materiales al aire libre.

La parcela principal (b.1) abarca prácticamente toda la parte sur del ámbito y la margen izquierda del arroyo, y está delimitada por el dominio público ferroviario al este, la banda de protección del cauce fluvial al norte, y el propio límite del ámbito de ordenación al sur y oeste.

Esta parcela b.1 contará con una superficie de 6.957 m² y acogerá la mayor parte del aprovechamiento previsto en una única pieza edificatoria, dispuesta sobre una plataforma de urbanización a cota +23,00 m aproximadamente, lo que requerirá de importantes movimientos de tierras y labores de estabilización de la ladera resultante. Sin embargo, se aumenta la cota de urbanización de esta parcela en +1,50 m aproximadamente con respecto a lo previsto en el planeamiento vigente, con objeto de evitar posibles riesgos de inundabilidad en la misma, lo que permite, a su vez, reducir la excavación y el consiguiente movimiento de tierras, favoreciendo una mejor integración ambiental del desarrollo urbanístico.

Aquí se ordena un perfil edificatorio máximo de 1 planta bajo rasante y 3 plantas sobre rasante, siendo la edificabilidad máxima atribuida de 5.905 m² y la altura máxima autorizada de 10 metros. La planta bajo rasante sólo se podrá destinar a usos de almacenamiento y de garaje. Las plantas altas sobre rasante podrán destinarse a usos previstos para las zonas calificadas como centros de actividad económica y terciaria (art. 73.2 de la Normativa urbanística), especificados por el propio Plan Especial. Se prohíbe expresamente el destino de la parcela b.1 al uso de “gran establecimiento comercial”, en los términos establecidos por la *Ley 10/2019, de 27 de junio, de ordenación territorial de grandes establecimientos comerciales*.

Por otro lado, la parcela secundaria (b.2) tiene una superficie de 822 m² y se emplaza en la margen derecha del arroyo, entre éste y el viario interno principal del ámbito, dejando una banda de protección para el cauce fluvial y la vegetación de ribera. Esta parcela se encuentra también delimitada al este por el dominio público ferroviario.

El aprovechamiento edificatorio en esta parcela b.2 se ordena también en una única pieza edificatoria, dispuesta sobre una plataforma de urbanización a cota +20,00 m aproximadamente, lo cual no requerirá apenas de movimientos de tierras en lo que a urbanización se refiere, más allá de pequeñas excavaciones superficiales y aportes de tierras excedentes del propio ámbito.

En la parcela b.2 se ordena un perfil edificatorio de 3 plantas sobre rasante, con una altura máxima autorizada de 10 metros, siendo la edificabilidad máxima atribuida de 1.095 m².

El presente Plan Especial prevé destinar el aprovechamiento de la parcela b.2 a las variantes de actividades hoteleras y de servicios turísticos, y a oficinas técnicas, despachos profesionales, etc. (artículo 73 del PGOU) exclusivamente, descartándose el resto de actividades económicas y terciarias.

Tabla 1. Resumen de la ordenación de las parcelas privadas. Fuente: Plan Especial de Ordenación Urbana del área de actuación urbanística A.I.U. LIN-8 H.I.A. Arkotz del municipio de Oiartzun.

Parcela	Superficie m ²	Cota m	No edificable m ²	Edificable m ²	Perfil máximo	Edif. física m ² (t)	Edif. urban. m ² (t)
b.1	6.957	+23,00	4.717	2.240	I/III	5.905	5.905
b.2	822	+20,00	457	365	-/III	1.095	1.095
Total	7.779	-	5.174	2.605	-	7.000	7.000

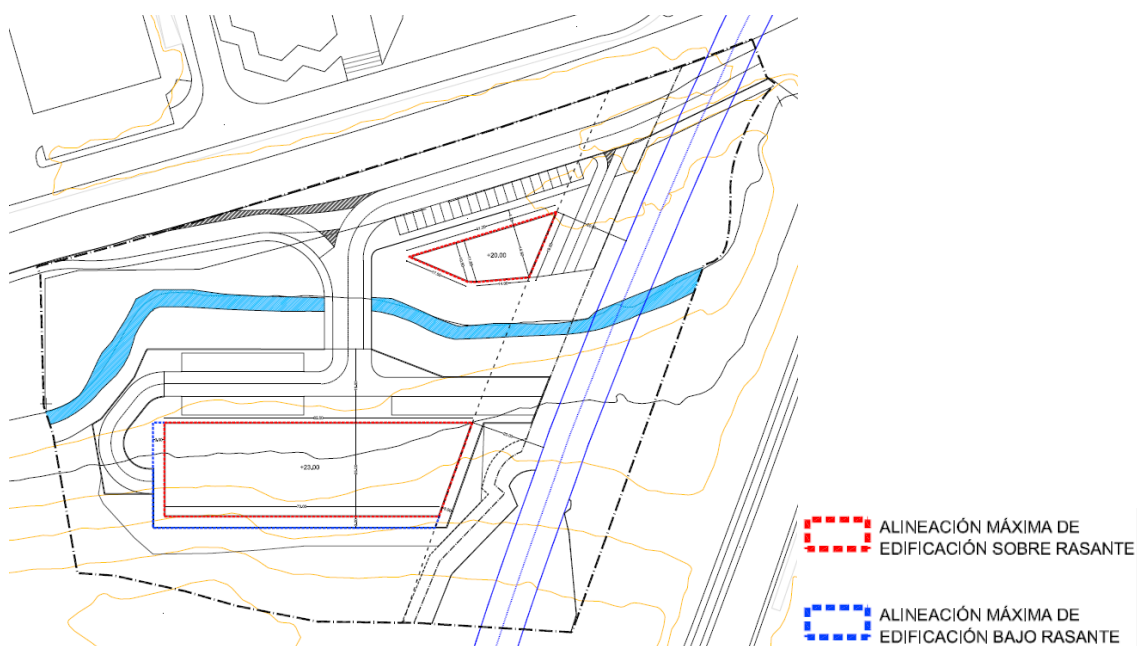


Figura 10. Alineaciones de las nuevas edificaciones propuestas. Fuente: Plano 3.05 "Definición geométrica. Alineaciones y rasantes de la edificación" del Plan Especial de Ordenación Urbana (PEOU) del área de actuación urbanística A.I.U. LIN-8 Arkotz del municipio de Oiartzun

La ordenación prevista destina a espacios libres públicos ambas márgenes del arroyo Lintzirin (parcela f.1), y garantiza el retiro mínimo de la urbanización respecto del cauce fluvial mediante una banda no inferior a 5 metros de anchura en ambos lados del mismo, donde se conservará la topografía original sin ningún tipo de alteración, y donde se potenciará la vegetación existente. Se destina también a espacios públicos la parcela f.2 entre la carretera GI-636 y el viario interior del ámbito. La parcela f.3 se corresponde con el cauce del arroyo Arkotzerreka (o Lintzirin erreka).

Tabla 2. Ordenación de las parcelas pertenecientes al sistema de espacios libres. *85 y 181 m² de las parcelas f.2 y f.3, respectivamente, se solapan con la banda de reserva de previsible ocupación bajo el viaducto de la nueva red ferroviaria Fuente: Plan Especial de Ordenación Urbana del área de actuación urbanística A.I.U. LIN-8 H.I.A. Arkotz del municipio de Oiartzun.

PARCELA		SUPERFICIE m ² (s)
nº	Calificación pormenorizada	TOTAL
f.1	Parques urbanos y zonas verdes públicas. S.G. de espacios libres	3.270
f.2	Parques urbanos y zonas verdes públicas. Sistema local de espacios libres	807
f.3	Cauce fluvial arroyo Lintzirin. Dominio público hidráulico	803
Total		4.880

Atendiendo a la red viaria, peatonal y ciclista prevista en el ámbito, se proyecta un esquema viario apoyado en el vial existente que atraviesa el ámbito y lo comunica con el polígono Lanbarren, al este. Este viario de doble sentido constituye el acceso principal a la parcela b.2, y permite también el acceso a la parcela b.1 a través de un puente de nueva ejecución sobre el cauce fluvial. Además, cuenta con un acceso directo desde la actual carretera GI-636 en la esquina noroeste del ámbito, mediante un carril de desaceleración adosado al carril sentido Irun.

Tal y como exige el informe de URA – Agencia Vasca del agua de 5 de agosto de 2013, el nuevo puente mantiene un resguardo del nivel de aguas a la cara inferior del tablero de un metro o mayor respecto a la cota de la avenida de 500 años de periodo de retorno (cota +18.31 m).

Se ordena en total un mínimo de 70 plazas de aparcamiento. Al menos 20 serán públicas en superficie frente a la parcela b.2, dando así cumplimiento a las determinaciones del Plan Territorial Sectorial de creación pública de suelo para actividades económicas. También se dispondrá de una dotación mínima de 50 plazas sobre rasante en las parcelas privadas, al margen de las que puedan disponerse bajo rasante.

Junto al viario rodado se ejecutará un vial de coexistencia peatonal y ciclista que dará continuidad al tramo I-1 Donostia-Irun previsto por el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, y discurrirá paralelo al viario principal del ámbito por su lado sur, atravesando transversalmente el puente sobre el arroyo Lintzirin y uniendo el tramo I-1 Donostia-Irun paralelo a la carretera GI-636 con el polígono Lanbarren. El ámbito contará también con una red viaria peatonal de carácter secundario en el interior de las parcelas privadas, asociada al uso de las mismas.

*Tabla 3. Ordenación de las parcelas del sistema de transporte y comunicaciones. *252 y 92 m² de las parcelas e.1 y e.2, respectivamente, se solapan con la banda de reserva de previsible ocupación bajo el viaducto de la nueva red ferroviaria. Fuente: Plan Especial de Ordenación Urbana del área de actuación urbanística A.I.U. LIN-8 H.I.A. Arkotz del municipio de Oiartzun.*

PARCELA		SUPERFICIE m ² (s)
nº	Calificación pormenorizada	TOTAL
e.1	Red de comunicación viaria y aparcamiento. Sistema local viario	2.008
e.2	Plazas, aceras y áreas peatonales públicas. Sistema local viario	592
e.3	Banda de reserva de previsible ocupación de la Nueva red ferroviaria	4.967
Total		7.567

En cuanto a las infraestructuras de servicios urbanos para el correcto funcionamiento del ámbito durante su explotación, las soluciones planteadas se adecuarán al régimen urbanístico vigente y a lo establecido al respecto por las ordenanzas municipales de urbanización. Básicamente todas las redes del área acometerán a las existentes en el entorno urbano, generando nuevos ramales que abastecerán a los desarrollos previstos. En todo caso, las previsiones de las redes de infraestructuras urbanas tienen carácter provisional, y deberán ser desarrolladas y pormenorizadas en el Programa de Actuación Urbanizadora y, en última instancia, en el Proyecto de Urbanización correspondientes.

Concretamente, la red de abastecimiento y distribución de agua discurre a lo largo del límite norte del ámbito, paralelo a la GI-636. A priori se prevé una demanda de 780 m³/año, derivada del nuevo desarrollo proyectado. En cuanto al saneamiento, se prevé un caudal de 0,54 l/s para la parcela b.1 y 0,11 l/s para la parcela b.2. Los ramales previstos que abastecerán a la parcela b.1 discurrirán sobre el

arroyo Lintzirin integrados en el nuevo puente previsto. El Plan Especial adjunta justificante de que las infraestructuras abastecimiento y saneamiento propiedad del Ayuntamiento que discurren por el ámbito son suficientes para responder a la demanda generada por el nuevo desarrollo. Se proyecta una red separativa de drenaje de aguas pluviales que verterá al arroyo Lintzirin, y el proyecto de urbanización introducirá sistemas de drenaje sostenible.

Por su parte, también se proyecta la ejecución de acometidas de la red de telecomunicaciones, red de suministro de gas y energía eléctrica que abastezcan al nuevo desarrollo. Se prevé que los usos de actividades económicas requerirán una potencia total aproximada de 300 kw.

Finalmente, el Plan Especial de Ordenación Urbana, en su 'Documento Nº3. Normas Urbanísticas de desarrollo', donde define el régimen urbanístico general, las ordenanzas generales de urbanización y edificación, y las ordenanzas particulares de edificación y uso de las parcelas edificables, incluye, de acuerdo con los informes recibidos, criterios medioambientales adicionales que favorecerán la sostenibilidad ambiental del nuevo desarrollo propuesto.

En este sentido, el PEOU define una serie de medidas preventivas, correctoras y compensatorias, que se completarán con las incluidas en el presente Estudio Ambiental Estratégico, entre las que cabe destacar aquellas dirigidas a proteger el medio hídrico (sistemas de recogida de aguas, ralentización de las escorrentías, implantación de pavimentos permeables, cubiertas vegetales en las edificaciones), la protección frente al ruido e impactos visuales (instalación de pantalla acústica, apantallamientos vegetales, materiales constructivos y tratamiento de fachadas), el impulso de la sostenibilidad energética (alumbrado de bajo consumo adecuado al entorno circundante), así como las medidas dirigidas a minimizar los impactos durante las obras (delimitación de las superficies afectadas, correcta vigilancia ambiental, etc.).

Adicionalmente, se establece que el proyecto de urbanización del ámbito incluya un Proyecto de restauración ecológica y paisajística, que detallará las actuaciones tanto para la eliminación y control de la flora alóctona invasora identificada, como la revegetación con especies autóctonas de las riberas de la regata Lintzirin y los espacios libres del ámbito.

A continuación, se indican con carácter general los criterios y actuaciones que se desarrollarán en el citado Proyecto de restauración ecológica y paisajística:

- En una primera fase se deberá realizar una prospección exhaustiva que permita identificar y marcar los ejemplares de flora alóctona presentes en el ámbito y que vayan a ser eliminados.

Se priorizarán las especies que presentan mayor potencial invasor como el Nogal del Cáucaso (*Pterocarya fraxinifolia*), la falsa acacia (*Robinia pseudoacacia*), el arbusto de las mariposas (*Buddleja davidii*) y el bambú (*Phyllostachys sp.*).

Se procederá a la eliminación de los ejemplares alóctonos, retirando toda la materia vegetal procedente de los mismos o, en su caso, tratando los tocones y/o las raíces de manera que se impida su rebrote.

La materia vegetal procedente de los desbroces de la vegetación alóctona serán gestionados en vertederos controlados, evitando la reutilización de la tierra vegetal procedente de zonas con presencia de especies de flora invasora.

- En una segunda fase, tras la eliminación de la flora alóctona invasora, se procederá a la revegetación del ámbito siguiendo criterios ecológicos, de forma que se favorezca la diversidad biológica y la estructura propia de la vegetación potencial de la zona.

Se propone una hidrosiembra con una mezcla de semillas de especies herbáceas y leñosas (*Agrostis tenuis*, *Festuca ovina*, *Festuca rubra*, *Lolium perenne*, *Poa pratensis*, *Trifolium repens*, *Crataegus monogyna*, *Calluna vulgaris*, *Ulex europaeus*, *Betula pubescens*, *Cytisus scoparius*) que se llevará a cabo tras la eliminación de la vegetación alóctona y, en su caso, tras los movimientos de tierra y la ejecución de las obras.

Adicionalmente, en las superficies de ligera o moderada pendiente, se llevará a cabo la plantación de ejemplares arbóreos a tresbolillo con densidades de 1 ejemplar/9 m². Concretamente, en las márgenes de la regata Arkotzerreka se propone la plantación de especies propias de la aliseda cantábrica (principalmente *Alnus glutinosa*, y en menor proporción *Salix atrocinerea*), y en el extremo suroeste, se priorizarán las especies propias del bosque mixto (*Quercus robur*, *Acer campestre*, *Fraxinus excelsior*, *Crataegus monogyna*, *Sambucus nigra*, *Fragula alnus*).

Finalmente se definirán las labores para el mantenimiento de las plantaciones realizadas, entre las que se incluirán observaciones periódicas que permitan identificar la efectividad de las actuaciones realizadas, y la ausencia de rebrotes de ejemplares alóctonos invasores.

3.2 DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN

Las fases para la aprobación de la Modificación Puntual del Plan General son las siguientes:

1. Solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica ordinaria

Con fecha de 6 de julio de 2021, el Ayuntamiento de Oiartzun (órgano promotor y sustantivo) solicitó el inicio de la evaluación ambiental estratégica ordinaria del Plan Especial de Ordenación Urbana al órgano ambiental (Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular del Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente del Gobierno Vasco).

El órgano ambiental somete el borrador del plan y el Documento Inicial Estratégico a consultas de las Administraciones públicas afectadas y de las personas interesadas.

Recibidas las contestaciones a las consultas, el órgano ambiental elabora el Documento de Alcance del Documento Inicial Estratégico que determina el alcance del Estudio Ambiental Estratégico de la Modificación Puntual del Plan General. Se emite resolución del Documento de Alcance en septiembre de 2021 y este es remitido al órgano promotor-sustantivo, junto con las contestaciones recibidas a las consultas realizadas.

2. Aprobación inicial

El Ayuntamiento de Oiartzun aprobó inicialmente el Plan Especial de Ordenación Urbana y el Estudio Ambiental Estratégico en mayo de 2022 y lo sometió a información pública por medio de su publicación en el BOG nº101, 30/05/2022) por el plazo mínimo de cuarenta y cinco días.

Simultáneamente al trámite de información pública, el Ayuntamiento sometió la versión inicial del plan acompañado del Estudio Ambiental Estratégico a consulta de las Administraciones Públicas afectadas y de las personas interesadas que fueron previamente consultadas para la emisión del documento de alcance.

Teniendo en cuenta los informes recibidos, surge la necesidad de revisar el Plan y el EsAE para llevar a cabo una segunda aprobación inicial y continuar con la tramitación.

3. Aprobación provisional

El Ayuntamiento, a la vista del resultado de la información pública, procederá a la aprobación provisional del Plan Especial de Ordenación Urbana con las modificaciones que procedieran.

4. Informes vinculantes previos a la aprobación definitiva

El Ayuntamiento remitirá el expediente completo al órgano ambiental para la emisión de la declaración ambiental estratégica, y una vez obtenida ésta, se incorporará su contenido al PGOU antes de proceder a la aprobación definitiva del plan.

Una vez aprobado el Plan Especial, los proyectos preceptivos para el completo desarrollo del mismo son los siguientes:

- Programa de Actuación Urbanizadora.
- Proyecto de Reparcelación.
- Proyecto de Urbanización.
- Proyecto de Edificación.

El Plan Especial establece con carácter determinante un plazo de seis meses para la aprobación definitiva del Programa de Actuación Urbanizadora.

3.3 PROYECTOS DE DESARROLLO SOMETIDOS A EVALUACIÓN AMBIENTAL

El Plan Especial de Ordenación Urbana del A.I.U. LIN-8 Arkotz establece el marco para la futura autorización de un proyecto de urbanización que estará sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria de acuerdo con el epígrafe 21 del Anexo I.B de la Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco, al tratarse de una zona comercial con una superficie igual o superior a 1 hectárea situada en parte en zona ambientalmente sensible (dominio público hidráulico).

3.4 ACCIONES DERIVADAS DEL PLAN CON POSIBLES EFECTOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE

Las acciones que pueden dar lugar a efectos sobre el medio ambiente, ordenadas según su grado de relevancia, son las siguientes:

- Tala y desbroce de la vegetación de forma previa a los movimientos de tierra (AC-1)
- Demolición de estructuras existentes (AC-2)
- Excavaciones y movimientos de tierra (AC-3)
- Ejecución de la urbanización (AC4) y las edificaciones (AC-5)
- Restauración e integración paisajística de los espacios libres (AC-6)
- Actividad industrial y/o terciaria en fase de explotación (AC-7)

La ubicación magnitud y valoración de los efectos de las acciones citadas se detallan en el capítulo 6 *EFFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES. IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN.*

4 ALTERNATIVAS DE PLANIFICACIÓN

4.1 ALTERNATIVA CERO

La alternativa “cero” o de ‘no actuación’, se corresponde con el mantenimiento de la ordenación urbanística actual establecida en el Plan General de Ordenación Urbana de Oiartzun, en el que se consolida la edificación industrial y terciaria según la ordenación fijada en el Estudio de Detalle del A.I.U. LIN-8 Arkotz de 2012. Se resumen a continuación las principales determinaciones de la ordenación aprobada (ver apartado 4 Planes Generales de Ordenación Urbana).

Arkotz posee una superficie de 19.548 m² y se clasifica en su totalidad como suelo urbano no consolidado. Se le asigna una zonificación global de 798 m² de Sistema General de cauces fluviales, 5.050 m² de Sistema General de zonas verdes urbanas y 13.700 m² de centro para actividades económicas y terciarias.



Figura 11. Zonificación pormenorizada del ámbito de Arkotz de acuerdo con el régimen urbanístico vigente.
 Fuente: Plano 2.02 del Plan Especial de Ordenación (PEOU) del área de actuación urbanística A.I.U. LIN-8 Arkotz del municipio de Oiartzun.

La superficie máxima de parcela privada se establece en 11.000 m², siendo la ocupación edificatoria máxima en planta de 4.500 m² y la edificabilidad física de 7.000 m²(t).

En cuanto a la ordenación, se prevé un vial paralelo a la carretera GI-636 con acceso desde este vial al oeste, y con conexión al área contigua LAN-1 a través del paso existente bajo el ferrocarril, al este, que tendrá la consideración de vial público. Desde el nuevo vial, se accede a través de un nuevo puente a los terrenos de la margen izquierda de la regata Arkotzerreka. Sobre el nuevo vial se ordenan las 30 plazas de aparcamiento público exigidas, que, de acuerdo con lo señalado en el informe de la Dirección General de Infraestructuras Viarias, se sitúan en el lado sur de la calle. Paralelo a la calle se proyecta el paseo peatonal y bidegorri.

La edificación se ordena en dos volúmenes, el más pequeño apoyado en el vial principal, y el mayor en la paralela con acceso a través del nuevo puente. Los dos volúmenes se prevén con dos alturas y una altura total de 10 metros, y la posibilidad de una planta sótano. En el frente del bloque superior se disponen 42 plazas de aparcamiento en superficie.

4.2 ALTERNATIVA 1

Como ya se ha mencionado, el área de estudio cuenta con importantes condicionantes que limitan la posibilidad de plantear diferentes alternativas para el desarrollo del ámbito.

Por un lado, la regata Lintzirin atraviesa el ámbito de oeste a este, y lo divide en dos secciones (norte y sur). Adicionalmente, la presencia del cauce determina la necesidad de cumplir con los retiros reglamentarios al mismo, así como la necesidad de protección de la vegetación de ribera, y la existencia de terrenos inundables por avenidas de la regata limita las superficies que pueden ser urbanizadas y edificadas.

Por otro lado, al norte discurre la carretera GI-636 de la que también derivan retiros de obligado cumplimiento para las nuevas edificaciones propuestas en la mitad norte del ámbito. Esta zona, es también la única que presenta buenas condiciones para proyectar los accesos al área, por lo que, en definitiva, la superficie edificable disponible se reduciría aún más.

Así, la mitad sur del ámbito sería el único espacio capaz de acoger gran parte de la edificabilidad asignada para el mismo. En todo caso, se trata de terrenos de elevada pendiente, que requerirán importantes movimientos de tierra, y la ejecución de taludes que permitan salvar la diferencia de cota con los terrenos al sur, por lo que la ejecución de la edificación queda condicionada también al mantenimiento de la estabilidad de las laderas colindantes, y a la minimización de los movimientos de tierra.

Finalmente, de acuerdo con la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, en la que se determina la Zona de Dominio Público de las líneas ferroviarias, se delimita una 'Banda de reserva de previsible ocupación' en la que quedaría incluido parte del ámbito, como consecuencia de la modificación del trazado de la línea ferroviaria propuesta en el 'Estudio Informativo Complementario de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco. Tramo: Astigarraga-Oiartzun-Lezo'. Este hecho, reduce aún más las superficies edificables disponibles, retirándolas del extremo oriental del ámbito.

Teniendo en cuenta lo descrito, se ha desarrollado, por lo tanto, una única alternativa de desarrollo (Alternativa 1) que se corresponde con la ordenación propuesta en el Plan Especial de Ordenación Urbana de Oiartzun del A.I.U. LIN-8 Arkotz, objeto de este estudio. Esta propuesta de desarrollo ha sido descrita con profundidad en el apartado 3.1 Descripción de la propuesta del Plan.

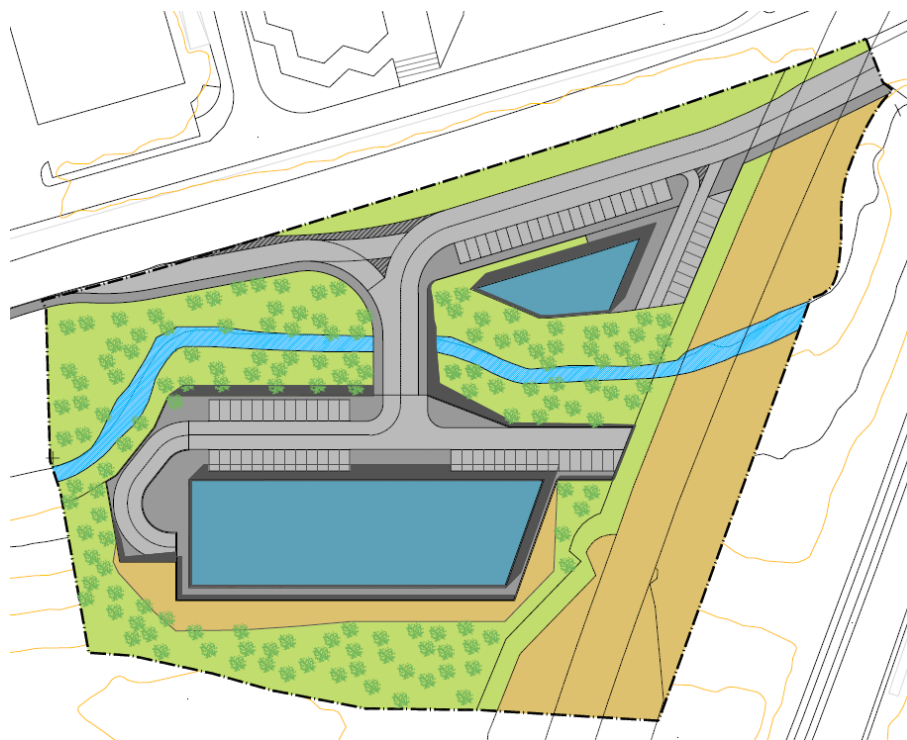


Figura 12. *Propuesta de ordenación del ámbito de Arkotz. Fuente: Plano 3.10 del Plan Especial de Ordenación Urbana (PEOU) del área de actuación urbanística A.I.U. LIN-8 Arkotz del municipio de Oiartzun.*

Frente al desarrollo propuesto en el PGOU y el Estudio de Detalle, la diferencia fundamental de esta alternativa es que integra el condicionante de los nuevos retiros impuestos por la futura modificación del trazado ferroviario de ADIF de acuerdo con el 'Estudio Informativo Complementario de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco. Tramo: Astigarraga-Oiartzun-Lezo' (ver apartado 2.3.5.8). El trazado de la nueva red ferroviaria correspondiente al nudo de Oiartzun afectaría al ámbito, ya que los retiros reglamentarios obligan a modificar la ordenación vigente planteada en el Estudio de Detalle, y asumida por el PGOU, y reducir la ocupación de las dos edificaciones propuestas.

Así, el Plan Especial objeto de este estudio ordena una franja de aproximadamente 4.967 m² al este del ámbito, correspondiente con la ocupación previsible del nuevo trazado propuesto de la red ferroviaria y la zona de dominio público de la misma. Aquí no se propone ninguna actuación a excepción de la adecuación de la carretera actual de acceso al ámbito.

En lo que respecta a la ordenación pormenorizada, a grandes rasgos, se mantiene la ordenación propuesta en el planteamiento vigente: se plantea un vial paralelo a la GI-636 que permite el acceso al ámbito desde la citada carretera al oeste, y continua hacia este hasta conectar con el área contigua LAN-1. A lo largo de este vial se localiza también el itinerario peatonal y bidegorri. Por otro lado, se conserva el trazado de la regata Arkotzerreka, y los terrenos próximos a sus márgenes se ordenan como espacios libres, manteniendo la vegetación de ribera del mismo.

Atendiendo a las superficies destinadas a las actividades económicas, se ordena un volumen de pequeña entidad junto al vial principal, y otro volumen de mayor entidad en los terrenos de la margen izquierda de la regata, al que se accede a través de un puente en la zona central del ámbito. El retiro obligatorio entre la edificación y la línea ferroviaria conlleva la necesidad de reducir la superficie edificable para

actividades económicas con respecto a la alternativa 0, destinando 2.605 m² a la superficie edificable de actividades económicas, y 5.174 m² de superficie de actividades económicas no edificable. Se autorizan una planta bajo rasante y tres plantas sobre rasante para el volumen edificatorio al sur de la regata, y tres plantas sobre rasante en la edificación de menor entidad al norte de la regata.

Cabe señalar que la Alternativa 1 ha sufrido pequeñas modificaciones durante el proceso de elaboración del Plan Especial, motivadas por su adecuación a las necesidades identificadas y los informes recibidos.

Concretamente, se ha corregido el límite de la zona de dominio público que englobaría banda de reserva previsible ocupación de la nueva red ferroviaria, incrementándola, de los 4.902 m² definidos en el Avance del Plan Especial a los 4.967 m² definidos en el PEOU para su segunda aprobación inicial. Esta cuestión, ha ocasionado, a su vez, adecuar otros parámetros urbanísticos. Dichas adecuaciones se consideran de pequeña entidad y que en todo caso suponen una mejora para facilitar el desarrollo del ámbito.

Tabla 4. Comparativa de las superficies ordenadas pormenorizadamente en el Avance del Plan Especial y la versión del Plan Especial presentada inicialmente para su Aprobación Inicial (Alternativa 1: 1ª Ap. inicial) y el Plan Especial revisado que ahora se presenta para su 2ª Aprobación inicial (Alternativa 1: 2ª Ap. Inicial).

PARCELA		Alternativa 1 propuesta en el avance del Plan Especial (m ²)	Alternativa 1 (1ª Ap. Inicial) (m ²)	Alternativa 1 (2ª Ap. Inicial) (m ²)
nº	Calificación pormenorizada			
f.1	Parques urbanos y zonas verdes públicas. S.G. de espacios libres	3.280	3.348	3.270
f.2	Parques urbanos y zonas verdes públicas. Sistema local de espacios libres	833	833	807
f.3	Cauce fluvial arroyo Lintzirin. Dominio público hidráulico	798	803	803
Total		4.911	4.970	4.970
e.1	Red de comunicación viaria y aparcamiento. Sistema local viario	1.973	1.977	2.008
e.2	Plazas, aceras y áreas peatonales públicas. Sistema local viario	638	656	592
e.3	Banda de reserva de previsible ocupación de la Nueva red ferroviaria	4.902	4.322	4.967
Total		7.513	6.955	7.567

Analizando las adaptaciones específicas llevadas a cabo en los parámetros de la ordenación de las parcelas privadas, la superficie total de dichas parcelas asciende únicamente de 7.776 m² a 7.779 m² definidos en la presente versión del Plan Especial, frente a los 8.186 m² definidos en el Plan Especial presentado para su 1ª Aprobación Inicial. La superficie máxima edificable también se incrementa ligeramente (en 15 m²), pero se mantiene la edificabilidad total (7.000 m²(t)).

Tabla 5. Comparativa de los parámetros de la ordenación de las parcelas privadas definidas en el Avance del Plan Especial y la versión del Plan Especial presentada inicialmente para su Aprobación Inicial (Alternativa 1: 1ª Ap. inicial) y el Plan Especial revisado que ahora se presenta para su 2ª Aprobación inicial (Alternativa 1: 2ª Ap. Inicial).

	Parcela	Superficie m ²	Cota m	No edificable m ²	Edificable m ²	Perfil máximo	Edif. física m ² (t)	Edif. urban. m ² (t)
Alternativa 1 Avance	b.1	6.949	+23,00	4.783	2.166	I/III	5.950	5.950
	b.2	827	+20,00	404	423	-/III	1.050	1.050
	Total	7.776	-	5.187	2.589	-	7.000	7.000
Alternativa 1: 1ª Ap. Inicial	b.1	7.278	+23,00	5.112	2.166	I/III	5.800	5.800
	b.2	908	+19,00	484	424	-/III	1.200	1.200
	Total	8.186	-	5.596	2.590	-	7.000	7.000
Alternativa 1: 2ª Ap. Inicial	b.1	6.957	+23,00	4.717	2.240	I/III	5.905	5.905
	b.2	822	+20,00	457	365	-/III	1.095	1.095
	Total	7.779	-	5.174	2.605	-	7.000	7.000

4.3 VALORACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS

El ámbito A.I.U. LIN-8 Arkotz, clasificado como suelo urbano no consolidado, presenta actualmente un carácter periurbano en el que gran parte el terreno ha sido alterado, bien por la ejecución del vial que recorre el ámbito paralelo a la GI-636 y la explanada que ha servido para el almacenamiento de diversos materiales, o por la sustitución de la vegetación forestal de la ladera en décadas precedentes, las cuales hoy en día presentan una vegetación predominantemente arbustiva.

Su ubicación en el corredor Donostia-Irun que se desarrolla en torno a la carretera GI-636, junto a polígonos de actividades económicas de gran extensión (Lintzirin, Makarraztegi, Lanbarren, Iturrin), y estando limitado al norte por la carretera GI-636 y al este por las líneas ferroviarias, establece que sea un ámbito favorable para permitir el desarrollo de nuevas actividades industriales y/o terciarias, completando así la trama urbana del corredor citado.



Figura 13. Ubicación del ámbito en el marco del corredor urbano Donostia-Irun en torno a la GI-636. Fuente: Visor GeoEuskadi.

En este sentido, las dos alternativas propuestas plantean el desarrollo del ámbito mediante la ejecución de dos nuevas edificaciones industriales y/o terciarias, la adecuación del vial actual paralelo a la GI-636, el desarrollo de un nuevo puente que una este vial con la edificación de la margen izquierda de la regata, así como el mantenimiento de la vegetación existente, principalmente junto a la regata. Sin embargo, como se ha mencionado, estas alternativas presentan diferencias significativas que determinan la idoneidad de ejecución de las mismas.

La Alternativa 0, aunque adecuada en el momento de su elaboración, no tiene en cuenta la futura modificación del trazado de las líneas ferroviarias al este del ámbito. Estas se ubicarían en una localización más próxima al límite este del ámbito, por lo que parte de tanto las edificaciones como los espacios urbanizados al este del área quedarían afectados por los retiros de las líneas ferroviarias establecidos en la *Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario*.

Habiéndose aprobado provisionalmente con fecha de 17 de junio de 2020 el “Estudio Informativo Complementario de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco. Tramo: Astigarraga-Oiartzun-Lezo”¹¹, e iniciándose el proceso de información pública y audiencia de administraciones, de acuerdo con el artículo 7.2 de la citada Ley 38/2015, *“en las zonas afectadas por esta información pública las administraciones competentes en materia urbanística deberán suspender la aprobación de nuevas clasificaciones y calificaciones de suelo, los efectos de las ya aprobadas, y el otorgamiento de nuevas autorizaciones y licencias urbanísticas”*.

Por lo tanto, se desestima la ordenación actual propuesta en la Alternativa 0, coincidente con el Estudio de Detalle de 2012 y asumida por el PGOU, ya que no permitirá el desarrollo del ámbito, atendiendo a los condicionantes establecidos por el “Estudio Informativo Complementario de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco. Tramo: Astigarraga-Oiartzun-Lezo”. Por lo tanto, esta alternativa se desestima.

Por otro lado, la Alternativa 1 modifica ligeramente la ordenación vigente, incluyendo las limitaciones impuestas por los retiros de las modificaciones de las vías ferroviarias planteadas en el “Estudio Informativo Complementario de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco. Tramo: Astigarraga-Oiartzun-Lezo”. En este sentido, la ordenación propuesta en el Plan Especial objeto de este estudio evitaría la ocupación y afección a la banda de reserva de previsible ocupación de la infraestructura y de sus zonas de dominio público, cumpliendo también con las determinaciones del planeamiento de rango superior y permitiendo así el desarrollo del ámbito.

Desde el punto de vista ambiental se puede destacar que los valores ambientales de interés del ámbito se deben principalmente a la presencia de la regata Arkotzerreka y la vegetación forestal asociada a sus márgenes, así como las otras masas forestales de su entorno. El ámbito no se incluye en ningún espacio natural protegido, ni se han identificado especies incluidas en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas de la Fauna y Flora, Silvestre y Marina. Tampoco presenta riesgos ambientales destacables que condicionen su desarrollo.

¹¹ Anuncio de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria por el que se somete a información pública el "ESTUDIO INFORMATIVO COMPLEMENTARIO DE LA NUEVA RED FERROVIARIA EN EL PAÍS VASCO. TRAMO: ASTIGARRAGA-LEZO". Publicado el 22 de junio de 2020 en el BOE nº173.

En este sentido, cabe mencionar que tanto la ordenación vigente como la propuesta en el presente Plan Especial pretenden agotar el aprovechamiento edificatorio permitido en el PGOU de Oiartzun, manteniendo libre de afecciones la regata y vegetación de ribera a excepción de la zona donde se prevé construir el nuevo puente. Por lo tanto, los impactos derivados de ambas alternativas serían también similares.

Sin embargo, se pueden destacar dos aspectos en los que se han identificado diferencias que pueden resultar significativas en relación con la integración ambiental de la propuesta. Son los siguientes:

- Debido a las características del ámbito y las actuaciones propuestas, los principales impactos derivarían del aumento de la ocupación del suelo por la urbanización y edificaciones, así como la necesidad de realizar excavaciones en la ladera sur para obtener la plataforma que albergue la edificación principal, y el desarrollo de la edificabilidad bajo rasante. Hay que señalar que la Alternativa 1, adoptada por el Plan Especial, eleva la cota de urbanización de la parcela b.1 (en la margen izquierda del arroyo) en 1,50 m. aproximadamente respecto a lo previsto en el planeamiento vigente (Alternativa 0), lo que permite disminuir eventuales riesgos de inundabilidad, y reduce el volumen de excavación para generar la plataforma y consiguiente movimiento de tierras, lo que genera una reducción de los impactos ambientales derivados. De manera similar, la versión del Plan Especial que ahora se presenta para su 2ª Aprobación inicial incrementa la cota de la parcela b.2 en 1,00 m.
- Por otro lado, debido a la necesidad de respetar los nuevos retiros de la modificación de las líneas ferroviarias y la consiguiente disminución de las superficies destinadas a actividades económicas con respecto a la Alternativa 0, el desarrollo de la Alternativa 1 supondría la ocupación y afección a una menor superficie del ámbito.

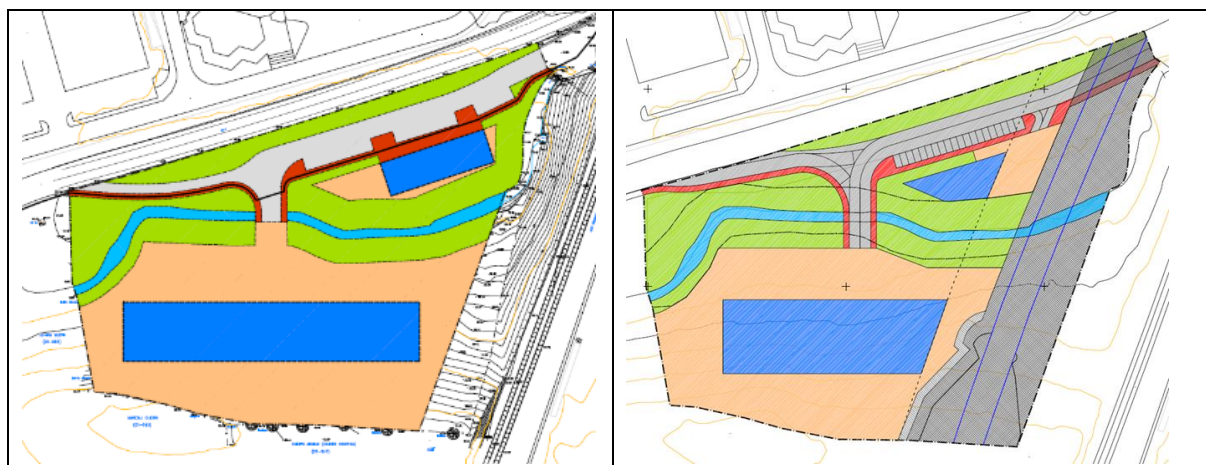


Figura 14. Alternativas de ordenación. Planeamiento vigente (izquierda) y propuesta del PEOU (derecha).
 Fuente: Planos 2.02 y 3.02 del Plan Especial de Ordenación Urbana (PEOU).

Tabla 6. Comparación de las superficies de los usos globales definidos en las Alternativas 0 y 1. *el cauce fluvial se solapa con la zona de AA.EE (44 m²) y con la nueva red ferroviaria (181 m²).

Calificación Global	Alternativa 0 (m ²)	Alternativa 1 (m ²)
B.- Zonas de AA.EE. Polígonos de actividad económica y terciaria.	13.700	10.776
F.- SG. de espacios libres. Principales parques y espacios libres	5.050	3.251

Calificación Global	Alternativa 0 (m ²)	Alternativa 1 (m ²)
F.- SG de espacios libres. Principales cauces fluviales	798	803
Banda de reserva de previsible ocupación de la red ferroviaria	0	4.967
Total	19.548	19.572

Por lo tanto, se considera que la Alternativa 1 presenta una ordenación más adecuada para la ejecución del ámbito de acuerdo con los condicionantes de desarrollo del mismo, minimizando las posibles afecciones ambientales.

5 CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE EN EL ÁMBITO TERRITORIAL AFECTADO POR EL PLAN

5.1 DESCRIPCIÓN GENERAL

El ámbito de Arkotz se localiza al norte del término municipal de Oiartzun, cerca del límite con el municipio de Lezo, en el barrio de Arragua y presenta una superficie de 19.572 m². El área es adyacente a los polígonos de actividades económicas de Makarraztegi, Lintzirin y Lanbarren, que se ubican en torno al eje de comunicación formado por el viario AP-1/AP-8, las líneas ferroviarias de Renfe y Euskotren, y la carretera GI-636. Además de los ámbitos desarrollados de actividades industriales y las vías de comunicación mencionadas, en el entorno se mantiene un mosaico de superficies forestales y agroganaderas que le confieren, en conjunto, características de un ambiente periurbano, caracterizado por la tensión entre los distintos usos.

Concretamente, Arkotz se encuentra limitado al norte por la vía GI-636 y al este por las líneas ferroviarias de Renfe y Euskotren. Al oeste y sur, sin embargo, linda con terrenos no desarrollados donde se conserva una vegetación forestal y de prados, respectivamente. En el propio ámbito, estando parcialmente urbanizado en su límite norte, se mantienen superficies con cobertura arbórea y fundamentalmente arbustiva, correspondientes con los terrenos de mayor pendiente del área hacia el sur de la misma.

En el ámbito no existen actualmente edificaciones ni usos de ningún tipo, a excepción de un antiguo depósito de agua ya en desuso, ubicado en la parte más alta del área, y se identifican tres pasarelas sobre el arroyo Lintzirin (Arkotzerreka).

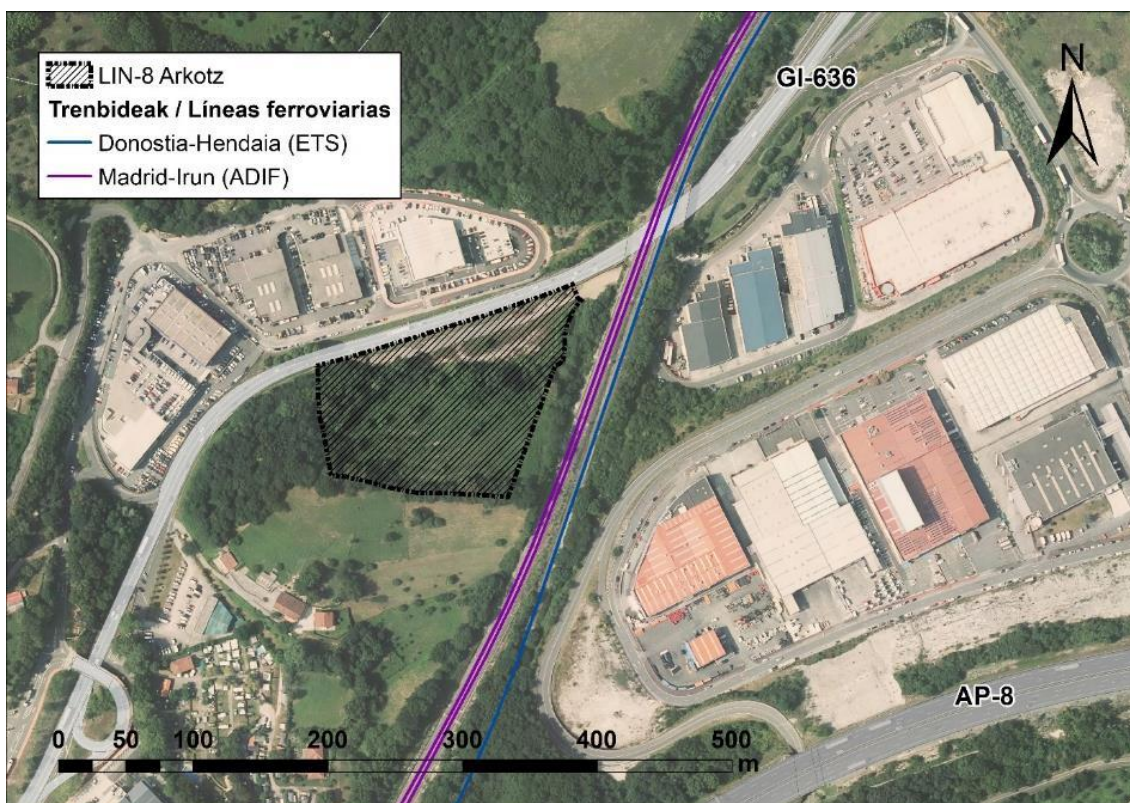


Figura 15. Localización del ámbito Arkotz. Elaboración Ekolur.

5.2 CLIMA

Oiartzun presenta un clima de tipo templado oceánico, caracterizado por temperaturas suaves, humedad relativa elevada, nubosidad frecuente y lluvias abundantes, incluso en el mes más seco. De acuerdo con los datos registrados en las estaciones climatológicas de la Agencia Estatal de Meteorología más cercanas (ubicadas en Donostia y Hondarribia), la precipitación media anual es de aproximadamente 1.300 mm, estando repartida de forma regular durante todo el año. La influencia del océano atlántico hace que las oscilaciones térmicas entre la noche y el día, y entre el verano y el invierno, sean moderadas, siendo los inviernos suaves y los veranos frescos. La temperatura media anual es de 14°C.

5.3 CALIDAD DEL AIRE¹²

El *Real Decreto 39/2017, de 27 de enero*, por el que se modifica el *Real Decreto 102/2011, de 28 de enero*, relativo a la mejora de la calidad del aire, establece los límites para los principales contaminantes presentes en el aire ambiente y regula la gestión y calidad del aire. Estos niveles de contaminación se registran a través de la Red de Control de Calidad del Aire de la CAPV, con cuyos resultados se elabora un 'Informe Anual de la Calidad del Aire de la CAPV'.

Para ello, la Red ha dividido el territorio se divide en 8 zonas, salvo para el ozono, para el que se aplica una zonificación específica de 5 zonas debido a su comportamiento diferenciado del resto de contaminantes. La mayoría de los contaminantes (SO₂, NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, CO y O₃) se miden en todas las zonas del territorio y en el caso del benceno, los metales pesados y benzo(a)pireno las estaciones de medida son menos ya que la evaluación se hace de forma global para toda la CAPV.

El ámbito de estudio se incluye en la zona 'Donostialdea' (ES1604), con un área de 348 km² y una población de en torno a 400.000 habitantes. La zonificación específica para el ozono incluye el ámbito de estudio en la zona 'Valles Cantábricos' con un área de 3.721 km² y una población aproximada de 880.000 habitantes. La estación de medida de la calidad del aire más cercana se encuentra al noroeste del ámbito, en el municipio de Lezo.

Según los datos del último informe disponible, correspondiente al año 2020, los datos de los contaminantes SO₂, NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} y CO muestran un nivel muy bueno. Se ha cumplido el valor objetivo para el contaminante O₃.

Según señala Eustat en el 'Índice de calidad del aire e indicador de sostenibilidad en el ámbito Donostialdea', durante el año 2020 la calidad del aire fue muy buena durante 135 días, buena durante 161, mejorable durante 61, mala durante 9 días y muy mala ningún día. Por ello, la unidad Donostialdea muestra un indicador de sostenibilidad del 80,87%.

Sin embargo, a pesar de no disponer de datos del entorno concreto del área, es de suponer que el importante tráfico viario que soporta la carretera GI-636 pueda suponer un elemento perturbador de la calidad del aire, especialmente en relación con contaminantes problemáticos como las partículas en suspensión (PM₁₀ y PM₂₅) o el NO₂ (dióxido de nitrógeno).

¹² Informe Anual de la Calidad del Aire de la CAPV 2018. Red de control de Calidad del Aire de la CAPV. Gobierno Vasco, Departamento de medio Ambiente, Política Territorial y Vivienda. 2019

5.4 OROGRAFÍA Y PENDIENTES

El ámbito se asienta en la depresión geológica de 'Donostia-Irun', que se caracteriza por un relieve relativamente llano fundamentalmente por debajo de los 100 metros de altitud, estando a su vez flanqueado por la formación del monte Jaizkibel (+545 m) al norte y Peñas de Aia (+837 m) al sur.

Concretamente, la mitad septentrional del ámbito, coincidente fundamentalmente con los terrenos de la margen derecha de la regata Arkotzerreka se encuentra a una cota que varía entre +18 y +20 msnm. La cota más baja del ámbito corresponde al cauce de Arkotzerreka en el extremo occidental de la parcela, donde presenta una cota de aproximadamente +14 msnm. Por el contrario, en la margen izquierda de la regata, las laderas ascienden con pendientes moderadas hasta alcanzar los +45 msnm en el límite sur de la parcela. Por tanto, estamos ante un desnivel de aproximadamente 25-30 m, entre el área septentrional y el extremo meridional de la parcela.

Por lo tanto, aunque el área presenta una orografía irregular, el 18% del ámbito puede considerarse llano con pendientes menores al 5%, principalmente en la margen derecha del arroyo. El 54% del ámbito presenta pendientes menores al 30% de desnivel. Los terrenos con mayor pendiente corresponden, además de los taludes de la regata Arkotzerreka, a las laderas del cuadrante suroccidental, superándose el 50% de desnivel en el 18% del ámbito.

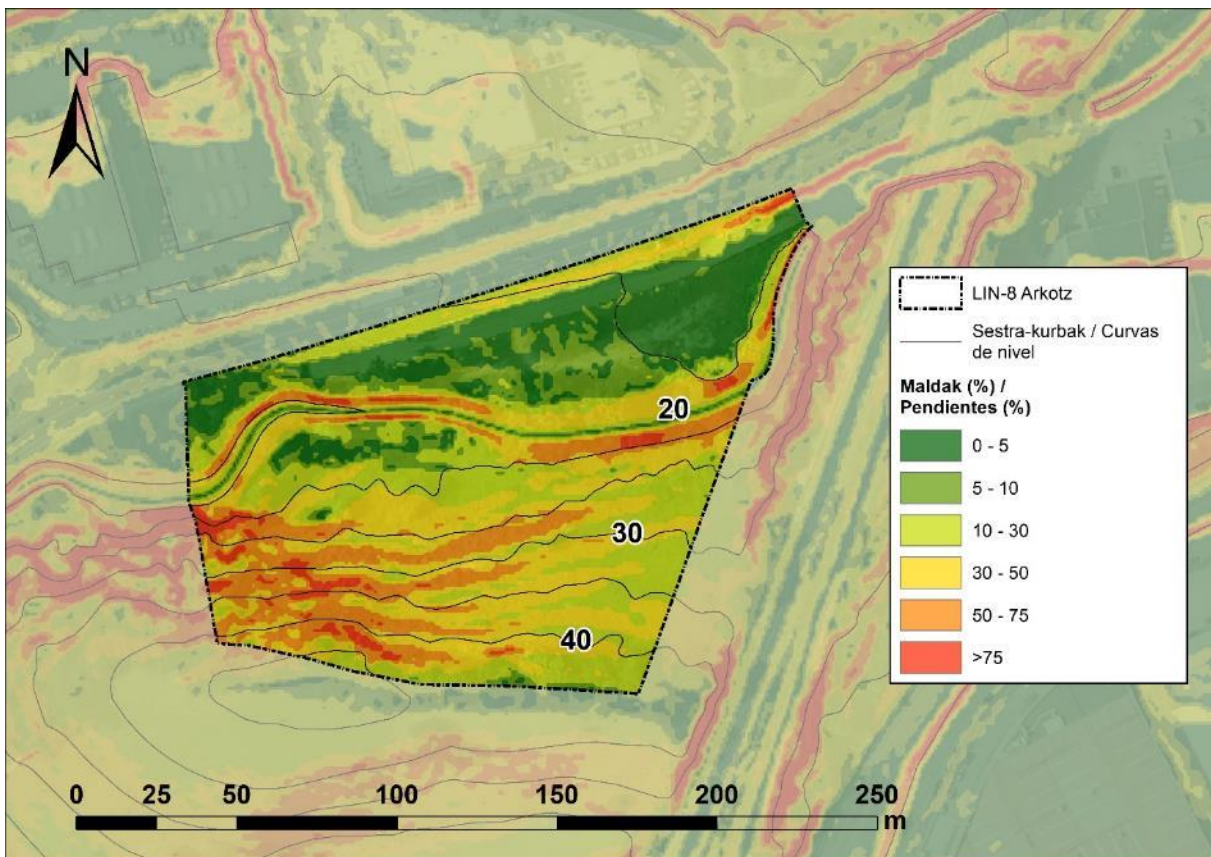


Figura 16. Orografía del ámbito. Fuente: LIDAR Geoeuskadi. Elaboración Ekolur.

Tabla 7. Superficie por rangos de Pendiente. Fuente LIDAR Geoeuskadi. Elaboración Ekolur.

Rangos de pendientes (%)	Superficie (m ²)	% del ámbito
0-5	3.530	18,0 %
5-10	2.044	10,5 %
10-30	5.073	25,9 %
30-50	5.505	28,1 %
50-75	2.839	14,5 %
>75	576	2,9 %

5.5 GEOLOGÍA Y GEOMORFOLOGÍA

Los materiales litológicos originales se corresponden principalmente, por un lado, con alternancia de calizas arenosas o areniscas calcáreas y margas o lutitas carbonatadas que presentan una permeabilidad media por fisuración en los terrenos de la margen derecha de la regata, y, por otro lado, con margas o margocalizas masivas o estratificadas, así como limolitas y areniscas y localmente brechas y slumps que presentan una permeabilidad baja por fisuración.

Desde el punto de vista geomorfológico, la mitad norte del ámbito se identifica en el sistema aluvial, si bien debido a las alteraciones sufridas puede considerarse parte del sistema antropogénico en fondo de valle. El resto del ámbito correspondería al sistema de laderas, aunque la aplicación GeoEuskadi no lo incluye en ningún sistema debido a que no dispone información del mismo.

El ámbito se asienta sobre la Depresión Donostia-Irun, identificada como área y recorrido de interés geológico. Se trata de una depresión litológica-estructural con dirección este-oeste, desarrollada a favor de las margocalizas y margas grises del Cretácico superior, y flanqueada por la formación Jaizkibel al norte y las turbiditas del Cretácico superior al sur. Configura un corredor en el que se asienta la mayor concentración antrópica de Gipuzkoa.

En el ámbito de Arkotz no se han identificado puntos de interés geológico o geomorfológico. Tampoco se ubica en ningún 'Lugar de Interés Geológico (LIG)' de los identificados en el Inventario de LIGs de Euskadi.

5.6 EDAFOLOGÍA Y CAPACIDAD AGROLÓGICA

El clima, la orografía, la litología y la actividad antrópica condicionan los tipos de suelos presentes en el ámbito.

Principalmente en la margen derecha de la regata, el terreno fue modificado para la implantación de las edificaciones residenciales y huertas que allí se ubicaban hasta finales del siglo XX. Por otro lado, durante los años 2004 y 2005 esta zona fue modificada también para la modificación del trazado de la carretera GI-636, y ha albergado también de manera intermitente maquinaria y material de obra. Así, de acuerdo con la cartografía disponible, esta parte de la parcela se describe como 'sin suelo', lo que significa que se asienta sobre materiales antropogénicos de carácter heterogéneo.

En el resto del ámbito, laderas de la margen izquierda, se desarrollan suelos de tipo cambisol, de profundidad limitada y capacidad agrológica reducida debido a la pendiente del terreno.

A las áreas alteradas y artificializadas, así como el terreno ocupado por el cauce, les correspondería una clase agrológica VIII, que agrupa a áreas de muy escaso o nulo valor agronómico, restringiéndose su uso, en el caso de los terrenos asociados al cauce a usos de conservación o paisajísticos.

En el resto de la parcela, por sus características (pendiente, profundidad) se pueden distinguir dos clases: terrenos con pendiente inferior al 30%, que pertenecerían a la clases agrológica VI_{es} (tierras con limitaciones severas, restringiéndose su uso a mantener una vegetación permanente, herbácea o leñosa); terrenos con pendientes más abruptas, superiores al 30%, a las que corresponde una clase agrológica VII_{es} (tierras con muy fuertes restricciones que limitan su aprovechamiento al forestal).

5.7 HIDROLOGÍA

5.7.1 Red hidrográfica

El ámbito se sitúa en la Unidad Hidrológica (UH) Oiartzun, perteneciente a la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental. Concretamente se sitúa en la cuenca del río Oiartzun, cuya cuenca vertiente es de 93,49 km². Puesto que se trata de una cuenca interna, en relación con los ámbitos competenciales de planificación, su competencia en materia de aguas recae en la Agencia Vasca del Agua (URA).

Dentro de la cuenca del Oiartzun, el ámbito se sitúa en la subcuenca 'Oiartzun bajo', correspondiente a la masa de agua 'Oiartzun-A' (ES111R014010). Esta masa presenta una tipología de río vasco-pirenaico.

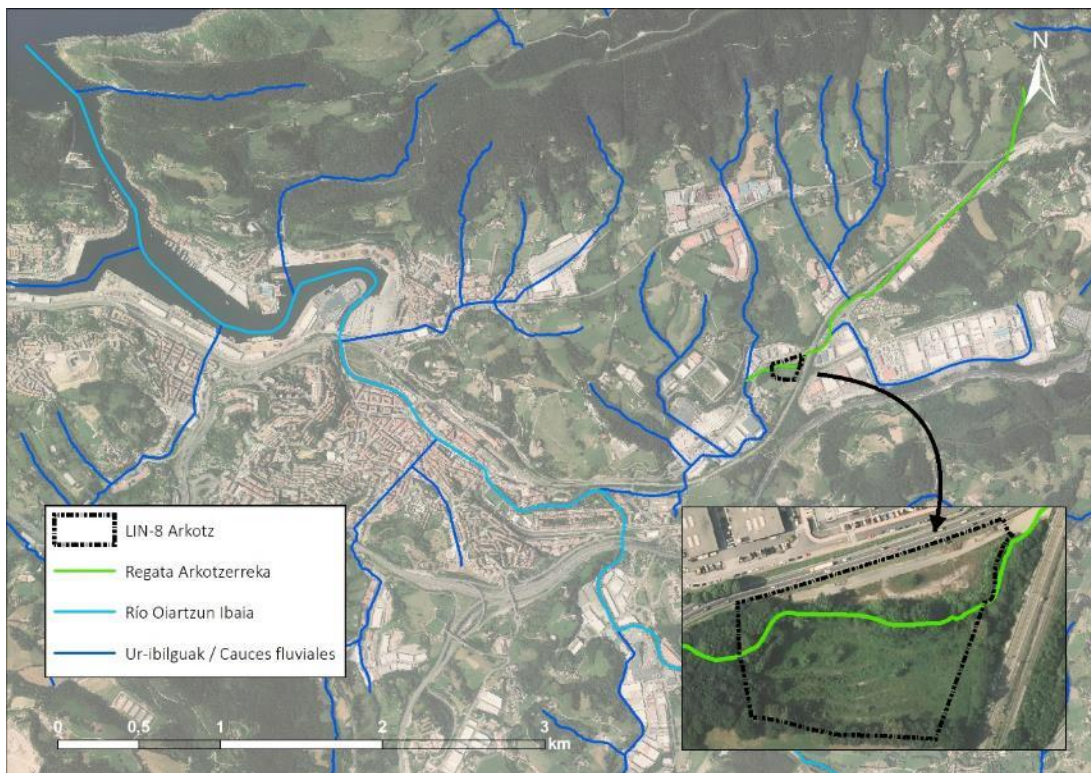


Figura 17. Red Hidrográfica del entorno del ámbito de Arkotz. Fuente: LIDAR Geoeuskadi. Elaboración Ekolur.

La regata Arkotzerreka (también denominada Lintzirin) nace en las faldas del monte Jaizkibel, en el municipio de Lezo y discurre próxima a la vía GI-636 hasta introducirse en el ámbito por su límite oriental. Cabe destacar que el tramo de la regata que discurre bajo las vías de ferrocarril al este del

ámbito discurre soterrada, saliendo de nuevo a superficie junto al límite nororiental del área. Posteriormente, esta regata atraviesa el ámbito de este a oeste aproximadamente por su zona central, estando parcialmente encauzada mediante muros de mampostería y/o escollera en algunos puntos de su recorrido. Tras abandonar el ámbito, se une a la regata Bakarraztegi, que vierte sus aguas al río Oiartzun en el municipio de Errenteria, al suroeste, hasta finalmente desembocar en la bahía de Pasaia.

Cabe mencionar que, puesto que la mitad meridional del ámbito corresponde con laderas de media y elevada pendiente, es posible que se formen pequeñas escorrentías de agua de lluvia desde las cotas elevadas hasta la propia regata Arkotzerreka.



5.7.2 Calidad de las aguas superficiales

La red de seguimiento del estado de los ríos de la CAPV (URA) cuenta con tres estaciones para la masa de agua del Oiartzun-A.

La estación más cercana al ámbito es la 'OIA102' y de acuerdo con los datos que aportan los últimos informes disponibles¹³, presenta deficiencias en la comunidad fitobentónica, que parecen indicar condiciones de contaminación orgánica y eutrofia. Por lo tanto, el estado ecológico se identifica como moderado.

se puede afirmar que la masa de agua no alcanza un buen estado ecológico a lo largo del quinquenio 2015-2019, debido a las deficiencias en las comunidades fitobentónicas, ya que dominan las especies mesotróficas y eutróficas.

¹³ UTE Anbiotek-Cimera, mayo 2021. Red de seguimiento del estado biológico de los ríos de la CAPV. Informe de resultados. Campaña 2020. URA.

Tabla 8. Resumen de indicadores de estado ecológico (2016-2020). Fuente: URA

Estación	Indicador	2016	2017	2018	2019	2020
OIA102	Macroinvertebrados	Bueno	Bueno	Bueno	Bueno	Moderado
	Fitobentos	Moderado	Moderado	Moderado	Moderado	Moderado
	Fauna Piscícola	Bueno	Bueno	Bueno	Bueno*	Bueno
	Estado biológico	Moderado	Moderado	Moderado	Moderado	Moderado
	Fisicoquímica	Muy Bueno	Muy Bueno	<Bueno	Muy Bueno	Muy Bueno
	Hidromorfología	No evaluado	No evaluado	No evaluado	No evaluado	No evaluado
	Estado ecológico	Moderado	Moderado	Moderado	Moderado	Moderado

Por otro lado, atendiendo al seguimiento del estado químico de la masa de agua Oiartzun-A en la estación OIA102¹⁴ se cumple con las condiciones fisicoquímicas generales, y se determina un estado de aguas aptas para especies salmonícolas. En cuanto a las sustancias preferentes, de forma general se detecta presencia de arsénico, cobre, selenio, zinc y fluoruros; no obstante, no exceden las Normas de Calidad Ambiental correspondientes. Se supera la NCA-MA para el cadmio en agua tal y como ha ocurrido en campañas anteriores. No obstante, se ha comprobado que éste es de origen natural por lo que se diagnostica un buen estado químico.

Por lo tanto, el estado global de la masa de agua se identifica como peor que bueno.

5.7.3 Registro de Zonas Protegidas (Plan Hidrológico de la Demarcación del Cantábrico Oriental)¹⁵

El registro de zonas protegidas del Plan Hidrológico de la Demarcación Cantábrico Oriental (RZP) incluye aquellas zonas relacionadas con el medio acuático que son objeto de protección en aplicación de la normativa comunitaria y otras normativas.

El ámbito objeto de este estudio, así como gran parte de la unidad hidrológica del Oiartzun, se identifica como 'Área de captación de las zonas sensibles al aporte de nutrientes', designado mediante el *Decreto 214/2012, de 16 de octubre, por el que se declaran las zonas sensibles en las cuencas intracomunitarias y en las aguas marítimas de la Comunidad Autónoma del País Vasco*, por tratarse de un estuario con riesgo de eutrofización.

El área de Arkotz no coincide con ningún otro elemento incluido en el registro de zonas protegidas.

5.7.4 Puntos de agua

No se ha identificado ningún punto de agua en el ámbito ni en su entorno cercano.

5.8 HIDROGEOLOGÍA¹⁶¹⁷

De acuerdo con la delimitación de masas de aguas subterráneas del Plan Hidrológico de la Demarcación del Cantábrico Oriental (2015-2021), el área de estudio se asienta sobre la masa "Zumaia-Irun"

¹⁴ UTE Ekolur Asesoría Ambiental-Laboratorios Tecnológicos de Levante-Labaqua, mayo 2021. Red de seguimiento del estado químico de los ríos de la CAPV. Informe de resultados. Campaña 2020. URA.

¹⁵ Real Decreto 1/2016, de 8 de enero, por el que se aprueba la revisión de los Planes Hidrológicos de las demarcaciones hidrográficas del Cantábrico Occidental, Guadalquivir, Ceuta, Melilla, Segura y Júcar, y de la parte española de las demarcaciones hidrográficas del Cantábrico Oriental, Miño-Sil, Duero, Tajo, Guadiana y Ebro.

¹⁶ Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental.

¹⁷ Infraestructura de Datos Espaciales de la Agencia Vasca del Agua URA.

(ES017MSBTES111S000015). Se trata de una extensa superficie, de 214,8 km², con unos recursos renovables estimados en 53,5 hm³/año.

De acuerdo con la red de vigilancia del estado de las aguas subterráneas de la CAPV la masa de agua presenta un buen estado cuantitativo y un buen estado químico por lo que el estado global se clasifica como bueno. No se han identificado presiones significativas ni impactos, por lo que se considera que no hay riesgo de incumplir los objetivos medioambientales.

El ámbito no coincide con ninguna Zona de Interés Hidrogeológico.

5.9 VEGETACIÓN Y USOS DEL SUELO

Como referencia básica para la realización de este apartado se ha utilizado el ‘Mapa de Hábitats de la CAPV (Escala 1:10.000)’. Asimismo, se han consultado, el ‘Catálogo Vasco de Fauna y Flora Amenazada’ y el ‘Listado de árboles singulares de la CAPV’. La cartografía original se ha actualizado y adecuado a la escala de trabajo mediante la técnica de fotointerpretación (ortofoto Gobierno Vasco, año 2019). Además, esta información ha sido complementada y contrastada con trabajo de campo.

Según señala el Mapa de Series de Vegetación (vegetación potencial) de la CAPV, la vegetación potencial predominante en el ámbito y sus alrededores correspondería a un robledal acidófilo y robledal-bosque mixto atlántico. Sin embargo, debido a la transformación del territorio como consecuencia de las actividades humanas, la vegetación original ha sido sustituida casi en su totalidad para la creación de prados, terrenos de cultivo y plantaciones forestales fundamentalmente hasta mediados del siglo XX, y desde entonces para el desarrollo de los núcleos urbanos, áreas industriales y vías de comunicación.

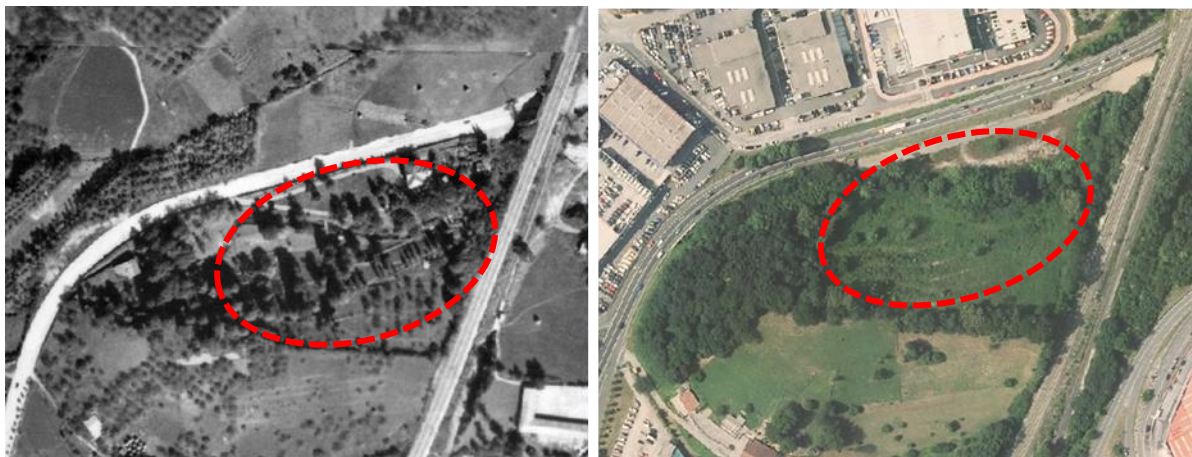


Imagen 3. Comparación de la vegetación y usos del suelo del ámbito y su entorno en la ortofoto del año 1954 (izquierda) y 2019 (derecha). Fuente: geoEuskadi.

La clasificación de hábitats EUNIS aportada por GeoEuskadi identifica fundamentalmente dos unidades en el ámbito:

- El extremo norte del área, correspondiente con los terrenos de la margen derecha de la regata Arkotzerreka se identifica como ‘vegetación asociada a terrenos asfaltados’, donde dominaría una vegetación herbácea y arbustiva, fundamentalmente nitrófila, propia de zonas alteradas.

- Las laderas de la margen izquierda de la regata se describen como ‘bosque acidófilo dominado por *Quercus robur*’ en la que la vegetación sería principalmente forestal, robledal de alto interés ecológico.

En el ámbito no se identifica ningún Hábitat de Interés Comunitario incluido en la Directiva Hábitats¹⁸, aunque los robledales y otros bosques autóctonos de frondosas, no considerados como hábitats de interés comunitario, son formaciones de alto valor ecológico y no ocupan una gran superficie en Gipuzkoa; de hecho, se han reducido considerablemente a favor de otras formaciones de menor interés como son las repoblaciones forestales. Además, la Ley 2/2013 de protección de la naturaleza de la CAPV¹⁹ deja patente el interés de proteger las formaciones boscosas autóctonas.

En todo caso, el análisis in situ de la vegetación y usos del suelo muestra que las características actuales de usos y vegetación en la parcela son diferentes a lo señalado por el mapa de hábitats (Eunis, GeoEuskadi). Este análisis ha permitido identificar en la parcela seis unidades de vegetación y usos del suelo. Son las siguientes, ordenadas de mayor a menor grado de naturalidad:



Figura 18. Unidades de vegetación y usos del suelo en el ámbito de Arkotz. Elaboración: Ekolur.

¹⁸ Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

¹⁹ Ley 2/2013, de 10 de octubre, de modificación de la Ley 16/1994, de 30 de junio, de Conservación de la Naturaleza del País Vasco. (BOPV nº 199, 17/10/2013).

Tabla 9. Superficies de las distintas unidades de vegetación del ámbito. Elaboración Ekolur.

Unidades de vegetación	Superficie (m ²)	% del ámbito
Arbolado de frondosas	4.265	21,8 %
Frondosas en regeneración	331	1,7 %
Vegetación arbustiva en terrenos alterados	9.345	47,7 %
Vegetación herbácea en terrenos modificados	778	4,0 %
Vegetación ruderal en terrenos alterados	2.828	14,5 %
Terrenos asfaltados	1.447	7,4 %

1.- Arbolado de frondosas. Se identifican aproximadamente 4.265 m² (22% del ámbito) en los que se desarrollan principalmente ejemplares forestales de mediano y gran porte a lo largo de la regata Arkotzerreka, y en los límites oeste y sur del ámbito. Se trata de masas forestales poco densas, ya que, a excepción de la formación que se extiende al oeste del ámbito, configuran estrechas alineaciones. A lo largo de la regata dominan los ejemplares de chopos (*Populus nigra*), arces (*Acer pseudoplatanus*), alisos (*Alnus glutinosa*) y tilos (*Tilia sp.*), observándose también un gran ejemplar de nogal del Cáucaso (*Pterocarya fraxinifolia*) y falsas acacia (*Robinia pseudoacacia*) de mediano porte. Estas dos últimas se encuentran catalogadas como especies alóctonas invasoras. El estrato arbustivo es muy heterogéneo, identificándose ejemplares de laurel (*Laurus nobilis*), cornejo (*Cornus sanguinea*), cola de caballo (*Equisetum arvense*), helechos (*Pteridium aquilinum*) y zarzas (*Rubus sp.*) entre otros, y especies alóctonas como el laurel cerezo (*Prunus laurocerasus*) palmas (familia *Arecaceae*) y hortensias (*Hydrangea sp.*)

La masa forestal del extremo noroeste del ámbito es más homogénea, identificándose principalmente ejemplares de mediano porte de alisos y sauces (*Salix sp.*). Al sur del ámbito, en el límite de la parcela, se observan también ejemplares de gran porte de roble pedunculado (*Quercus robur*).

2.- Frondosas en regeneración. En esta unidad se incluye una franja de 331 m² (2% del ámbito) entre la las frondosas de mayor porte junto a la regata y los terrenos alterados de la margen derecha de Arkotzerreka, donde se identifican numerosos rebrotes de ejemplares de alisos jóvenes.

3.- Vegetación arbustiva en terrenos alterados. En la ladera de la margen izquierda de la regata se han venido realizando, desde aproximadamente el año 2005, talas intermitentes de la vegetación allí presente. Por esta razón, hoy en día se desarrolla una vegetación fundamentalmente arbustiva donde predomina el zarzal junto con algunos ejemplares aislados de mediano porte de arces y magnolios, así como rebrotes de alisos y sauces. Cabe destacar que se identifican especies alóctonas como pequeñas palmas, y numerosos ejemplares de falsa acacia de pequeño porte, así como ejemplares de arbusto de las mariposas (*Buddleja davidii*), estando estas dos últimas especies catalogadas como alóctonas invasoras. Esta unidad de vegetación corresponde con una superficie de aproximadamente 9.345 m² (48% del ámbito).

4.- Vegetación herbácea en terrenos modificados. Una superficie de 778 m² (4% del ámbito) a lo largo del límite norte del ámbito, junto a la carretera GI-636, que la delimita y se mantiene a modo de zona ajardinada. Está constituida por una vegetación herbácea (gramíneas) con una composición florística homogénea.

5.- Vegetación ruderal en terrenos alterados. En esta unidad se incluye una zona de 2.828 m² (14% del ámbito) ubicada en la margen derecha de la regata, que se caracteriza por presentar un alto grado de alteración. El terreno, que presenta una cubierta de grava, ha sido utilizado para el acopio de materiales. La vegetación es principalmente herbácea, ruderal y nitrófila, aunque también se identifican rebrotes de alisos y chopos. Cabe destacar que se identifican además ejemplares de especies alóctonas invasoras de falsa acacia y arbusto de las mariposas, así como una gran masa de bambú (*Phyllostachys sp.*) en el extremo este del ámbito, a lo largo de la regata.

6.- Terrenos asfaltados. A lo largo del límite norte el ámbito, una superficie de 1.447 m² (7% del ámbito) se encuentra totalmente asfaltado por el vial que sirve de acceso al ámbito. Esta unidad se encuentra desprovista de vegetación

Teniendo en cuenta lo descrito anteriormente, las masas arboladas de frondosas podrían considerarse de elevado interés ecológico, por su función, entre otros, como sumidero de CO₂, y como hábitat favorable para la fauna. Sin embargo, la presencia de especies alóctonas invasoras como falsas acacias y nogales del Cáucaso, así como su reducida densidad, limita también de manera importante su calidad ecológica.

De manera similar, la masa de frondosas en regeneración y la superficie de vegetación arbustiva, presentaría también interés, atendiendo a la posibilidad de llegar, especialmente en las márgenes del arroyo, a constituir una comunidad clímax de interés como es la aliseda.

Respecto al resto de unidades de vegetación descritas, debido al elevado grado de modificación de las mismas y que la vegetación principal presente es de tipo herbácea, se considera que no presentan un elevado interés ecológico.

Por último, hay que señalar que no se han identificado en el ámbito especies incluidas en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas de la Fauna y Flora, Silvestre y Marina.



Imagen 4. Arbolado de frondosas junto a la regata, tras la franja de alisos jóvenes en regeneración. En posición central se observa un ejemplar de nogal del Cáucaso (especie alóctona invasora).



Imagen 5. Arbolado de frondosas junto a la margen izquierda de la regata. Se observan ejemplares de falsa acacia (especie alóctona invasora).



Imagen 6. Sotobosque de las masas forestales en la ribera de Arkotzerreka.



Imagen 7. Masa forestal de alisos y sauces del extremo noroeste del ámbito.



Imagen 8. Rebrotos de alisos frente a las masas forestales de mayor parte junto a la regata.



Imagen 9. Vegetación arbustiva con ejemplares de especies alóctonas invasoras (falsa acacia) en las laderas modificadas al sur de la regata. En la zona alta se observa la hilera de robles que limita con el prado situado al sur de la parcela.



Imagen 10. Zona ajardinada con vegetación herbácea entre la carretera GI-636 y vial asfaltado del ámbito.



Imagen 11. Vegetación ruderal en terrenos alterados en la que se incluye la masa de bambú que desarrolla en la margen derecha de la regata.



Imagen 12. Ejemplares de falsa acacia y acúmulos de materiales sobre la vegetación ruderal propia de terrenos muy alterados.

Imagen 13. Vial asfaltado al norte del ámbito desprovisto de vegetación.

5.10 FAUNA

La base de datos del Gobierno Vasco recoge 23 citas de especie catalogadas que aparecen en el Catálogo de Especies Amenazadas de la CAPV para la cuadrícula UTM 30TWN99 (10x10 Km), donde se ubica el ámbito.

Tabla 10. Especies catalogadas en la cuadrícula UTM 30TWN99 (10X10 km).

Especie	Nombre común	Categoría de Amenaza	Hábitat
Anfibios			
Bufo calamita	Sapo corredor	Vulnerable	Generalista, masas de agua
Reptiles			
Zamenis longissimus	Culebra de Esculapio	De interés especial	Bosques, campiña
Aves			
Accipiter gentilis	Azor común	Rara	Bosques
Accipiter nisus	Gavilán común	De interés especial	Bosques
Caprimulgus europaeus	Chotacabras gris	De interés especial	Campiña, matorral
Charadrius dubius	Chorlitejo chico	Vulnerable	Masas de agua
Cinclus cinclus	Mirlo acuático	De interés especial	Cursos fluviales
Circaetus gallicus	Culebrera europea	Rara	Campiña, matorral
Circus cyaneus	Aguilucho pálido	De interés especial	Campiña, carrizal
Corvus corax	Cuervo	De interés especial	Generalista
Dendrocopos minor	Pico menor	De interés especial	Bosques de ribera, campiña
Falco peregrinus	Halcón peregrino	Rara	Roquedos
Gyps fulvus	Buitre común	De interés especial	Roquedos, campiña
Hieraetus pennatus	Aguillilla calzada	Rara	Bosques, matorral
Jynx torquilla	Torcecuello	De interés especial	Campiña
Milvus milvus	Milano real	Vulnerable	Bosques, campiña
Monticola saxatilis	Roquero rojo	De interés especial	Roquedos, matorrales
Neophron percnopterus	Alimoche común	Vulnerable	Roquedos
Pernis apivorus	Abejero europeo	Rara	Bosque, campiña

Especie	Nombre común	Categoría de Amenaza	Hábitat
Mamíferos			
<i>Eptesicus serotinus</i>	Murciélago hortelano	De interés especial	Roquedos, construcciones
<i>Felis silvestris</i>	Gato montés	De interés especial	
<i>Galemys pyrenaicus</i>	Desmán ibérico	En peligro de extinción	Cursos fluviales
<i>Mustela lutreola</i>	Visón europeo	En peligro de extinción	Cursos fluviales
<i>Mustela putorius</i>	Turón común	De interés especial	Generalista
<i>Myotis daubentonii</i>	Murciélago ribereño	De interés especial	Bosques, cursos fluviales
<i>Myotis nattereri</i>	Murciélago de Natterer	Rara	Bosques
<i>Nyctalus leisleri</i>	Nóctulo menor	De interés especial	Bosques
<i>Rhinolophus euryale</i>	Murciélago mediterráneo de herradura	En peligro de extinción	Cavernas

El área de Arkotz se incluye en el Área de Interés Especial (AIE) del Murciélago mediterráneo de herradura (*Rhinolophus euryale*). Debido a las características del ámbito, y puesto que se trata de una especie cavernícola, no se prevén afecciones a sus lugares de anidación. Sin embargo, podría valerse de los espacios forestales como área de alimentación.

El ámbito no es coincidente con otras Zonas de Zona de Distribución Preferente (ZDP), Puntos Sensibles de Distribución (PSD) o Áreas de Interés Especial (AIE) identificadas para otras especies de mamíferos, aves, reptiles y peces. Cabe mencionar que, el río Oartzun, al que vierte sus aguas la regata Arkotzerreka, se identifica como AIE para el sábalo (*Alosa alosa*); sin embargo, a priori no se prevén afecciones aguas abajo del ámbito como consecuencia de las actuaciones en el mismo.

En el área de Arkotz y su entorno existen factores que limitan notablemente la diversidad y densidad de fauna de interés. Así, la fauna presente en está constituida fundamentalmente por especies típicas de la campiña atlántica y aquellas con distribución preferente en ambientes urbanos y periurbanos. Se considera que la conectividad ecológica del área está fuertemente condicionada por la carretera GI-636, las vías de ferrocarril, y suelos desarrollados que rodean al ámbito, por lo que buena parte de la comunidad faunística está casi desconectada de otros ámbitos más extensos relativamente cercanos. Además, los terrenos alterados de la mitad septentrional del ámbito y las reducidas masas arboladas existentes limitan de manera importante las especies faunísticas presentes en el ámbito.

No se han identificado especies faunísticas de interés en el Arkotz y, debido a las limitaciones anteriormente citadas, no es previsible que sea un área utilizada por las mismas. En todo caso, albergan especial interés los ejemplares de árboles maduros, que podrían constituir un hábitat favorable para fauna de interés como pícidos o quirópteros forestales.

5.11 ESPACIOS PROTEGIDOS Y OTRAS ÁREAS DE INTERÉS NATURALÍSTICO

La Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad establece un sistema de espacios protegidos divididos en 3 categorías:

- Espacios Naturales Protegidos
- Espacios Protegidos Red Natura 2000
- Áreas protegidas por instrumentos internacionales

De acuerdo con el artículo 50 de la citada *Ley 42/2007*, tendrán la consideración de áreas protegidas por instrumentos internacionales todos aquellos espacios naturales que sean formalmente designados de conformidad con lo dispuesto en los Convenios y Acuerdos internacionales de los que sea parte España y, en particular, los siguientes:

- a) Los humedales de Importancia Internacional, del Convenio relativo a los Humedales de Importancia Internacional especialmente como Hábitat de Aves Acuáticas.
- b) Los sitios naturales de la Lista del Patrimonio Mundial, de la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural.
- c) Las áreas protegidas, del Convenio para la protección del medio ambiente marino del Atlántico del nordeste (OSPAR).
- d) Las Zonas Especialmente Protegidas de Importancia para el Mediterráneo (ZEPIM), del Convenio para la protección del medio marino y de la región costera del Mediterráneo.
- e) Los Geoparques, declarados por la UNESCO.
- f) Las Reservas de la Biosfera, declaradas por la UNESCO.
- g) Las Reservas biogenéticas del Consejo de Europa.

A estos espacios se unen las reservas naturales fluviales que constituyen una figura de protección que tiene como objetivo preservar aquellos tramos de ríos con escasa o nula intervención humana y en muy buen estado ecológico.

Por su parte, la *Ley 9/2021, de 25 de noviembre, de conservación del patrimonio natural de Euskadi*, establece en su artículo 37 que los espacios naturales protegidos se clasificarán en alguna de las siguientes categorías:

- a) Espacios naturales protegidos. Formarán parte de esta categoría los parques naturales, las reservas naturales, los monumentos naturales, y los paisajes naturales protegidos.
- b) Espacios naturales protegidos de la Red Natura 2000. Formarán parte de esta categoría los lugares de importancia comunitaria (LIC), las zonas especiales de conservación (ZEC) y las zonas de especial protección para las aves (ZEPA).
- c) Espacios protegidos en aplicación de instrumentos internacionales. Formarán parte de esta categoría las reservas de la biosfera, los humedales de importancia internacional de la Convención relativa a los Humedales de Importancia Internacional Especialmente como Hábitat de Aves Acuáticas (Ramsar), los geoparques declarados por la Unesco, las áreas protegidas del convenio Oskar, los sitios naturales de la Lista del Patrimonio Mundial y las reservas biogenéticas del Consejo de Europa

El ámbito objeto de análisis Arkotz no forma parte de ningún espacio protegido por las figuras de protección citadas. Además, debido a las características de las actuaciones propuestas y la ubicación del ámbito, no se prevén afecciones a ningún espacio protegido de su entorno.

En relación con los espacios protegidos cercanos, destacar, por un lado, que, al norte del ámbito, en la costa, se extiende la formación de Jaizkibel, incluida en la Red Natura 2000 como Zona de Especial Conservación 'Jaizkibel (ES2120017)', identificada como Área de interés naturalístico por las Directrices

de Ordenación Territorial 'Monte Jaizkibel (DOT014)', e incluida en el Catálogo abierto de espacios naturales relevantes 'Monte Jaizkibel (47).

Por otro lado, la formación Peñas de Aia al sur del del ámbito está declarada como Parque Natural 'Aiako Harria (ES212007), incluida en la Red Natura 2000 como Zona de especial conservación 'Aiako Harria (ES2120016)' y en el Catálogo abierto de espacios naturales relevantes 'Peñas de Aia y cabecera del Oiartzun (49)'.

5.12 CORREDORES ECOLÓGICOS E INFRAESTRUCTURA VERDE

Ante la problemática de pérdida de la conectividad natural del paisaje, el proyecto de Red de Corredores Ecológicos de la CAPV (Gobierno Vasco, 2005) identificó como objetivo principal de la Red el de fomentar la conexión y la coherencia ecológica de la Red Natura 2000. Para ello, buscó la delimitación de una Red que permitiera la movilidad de la fauna a escala regional entre los espacios de la Red Natura 2000, así como elaborar una propuesta de régimen de uso y medidas de gestión de los elementos que formaran la Red de Corredores.

El ámbito objeto de estudio no coincide con ninguno de los elementos estructurales definidos por el proyecto citado.

Por otro lado, las Directrices de Ordenación Territorial, cuya revisión ha sido aprobada en julio de 2019²⁰, incluye entre sus principios rectores el de incorporar la infraestructura verde y la puesta en valor de los ecosistemas a la ordenación del medio físico.

La infraestructura verde es una red de zonas naturales y seminaturales y de otros elementos ambientales planificada de forma estratégica, diseñada y gestionada para la prestación de una extensa gama de servicios ecosistémicos. A nivel de la CAPV se compone de los siguientes elementos:

- Los espacios protegidos por sus valores ambientales y que cuentan con sus propias figuras de protección.
- Los corredores ecológicos que enlazan estos espacios.
- Otros espacios de interés natural multifuncional que, teniendo valores ambientales reseñables a nivel de la CAPV, no cuentan con una figura de protección aprobada.
- Los cauces y sus zonas categorizadas como de protección de aguas superficiales, los humedales RAMSAR y todas las masas de agua inventariadas por el PTS de Zonas Húmedas.

Las DOT añaden que los planeamientos urbanísticos "(...) extenderán la red incorporando espacios relevantes en sus respectivas escalas" y, en todo caso, deberán tener en consideración otros espacios protegidos que no están en la infraestructura verde a nivel de la CAPV.

Los cursos de agua, sus márgenes y bosques constituyen corredores ecológicos lineales para la ictiofauna y otros animales tanto acuáticos como terrestres. Así, los cursos de agua que forman parte

²⁰ Decreto 128/2019, de 30 de julio, por el que se aprueba definitivamente la revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV.

de la red de corredores ecológicos de la CAPV se identifican como 'Trama Azul', clasificación en la que se incluye el río Oiartzun.

Arkotz se ubica al oeste del corredor de enlace y su área de amortiguación que conecta los espacios núcleo de Jaizkibel y Peñas de Aia. Sin embargo, el ámbito de estudio no forma parte de la infraestructura verde a nivel de la CAPV, y tampoco se prevén afecciones a las áreas que se incluyen en la infraestructura verde descrita.

5.13 SERVICIOS DE LOS ECOSISTEMAS

Según la cartografía consultada en la IDE Euskadi, los terrenos de la margen derecha de la regata forman parte de la unidad caracterizada como 'Urbano', y las superficies de la margen izquierda se identifican como 'Bosques atlánticos de frondosas (dominados por *Quercus*)'. Sin embargo, como ya se ha mencionado anteriormente, la superficie de bosque existente en la ladera sur es limitada, por lo que los servicios ecosistémicos que preste serán inferiores a los identificados en geoEuskadi.

Según la misma fuente, esta unidad presta los servicios ambientales que se muestran a continuación:

Tabla 11. Servicios ecosistémicos en el ámbito de estudio. Fuente: geoEuskadi.

Servicios ecosistémicos	Unidades ambientales	
	Urbano	Bosques atlánticos
Almacenamiento de carbono	Nulo	Muy alto
Abastecimiento de madera	Nulo	Bajo
Potencial de recreo	Muy bajo o nulo	Medio
Servicio de recreo	Bajo	Alto
Abastecimiento de agua y alimentos	Nulo	Nulo
Estética del paisaje	Muy Bajo	Alto
Contribución a la polinización	Bajo	Alto
Regulación de la calidad del aire	Medio	Medio
Mantenimiento del hábitat	Muy bajo o nulo	Alto
Índice de retención de agua	Muy bajo	Bajo y Alto

5.14 MONTES DE UTILIDAD PÚBLICA

El ámbito no forma parte de ningún Monte de Utilidad Pública o Monte Protector o Monte de Libre Disposición, regulados por la *Norma Foral 7/2006, de Montes de Gipuzkoa*, y recogidos en el Catálogo de montes de Utilidad Pública de Gipuzkoa.

5.15 PAISAJE

El ámbito se enmarca en la depresión geológica Donostia-Irun, de relieve relativamente llano, cuyo paisaje se caracteriza por la ocupación de desarrollos urbanos (residenciales, industriales e infraestructuras) en un marco más amplio de carácter montañoso que guarda características de su pasado rural.

El paisaje agrario que predominaba en el entorno en la primera mitad del siglo XX ha sido modificado mediante la expansión de elementos antropogénicos (ampliación del núcleo urbano, áreas industriales, infraestructuras), debido a sus características de eje conector. Así, el área se sitúa en un ambiente

periurbano, rodeado de grandes áreas de actividades económicas, junto a terrenos que mantienen todavía hoy en día un uso agrario.

La Cartografía de Paisaje de la CAPV²¹ delimitó las cuencas visuales de la CAPV. Se trata de áreas relativamente homogéneas, utilizando criterios de visibilidad, que guardan entre sí una relación recíproca de intervisibilidad. Concretamente, el área forma parte de la cuenca visual Errenteria [código 491] que no ha sido incluida en el proyecto de Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la CAPV²².

Tabla 12. Caracterización de la cuenca visual.

Cuenca visual	Valor de paisaje	Cotidianidad	CPSS*	Impactos visuales negativos	Impactos visuales positivos
Errenteria	1 – muy bajo	muy cotidiano	no	Carreteras, tendidos, ferrocarril, repetidores y canteras	Masas de agua, ríos y roquedos

*CPSS: Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la CAPV.

Se ha asignado un valor paisajístico “muy bajo” a la cuenca, condicionada por la notable presencia de impactos negativos como carreteras (AP-8 y GI-636), tendidos eléctricos y líneas de ferrocarril (Adif y Euskotren).

El ámbito puede considerarse como “muy cotidiano”, dada su alta visibilidad desde infraestructuras de transporte de uso elevado como la GI-636 que discurre a lo largo del límite norte del ámbito y las vías de ferrocarril que discurren por el límite oeste. Esta situación incide en su fragilidad visual, entendida como su mayor o menor susceptibilidad al cambio.

En este sentido, se podría considerar un ámbito de alta fragilidad, debido a su alta visibilidad, si bien ésta queda atemperada por la capacidad de integración de posibles desarrollos edificatorios que quedarían enmarcados en una trama continua de edificios destinados a actividades económicas en torno a la carretera GI-636.

En el 2014 El Gobierno Vasco aprobó el Decreto 90/2014 sobre protección, gestión y ordenación del paisaje en la ordenación del territorio de la comunidad Autónoma del País Vasco, con el que se dota de marco normativo y se fijan herramientas normalizadas a la integración del paisaje en la ordenación territorial como los Catálogos del paisaje, las Determinaciones del paisaje, los Planes de acción del paisaje y los Estudios de integración paisajística.

En el caso que nos ocupa, se cuenta con el Catálogo y Determinaciones del Paisaje del Área Funcional de Donostia/San Sebastián (Donostialdea- Bajo Bidasoa) en el que se incluye el ámbito de estudio²³.

²¹ Departamento interuniversitario de ecología de Madrid & Departamento de proyectos y planificación rural de la universidad politécnica de Madrid. 1990. Cartografía del Paisaje de la CAPV.

²² IKT SL & Paisaia, 2005. Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la CAPV. Anteproyecto. Gobierno Vasco.

²³ Decreto 154/2020, de 22 de septiembre, por el que se aprueba definitivamente la modificación del Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Donostia / San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa), relativa a las determinaciones del paisaje. BOPV 22/10/2020.

El ámbito Arkotz se incluye en la unidad de paisaje “Corredor de Oarsoaldea” (CO.4). Se caracteriza como un paisaje con pendientes suaves y una posición topográfica hundida respecto a los relieves circundantes que, al ser atravesado por importantes ejes de comunicación, ha propiciado la ocupación del suelo por un entramado de tejido industrial, comercial y plataformas logísticas. Concretamente, en el ámbito no se encuentra ningún elemento intangible del paisaje (paisajes históricos, sociales y culturales), y presenta una fragilidad media, accesibilidad visual cotidiana alta y contemplativa media. Los principales valores negativos del paisaje en el entorno del ámbito se deben a la presencia de las vías de comunicación, y como valor positivo se describe la formación forestal, aunque ya se ha descrito que su representatividad en el ámbito se encuentra muy limitada.

La formulación de Objetivos de Calidad Paisajística (OCP) tiene el fin de establecer los principios que deberían regir las políticas de conservación, gestión y ordenación del paisaje, que guiarán las características paisajísticas del entorno de los ciudadanos.

En relación con los OCP, con carácter general para la unidad de paisaje se establece la mejora visual, y concretamente, en Arkotz se proponen los objetivos N.R.1 “Restauración de tramos de riberas” y U.M.5. “Mejora visual de polígonos industriales”.

Las determinaciones del paisaje delimitan asimismo Áreas de Especial Interés Paisajístico (AEIP) como herramienta complementaria para dirigir el paisaje. Las define como porciones del territorio que presentan una determinada heterogeneidad o complejidad y que por tanto necesitan determinaciones o propuestas específicas en orden a su protección, ordenación o gestión por estar sometidos a un o varios de los siguientes criterios: singularidad, tipología del paisaje raro o amenazado, fragilidad, especial deterioro o degradación, visibilidad para la población, valor identitario y/o cualidades sobresalientes en sus aspectos perceptivos y estéticos.

La unidad paisajística CO.4 se identifica como “AEIP Restauración, mejora o modificación de su paisaje” (sin planes de ordenación o gestión), ya que presenta un porcentaje alto de degradación paisajística y se trata de una unidad de paisaje localizada en entornos con alta demanda social de ordenación.

5.16 PATRIMONIO CULTURAL

De acuerdo con el sistema de información del Patrimonio Cultural Vasco “Ondarea”²⁴, tanto en el ámbito como su entorno más próximo no se identifican elementos del patrimonio cultural catalogados.

5.17 RIESGOS AMBIENTALES

5.17.1 Riesgo de erosión

El mapa de erosión de suelos de la Comunidad Autónoma de Euskadi (Escala 1:25.000) evalúa la erosión hídrica laminar. El modelo aplicado para predecir los niveles de erosión hídrica laminar o en regueros es la ‘Ecuación Universal de Pérdidas de Suelo’, tanto en su versión original de 1978, modelo USLE, como en su versión revisada de 1997, modelo RUSLE.

²⁴ <http://www.euskadi.eus/app/ondarea-patrimonio-cultural-vasco/>

Según el modelo RUSLE gran parte de Arkotz (75% del ámbito) presenta niveles de erosión muy bajos y pérdidas de suelo tolerable de 2,5 t/ha y año donde probablemente no haya erosión neta. En pequeñas zonas en el extremo septentrional del ámbito (5% del ámbito), por su cercanía con las áreas ya urbanizadas, no se identifican tasas de pérdida de suelo, por lo que no son susceptibles al proceso erosivo.

Finalmente, en el límite oriental se identifican zonas (20% del ámbito) con pérdidas de suelo de más de 200 t/ha y año donde se dan procesos erosivos extremos. Sin embargo, el extremo noreste del ámbito es una zona fundamentalmente llana que además se encuentra parcialmente asfaltada, y el límite este de Arkotz, aunque corresponde con terrenos que en algunos puntos presentan pendientes pronunciadas, se conserva en ellos una vegetación arbustiva con ejemplares arbóreos de pequeño porte. Por lo tanto, un análisis sobre el terreno nos hace desestimar esta valoración, dado que no se han identificado este tipo de procesos en las zonas indicadas y puesto que tampoco presentan características que puedan favorecer esta pérdida de suelo.

Por su parte, el PTS agroforestal no cartografía ningún área erosionable en el ámbito.

5.17.2 Suelos potencialmente contaminados

El 'Inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes', aprobado por *Decreto 165/2008 de 30 de septiembre*, y cuya información se encuentra disponible en la plataforma pública geoEuskadi, no identifica emplazamientos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes en el área de estudio.

Sí se observan parcelas incluidas en el inventario que coinciden los desarrollos industriales contiguos. Sin embargo, las actuaciones propuestas se limitan al área de Arkotz, y no se prevén impactos en los suelos inventariados adyacentes.

5.17.3 Inundabilidad

La cartografía de inundabilidad de la CAPV (Agencia Vasca del Agua) contempla la existencia de áreas inundables en la vega del río Bidasoa. Esta cartografía delimita la zona de flujo preferente y las zonas inundables para distintos periodos de retorno (10, 100 y 500 años).

Por otro lado, en aplicación de la Directiva 2007/60/CE, relativa a la evaluación y gestión de los riesgos de inundación, la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental realizó la Evaluación Preliminar del Riesgo de Inundación (EPRI), cuyo resultado ha sido la selección de las Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSIs) y la elaboración del Plan de Gestión del Riesgo de Inundación (PGRI).

La regata Arkotzerreka desde un punto próximo al ámbito de estudio aguas arriba, y el río Oiartzun aproximadamente desde la zona en la que la regata Arkotzerreka desemboca en el mismo, han sido designadas como ARPSI, identificadas como 'Oiartzun' (código ES017-GIP-OIA-01), perteneciente al grupo III, que incluye las ARPSIs de riesgo significativo cuya protección estructural debe acometerse tras solucionar los problemas asociados a los Grupos I y II.

Debido a que la regata se encuentra parcialmente encauzada en el ámbito, el área inundable por la avenida con un periodo de retorno de 10 años coincide fundamentalmente con la zona de flujo preferente de Arkotzerreka, que supone una superficie de aproximadamente 1.778 m² (9% del ámbito).

De manera similar, el área inundable por la avenida de 100 años también afectaría a una superficie adicional de 2.584 m² (13% del ámbito). Sin embargo, las avenidas con un periodo de retorno de 500 años afectarían a un área mayor, 4.523 m² (23% del ámbito), principalmente en la mitad oeste del ámbito.

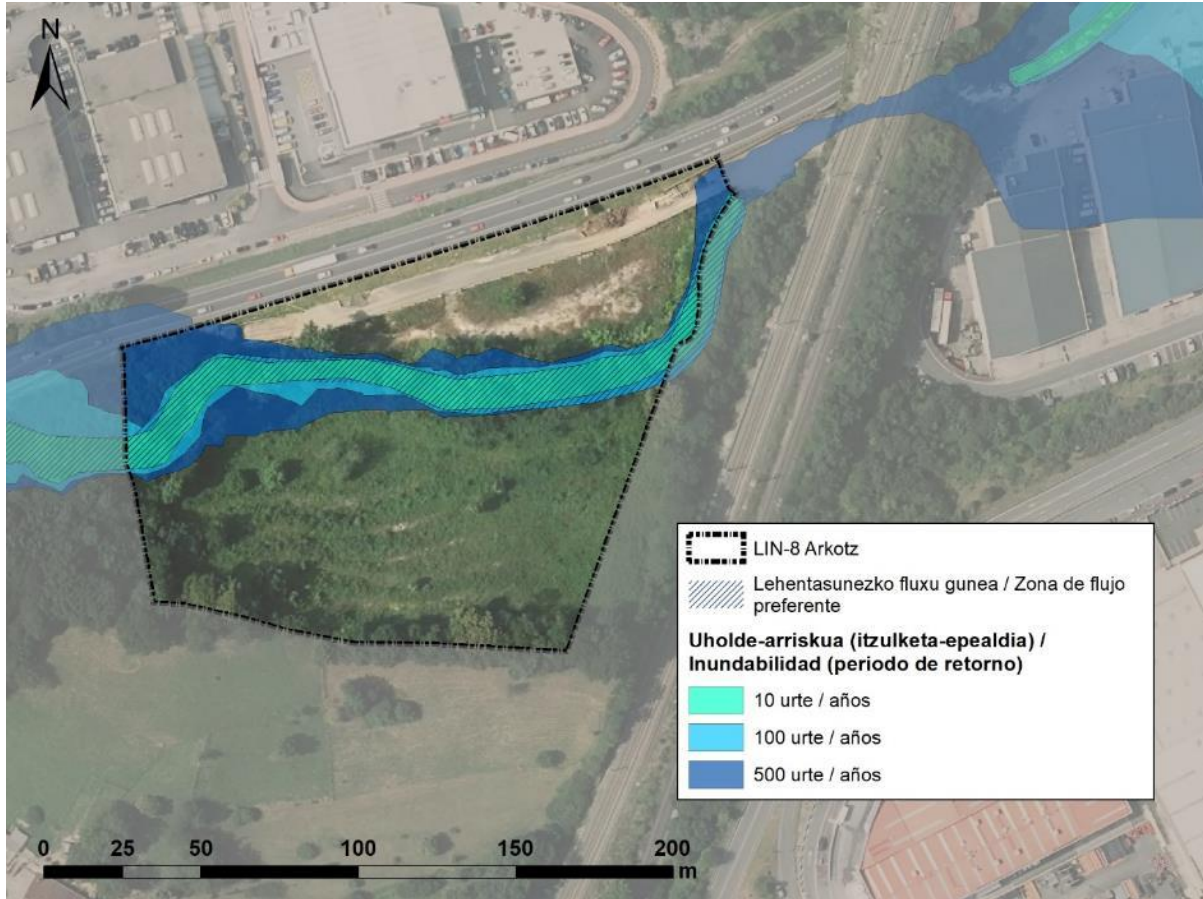


Figura 19. Manchas de inundabilidad. Fuente: Agencia Vasca del Agua. Geoeskadi. Elaboración Ekolur.

5.17.4 Vulnerabilidad a la contaminación de acuíferos

Según el Mapa de la vulnerabilidad a la contaminación de los acuíferos de la Comunidad Autónoma del País Vasco (1:25.000), el área Arkotz se ubica sobre acuíferos que presentan una vulnerabilidad muy baja a la contaminación.

5.17.5 Riesgo sísmico

Según señala el Plan de Emergencias ante el Riesgo Sísmico de la CAPV (Gobierno Vasco, 2007), el ámbito de estudio, al igual que el resto del municipio, se sitúa en zona de intensidad VI, por lo que es improbable la ocurrencia de un sismo con capacidad para destruir edificaciones. El municipio de Oiartzun queda fuera de la línea de intensidad VII, marcada por el Instituto Geográfico Nacional como límite de las zonas que necesitan un plan de protección civil ante riesgo sísmico.

5.17.6 Riesgo de incendio

El riesgo de incendios forestales está condicionado fundamentalmente por el tipo de vegetación que existe en el área y en sus alrededores. Por lo tanto, para su valoración se tienen en cuenta las unidades de vegetación existentes, así como la combustibilidad intrínseca de los tipos de vegetación.

El 'Modelo de combustibles forestales del País Vasco DAE 1999' identifica en el entorno de ámbito dos niveles de riesgo:

- Riesgo bajo: se identifica en este nivel los terrenos de la margen derecha de la regata en los que la vegetación predominante es herbácea o arbustiva.
- Riesgo alto: correspondiente con zonas de vegetación autóctona con elevada densidad de ejemplares forestales. Se identifica en este nivel gran parte del ámbito, sin embargo, como ya se ha mencionado, las masas forestales en el área se reducen a los márgenes de la regata y los límites exteriores del ámbito, por lo que se prevé que el riesgo potencial de incendio sea en realidad menor al identificado.

5.17.7 Riesgo tecnológico

Los riesgos tecnológicos se han agrupado en dos bloques: Transporte de mercancías y Normativa SEVESO III.

5.17.7.1 SEVESO III

El *Real Decreto 840/2015*, traspone al ordenamiento jurídico español la *Directiva 2012/18/UE* (Directiva SEVESO III), relativa al control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas. Este Real Decreto tiene por objeto la prevención de accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas, así como la limitación de sus consecuencias sobre la salud humana, los bienes y el medio ambiente.

En lo referente a esta norma, no se localiza ninguna empresa catalogada como SEVESO III en las inmediaciones del ámbito.

5.17.7.2 Transporte de mercancías peligrosas

El transporte de mercancías peligrosas está regulado por el 'Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR 2003)' y el 'Reglamento de Transporte por Ferrocarril (RID 2003)'. A nivel estatal, está vigente el *Real Decreto 387/1996* por el que se aprueba la 'Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril'.

En el marco del Real Decreto citado, en el ámbito del País Vasco se han elaborado los 'Mapas de Flujo del Transporte de Mercancías Peligrosas en la Comunidad Autónoma del País Vasco' (1998, actualizado en 2005), centrado en los flujos de mercancías peligrosas efectuadas por carretera y ferrocarril. A partir de esos flujos el estudio ha calculado el riesgo que suponen tanto para la población como para el medio natural.

El riesgo asociado al transporte de mercancías peligrosas por la carretera GI-636 que discurre a lo largo del límite norte del ámbito se describe como de 'riesgo muy bajo', y la vía AP-8 que discurre al sur se identifica como de 'riesgo alto'. Por su ubicación, Arkotz quedaría por lo tanto incluido en la banda de afección de 100 m de la primera vía mencionada y en la banda de afección de 600 m de la AP-8.

La línea ferroviaria que circula con dirección NE-SO al oeste del ámbito se describe como de 'riesgo medio', quedando gran parte del ámbito incluido en la banda de afección de 100 m.

5.17.8 Ruido ambiental

El Ayuntamiento de Oiartzun cuenta con un Mapa de Ruido del municipio, aprobado en junio de 2017. En el mapa se representan los niveles de inmisión de ruido ambiental a 4 metros de altura sobre el terreno. Concretamente, en el entorno del ámbito se identifican como focos de ruido principales la autopista AP-8, la carretera GI-636, las líneas ferroviarias de ADIF y ETS, así como la propia actividad industrial de los polígonos en el entorno de Arkotz.

En las figuras siguientes se puede observar una captura del Mapa de Ruido total para el periodo día y noche correspondiente al entorno del ámbito de estudio.

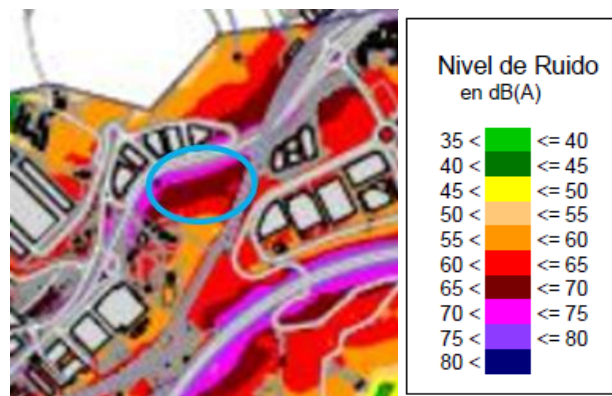


Figura 20. Captura del mapa de ruido ambiental total periodo día del municipio de Oiartzun en el entorno del ámbito (círculo azul). Fuente: Mapa nº13, Mapa de ruido total (día).

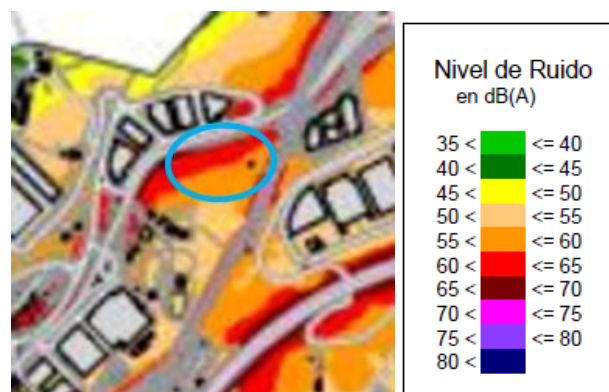


Figura 21. Mapa de ruido ambiental total periodo noche del municipio de Oiartzun en el entorno del ámbito (círculo azul). Fuente: Mapa nº15, Mapa de ruido total (noche).

El Decreto 213/2012²⁵, sobre contaminación acústica de la CAPV, establece los objetivos de calidad acústica aplicables para cada tipo de área acústica. En su artículo 31.2 establece que “Las áreas acústicas para las que se prevea un futuro desarrollo urbanístico, incluidos los casos de recalificación de usos urbanísticos, tendrán objetivos de calidad en el espacio exterior 5 dB(A) más restrictivos que las áreas urbanizadas existentes.”

Tratándose de un ámbito con predominio de uso terciario, los objetivos de calidad acústica que resultan de aplicación son los que se indican en la Tabla 13 para las áreas acústicas tipo ‘d’ los objetivos de calidad acústica, límites 5 dB(A) más restrictivos que los definidos en la Tabla A del Anexo I del mismo Decreto.

Tabla 13. Objetivos de calidad acústica para nuevas áreas urbanizadas de uso terciario e industrial. Fuente: Decreto 213/2012.

Tipo de área acústica	Índices de ruido [dB(A)]		
	L _d	L _e	L _n
d Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	65	65	60

De acuerdo con el Mapa de Ruido de Oiartzun, en la situación actual se darían superaciones de los objetivos de calidad acústica asignados en parte del ámbito de estudio, concretamente en una franja de terreno cercana a la GI-636, datos que han sido contrastados en el Estudio Acústico que se ha elaborado en el marco del Plan Especial de Ordenación Urbana de Arkotz.

En relación con las zonas de servidumbre acústica de infraestructuras, según señalan los “Mapas estratégicos de ruido de la red foral de carreteras de Gipuzkoa”, elaborados por el Departamento de Infraestructuras Viarias de Gipuzkoa de la Diputación Foral de Gipuzkoa, el ámbito de estudio queda dentro de la Zona de Afección de la carretera AP-8 que circula al sur del ámbito y de la antigua N-1 (hoy día GI-636). En el caso de la AP-8, se identifican niveles menores a 60 dB(A) durante el periodo día (L_d) y menores a 55 dB(A) durante el periodo noche (L_n). Sin embargo, en el caso de la GI-636, se han identificado niveles superiores a 70 dB(A) en partes del ámbito durante el periodo día (L_d) y de 60 dB(A) durante el periodo noche (L_n).

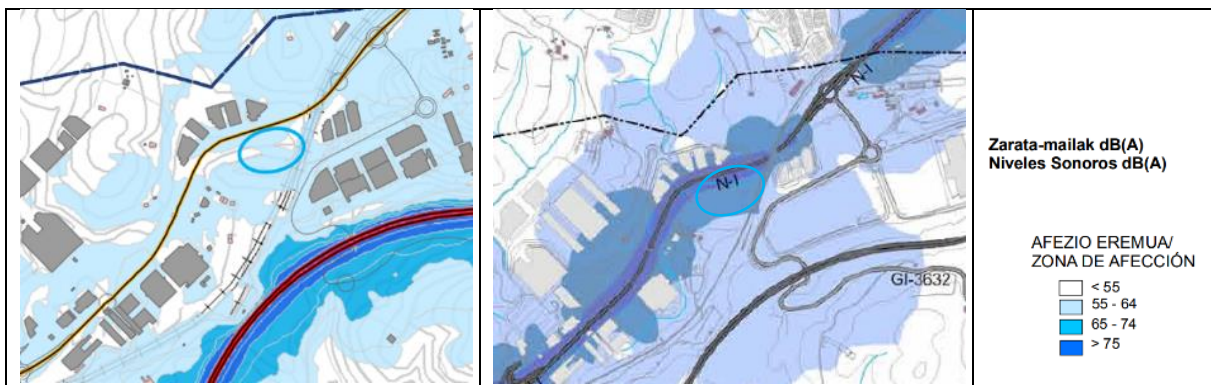


Figura 22. Zonas de Afección de la AP-8 (izquierda) y antigua N-1, hoy GI-636 (derecha). En círculo azul el ámbito de Arkotz. Fuente: Mapas Estratégicos de Ruido de la Red Foral de Carreteras de Gipuzkoa.

²⁵ Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Dado que, de acuerdo a los mapas estratégicos de ruido de la red foral de carreteras de Gipuzkoa el ámbito coincide con las zonas de afección de la AP-8 y de la GI-636, se debe tener en cuenta el artículo 30 del Decreto 213/2012: “La Administración Local, cuando se produzca un desarrollo urbanístico en la zona de servidumbre acústica, deberá remitir la documentación relativa al estudio acústico al que se refiere el párrafo 2 de este artículo a la persona o entidad titular de la misma, de forma previa a la aprobación inicial del correspondiente instrumento urbanístico, para que emita informe preceptivo en relación con la regulación de la contaminación acústica prevista en el presente Decreto”. Por tanto, antes de la aprobación inicial del Plan Especial, el Ayuntamiento de Oiartzun deberá enviar al servicio de carreteras de la Diputación Foral de Gipuzkoa el estudio acústico que acompañará al estudio ambiental estratégico del Plan Especial de Ordenación Urbana del A.I.U. LIN-8 Arkotz para la emisión del informe preceptivo correspondiente.

Por otro lado, se ha consultado también los *Mapas Estratégicos de ruido, Grandes Ejes Ferroviarios (3ª fase), U.M.E. Zumarraga-Irun de ADIF*, para ver si el futuro desarrollo se vería afectado por la línea de ferrocarril. Tal y como se puede ver en la siguiente imagen, la delimitada como zona de afección se adentra ligeramente por la zona sureste del ámbito de Arkotz.

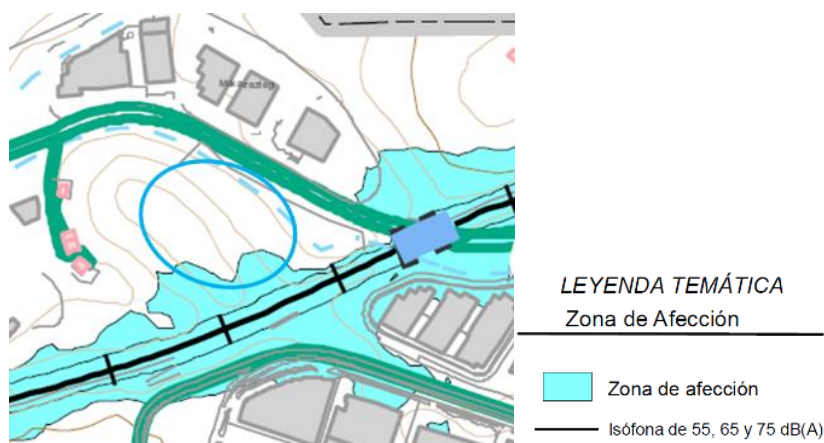


Figura 23. Zona de afección U.M.E. Zumarraga-Irun. En círculo azul el ámbito de estudio. Captura del Plano PL06.8 del Mapa Estratégico de Ruido de Grandes Ejes Ferroviarios, Fase III.

No es el caso de la afección de la red ferroviaria gestionada por Eusko Trenbideak (ETS), que discurre paralela a la red de ADIF pero por su lado más alejado del ámbito de Arkotz. El *Mapa Estratégico de ruido, Grandes Ejes Ferroviarios, U.M.E. Donostia-Irun de ETS* identifica unos niveles sonoros que no superan los 60 dB(A) en el periodo diurno (Lden) ni los 55 dB(A) en periodo nocturno en el ámbito de Arkotz.

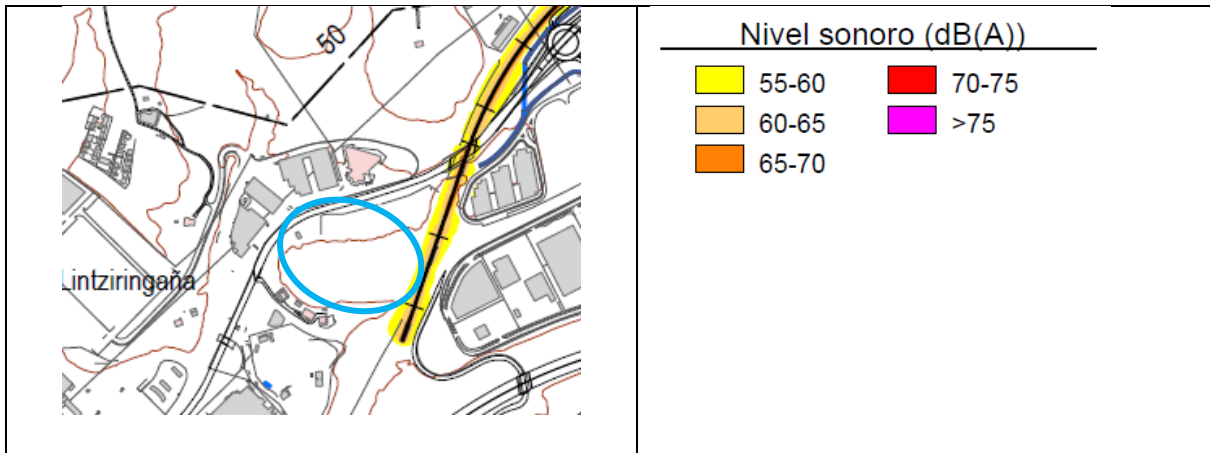


Figura 24. Nivel sonoro. Periodo diurno. Lden. Mapa estratégico de ruido. U.M.E. Donostia-Irun. ETS

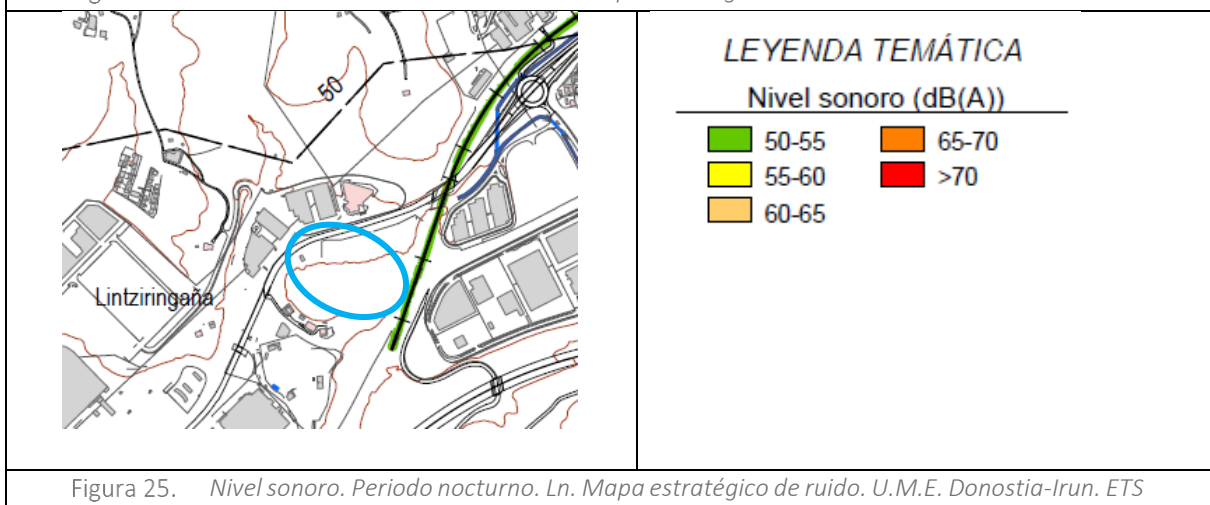


Figura 25. Nivel sonoro. Periodo nocturno. Ln. Mapa estratégico de ruido. U.M.E. Donostia-Irun. ETS

El Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco establece, en su artículo 37, las exigencias para áreas de futuro desarrollo urbanístico: “Las áreas acústicas para las que se prevea un futuro desarrollo urbanístico, incluidos los cambios de calificación urbanística, deberán incorporar, para la tramitación urbanística y ambiental correspondiente, un Estudio de Impacto Acústico que incluya la elaboración de mapas de ruido y evaluaciones acústicas que permitan prever el impacto acústico global de la zona [...].”

De acuerdo con el artículo 3.d) del mismo Decreto, se define futuro desarrollo urbanístico como “Cualquier actuación urbanística donde se prevea la realización de alguna obra o edificio que vaya a requerir de una licencia prevista en el apartado b) del artículo 207 de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo.”

En este caso, la Ley 2/2006, de 30 de junio, en su artículo 207 apartado b), establece entre los actos sujetos a licencia urbanística lo siguiente: b) Las obras de construcción, edificación e implantación de toda clase de nueva planta.

Por lo tanto, en el marco de la tramitación del Plan Especial de Ordenación Urbana del A.I.U. LIN-8 Arkotz, se ha realizado el estudio de impacto acústico del ámbito, que se incluye como Anexo II del presente documento. Su objetivo ha sido analizar la situación acústica esperada con la implantación del desarrollo previsto, basándose en la ordenación en planta, determinándose los niveles acústicos

esperados por fachada, y el grado de cumplimiento esperado en fase de explotación de los objetivos de calidad acústica establecidos por el *Decreto 213/2012*.

Asimismo, para dar cumplimiento al Real Decreto 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, se han analizado también los niveles acústicos detectados a 4 m de altura.

A continuación, se resumen los resultados obtenidos en el estudio de impacto acústico que reflejan las características actuales del ámbito en relación con la calidad acústica:

- Modelizado el ámbito en situación actual, es decir, sin llevar a cabo la ordenación propuesta, y con los viales y ferrocarriles como focos de emisión principal, se han extraído las isófonas correspondiente a 65 dB(A) (límite para periodo día y tarde) y 60 dB(A) (límite para periodos noche). En el ámbito de Arkotz, en los tres periodos analizados, los niveles de inmisión acústica pueden valorarse como desfavorables en la mitad septentrional del ámbito, en las áreas más cercanas a la carretera GI-636, en los tres periodos considerados (día, tarde y noche). Los resultados obtenidos de acuerdo con los análisis a 2 y 4 m de altura muestran resultados similares (ver Anexo II).

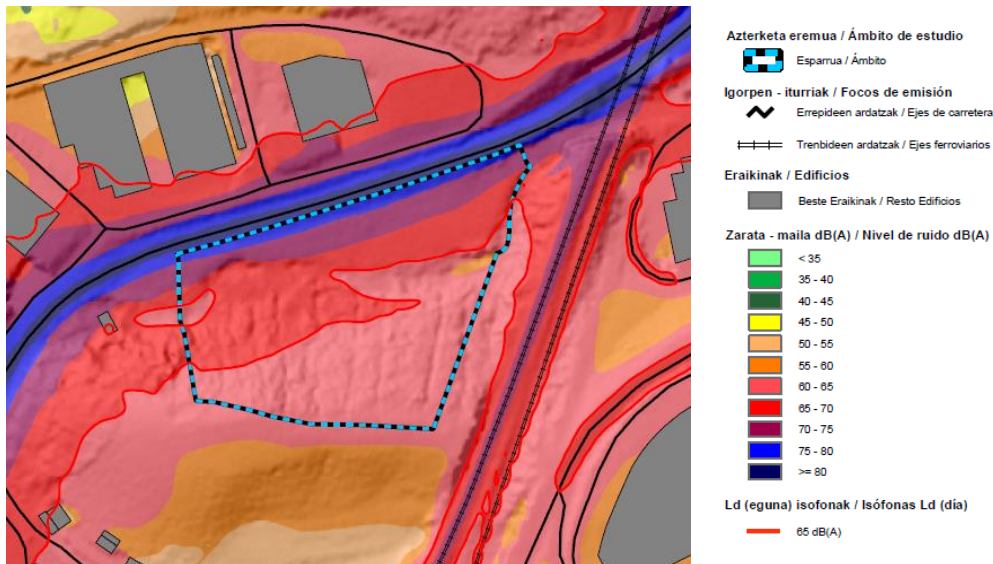


Figura 26. Mapa de Ruido. Ld (día), estado actual. Altura 2 metros.

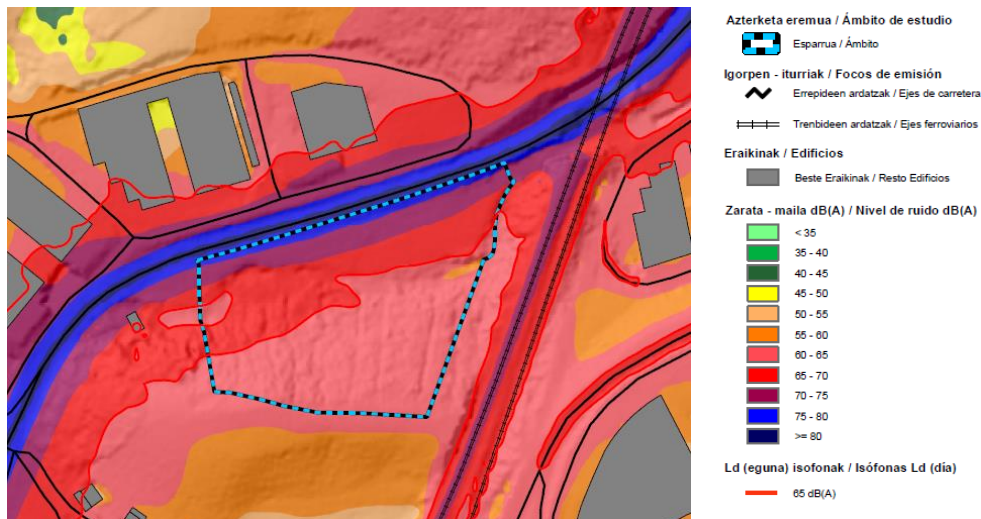


Figura 27. Mapa de Ruido. Le (tarde), estado actual. Altura 2 metros.

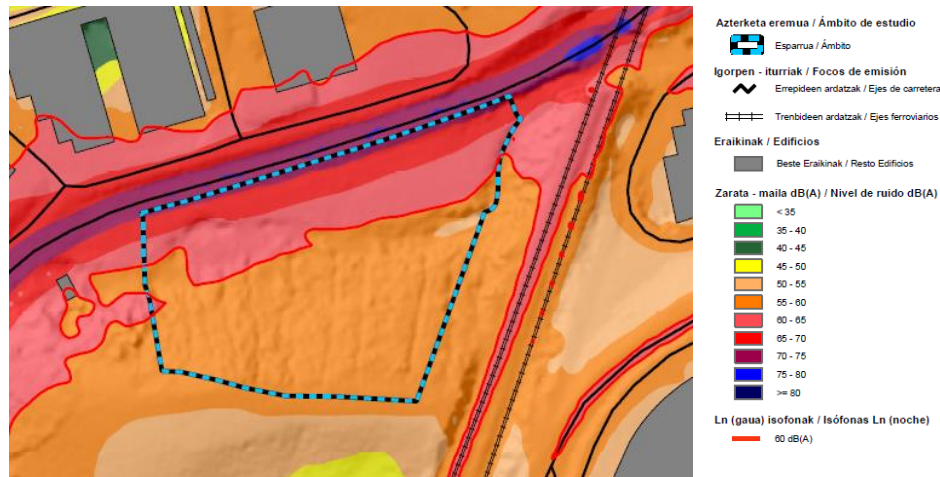


Figura 28. Mapa de Ruido. Ln (noche), estado actual. Altura 2 metros.

5.17.9 Cambio climático

En el terreno de la lucha contra el cambio climático los gobiernos locales están adquiriendo en los últimos años un papel cada vez más importante. Es posible augurar que su actuación en el futuro será aún más determinante desde el punto de vista de la adaptación.

En el documento ‘Evaluación de la vulnerabilidad y riesgo de los municipios vascos ante el cambio climático’, publicado por la sociedad pública IHOBE en enero de 2019, se identifican y seleccionan un número limitado de cadenas de impacto prioritarias sobre las que acotar y enfocar la evaluación de la vulnerabilidad y el riesgo de los municipios de la CAPV. Mediante estas cadenas de impacto es posible recoger las relaciones causa-efecto entre una determinada amenaza climática (actual o futura) y un determinado sector, ámbito o receptor.

Esta evaluación se ha llevado a cabo considerando las siguientes cadenas de impacto: impacto por olas de calor sobre la salud humana, impacto por inundaciones fluviales sobre el medio urbano, impacto por inundaciones por subida del nivel del mar sobre el medio urbano, e impacto por aumento de los periodos de mayor sequía sobre las actividades económicas, con especial interés en el medio agrario.

Se han seleccionado los tipos de datos que pueden caracterizar mejor los distintos componentes de la vulnerabilidad y el riesgo para cada una de las cadenas de impacto seleccionadas, es decir, la amenaza o peligro, la exposición, la sensibilidad y la capacidad de respuesta/capacidad adaptativa. En este análisis se valoran los riesgos en dos escenarios diferentes (RCP 4.5 y RCP 8.5), definidos en función de la emisión de gases de efecto invernadero, siendo el más desfavorable el RCP 8.5.

El ámbito de estudio está expuesto al riesgo de dos cadenas de impactos:

- En relación con el impacto por olas de calor, en el periodo 2011-2040, tanto para el escenario RCP 4.5 como RCP 8.5 se produciría un aumento del 7,38% con respecto del periodo de referencia 1971-2000. En cambio, en el periodo 2071-2100 este incremento sería mayor, 14,75% en el escenario RCP 4.5 y 24,59% en el escenario RCP 8.5.

- Atendiendo al impacto por inundaciones fluviales en el medio urbano, para el periodo 2011-2040, tanto en el escenario RCP 4.5 como RCP 8.5 se produciría un leve aumento menor al 1% con respecto al periodo de referencia 1971-2000. Este aumento para el periodo 2071-2100 sería ligeramente mayor, del 2,6% en el escenario RCP 4.5 y 3,9% en el escenario RCP 8.5.

Tabla 14. Riesgos asociados al cambio climático. Elaboración propia. Fuente: Evaluación de la vulnerabilidad y riesgo de los municipios vascos ante el cambio climático.

Cadena de impacto	Índices	Riesgo				
		Periodo de referencia 1971-2000	Periodo 2011-2040		Periodo 2071-2100	
			RCP 4.5	RCP 8.5	RCP 4.5	RCP 8.5
Impacto por olas de calor sobre la salud humana	Valores normalizados (1-2)	1,22	1,31	1,31	1,4	1,52
	Posición relativa en relación con los demás municipios de la CAPV (deciles 1-10)	6	6	6	6	7
Efecto de inundación fluvial en el medio urbano	Valores normalizados (1-2)	1,54	1,55	1,54	1,58	1,6
	Posición relativa en relación con los demás municipios de la CAPV (deciles 1-10)	7	7	7	7	7

Teniendo en cuenta la posición relativa que presenta Oiartzun con respecto al conjunto de municipios de la CAPV, cabe destacar que, tanto el riesgo sobre el impacto por olas de calor como el impacto por inundaciones fluviales en el medio urbano se sitúan en un decil medio-alto.

De acuerdo con el visor de los escenarios climáticos de la CAPV, publicado también por IHOBE, en el que se representa el clima bajo el escenario de cambio climático más desfavorable (RCP 8.5), en Oiartzun la temperatura media aumentaría 1,4°C con respecto a la temperatura media actual en el año 2050, y en el año 2099 este aumento sería de 3,4°C. De forma similar el número de días cálidos (percentil de las temperaturas máximas diarias mayor que 90) que actualmente se identifica en 44,8 días, aumentaría en 33,7 días para el año 2050 y en 89,0 días para el año 2099.

En cualquier caso, se tendrán en cuenta los datos anteriores a la hora de plantear medidas preventivas, correctoras y/o compensatorias relativas a la mitigación y adaptación al cambio climático, y, concretamente, respecto a las cadenas de impacto con incidencia más significativa en el ámbito.

5.18 SOCIOECONOMÍA

De acuerdo con la información del Instituto Vasco de Estadística (EUSTAT), el término municipal de Oiartzun ocupa una superficie de 5.950 ha y contaba en 2021 con una población de 10.297 habitantes, lo que supone una densidad poblacional de 173 habitante/km².

La población ha aumentado en la última década un 2,84%. La tasa bruta de natalidad es 6,69 ‰, similar a las tasas de Gipuzkoa y la CAPV, que rondan el 6,91% y 6,64 ‰ respectivamente (2020). La tasa de crecimiento vegetativo es negativa, de -1,45% (2020) y la población nacida en el extranjero supone un 4,77%.

El 20,09% de la población es mayor de 65 años (2020). El índice de sobreenvjecimiento, correspondiente al porcentaje de población de 75 años y más, es del 8,98%. La población menor de 15 años supone un 15,18% del total.

La tasa de actividad de la población 16 y más años (2020) es de 50,85%, ligeramente mayor a la tasa correspondiente al conjunto de la CAPV que es del 48,32%. Estas cifras son menores entre las mujeres mayores de 16 años, cuya tasa de actividad es de 48,64% en Oiartzun y el 45,69% en la CAPV.

Por otro lado, la tasa de ocupación entre la población de 16 a 64 años (2020) es de 56,68%, mayor a la media de la CAPV, que es de 50,79%. La tasa de ocupación es inferior en mujeres: en Oiartzun baja al 53,62% y en la CAPV al 47,06%, siendo la brecha de género de 7,6 puntos porcentuales.

La tasa de paro de la población entre 16 y 64 años alcanzaba en 2020 la cifra de 6,01%, similar al porcentaje entre la población de 45 y más años (6,17%). Ambos datos son menores que para el conjunto de la CAPV, donde las tasas de paro mencionadas son 9,23 y 9,48% respectivamente. Los parados de larga duración suponen un 2,66%.

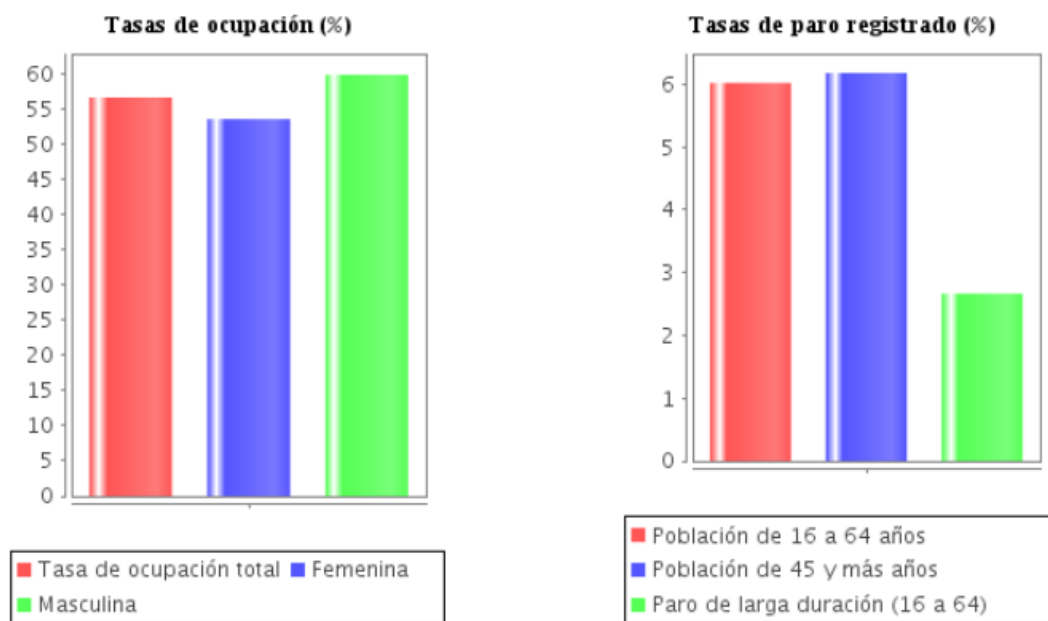


Figura 29. Tasa de ocupación y paro registrado. Fuente: Eustat.

La población se encuentra ocupada (2020) mayoritariamente en el sector de servicios (75,52%), seguido por el industrial (16,33%), siendo el peso de estos sectores en la CAPV de 74,93% y 18,51% respectivamente. En cambio, el sector de la construcción (6,88%) y, especialmente, el sector primario (1,25%) tienen un peso bajo en la ocupación de la población.

5.19 MOVILIDAD

5.19.1 Accesibilidad

El desarrollo urbanístico proyectado en Arkotz tiene garantizada su conexión con la red general de carreteras, mediante su enlace a la actual GI-636, carretera de la red básica (naranja) de Errenteria a Irún, ya sea directamente por el oeste o a través del polígono Lanbarren al este.

Durante las obras de adecuación de esta carretera, el tráfico fue desviado a través de un vial provisional que aún hoy en día se mantiene en el norte del ámbito. Actualmente este vial no presenta un estado

adecuado de conservación y hoy día el acceso rodado al ámbito es posible únicamente a través del polígono Lanbarren, situado al este de Arkotz.

Además, el área cuenta con condiciones que podrían favorecer la accesibilidad mediante modos sostenibles: modo peatonal, ciclista o mediante transporte urbano.

Al norte del ámbito, en la entrada del polígono Lanbarren, el servicio público de transporte interurbano de autobús “Ekialdebus” gestionado por la Diputación Foral de Gipuzkoa dispone de una parada para las líneas E20 (Hondarribia-Irun-Errenteria-Pasaia-Donostia), E26 (Irun-Errenteria-Pasaia-Donostia), E27 (Hondarribia-Irun-Errenteria-Donostia) y E77 (Hondarribia-Irun-Errenteria-Pasaia-Donostia). Ofrecen servicios con frecuencia variable, de aproximadamente 30 minutos, siendo la línea E77 nocturna y con frecuencias menores.

Debido a la inexistencia de itinerarios peatonales y al elevado tráfico que soporta la GI-636, que supone un factor de inseguridad para el desplazamiento peatonal, el único acceso posible a pie se puede realizar desde el polígono Lanbarren. La parada de autobús mencionada anteriormente se localiza a aproximadamente 5 minutos a pie del área de Arkotz.

El ámbito carece de acceso funcional a las redes ferroviarias de RENFE y EUSKOTREN (Línea E2: Hendaia-Lasarte), ya que las estaciones de Errenteria, de Arragua (Oiartzun) al suroeste y de Gaintxurizketa (Lezo) al noreste no garantizan a día de hoy el acceso al mismo, no tanto por su distancia física (prácticamente 3 km a Errenteria-Renfe, y 1,5 km a las estaciones de Arragua o Gaintxurizketa), como por la inexistencia de aceras o itinerarios peatonales seguros. El PTP de Donostialdea propone la ejecución de una estación de la red de ADIF entre el ámbito de Arkotz y el polígono de Lanbarren.

De manera similar, el transporte mediante modo ciclista tampoco se encuentra favorecido actualmente. Sin embargo, atendiendo al Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa se proyecta el desarrollo de una vía ciclable paralela a la GI-636, infraestructura que mejoraría significativamente la accesibilidad mediante este modo sostenible en el ámbito, y que vendría a paliar parcialmente la absoluta dependencia que el desarrollo urbanístico presenta actualmente respecto de los desplazamientos en automóvil.

5.19.2 Movilidad²⁶

Según indican los datos del EUSTAT, en el municipio de Oiartzun el 40,4% de la población ocupada de 16 y más años trabaja fuera del municipio. En el caso de la población estudiante de 16 y más años, el porcentaje que estudia fuera del municipio es del 97,5%.

De todos modos, es probable que buena parte de la población ocupada de Oiartzun, así como parte del colectivo de estudiantes, trabaje y/o estudie en la propia comarca de Donostialdea. En este sentido, datos del Estudio de Movilidad de la CAPV (2016) señalan que el 73% de los desplazamientos realizados en día laborable por la población de 7 y más años de la comarca tiene como destino la propia comarca de Donostialdea.

²⁶ Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca. Gobierno Vasco, Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras. 2016

En cualquier caso, ese dato ya presupone que existirán unos desplazamientos cotidianos por motivos de trabajo que mayoritariamente van a ser cubiertos mediante el automóvil privado, y, en menor medida, en el caso de que el motivo de los desplazamientos sea por estudios. Según queda reflejado en el Estudio de Movilidad citado anteriormente, el 59% de los desplazamientos por motivos de trabajo en la CAPV se realizan mediante automóvil, mientras que este porcentaje se reduce al 17% en el caso de que el motivo del desplazamiento sea por estudios.

Por último, señalar, que la ratio de vehículos/habitante en Oiartzun es de 1,1, cifra muy superior a los ratios correspondientes a la comarca, territorio histórico y comunidad autónoma, que varían entre 0,66 y 0,62 vehículos/habitante respectivamente.

5.20 ABASTECIMIENTO Y SANEAMIENTO

El sistema de abastecimiento de agua en el municipio está compuesto por el embalse del Añarbe y la estación de tratamiento de agua potable de Petritegi en Astigarraga. Se encuentra gestionada por Aguas del Añarbe-Añarbeko Urak, S.A.

La demanda total de agua por habitante y día en el municipio de Oiartzun se estima en 197,3 litros/hab/día [Udalmap 2019]. Según esta misma aplicación, el último dato disponible de demanda industrial de agua por habitante y día en el municipio de Irun fue de 74,9 l/hab/día, [Udalmap 2001].

Concretamente, la red de abastecimiento y distribución de agua discurre a lo largo del límite norte del ámbito, paralelo a la GI-636. A priori se prevé una demanda de 780 m³/año, derivada del nuevo desarrollo proyectado.

El sistema de saneamiento, gestionado también por Aguas del Añarbe, dispone de la estación depuradora de aguas residuales (EDAR) de Loiola en Donostia, que depura las aguas residuales de la mancomunidad. En relación con el saneamiento, se prevé un caudal de 0,54 l/s para la parcela b.1 y 0,11 l/s para la parcela b.2. Se proyecta una red separativa de drenaje de aguas pluviales que verterá al arroyo Lintzirin.

5.21 RESIDUOS

Datos del año 2019 muestran que en el municipio de generaban 381,5 kg/habitante/año de residuos en el área urbana y 259,7 kg/habitante/año en el ámbito industrial. De estas cantidades, se recogen de forma selectiva 278,9 kg/habitante/año en el área urbana y 175,4 kg/habitante/año en el ámbito industrial.

La recogida está gestionada por la Mancomunidad de San Marcos. La Mancomunidad ofrece un servicio de recogida residuos asimilables a urbanos, tanto en zona urbana, rural, industrial y en los comercios. Dispone también de un servicio de recogida de voluminosos, así como dos 'Puntos Limpios' para que los usuarios depositen una amplia gama de residuos, principalmente para su recuperación y reciclaje.

5.22 CONSUMO ENERGÉTICO

Según Udalmap, en el año 2019 el consumo energético anual del municipio era de 7.118,54 Kwh/habitante, de los cuales la mayoría pertenecen al consumo del sector no industrial 5.002,94 Kwh/habitante, siendo 2.115,60 Kwh/habitante el consumo del sector industrial.

5.23 SÍNTESIS DE LOS ASPECTOS AMBIENTALES RELEVANTES

A partir de las descripciones y datos expuestos en los apartados anteriores, se recogen a continuación los elementos, procesos, problemas y riesgos ambientales más significativos derivados de las actuaciones del Plan Especial.

Uno de los condicionantes principales para el desarrollo del ámbito se debe a presencia de la regata Lintzirin o Arkortzerreka, que atraviesa el área de estudio de este a oeste. Aunque se trata de un cauce de pequeña entidad que presenta un aspecto artificializado (discurre soterrado antes de internarse en el ámbito y dentro del área se encuentra parcialmente encauzado), es de interés fomentar el buen estado de conservación y funcionalidad ecológica de los cauces existentes.

Adicionalmente, la regata favorece la presencia de vegetación de interés a lo largo de sus márgenes, que potencialmente daría lugar a formaciones de frondosas de elevado interés como los bosques de ribera de alisedas. Sin embargo, actualmente el ámbito presenta un aspecto alterado, y las formaciones de frondosas se reducen a estrechas alineaciones junto a la regata en las que dominan especies autóctonas como chopos, arces, alisos y tilos, pero entre las que también se identifican especie alóctonas invasoras como el nogal del Cáucaso o la falsa acacia. En todo caso, señalar que en el ámbito se identifican zonas donde las masas forestales conectan con las formaciones forestales de los ámbitos cercanos, y en general presentarían un mejor estado de conservación. Éste es el caso del extremo noroeste del ámbito, con alisos y sauces, así como el extremo suroeste, con robles pedunculados, formaciones también de elevado interés.

Atendiendo a la orografía del área de estudio, aunque la mitad norte el ámbito es fundamentalmente llana, los terrenos al sur de la regata conservan las características originales de la ladera, identificándose pendientes abruptas que en ciertos casos superan el 50% de desnivel.

Respecto a los riesgos ambientales a los que es susceptible el ámbito, por un lado, éste se encuentra incluido parcialmente en la zona de flujo preferente y las zonas por avenidas con periodos de retorno de 10, 100 y 500 años, y la regata Arkotzerreka se identifica como un Área con riesgo potencial significativo de inundación (ARPSI). Por otro lado, de acuerdo con la ubicación del ámbito, enclavada entre vías de transporte de elevado uso (GI-636, AP-8, Renfe, ETS) y polígonos industriales destinados a diversas actividades, se identifican actualmente niveles sonoros elevados, especialmente procedentes del tráfico de la carretera GI-636.

Por último, el ámbito no cuenta en la actualidad con unas condiciones favorables para ser accesible por modos peatonales, ciclistas o mediante servicio público de transporte, por lo que existiría una notable dependencia respecto a los desplazamientos en automóvil.

5.24 UNIDADES AMBIENTALES Y PAISAJÍSTICAS HOMOGÉNEAS

Tras el análisis conjunto de las características del medio físico y de su capacidad de acogida, se han distinguido cuatro unidades ambientales relativamente homogéneas en el sector, a las que corresponde una capacidad o vocación de uso específicas, además de un condicionante superpuesto que afecta a parte de las unidades descritas.

Tabla 15. Superficies por unidades ambientalmente homogéneas. Elaboración propia.

Unidad ambientalmente homogénea		Superficie (m ²)	% del ámbito
1	Suelos artificializados	4.819,3	24,6
2	Laderas con vegetación de terrenos alterados	9.104,4	46,5
3	Masas arboladas	2.876,6	14,7
4	Sistema fluvial	2.775,7	14,2
Condicionante superpuesto: superficie inundable periodo de retorno de 500 años		4..525,7	23,1

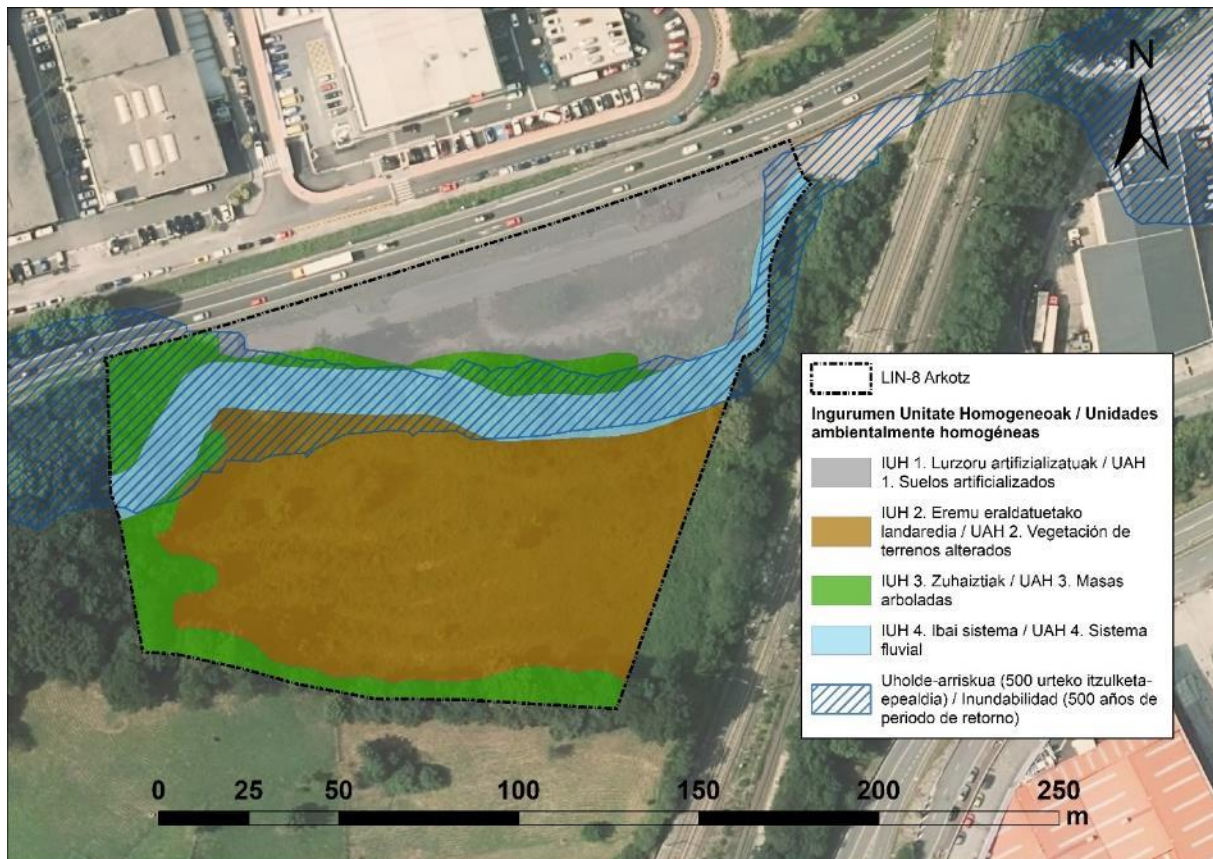


Figura 30. Unidades ambientales y paisajísticas homogéneas en el ámbito de Arkotz. Elaboración Ekolur.

1. **Suelos artificializados:** corresponde a las zonas del extremo norte del ámbito, ocupadas principalmente por el vial cuyo suelo se encuentra asfaltado y no se desarrolla ningún tipo de vegetación, así como la parcela de suelo muy alterado en la margen derecha del arroyo, que presenta fundamentalmente una vegetación herbácea, ruderal y nitrófila, y ejemplares de especies alóctonas invasoras. Se ha incluido también en esta unidad, la superficie ajardinada con especies herbáceas junto a la carretera GI-636, por su pequeña entidad, y localización entre terrenos muy alterados. Ocupan una superficie aproximada de 4.819 m² (25% del ámbito).



Imagen 14. Suelos asfaltados, y zona ajardinada junto a la carretera GI-636.

2. Laderas con vegetación de terrenos alterados: corresponde con los terrenos de mayor pendiente al sur de la regata Arkotzerreka en los que, tras haber sido eliminada hace varios años la vegetación forestal existente, actualmente se desarrolla una vegetación arbustiva en la que domina el zarzal, junto con ejemplares jóvenes en regeneración de especies forestales autóctonas, además de numerosos ejemplares de especies alóctonas invasoras (falsa acacia y arbusto de las mariposas) y otras especies alóctonas de uso ornamental. En general presentan un aspecto degradado y ocupa una superficie de 9.104 m² (47% del ámbito).



Imagen 15. Vegetación arbustiva en terrenos alterados.

3. Masas arboladas: junto a la regata Arkotzerreka y en los límites oeste y sur el ámbito se desarrolla una vegetación forestal con ejemplares de mediano y gran porte. Se trata de masas arboladas poco densas que fundamentalmente se configuran como hileras junto a la regata y en el límite sur. Cabe mencionar que entre las especies forestales de las márgenes de la regata se han identificado ejemplares de especies alóctonas invasoras como la falsa acacia y el nogal del Cáucaso. Al oeste, la masa arbolada se extiende también fuera del ámbito y presenta un mejor estado de conservación. Se ha incluido también en esta unidad la superficie con rebrotes de alisos junto a los terrenos alterados. En conjunto ocupan una superficie de 2.877 m² (14% del ámbito).



Imagen 16. Rebrotos de alisos junto a las masas arboladas de la margen de Arkotzerreka.

4. **Sistema fluvial:** en esta unidad se ha incluido el cauce de la regata Arkotzerreka y la banda de servidumbre de 5 m establecida por URA a ambos lados del cauce. Corresponde también con la zona de flujo preferente de la masa de agua y la vegetación riparia de interés junto al cauce. Ocupa una superficie de 2.776 m², lo que supone aproximadamente el 23% del ámbito.

Como valoración global, se considera que el suelo artificializado tiene una capacidad de acogida del desarrollo urbanístico alta, ya que se trata de zonas con una orografía más llana, donde no se desarrolla vegetación, o ésta es herbácea, ruderal y nitrófila.

Por otro lado, las zonas con vegetación arbustiva de los terrenos alterados presentarían una capacidad de acogida media por tratarse de terrenos de ladera con pendiente elevada y, por lo tanto, con mayor visibilidad desde los terrenos colindantes y mayor necesidad de excavación y movimientos de tierras derivados de la misma. Estas zonas, mantienen un elevado potencial para su restauración ambiental, ya que la sucesión natural de la vegetación presente en esta zona podría llevar a la formación de masas forestales de interés. Sin embargo, actualmente presenta un aspecto degradado, con numerosos ejemplares de especies alóctonas, lo que reduce el potencial impacto que generaría su ocupación por nuevas edificaciones.

Finalmente, la unidad ambiental constituida por las masas arboladas presentaría una baja capacidad de acogida del desarrollo, especialmente las formaciones forestales en buen estado de conservación donde predominan las especies autóctonas de medio y gran porte, debido a la vocación de los mismos para mantener una vegetación permanente de alto valor ecológico. De manera similar, el objetivo general para la unidad de sistema fluvial es la protección del cauce y de su vegetación, manteniendo y/o mejorando su carácter de corredor ecológico y como parte integrante de la infraestructura verde local.

Cabe destacar que los desarrollos propuestos deberán considerar también los condicionantes derivados de la presencia de suelos inundables, ya que, aunque debido al elevado grado de encauzamiento de la regata las superficies inundables por avenidas de 10 y 100 años de retorno se limitan fundamentalmente al propio cauce, principalmente en el extremo noroeste del ámbito se identifican terrenos inundables por avenidas de 500 años de periodo de retorno que afectarían a parte de las superficies de masas arboladas y vegetación de terrenos alterados.

6 EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES. IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN

En este capítulo se identifican los impactos potenciales derivados del desarrollo del Plan Especial de Ordenación Urbana del A.I.U. LIN-8 Arkotz, considerando también el cambio climático. A continuación, se describe un análisis preliminar de los efectos ambientales derivados de todas las acciones del Plan Especial.

Tabla 16. Acciones derivadas del Plan Especial

Código	Acción
AC-1	Tala y desbroce de vegetación de forma previa a los movimientos de tierra
AC-2	Demolición de las estructuras existentes
AC-3	Excavaciones y movimientos de tierra
AC-4	Ejecución de la urbanización: sistema viario, aceras, servicios
AC-5	Ejecución de las edificaciones
AC-6	Restauración e integración paisajística de los espacios libres
AC-7	Actividad industrial y/o terciaria en fase de explotación

Teniendo en cuenta los valores y condicionantes descritos anteriormente y las actuaciones derivadas del desarrollo del Plan Especial, se identifican los siguientes impactos potenciales adversos.

Tabla 17. Potenciales impactos derivado del desarrollo del Plan Especial.

Código	Impacto	Fase de obras	Fase de explotación
E-1	Ocupación de suelo	-	-
E-2	Afección a las aguas superficiales	-	
E-3	Afección a la vegetación	-	+
E-4	Afección a la fauna	-	
E-5	Afección sobre el paisaje	-	+
E-6	Riesgo de inundabilidad	x	x
E-7	Ruido y contaminación atmosférica	x	
E-8	Ruido		x
E-9	Generación de residuos y excedentes de excavación y demolición	x	
E-10	Generación de residuos y consumo de recursos		x
E-11	Cambio climático	x	x

No se han considerado impactos como la afección directa a espacios naturales protegidos puesto que el ámbito A.I.U. LIN-8 Arkotz no forma parte de ningún espacio perteneciente a la Red Europea Natura 2000 (zonas especiales de conservación (ZEC) y zonas de especial protección para las aves (ZEPA)); tampoco coincide con ningún otro Espacio Natural Protegido y Áreas protegidas por instrumentos internacionales, según la regulación de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

El ámbito no presenta tampoco riesgos ambientales destacables en relación con la vulnerabilidad a la contaminación de acuíferos, riesgo por cercanía de industrias SEVESO o por transporte de mercancías peligrosas, riesgo sísmico, riesgo de incendio o suelos potencialmente contaminados.

Tampoco se han detectado incompatibilidades con el planeamiento jerárquicamente superior considerado.

6.1 OCUPACIÓN DE SUELO (E-1)

El desarrollo propuesto se llevará a cabo en un ámbito clasificado como suelo urbano no consolidado, que tiene una superficie de 19.572 m² (1,9 ha), de la que, en la actualidad, aproximadamente 4.270 m² (0,43 ha) presentan un alto grado de alteración y se encuentran parcialmente ocupados por el vial existente. El resto del ámbito corresponde principalmente con suelos donde se conserva una vegetación arbustiva en las laderas, y formaciones forestales junto a la regata y en los límites del ámbito.

De acuerdo con el objeto concreto del Plan Especial, cumpliendo con las determinaciones de la *Ley 35/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario*, la ordenación propuesta mantiene libre de ocupación una franja de aproximadamente 4.967 m² a lo largo del límite oriental del ámbito correspondiente con la ocupación de la nueva línea ferroviaria prevista y su zona de dominio público, cuyo desarrollo no es objeto del Plan Especial de Ordenación Urbana del A.I.U. LIN-8 Arkotz.

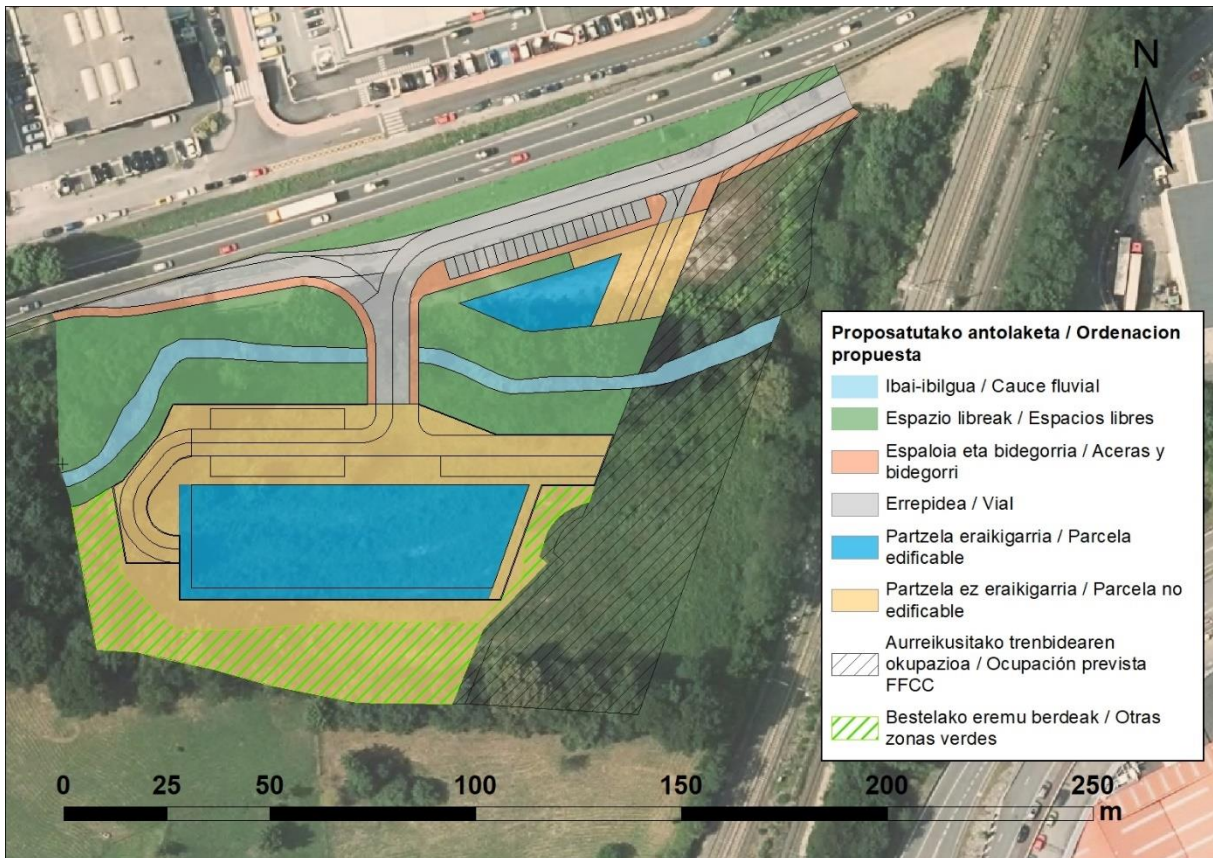


Figura 31. Ordenación propuesta por el Plan Especial en el ámbito de Arkotz.

Así, el Plan Especial propone dos nuevos desarrollos edificatorios: uno de pequeña entidad al noreste del ámbito, y otro de mayor volumen al sur. Junto a ellos, se ordenan superficies privadas no edificables donde se desarrollarán los viales de acceso a las edificaciones y que conectarán a su vez con el vial interno existente actualmente paralelo a la GI-636, el cual se ampliará y adecuará permitiendo una correcta circulación en el ámbito. Además, se mantiene el trazado actual de la regata Arkotzerreka y sus márgenes se ordenan como espacios libres, conservando la vegetación de ribera existente.

El impacto por aumento de la ocupación del suelo vendrá determinado principalmente por el desarrollo de las edificaciones (2.605 m² de ocupación en planta baja) (AC-5), las superficies privadas no edificables (5.174 m²) y las aceras y viales (2.600 m²) (AC-4), que, en conjunto supondrán una superficie de 10.379 m². Sin embargo, teniendo en cuenta que actualmente 4.270 m² (correspondientes con el vial existente y sobre el que se ubicará el nuevo vial principal), el incremento de ocupación del suelo en el ámbito, derivado del Plan Especial sería de 6.109 m².

Por el contrario, se ordenan como espacios libres aproximadamente 4.077 m², a los que se añadiría una superficie de 1.808 m² de la parcela privada no edificable ubicada al sur, así como la franja oriental de la parcela no edificable ubicada al norte, que se prevén mantener libres de ocupación y con vegetación.

El impacto por ocupación del suelo se genera en fase de obras y se mantiene en fase de explotación. Será directo, irreversible e irrecuperable. Se caracteriza como un impacto directo, permanente, irregular, continuo, acumulativo, irreversible e irrecuperable (en el ámbito de afección directa). Frente al incremento de la superficie artificializada (6.109 m²), atendiendo los terrenos ordenados como espacios libres (4.077 m²) y la posibilidad de mantener libres de ocupación otras zonas adicionales de las parcelas privadas (1.808 m²), el incremento por ocupación del suelo no se considera un impacto de magnitud elevada. En todo caso, se trata de un impacto moderado, que requiere de medidas protectoras y correctoras.

6.2 AFECCIÓN A LAS AGUAS SUPERFICIALES (E-2)

Aunque el ámbito es atravesado por la regata Arkotzerreka no se prevén afecciones directas al cauce. Este curso de agua en encuentra encauzado en parte del recorrido por el ámbito y el desarrollo propuesto respetará los retiros mínimos establecidos en la legislación sectorial.

Previsiblemente, la construcción del puente en la zona central (AC-4) que dará acceso a los terrenos ubicados en la margen izquierda se considera la actuación principal que podría generar una afección negativa sobre el cauce, por requerir la ocupación y urbanización de terrenos próximos al curso de agua. Además, el desarrollo del ámbito conllevará movimientos de tierras y maquinaria, que pueden suponer el arrastre de sólidos en suspensión por las aguas de las escorrentías y, en consecuencia, una afección a la calidad de las aguas de los cauces situados aguas abajo en la cuenca vertiente. Esta cuestión resulta de especial interés, ya que el río Oiartzun al que vierte sus aguas la regata Arkotzerreka, se identifica como Área de Interés Especial para el Sábalo (*Alosa alosa*), especie incluida en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas como 'Rara'.

Sin embargo, a excepción de la construcción del puente, el resto de las actuaciones propuestas que pudieran generar los impactos descritos evitan la alteración de las zonas más próximas a la regata ya que se ordena una banda mínima de 5 metros del cauce libre de afección. Así, se prevé una afección de signo negativo, indirecto, temporal, irregular, discontinuo, acumulativo, reversible y recuperable, valorada como impacto moderado, si se tiene cuenta también que las posibles afecciones podrán minimizarse mediante la adopción de medidas correctoras como la colocación de barreras longitudinales de sedimentación y filtrado, y/o balsas de decantación, que permitirán evitar gran parte de los aportes de sólidos al medio hídrico.

En fase de explotación no se prevé una posible afección a la calidad de las aguas superficiales debido a la actividad industrial y/o terciaria (AC-7). El ámbito dispondrá de una red separativa de evacuación de

aguas que se conectará con el colector general y el sistema de saneamiento se definirá con mayor detalle en los proyectos de desarrollo del sector.

6.3 AFECCIÓN A LA VEGETACIÓN (E-3)

Actualmente, aproximadamente el 22% del ámbito (4.265 m²) se corresponde con masas arboladas de frondosas principalmente en los márgenes de la regata Arkotzerreka, que representan las zonas con mayor interés ecológico en el ámbito, por su potencialidad para albergar hábitats favorables para la fauna y su capacidad de mitigación de los efectos del cambio climático. Sin embargo, en estas zonas se observan también ejemplares de especies alóctonas invasoras (*Pterocarya fraxinifolia* y *Robinia pseudoacacia*) y otras ornamentales que disminuyen la calidad ecológica de las masas forestales.

Por otro lado, en la margen derecha de la regata se desarrolla una franja de 331 m² (2% del ámbito) de alisos jóvenes en regeneración, y en la margen izquierda una gran masa (9.345 m², 48% del ámbito) de vegetación arbustiva propia de ambientes alterados. Estas formaciones podrían presentar también interés ecológico, atendiendo a la comunidad vegetal climácica que podría desarrollarse en los mismos. No obstante, en la masa de vegetación arbustiva se observan numerosos ejemplares de especies alóctonas invasoras como falsas acacias de pequeño porte, o arbustos de las mariposas (*Buddleja davidii*).

El Plan Especial ordena aproximadamente 4.077 m² del ámbito como espacios libres, principalmente en ambos márgenes de la regata Arkotzerreka en los que se conservará la vegetación natural de ribera existente. Estos terrenos incluirían gran parte de las masas forestales de frondosas y la aliseda en regeneración. Por otro lado, se prevé el mantenimiento como espacios verdes de las cotas más elevadas de la ladera sur, que no son excavadas para el desarrollo de la plataforma sobre la que se ubicará la edificación de la parcela b1. Estos terrenos, con una superficie aproximada de 1.800 m² incluyen gran parte de la masa forestal de frondosas con ejemplares de roble pedunculado de gran tamaño, que se desarrollan en el límite suroeste del ámbito.

Por lo tanto, las masas de vegetación que se verían afectadas serían aquellas coincidentes con los terrenos en los que se propone el desarrollo de los viales, las edificaciones, y parte de las parcelas privadas no edificables, como consecuencia de los desbroces (AC-1) y movimientos de tierra AC-3) necesarios para la ejecución de las obras. Con carácter puntual y temporal, podrían verse afectados también superficies colindantes, que en todo caso serían restauradas tras la finalización de las obras.

Tabla 18. Superficies de las unidades de vegetación de Arkotz afectadas por el desarrollo del Plan Especial.

Unidades de vegetación (UV)	Superficie afectada por el Plan Especial (m ²)	% de la superficie afectada con respecto al total de la unidad de vegetación
Arbolado de frondosas	489,0	11 %
Frondosas en regeneración	169,0	51 %
Vegetación arbustiva en terrenos alterados	4.941,8	53 %
Vegetación herbácea en terrenos modificados	106,0	14 %
Vegetación ruderal en terrenos alterados	1.578,7	56 %
Terrenos asfaltados	1.180,3	82 %

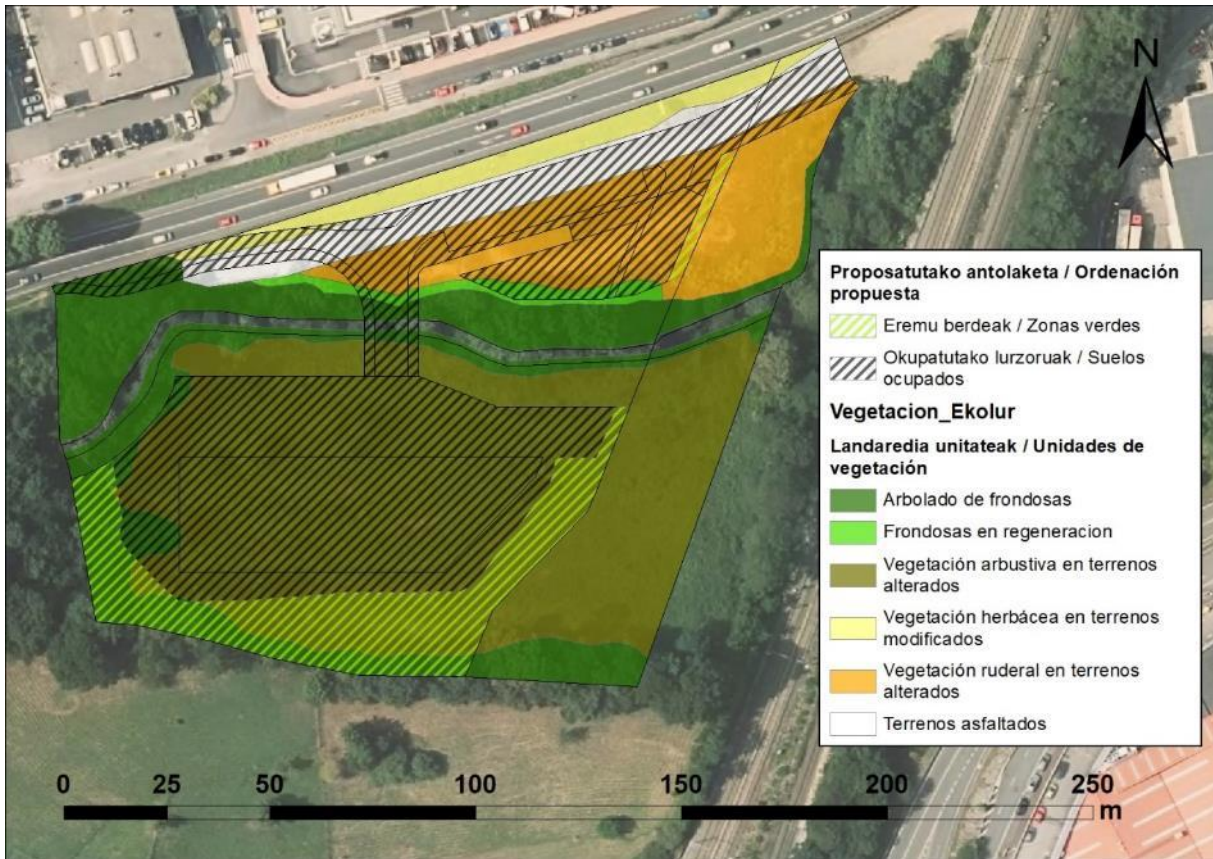


Figura 32. Unidades de vegetación en el ámbito de Arkotz afectadas por el desarrollo de la ordenación propuesta.

El desarrollo del ámbito supondría el mantenimiento de gran parte de la masa de frondosas, afectando a aproximadamente el 11% del total de esta unidad de vegetación. Por otro lado, el impacto en las superficies de frondosas en regeneración y la vegetación arbustiva en terrenos alterados sería mayor, ya que se perdería aproximadamente el 50% de estas unidades de vegetación. Esto sería especialmente importante en el caso de las masas de vegetación arbustiva, ya que supondría cerca de 5.000 m². Sin embargo, como ya se ha mencionado anteriormente, se trata de una unidad de vegetación que no presenta un elevado interés ecológico, debido a la elevada presencia de especies alóctonas invasoras, cuya eliminación se considera, por el contrario, como positiva.

Atendiendo a las demás unidades de vegetación descritas, su afección se considera no significativa debido al bajo interés ecológico que presentan, identificándose en éstas también numerosos ejemplares de especies alóctonas.

Por todo ello, la afección a la vegetación se considera un impacto negativo, directo, simple, permanente, irreversible y recuperable. Se trata de un impacto de magnitud moderada puesto que verían afectadas unidades de vegetación de elevado valor ecológico, y serán necesarias medidas protectoras, correctoras y/o compensatorias que eviten la afección a los ejemplares de interés. Sin embargo, se prevén destinar cerca de 6.000 m² a espacios libres y zonas verdes, en las que se conservarían gran parte de del arbolado de frondosas existente.

Por otro lado, la posibilidad de eliminar y evitar la dispersión de la flora alóctona presente, permitiría mejorar la calidad ecológica de las masas forestales existentes (AC-6), por lo que podría considerarse una afección favorable.

6.4 AFECCIÓN A LA FAUNA (E-4)

En fase de obras, la demolición de las estructuras existentes junto al vial (AC-2), el desbroce de la vegetación (AC-1), los movimientos de tierra (AC-3) y el tránsito de maquinaria, materiales y personal (ACE-4 y AC-5) pueden disminuir la calidad del hábitat para la fauna y afectar de forma directa a ejemplares de especies con reducida capacidad de movimiento. Sin embargo, como se ha mencionado anteriormente, los terrenos de la margen derecha de la regata presentan un alto grado de artificialización donde la vegetación es prácticamente inexistente, y en gran parte de los terrenos de la margen izquierda de la regata la vegetación forestal que dominaba a principios de la década del 2000 fue talada, por lo que hoy en día, en esta zona, se conserva principalmente una vegetación arbustiva. En este sentido, la posibilidad que presentan estas zonas de albergar especies de interés se considera muy baja, y nula en los terrenos de la margen derecha, por lo que el riesgo de afección a especies de interés y/o amenazadas es bajo.

Por otro lado, aunque tanto la regata como las superficies forestales de su entorno se consideran hábitats de interés para la fauna, la ubicación del ámbito en un entorno urbanizado con polígonos industriales y vías de comunicación (GI-636 y líneas de ferrocarril) de elevado uso, limita notablemente la diversidad y densidad de fauna de interés. En todo caso, el desarrollo propuesto prevé conservar gran parte de la vegetación de ribera del ámbito a excepción, fundamentalmente de la superficie ocupada por el nuevo puente.

Por lo tanto, se considera que el desarrollo del Plan Especial no tendrá un efecto significativo sobre la fauna. Esta afección se describe, como un impacto directo, temporal, reversible e irrecuperable. No obstante, teniendo en cuenta las características mencionadas, se considera un impacto moderado.

En fase de explotación no se prevé que se produzcan impactos adicionales sobre la fauna, tanto directos como derivados de la disminución de la calidad del hábitat.

6.5 AFECCIÓN SOBRE EL PAISAJE (E-5)

La propuesta supone una modificación de la morfología original (AC-3), de las características ecológicas (AC-1) y de los usos en el ámbito (AC-4, AC-5 y AC-7), lo que obviamente va a tener una incidencia en la calidad visual del área.

El ámbito presenta un alto grado de visibilidad, por localizarse próximo a una vía de transporte de uso elevado (GI-636). Sin embargo, en conjunto la cuenca visual se caracteriza por presentar una baja calidad paisajística en la que son notables los impactos generados principalmente por las distintas infraestructuras de comunicación.

Durante el desarrollo de las obras se causará un impacto negativo debido a las demoliciones, desbroces, y movimientos de tierra, así como la presencia prolongada de maquinaria e instalaciones auxiliares de obra. Esta afección será de signo negativo, temporal e irreversible, y se valora como moderada por desarrollarse en un contexto de bajo valor paisajístico. Además, el ámbito presenta actualmente un

aspecto degradado, debido fundamentalmente al vial parcialmente asfaltado y el muro que se extiende a lo largo de la margen derecha de la regata.

Por otro lado, en fase de explotación se prevé una afección menor a la calidad del paisaje. Arkotz se ubica en un entorno periurbano, rodeado principalmente por los ámbitos urbanizados de los polígonos industriales de Lintzirin y Lanbarren, además de las vías de transporte principales. En este sentido, se considera que su desarrollo contribuiría a completar la trama urbana de las superficies industriales, evitando nuevos desarrollos aislados, y podría considerarse como un impacto positivo en la medida en que dotaría al ámbito de un aspecto ordenado y en mejor estado de conservación que el actual.

Asimismo, la ubicación de la edificación principal propuesta en el extremo sur del ámbito a una cota similar a los terrenos de la margen derecha permitiría, junto con el mantenimiento de la vegetación de ribera, una menor visibilidad de ésta desde la carretera GI-636 al norte. Teniendo en cuenta que el desarrollo se localizará a una cota también inferior de las líneas ferroviarias que discurren al oeste, y los prados ubicados al sur, y que alrededor de estos se desarrollan setos de especies forestales, tampoco tendrá un alto grado de visibilidad desde estas zonas.

En definitiva, el impacto por la afección a la calidad del paisaje se caracteriza como indirecto, continuo, sinérgico, reversible y recuperable. Se prevé que el previsible impacto visual se verá globalmente compensado con la tipología edificatoria, el diseño de los espacios verdes y el correcto tratamiento de los taludes generados, por lo que el impacto se considera moderado.

6.6 RIESGO DE INUNDACIÓN (E-6)

El ámbito se encuentra afectado por el riesgo de inundabilidad de la regata Arkotzerreka. Sin embargo, este curso de agua se encuentra parcialmente encauzado en su recorrido dentro del ámbito y las superficies inundables fuera del cauce y la zona de flujo preferente de la regata son limitadas, correspondiéndose principalmente con las áreas inundables por avenidas de 500 años de periodo de retorno ubicadas en la mitad oeste del ámbito.

El Plan Especial ordena estos terrenos fundamentalmente como espacios libres en los que se conservará la vegetación y usos existentes actualmente, y ubica las edificaciones fuera de las zonas inundables a excepción de una pequeña superficie de la edificación ubicada al norte (20 m²) que se ve afectada por las zonas inundables por avenidas de 500 años. El resto de los parámetros del ámbito imposibilitan situar dicha edificación completamente fuera de la zona inundable. Sin embargo, la edificación se asentará a una cota superior a la cota inundable por avenidas de 500 años, por lo que quedará libre de este riesgo.

Por otro lado, el nuevo puente definido sobre la regata Lintzirin, mantendrá un resguardo del nivel de aguas a la cara inferior del tablero de un metro o mayor respecto a la cota de la avenida de 500 años de periodo de retorno (cota +18.31 m), evitando afecciones en el mismo por las citadas avenidas.

Finalmente, al oeste cerca de 200 m² de la plataforma de la urbanización (aparcamientos) prevista en la zona sur, así como otros 200 m² del viario que conecta con la GI-636 al norte, se encuentran afectados por las zonas inundables de 500 años de periodo de retorno. En todo caso, de acuerdo con las determinaciones del PTS de Ordenación de los Ríos y Arroyos de la CAPV, dicha urbanización se situará a una cota no inundable por la avenida de 500 años.

Por lo tanto, el impacto por el riesgo de inundación se considera negativo, directo, permanente, irregular, discontinuo, reversible y recuperable. En la medida en que se cumpla con las determinaciones establecidas por la legislación aplicable en la materia (véase apartados 2.3.3.2 y 2.3.5.1), se valora el impacto como moderado.

En cualquier caso, se recomienda que el proyecto de edificación y las obras de urbanización incorporen medidas que reduzcan el sellado del suelo, mejorando la capacidad de filtrado del suelo, y favorezcan la reducción de la incidencia de las avenidas aguas abajo del área.

6.7 RUIDO Y CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA (E-7)

Las actuaciones de desbroces (AC-1), demoliciones (AC-2), excavaciones (AC-3) y construcción de las edificaciones (AC-4 y AC-5) provocarán una serie de molestias, ocasionadas básicamente por los niveles de ruido, además del aumento de partículas en suspensión en el entorno más inmediato al ámbito. Puesto que las obras se llevarán a cabo en un entorno próximo a la carretera, vías de tren e incluso cerca de algunas viviendas residenciales ubicadas al sur, será imprescindible tomar las medidas oportunas para minimizar estas molestias (horario de trabajo diurno, limitación de la velocidad de camiones, limpieza y/o riego de superficies de tránsito de maquinaria, etc.) y, en general, asegurarse de que la obra se desarrolla de acuerdo con las 'buenas prácticas ambientales'.

Teniendo en cuenta las características de la actuación y la posibilidad de aplicar medidas correctoras, se caracteriza el impacto en fase de obras como temporal, reversible, recuperable y de magnitud moderada.

6.8 RUIDO (E-8)

En relación con la fase de explotación, el Estudio de Impacto Acústico elaborado en el marco del Plan Especial de Arkotz analiza el ruido exterior y ruido en fachada en situación acústica futura, a 20 años vista, para el futuro desarrollo planteado en el ámbito.

Ubicándose el ámbito del AIU LIN-8 Arkotz junto a las vías de ferrocarril de ADIF y Euskotren, cabría esperar que el Estudio de Impacto Acústico incluyese la evaluación de los niveles de vibración. Sin embargo, el Decreto 213/2012 establece objetivos de calidad acústica para vibraciones aplicables en el espacio interior únicamente para las edificaciones destinadas a vivienda, usos residenciales, hospitalarios, educativos o culturales, sin existir límites para el uso terciario. Por tanto, no procede la realización del estudio de vibraciones.

Al tratarse de un ámbito con predominio de uso terciario, para analizar el ruido exterior se ha extraído la isófona correspondiente a 65 dB(A) (límites para periodos día, tarde) y 60 dB(A) (periodo noche) del mapa de ruido urbano a 2 y 4 metros sobre el terreno. De esta forma, se han determinado las superficies del ámbito de ordenación que quedan afectadas por estos niveles de inmisión, que constituyen los objetivos de calidad acústica en los tres periodos para un uso del suelo terciario (tipología d).

Los resultados son similares para ambas modelizaciones (a 2 y 4 metros), y señalan una situación que puede valorarse como desfavorable para los tres periodos analizados. Estas superaciones se deben principalmente a la proximidad de la carretera GI-636 por el norte de la parcela. Los resultados se pueden ver en las siguientes imágenes:

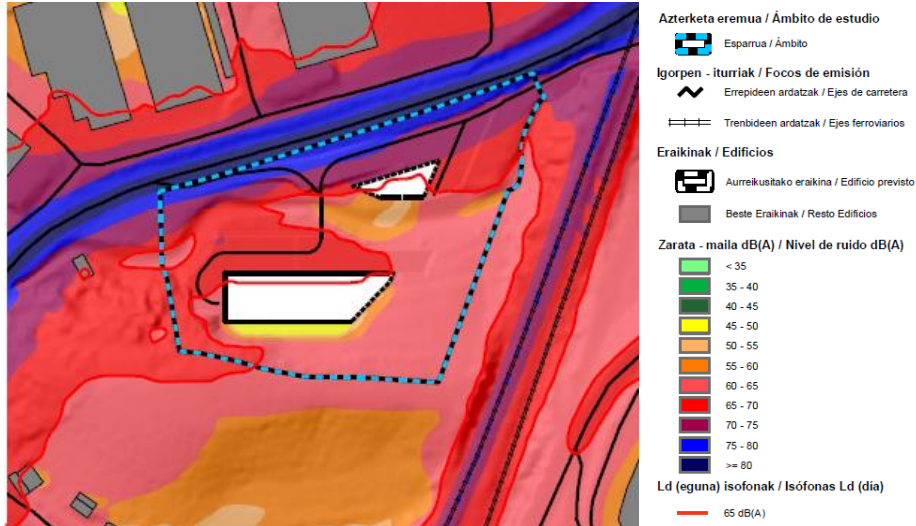


Figura 33. Imagen parcial del plano 2.1.2. Mapa de Ruido. Situación futura Ld (día), 2m. Fuente. Estudio de impacto acústico del Plan Especial del Área de Intervención Urbanística A.I.U. LIN-8 H.I.A. Arkotz. Ekolur

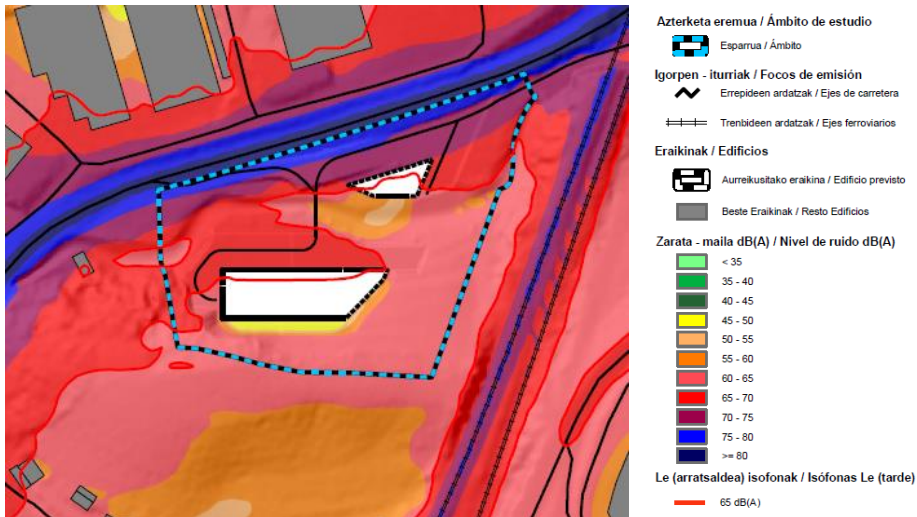


Figura 34. Imagen parcial del plano 2.2.2. Mapa de Ruido. Situación futura Le (tarde), 2m.

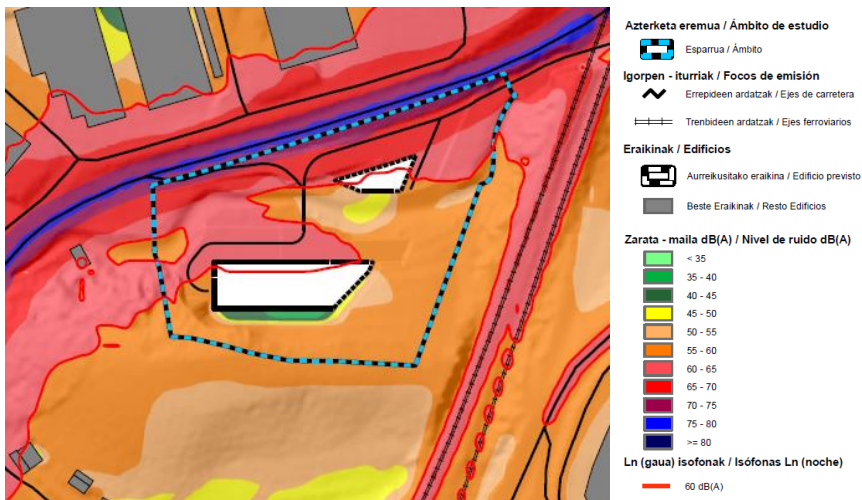


Figura 35. Imagen parcial del plano 2.3.2. Mapa de Ruido. Situación futura Ln (noche), 2m.

Los resultados obtenidos señalan una situación acústica que puede valorarse como desfavorable para los tres periodos analizados para las fachadas de orientación norte, debido al tráfico de la GI-636, siendo

el mayor valor alcanzado 64,7 decibelios para el uso terciario en el periodo noche (siendo 60 dB(A) el objetivo de calidad acústica).

Teniendo en cuenta que se producen superaciones de los objetivos de calidad acústica, y considerando que el foco principal que origina las superaciones en el ámbito es la carretera GI-636, el estudio acústico propone como medida correctora la colocación de una pantalla acústica de 247 metros de longitud y 3 metros de altura a lo largo de la carretera GI-636, medida que permite la obtención de los objetivos de calidad acústica en la situación futura del ámbito.

Los resultados de esta medida definida en el Estudio Acústico se incluyen en el apartado 7.3.6. *Medidas relacionadas con el ruido ambiental* de este documento.

6.9 GENERACIÓN DE RESIDUOS Y EXCEDENTES DE EXCAVACIÓN Y DEMOLICIÓN (E-9)

El ámbito, aunque presenta una orografía irregular, cuenta con pendientes suaves, menores al 30% de desnivel, en el 54% de su superficie. Concretamente, el 18% del área presenta pendientes menores al 5%, principalmente en los terrenos de la margen derecha de la regata. Por otro lado, a la izquierda de la regata, las laderas ascienden hasta los 45 msnm, en algunos casos, con pendientes mayores al 50 y 75% de desnivel.

Precisamente es en esta zona donde se prevé construir la plataforma que albergue la nueva edificación principal, por lo que serán necesarios grandes movimientos de tierra para allanar el terreno a una cota aproximada similar a los terrenos al norte de la regata (+ 23 m). Además, en esta edificación se posibilita también la construcción de una planta bajo rasante. Concretamente, la intervención proyectada prevé la ejecución de cerca de 33.000 m³ de excavación (29.000 m³ menos que la ordenación inicialmente prevista), y unos 10.000 m³ de relleno, con materiales aprovechables resultantes de la excavación, por lo que los excedentes serán 23.000 m³.

El volumen de sobrantes de excavación generados se considera, por tanto, de magnitud elevada, que se deberá gestionar de acuerdo con lo establecido en el *Decreto 49/2009, de 24 de febrero, por lo que se regula la eliminación de residuos en vertedero y la ejecución de rellenos*. En cumplimiento con la legislación vigente en la materia, se deberá redactar un plan de gestión de residuos que acompañe a los proyectos de desarrollo y garantice la minimización de los impactos derivados de la misma. Su gestión dependerá de las características del material excavado. En todo caso, siempre deberán depositarse en rellenos y/o vertederos autorizados y cumplir con los parámetros de caracterización requeridos por los mismos. Cabe destacar que, frente al planeamiento vigente, el Plan Especial prevé aumentar la cota de urbanización de la parcela ubicada al sur en aproximadamente 1,50 m, lo que permitirá reducir la excavación y consiguiente movimiento de tierras, favoreciendo una mejor integración ambiental del desarrollo urbanístico.

Durante la fase de obras se realizará la demolición de algunas estructuras existentes en el ámbito como el muro paralelo a la carretera existente, ya que son incompatibles con la ordenación propuesta por el Plan Especial. El volumen de residuos derivados de la demolición de ésta y otras estructuras fuera de ordenación y de las obras de reurbanización, se prevé de pequeña magnitud, debido a la limitada extensión del ámbito. Estos residuos deberán gestionarse de acuerdo con la legislación vigente. Los

proyectos de urbanización y edificación incluirán el preceptivo “*Estudio de gestión de residuos y materiales de construcción y demolición*” de acuerdo con la normativa vigente.

Considerando todo lo descrito, se considera un impacto negativo, indirecto, temporal en obras y reversible y recuperable; de magnitud moderada, siempre que se cumpla con la legislación vigente en la materia y se ejecuten las medidas correctoras propuestas para la gestión de residuos.

6.10 GENERACIÓN DE RESIDUOS Y CONSUMO DE RECURSOS (E-10)

En fase de explotación se considera que la actividad industrial o terciaria (AC-7) será la principal generadora de residuos en el ámbito. En todo caso se considera que estos residuos serán mayoritariamente aquellos asimilables a urbanos y que no producirán un aumento significativo en la cantidad de residuos totales generados en el municipio, por lo que podrán ser gestionados adecuadamente por los actuales servicios de recogida de residuos de la Mancomunidad de San Marcos y se considera un impacto compatible.

Por otro lado, la urbanización del ámbito y el aumento de la actividad industrial y/o terciaria (AC-7) podrían considerarse también como el origen de un aumento en el consumo de recursos energéticos.

Uno de los objetivos ambientales establecidos por la estrategia vasca contra el cambio climático es el fomento del ahorro energético, la eficiencia y la minimización de la contaminación lumínica, traducándose en medidas de integración ambiental de actuaciones urbanísticas.

Los proyectos de edificación deberán incorporar medidas correctoras adecuadas para la consecución de la máxima efectividad posible en materia de ahorro de energía en la fase de explotación.

En este sentido, se establecerán las determinaciones necesarias para tender a maximizar la eficiencia energética con el diseño adecuado de los edificios y el uso de tecnologías que minimicen los consumos (tecnología LED, automatización de sistemas, etc.), tanto en el interior del edificio como en la iluminación del espacio exterior, y potenciar el uso de energías renovables. Se adoptarán sistemas de iluminación de reducido impacto lumínico adecuado al entorno circundante, de manera que se garantice la adecuada iluminación de las calles y lugares comunes, desde el punto de vista de la seguridad, minimizando la contaminación lumínica ascendente.

Por lo tanto, se prevé un incremento del consumo energético, que puede ser globalmente compensado con medidas de mejora de eficiencia energética, por lo que el impacto se considera moderado y poco significativo.

6.11 CAMBIO CLIMÁTICO (E-11)

Con objeto de valorar el efecto del Plan Especial sobre el cambio climático se ha tenido en cuenta el incremento de la demanda de movilidad y su incidencia sobre la calidad atmosférica, el efecto isla calor derivado de la artificialización del suelo, así como la emisión de gases de efecto invernadero (GEI).

Las actuaciones planificadas en el ámbito supondrán en fase de obras un aumento de la emisión de Gases de Efecto Invernadero (GEI) por el movimiento de la maquinaria (AC-1, AC-2, AC-3, AC-4, AC-5). En todo caso, debido a la extensión del ámbito y el desarrollo propuestos, las obras no tendrán una

duración prolongada, y estas emisiones no conllevan una variación significativa de la producción de GEI. Se considera un impacto de signo negativo, temporal, reversible y compatible.

Por otro lado, el desarrollo de las propuestas planteadas supondrá un incremento de la demanda de accesibilidad a la zona, derivada principalmente del aumento de la actividad industrial y/o terciaria (AC-7). Esta mayor demanda de accesibilidad supondrá, en la mayor parte de los casos, un incremento de la movilidad motorizada inducida, dadas la localización y las condiciones actuales de acceso. Este factor puede generar un incremento del consumo de combustibles fósiles, con el consiguiente aumento de emisión de gases de efecto invernadero a la atmósfera respecto a la situación preoperacional. En todo caso, teniendo en cuenta el desarrollo previsto, se considera que el incremento de la movilidad hacia el ámbito no incrementará de forma significativa la alta afluencia de vehículos a los polígonos de actividades económicas situados en el entorno del ámbito de Arkotz.

Estos impactos pueden verse amortiguados en el caso de que se adopten y ejecuten medidas y proyectos que favorezcan los modos de desplazamiento no motorizados y/o el acceso en transporte público, destinados no solo al ámbito de Arkotz, sino también a los polígonos colindantes, en especial a los de Lintzirin, Makarraztegi y Lanbarren.

En este sentido, el transporte público actual de autobús dispone de una parada cercana al ámbito, al norte en la entrada del polígono Lanbarren con líneas y horarios variados que conectan con otros puntos de la localidad y con los municipios cercanos de Irun y Donostia entre otros. La localización de las estaciones de las redes ferroviarias (Adif y ETS) no resultan muy apropiadas para dar respuesta a usuarios actuales y futuros de estos polígonos, si bien, como se ha señalado en el capítulo anterior, la situación mejoraría considerablemente si se llevara a cabo la propuesta incluida en el PTP de Donostialdea de crear una estación de la red ferroviaria de Adif entre los polígonos de Arkotz y Lanbarren.

Por otro lado, se proyecta la creación en el ámbito de un tramo del itinerario peatonal y ciclable paralelo a la carretera GI-636, que, en todo caso, debería tener continuación hacia los barrios de Arragua (Oiartzun), Larzabal-Fanderia (Erreterria) y Gaintzurizketa (Lezo), barrios en los que existen estaciones de la red ferroviaria de ETS que podrían complementar esta accesibilidad más sostenible.

La sustitución de la vegetación del ámbito podría suponer una disminución del efecto sumidero o captación de CO₂. Sin embargo, como ya se ha mencionado la vegetación principal del ámbito es arbustiva o herbácea asociada a terrenos alterados, cuya sustitución (AC-1) se considera que no producirá una disminución significativa del efecto sumidero o captación de del dióxido de carbono. Además, se conservan las masas arboladas de la ribera de la regata, con ejemplares maduros de gran porte, que presentan mayor interés. Finalmente, la posibilidad de revegetar (AC-6) con especies arbóreas autóctonas de elevado valor ecológico las superficies verdes propuestas, podría compensar la disminución del efecto sumidero del CO₂ producido por la pérdida de la vegetación existente, incrementando la capacidad de captura y almacenamiento de CO₂ de los espacios verdes.

La artificialización del suelo puede contribuir al efecto de isla de calor urbana (efecto del cambio climático), es decir, el exceso de temperatura observada en un área metropolitana en comparación con sus alrededores. Ya se ha mencionado en el diagnóstico que el municipio de Oiartzun ha sido caracterizado como de vulnerabilidad media en relación con episodios de ola calor. En todo caso, el

diseño de edificaciones y de los espacios libres puede permitir adoptar medidas para un desarrollo de la vegetación, arbustiva y arbórea, en el ámbito, y, de este modo, incrementar la capacidad de absorción de gases de efecto invernadero.

Dadas las características de las actuaciones derivadas del Plan Especial se puede concluir que las actuaciones previstas pueden llegar a favorecer un aumento de la vulnerabilidad y el riesgo ante el cambio climático, de magnitud significativa, por lo que se considera un impacto moderado sobre el que se deben adoptar medidas correctoras.

6.12 CONCLUSIONES

Una vez identificados los efectos previstos derivados de las acciones del plan, se procede a destacar cuáles son los efectos que pueden adquirir mayor relevancia relativa:

- Tala y desbroce de la vegetación (AC-1): el desarrollo del ámbito requerirá el desbroce de la vegetación de forma previa a los movimientos de tierra y la ejecución de la urbanización. En este sentido, aunque presentan especial relevancia las masas de frondosas que se desarrollan junto al cauce y en el límite sur del ámbito, así como la franja de frondosas en regeneración identificada, gran parte se encuentra modificado y carece de una vegetación de interés, observándose también especies alóctonas invasoras que disminuyen la calidad ecológica del entorno. Por lo tanto, su afección se valora de magnitud moderada. Por el contrario, cabe destacar que, coincidiendo con los terrenos de las márgenes de la regata y el sur del ámbito donde se desarrollan especies forestales autóctonas, se ordenan 4.077 m² como espacios libres, y dentro de las parcelas no edificables cerca de 1.808 m² serán revegetados. Para la revegetación de estos espacios, el Plan Especial establece que el proyecto de urbanización del ámbito incluya un Proyecto de restauración ecológica y paisajística, previéndose globalmente un impacto positivo.
- Demolición de las estructuras existentes (AC-2): la eliminación de las pasarelas existentes sobre el arroyo podría ocasionar impactos indirectos sobre la calidad de las aguas del cauce. Sin embargo, atendiendo a la pequeña entidad de los mismos, este impacto se considera compatible. En la medida en que se reducirían las obstrucciones que favorecen eventos de inundación, se considera una actuación favorable.
- Excavaciones y movimientos de tierra (AC-3): como consecuencia de la topografía irregular del ámbito, fundamentalmente su zona sur, serán necesarias excavaciones y movimientos de tierra para generar las plataformas que alberguen el nuevo desarrollo. Esto supondrá tanto la artificialización de los suelos excavados, como la generación de un volumen elevado de sobrantes de excavación (aproximadamente 20.000 m³). Sin embargo, mediante la gestión adecuada del material excavado, y teniendo en cuenta que la propuesta de ordenación reduce de manera considerable el volumen excavado respecto a la ordenación vigente, el impacto ocasionado se valora como moderado. No se prevén actuaciones en el entorno más inmediato al cauce, en todo caso, durante estas actuaciones se tomarán las medidas protectoras pertinentes que eviten un aporte de sólidos a la regata.
- Ejecución de la urbanización y las edificaciones (AC-4 y AC-5): el desarrollo del Plan supondrá la ocupación de una superficie aproximada de 10.800 m², frente a los 4.300 m² que se encuentran

actualmente artificializados. Atendiendo a la ejecución de las obras, la construcción del puente sobre el arroyo Lintzirin podría ocasionar impactos indirectos sobre el cauce, por posibles escorrentías o vertidos accidentales. En todo caso, con la adopción de medidas preventivas y correctoras oportunas esta afección se valora de magnitud reducida. Finalmente, tanto la urbanización como las nuevas edificaciones cumplirá con lo establecido en la normativa aplicable para nuevos desarrollos urbanísticos en zonas inundables.

- Restauración e integración paisajística de los espacios libres (AC-6): el Plan Especial establece los criterios básicos que deberá incluir el Proyecto de restauración ecológica y paisajística que elabore el correspondiente proyecto de urbanización. Concretamente, se definirán actuaciones para la erradicación de los ejemplares de flora alóctona invasora identificados y la potenciación de las masas forestales autóctonas que favorezcan entre otros, la funcionalidad ecológica de la regata.
- Actividad industrial y/o terciaria en fase de explotación (AC-7): el incremento del consumo de combustibles fósiles y recursos derivados del aumento de la movilidad y la actividad industrial o terciaria tendrán un efecto negativo en variables como la calidad atmosférica y el cambio climático, por lo que, entre otras, se deberán establecer las determinaciones necesarias para maximizar la eficiencia energética del nuevo desarrollo. En todo caso, se considera que el ámbito cuenta con buenas condiciones de accesibilidad, directamente desde una vía principal como es la GI-636, y se ordena un itinerario peatonal y ciclista que favorecerá la conexión con los trazados proyectados en el entorno, permitiendo una mejora de la movilidad no motorizada hacia el ámbito. El área de estudio cuenta en su entorno con todas las infraestructuras de servicios necesarias para su funcionamiento.

6.13 MATRIZ DE VALORACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE IMPACTOS

Tabla 19. Matriz de valoración y caracterización de impactos. Elaboración: Ekolur.

ELEMENTO	ALTERACIÓN	CARACTERIZACIÓN DE IMPACTOS																VALORACIÓN DE IMPACTOS					
		OBRAS	EXPLOTACIÓN	POSITIVO	NEGATIVO	DIRECTO	INDIRECTO	TEMPORAL	PERMANENTE	PERIÓDICO	IRREGULAR	CONTINUO	DISCONTINUO	SIMPLE	ACUMULATIVO	SINÉRGICO	REVERSIBLE	IRREVERSIBLE	RECUPERABLE	IRRECUPERABLE	MEDIDAS CORRECTORAS	SIN MEDIDAS CORRECTORAS	CON MEDIDAS CORRECTORAS
RECURSOS NATURALÍSTICOS	Ocupación y artificialización del suelo	X	X		X	X			X		X	X		X			X		X	X	Mo	Co	
	Afección a la calidad de las aguas	X			X		X			X		X		X		X		X		X	Mo	Co	
	Afección a la vegetación	X			X	X			X			X		X				X	X		X	Mo	Co
			X	X		X			X			X		X							X	Co	Co
	Afección directa a fauna de interés	X			X		X	X			X		X	X				X	X		-	Co	
Disminución de calidad del hábitat para fauna	X	X		X	X			X			X		X			X		X		X	Mo	Co	
RIESGOS AMBIENTALES	Riesgo de inundación																			X	Se	Mo	
	Afección a suelos potencialmente contaminados																				-	-	
RECURSOS ESTÉTICOS	Afección a la calidad del paisaje	X			X		X	X			X				X		X	X		X	Mo	Mo	
			X	X					X											X	Co	Co	
	Afección al patrimonio																						
CONTAMINACIÓN Y GENERACIÓN DE RESIDUOS	Afección a la calidad atmosférica	X			X		X	X		X		X		X		X		X		X	Mo	Co	
			X						X			X					X		X		X	Mo	Co
	Afección a la calidad acústica	X			X		X	X		X		X		X		X		X		X	Mo	Mo	
			X						X			X					X		X		X	Se	Mo
	Generación de residuos	X			X	X		X				X		X		X		X		X	Mo	Co	
			X						X								X		X		X	Mo	Co
	Consumo de recursos (agua, energía)	X			X	X		X				X				X	X		X		X	Mo	Co
		X						X								X	X		X		Mo	Co	
Efectos sobre el cambio climático	X			X		X	X				X				X	X		X		X	Mo	Co	
		X						X												X	Mo	Co	

Co: Impacto compatible / Mo: Impacto moderado / Se: Impacto severo

6.14 AFECCIÓN A RED NATURA 2000 Y/O ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS

El ámbito de Arkotz no forma parte de ningún espacio pertenecientes a la Red Europea Natura 2000, zonas especiales de conservación (ZEC) y zonas de especial protección para las aves (ZEPA). Tampoco coincide con ningún otro Espacio Natural Protegido y Áreas protegidas por instrumentos internacionales, según la regulación de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, por lo que no se prevé la afección a ningún espacio natural protegido.

7 MEDIDAS PREVENTIVAS, CORRECTORAS Y COMPENSATORIAS

Una vez identificados y valorados los principales impactos derivados del Plan Especial de Ordenación Urbana del A.I.U. LIN-8 Arkotz se procede a establecer una propuesta de medidas preventivas y correctoras dirigidas a limitar, reducir o minimizar estas afecciones. Estas medidas se centran en recomendaciones y actuaciones a desarrollar tanto en la redacción de los proyectos de urbanización y edificación, como en la fase de ejecución de dichos proyectos.

Esta propuesta incorpora las medidas protectoras, correctoras y compensatorias de carácter general expuestas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental del PGOU de Oiartzun.

7.1 CONSULTAS A LAS ADMINISTRACIONES AFECTADAS

Una vez aprobado inicialmente el Plan Especial de Ordenación Urbana y el EsAE, ambos se someterán al proceso de información pública por un plazo no inferior a 45 días. A su vez, de forma simultánea, el órgano promotor deberá consultar a las Administraciones afectadas y a las personas interesadas. Tal y como establece el Documento de Alcance se deberá consultar al menos a los siguientes organismos:

- Estatal
 - ADIF
- Gobierno Vasco
 - Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático.
 - Dirección de Patrimonio Cultural.
 - Dirección de Salud Pública y Adicciones. Delegación Territorial de Salud de Gipuzkoa.
 - URA. Agencia Vasca del Agua.
 - Dirección General de Euskal Trenbide Sarea (ETS).
- Diputación Foral de Gipuzkoa
 - Dirección General de Cultura.
 - Dirección General de Carreteras.
 - Dirección General de Montes y Medio Ambiente.
 - Dirección General de medio Ambiente.
- Público interesado
 - Ekologistak Martxan Gipuzkoa
 - Eguzki. Recreativa “Eguzkizaleak”

7.2 SOLICITUD DE INFORMES A LOS ÓRGANOS COMPETENTES

- Las obras y actuaciones urbanísticas que afecten a la zona de dominio público hidráulico o se sitúen en sus zonas de protección (servidumbre y policía) deberán contar con la autorización previa de la administración hidráulica competente (Agencia Vasca del Agua).

- La eliminación de los ejemplares arbóreos contará con el correspondiente permiso de tala del Ayuntamiento de Oiartzun.
- El futuro desarrollo se localiza en la zona de afección de la carretera GI-636 según los mapas estratégicos de ruido de las carreteras de Gipuzkoa recientemente aprobados²⁷. En estos casos, y tal y como recoge el Decreto 213/2012, en su artículo 30: *“La Administración Local, cuando se produzca un desarrollo urbanístico en la zona de servidumbre acústica, deberá remitir la documentación relativa al estudio acústico al que se refiere el párrafo 2 de este artículo a la persona o entidad titular de la misma, de forma previa a la aprobación inicial del correspondiente instrumento urbanístico, para que ésta emita informe preceptivo en relación con la regulación de la contaminación acústica prevista en el presente Decreto”*. Por tanto, el Ayuntamiento de Oiartzun deberá mandar al Departamento de Infraestructuras viarias de la Diputación Foral de Gipuzkoa el estudio acústico relativo al Plan Especial de Ordenación Urbana del A.I.U. LIN-8 Arkotz” para la emisión del informe preceptivo correspondiente.
- Durante el trámite urbanístico del Plan Especial (tras la aprobación inicial) o del proyecto de urbanización se deberá incorporar el informe del ente gestor del abastecimiento y del saneamiento (Consortio de Aguas del Añarbe.) que justifique que existe infraestructura suficiente para dar servicio a las nuevas necesidades y cargas previstas.

7.3 MEDIDAS PARA LA FASE DE REDACCIÓN DE LOS DOCUMENTOS DE DESARROLLO

7.3.1 Medidas para la protección de los valores naturales de Arkotz

- Los desarrollos propuestos entorno al cauce de la regata Lintzirin, garantizarán el respeto a lo establecido en el PTS de Ordenación de los Ríos y Arroyos de la CAPV y el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental.
- La ordenación propuesta evitará la alteración y artificialización de las márgenes fluviales y de los elementos que contribuyen a la diversidad y funcionalidad ecológica y paisajística del corredor fluvial, promoviendo, siempre que sea posible, su restauración, recuperación y mejora.
- La ordenación propuesta limitará la superficie de suelo artificializado, favoreciendo también la conservación de las masas de vegetación existentes que presentan elevado interés fuera de las márgenes fluviales, como la masa de frondosas autóctonas (robles) del extremo sur del ámbito.
- El proyecto de urbanización que se redacte en desarrollo del Plan incluirá un “Proyecto de restauración ecológica y paisajística” que definirá las medidas para la eliminación y control de la flora alóctona invasora identificada, así como la revegetación con especies autóctonas de las riberas de la regata Lintzirin y el resto de los espacios libres y zonas verdes del ámbito. Dicho Proyecto de restauración ecológica y paisajística se elaborará adoptando las pautas básicas para su desarrollo definidas en el Plan Especial de Ordenación Urbana del A.I.U. LIN-8 Arkotz.

²⁷ Orden Foral 97/2017, de 11 de octubre, por la que se resuelve el trámite de información pública y aprobación definitiva de los mapas estratégicos de ruido correspondientes a las carreteras de titularidad foral con tráfico anual superior a los 3.000.000 vehículos.

- En ningún caso se emplearán especies alóctonas con potencial invasor como *Fallopia japonica*, *Robinia pseudoacacia*, *Cortaderia selloana* u otras, en las labores de revegetación y ajardinamiento.
- Se incluirá un programa de erradicación de las especies exóticas invasoras, así como un plan de control, detección temprana y eliminación de los ejemplares que pudieran surgir una vez efectuadas las obras planteadas. Se adoptarán medidas para eliminar y evitar la propagación de estas especies durante los movimientos de tierras y mediante el control de la procedencia y composición de los materiales de préstamo y la tierra vegetal a emplear en los rellenos, la revegetación y el ajardinamiento de la urbanización.
- En los espacios libres y zonas se llevarán a cabo actuaciones de revegetación que fomenten el desarrollo de hábitats naturales, priorizando el complejo de la aliseda cantábrica en las riberas de la regata Lintzirin, y robledal acidófilo y robledal-bosque mixto atlántico en la mitad sur del ámbito. Se emplearán módulos de plantación heterogéneos y las plantas se dispondrán irregularmente con el objetivo de alcanzar la mayor naturalidad posible de las formaciones vegetales.

7.3.2 Medidas relativas a la prevención del riesgo de inundación

- Los desarrollos propuestos entorno al cauce Lintzirin situados en zonas inundables garantizarán el cumplimiento de lo establecido en el PTS de Ordenación de los Ríos y Arroyos de la CAPV (apartado E.2) y el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental.
- El proyecto de urbanización deberá introducir sistemas de drenaje sostenible con el fin de evitar una excesiva alteración del drenaje en la cuenca interceptada por los desarrollos urbanísticos propuestos
- En toda zona inundable no podrán ser autorizados rellenos que modifiquen la rasante actual del terreno y supongan una reducción significativa de la capacidad de desagüe.

7.3.3 Medidas para la integración paisajística

- El proyecto de urbanización, de acuerdo con el Proyecto de restauración ecológica y paisajística' definirá una tipología edificatoria y una ordenación de los espacios libres y urbanizados que permitan una correcta integración paisajística del nuevo desarrollo con su entorno.
- Para el diseño y tratamiento de los espacios verdes y ajardinados se seguirán las recomendaciones y medidas contenidas en la publicación "Manual para el diseño de jardines zonas verdes sostenibles" elaborado por el Departamento de medio ambiente, Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco.
- En la jardinería de los espacios libres intercalados entre la urbanización se utilizarán especies vegetales adaptadas a las condiciones bioclimáticas de la zona y que requieran un mínimo mantenimiento. En particular se dispondrán sistemas para el máximo ahorro de agua, incentivando los sistemas que permitan la reutilización de agua.

7.3.4 Medidas relacionadas con la generación y gestión de residuos

- Los proyectos de urbanización y edificación incluirán el preceptivo estudio de gestión de residuos y materiales de construcción y demolición de acuerdo con la normativa vigente (artículo 4 del *Decreto 112/2012, de 26 de junio, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición*). Este estudio deberá incorporar todas las fases de ejecución.

7.3.5 Medidas relacionadas con el ciclo del agua

- El proyecto de urbanización procurará limitar la ocupación del suelo, impermeabilizando la menor superficie posible y empleando materiales permeables siempre que sea factible en viarios, estacionamientos, espacios públicos, etc., de forma que se tienda a mantener la capacidad de filtrado natural del terreno.
- El proyecto de urbanización y edificación preverán las medidas adecuadas para la consecución de la máxima efectividad posible en materia de ahorro y reutilización de agua tanto en la fase de ejecución de las obras, como en la posterior de uso y explotación de lo urbanizado y edificado. Con este fin y entre otras cuestiones, las redes de abastecimiento contarán con las medidas más avanzadas posibles para el control y la gestión de fugas. Su diseño permitirá el control de todos los consumos: actividades económicas, riego y limpieza viaria.
- Los proyectos de desarrollo deberán incorporar redes separativas de aguas, enganchando la red de saneamiento a la red general y previendo, en los casos justificados, tanques de tormenta para las redes de pluviales.
- Los proyectos de urbanización y edificación garantizarán la recogida de vertidos de aguas residuales urbanas y su enganche a los colectores o interceptores generales.

7.3.6 Medidas relacionadas con el ruido ambiental

- En el caso de que las obras de urbanización tengan una duración superior a los 6 meses, deberá redactarse, un estudio de impacto acústico de las obras, de acuerdo con el *Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco*.
- Los proyectos que se autoricen en ejecución del Plan Especial de Ordenación Urbana adoptarán las medidas necesarias para el cumplimiento de los objetivos de calidad del Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la CAPV.
- De acuerdo con el Estudio de Impacto Acústico, tras el desarrollo del ámbito, en situación futura, se detectan superaciones de los objetivos de calidad acústica en los tres periodos analizados, superándose los 65 decibelios en día y tarde y los 60 decibelios en el periodo noche para el uso del suelo terciario.

Como medida correctora propuesta para lograr cumplir con los objetivos de calidad acústica, y considerando que el foco principal que origina las superaciones en el ámbito es la carretera GI-636, se propone la colocación de una pantalla acústica de 247 metros de longitud y 3 metros

de altura. Los resultados obtenidos de la modelización con y sin pantalla se pueden ver en las siguientes imágenes:

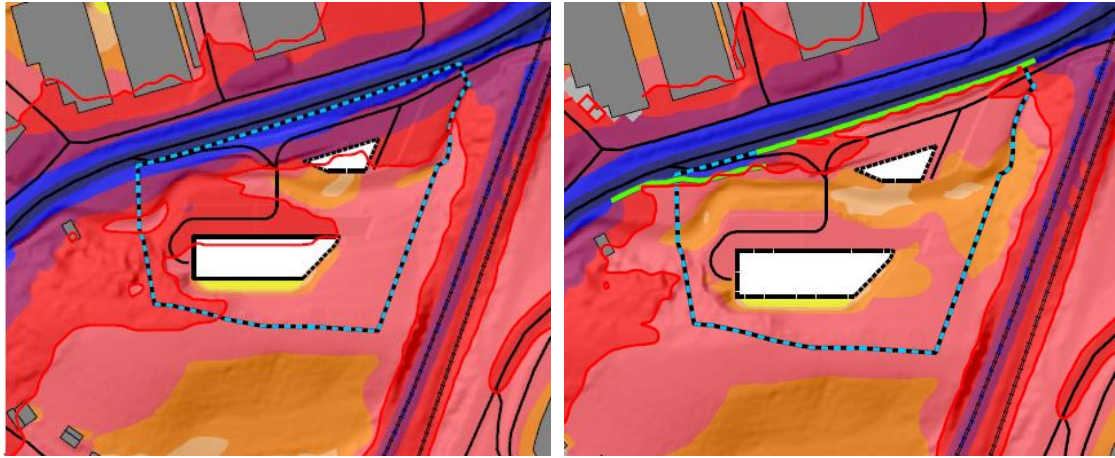


Figura 36. Mapa de ruido. Situación futura Ld (día), 2m, sin y con pantalla acústica. En rojo la isófona correspondiente a 65 dB. En verde la pantalla acústica propuesta.

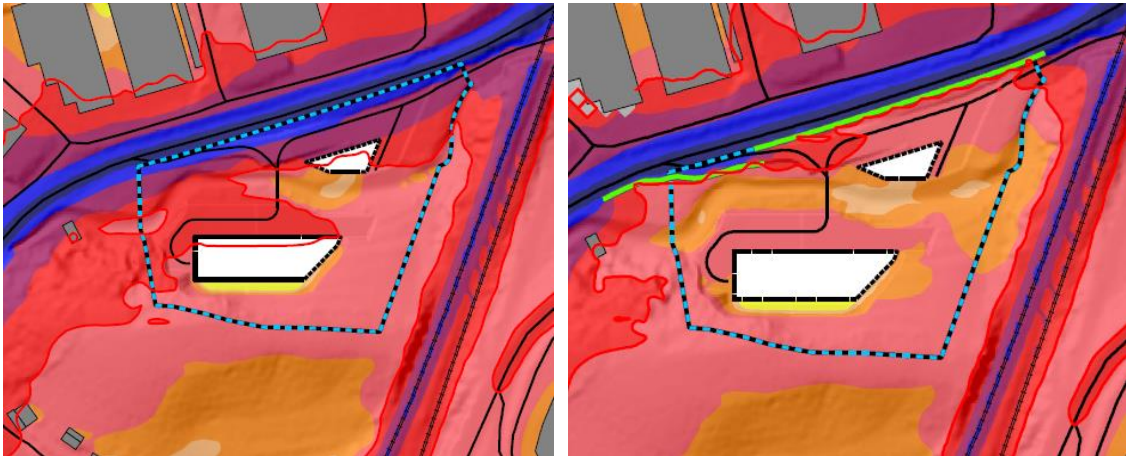


Figura 37. Mapa de Ruido. Situación futura Le (tarde), 2m, sin y con pantalla acústica. En rojo la isófona correspondiente a 65 dB. En verde la pantalla acústica propuesta

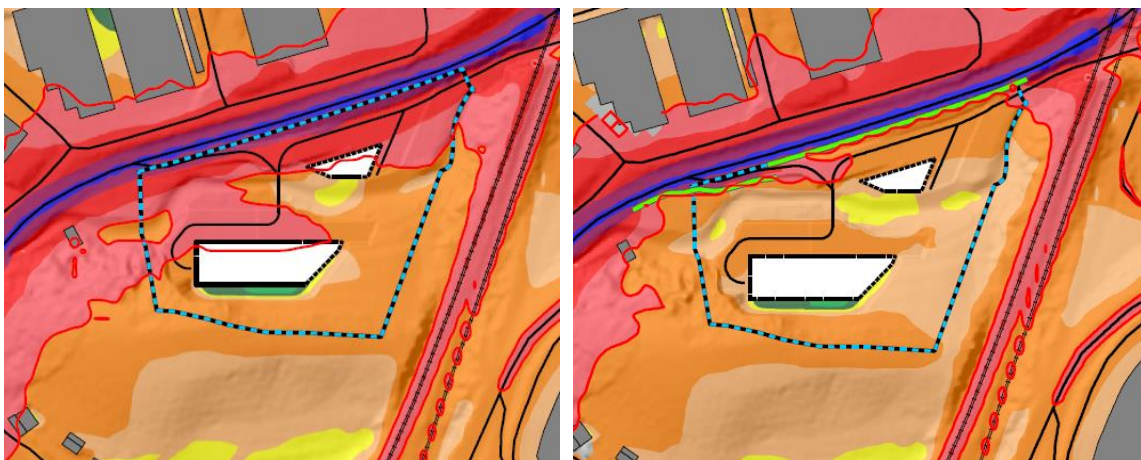


Figura 38. Mapa de Ruido. Situación futura Ln (noche), 2m sin y con pantalla acústica. En rojo la isófona correspondiente a 60 dB. En verde la pantalla acústica propuesta

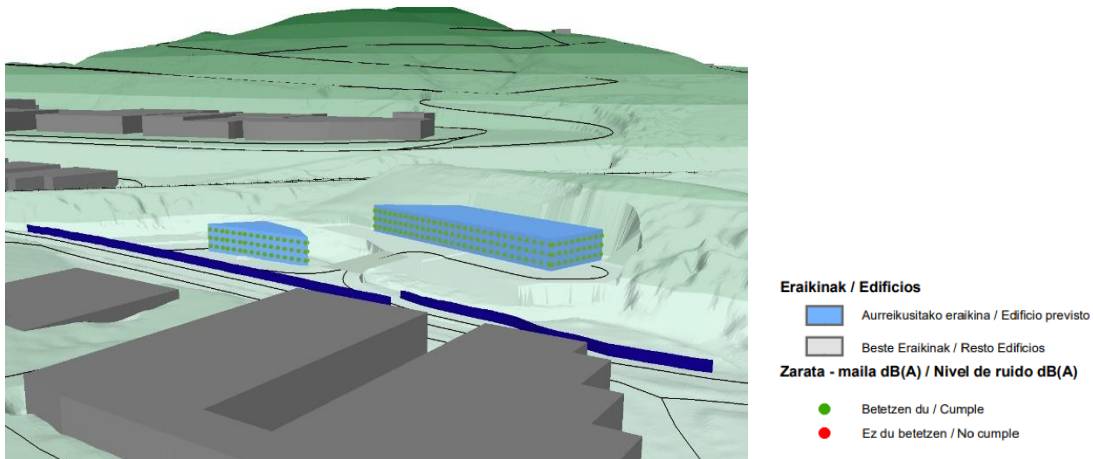


Figura 39. Vista 1 con niveles de ruido en fachadas para el periodo día (Ld), tarde (Le) y noche (Ln). Con pantalla acústica.

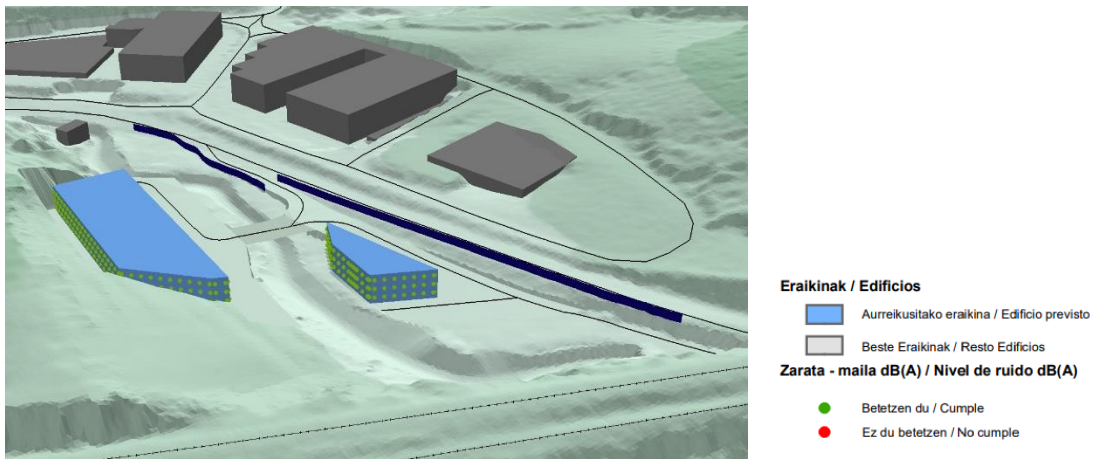


Figura 40. Vista 2 con niveles de ruido en fachadas para el periodo día (Ld), tarde (Le) y noche (Ln). Con pantalla acústica.

Fuente. Estudio de impacto acústico del Plan Especial del Área de Intervención Urbanística A.I.U. LIN-8 H.I.A. Arkotz. Ekolur.

Como se aprecia en las imágenes, la medida correctora de la pantalla acústica de 3 metros de altura y 247 metros de longitud, colocada en la GI-636, permite que se alcancen niveles adecuados para el ruido en fachada, cumpliendo en todos los puntos analizados de las futuras edificaciones. En el caso del ruido exterior, aunque la isófona se adentre ligeramente por la zona norte del ámbito, se considera que las superaciones son ligeras y afectan a muy poca superficie del ámbito, sin acercarse a ninguna de las edificaciones previstas.

7.3.7 Medidas para garantizar la sostenibilidad energética

- El proyecto de edificación deberá garantizar que se cumplan las exigencias establecidas en el documento básico 'Ahorro de energía' del Código Técnico de Edificación²⁸ en relación con los siguientes aspectos:
 - Limitación del consumo energético

²⁸ Código Técnico de Edificación. Documento Básico HE Ahorro de energía. Diciembre 2019.

- Control de la demanda energética
 - Condiciones de las instalaciones térmicas
 - Condiciones de las instalaciones de iluminación
 - Contribución mínima de energía renovable para cubrir la demanda de agua caliente sanitaria
 - Generación mínima de energía eléctrica
- Se impulsará la incorporación de sistemas de aprovechamiento de energías renovables que excedan lo establecido en el DB-HE Ahorro de energía para la obtención de la certificación energética A.
- Se estudiará la posibilidad de colocación de placas fotovoltaicas en las cubiertas de los edificios para utilizar la energía solar como fuente de energía.
 - Se aconseja la utilización de energía geotérmica para la producción de calor en las edificaciones.
- Conforme a las disposiciones transitorias del Real Decreto 732/2019, la versión de diciembre de 2019 del DB-HE será de aplicación obligatoria a las obras de nueva construcción y a las intervenciones en edificios existentes para las que, en ambos casos, se solicite licencia municipal de obras a partir del 28 de junio de 2020. Esta obligación no afecta a los edificios industriales “de baja demanda energética”, es decir, aquellas zonas que no requieran garantizar unas condiciones térmicas de confort, como las destinadas a talleres y procesos industriales, pero sí a los edificios o espacios de oficinas que cuenten con una superficie superior a 50 m².
- En la iluminación exterior se deberá cumplir con lo dispuesto en el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior REEIAE (R.D. 1890/2008, de 14 de noviembre) y el Código Técnico de la Edificación: CTE DB-HE3 Eficiencia Energética de las instalaciones de Iluminación.
 - En la iluminación interior se deberá tener en cuenta la norma UNE 12464-1 “Iluminación de Lugares de Trabajo en Interiores” y el Código Técnico de la Edificación: CTE DB-HE3 Eficiencia Energética de las instalaciones de Iluminación.
 - En relación con la eficiencia energética se emplearán las medidas y buenas prácticas ambientales con objeto de potenciar el ahorro y la eficiencia energética de los edificios y el impulso de las energías renovables («*Guía de Edificación y rehabilitación sostenible para la vivienda en la CAPV*»), en cumplimiento de la *Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la CAPV*.

7.3.8 Medidas relacionadas con la movilidad

- Los proyectos de urbanización y edificación deberán contemplar la implantación de estaciones de recarga en los aparcamientos público y privados para garantizar el suministro de energía a las personas usuarias de todo tipo de vehículos eléctricos (automóviles, motocicletas, bicicletas, etc.)

- Se recomienda la incorporación de instalaciones protegidas (cubiertas, seguras) para el aparcamiento de bicicletas.

7.3.9 Otras recomendaciones para la mitigación y adaptación al cambio climático

Se presentan a continuación otras recomendaciones para la mitigación y adaptación al cambio climático redactadas tras tener en cuenta la ubicación y características del ámbito, en una zona que puede ser afectada por olas de calor e inundaciones fluviales, por lo que las medidas de adaptación estarán orientadas a los efectos derivados de la subida de las temperaturas, el aumento del número de días con alta temperatura y sequía, así como los riesgos en la seguridad de los usuarios e integridad de las estructuras del ámbito derivadas de eventos de desbordamientos del cauce fluvial.

Se ha tomado como referencia el 'Manual de Planeamiento urbanístico en Euskadi para la mitigación y adaptación al cambio climático'²⁹, así como la 'Guía para la elaboración de programas municipales de adaptación al cambio climático. Cuaderno de trabajo nº Udalsarea 21' publicadas por Ihobe.

Condiciones de urbanización:

- En general, se adoptarán medidas para minimizar el impacto lumínico, adoptando un sistema de iluminación reducido y adecuado al entorno circundante, de manera que se asegure la iluminación de las calles y lugares comunes y minimice la contaminación lumínica ascendente, así como el consumo energético. Se utilizarán luminarias que concentren el flujo luminoso en su hemisferio inferior con grupos ópticos capaces de aumentar el flujo dirigido hacia la superficie a iluminar. En concreto, el valor de flujo hemisférico superior instalado de luminarias será $\leq 15\%$ respecto al flujo total saliente de la luminaria.
- Se utilizarán sistemas de iluminación de bajo consumo (tecnología LED) y otras tecnologías que minimicen los consumos (automatización de sistemas, sistemas de regulación y control de encendidos y apagados, etc.).
- Los futuros sistemas de iluminación exterior deberán tener una eficiencia energética mayor que la eficiencia energética mínima exigida de ITC-EA-01. Se recomienda que la calificación energética del alumbrado exterior sea clase A.
- En relación con el tipo de luminaria, se recomienda utilizar lámparas con grupo óptico integrado en cuerpo y cierre plano o transparente por ser los más eficientes y los que menor contaminación lumínica provocan.
- En los viales se deberá minimizar la superficie vial impermeabilizada y se buscará el aumento de albedo con colores claros de pavimentos, teniendo en cuenta la integración paisajística.
- Se estudiarán posibles intervenciones que favorezcan la captación de carbono y/o la creación de espacios más resilientes y saludables frente a posibles episodios de olas de calor. En espacios

²⁹ Manual de Planeamiento urbanístico en Euskadi para la mitigación y adaptación al cambio climático. Gobierno Vasco. Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca. Udalsarea 21. Ihobe, Sociedad Pública de Gestión Ambiental. Octubre 2012.

públicos: mobiliario urbano verde, pavimentos permeables, microclimas de agua, renaturalización de espacios de uso comunitario.

- Se maximizará la plantación de arbolado en el sistema viario. Se recomienda plantar el arbolado tanto en los espacios peatonales – aceras- como en las «playas» de aparcamiento con un número de plazas superior a diez.
- En las zonas de mayor pendiente se aumentará la densidad de plantación de árboles y arbustos, para reducir los fenómenos erosivos.
- En la jardinería de los espacios libres urbanos se utilizarán especies vegetales a las condiciones bioclimáticas de la zona y que requieran un mínimo mantenimiento. En particular se incentivarán los sistemas que permitan la reutilización de agua

Condiciones de edificación:

- Se deberá garantizar que los nuevos desarrollos previstos cumplan con el Documento Básico HE (DB-HE) Ahorro de energía del Código Técnico de la Edificación. Las futuras edificaciones deberán ser edificios de consumo de energía casi nulo (Calificación energética Tipo A).
- En las nuevas edificaciones se deberá tener en cuenta el aislamiento térmico, mediante la utilización de materiales constructivos adecuados en los cerramientos o en los sistemas de aislamiento.
- Se deberá estudiar el diseño de sistemas de refrigeración pasivos (refrigeración por evaporación, masa térmica, refrigeración nocturna, fachada y/o cubierta ventilada, etc.). Los edificios se diseñarán de modo que se fomente una ventilación natural de los espacios.
- La ordenación interna de los espacios de los edificios procurará estar en consonancia con una distribución que optimice las condiciones de iluminación y aprovechamiento solar en los espacios que vayan a ser más frecuentados. En el interior de las edificaciones se recomienda instalar sistemas de aprovechamiento de la luz natural que regulen proporcionalmente y de manera automática por sensor de luminosidad el nivel de iluminación en función del aporte de luz natural. Las zonas de los edificios de uso esporádico dispondrán de un control de encendido y apagado por sistema de detección de presencia temporizado o sistema de pulsador temporizado.
- Las cubiertas y los materiales de construcción deben aumentar el albedo por color, por lo que deben ser materiales claros y reflectantes de la luz solar y/o verdes o ajardinados, reduciendo la necesidad de refrigeración en verano. Se estudiará la generación de cubiertas del edificio como azoteas naturales (cubierta verde, recogida de aguas pluviales) y el acondicionamiento de fachadas (fachadas verdes, jardines verticales).
- Dependiendo de los usos de las nuevas edificaciones y en todo caso, en la medida en la que la actividad que se implante en las edificaciones lo permita, se recomienda que las fachadas de los edificios tiendan a tener un tratamiento diferenciado según la orientación: más cerrado y aislado al norte y más abierto y acristalado al sur.

- Se aconseja incorporar al diseño de los edificios espacios soleados, zonas abalconadas y galerías acristaladas como zonas activas intermedias de almacenamiento de calor.
- En la elección de materiales de construcción se primarán los materiales con un bajo CO₂ embebido o bajo contenido energético en su fabricación, instalación y transporte. Además, en la selección de sistemas constructivos se incorporan criterios de durabilidad y mantenibilidad, y los materiales serán lo menos contaminantes posibles, priorizando materiales reciclados y la posibilidad de reciclaje futuro de los materiales a emplear.
- En las edificaciones se estudiará la colocación de dispositivos que permitan recoger y reutilizar el agua de lluvias. Además, se recomienda el uso de aparatos sanitarios de bajo consumo, que reducen el consumo de agua y también el de la energía necesaria para su impulso en las redes.
- En la iluminación interior se utilizarán sistemas de iluminación de bajo consumo (tecnología LED) y otras tecnologías que minimicen los consumos (automatización de sistemas, sistemas de regulación y control de encendidos y apagados, etc.).
- Se evitará, en la medida de lo posible, el consumo de hidrocarburos líquidos como fuente de energía en las naves industriales (agua caliente sanitaria, iluminación, electricidad, etc.). Las nuevas edificaciones aprovecharán las posibilidades de generación de energías renovables. En concreto, se estudiará la posibilidad de colocación de placas fotovoltaicas en las cubiertas de las naves para utilizar la energía solar como fuente de energía de las naves.
- Los proyectos de edificación y obras de urbanización preverán las medidas adecuadas para la consecución de la máxima efectividad posible en materia de ahorro y reutilización de agua tanto en la fase de ejecución de las obras, como en el posterior de uso y explotación de lo urbanizado y edificado.
- Los proyectos de edificación contemplarán la creación de espacios para la recogida selectiva de residuos derivados de los procesos productivos.

7.4 MEDIDAS PARA LA FASE DE EJECUCIÓN

Las medidas preventivas, correctoras y compensatorias aquí establecidas para la fase de ejecución de las obras deberán ser incorporadas y desarrolladas en el proyecto de urbanización.

7.4.1 Redacción del Plan de obra

- La obra deberá contar con un plan de obra, donde se recojan las distintas fases y la sincronización de las distintas unidades. El plan de obra deberá tener en cuenta la necesidad de revegetar los terrenos afectados por las obras que no resulten directamente ocupadas por la urbanización. Las revegetaciones se realizarán en las épocas más adecuadas para garantizar el éxito de éstas.
- Deberán incluir un plan específico para aplicar las medidas de mitigación y adaptación al cambio climático diseñadas en el proyecto y que quedan incorporadas en el plan de calidad de la obra.

- A la hora de planificar el proceso de construcción, se deberá considerar la realización de un estudio de los movimientos de personal, vehículos y materiales, componentes, equipamiento, equipo auxiliar, etc. para optimizar y reducir, en la medida de lo posible, los desplazamientos.

7.4.2 Manual de buenas prácticas

- Se deberá contar con un manual de buenas prácticas para su utilización por el personal de obra. En este manual se tratarán aspectos como la superficie máxima a afectar, la vegetación a proteger, la minimización de producción del polvo y ruido, la gestión de residuos, la gestión de vertidos accidentales, la reducción en el consumo de agua y energía, etc.

7.4.3 Control del área ocupada

- Se controlará el replanteo para garantizar que el área ocupada no exceda de la estrictamente necesaria, tanto para el desarrollo de la obra propiamente dicha como para los acopios temporales de tierras (inertes y vegetales), los accesos a obra y las plataformas de ocupación temporal de obra, incluido el parque de maquinaria.
- Con anterioridad al comienzo de las obras se balizará con precisión tanto la superficie de ocupación de las obras como las zonas de ocupación temporal para el establecimiento de acopios, parque de maquinaria, instalaciones de obra, etc.
- Quedará prohibido el trasiego de maquinaria fuera de la zona de afección del proyecto, y en especial, fuera de los accesos y caminos dispuestos para ello.
- En la elección de las zonas para la ubicación de parques de maquinaria, instalaciones auxiliares de obra y áreas de acopio de materiales para la obra, se tendrán en cuenta tanto criterios técnicos y económicos, como ecológicos, paisajísticos y culturales. Se evitará la instalación del parque de maquinaria en las cercanías del cauce de la regata Lintzirin.

7.4.4 Protección de suelos y aguas superficiales

- Se incluirán las medidas para la protección de la calidad de las aguas durante los movimientos de tierras. Se valorará la necesidad de incorporar sistemas de filtrado de las aguas (balsas de paja recubiertas de geotextil, barreras de geotextil ancladas, canales de drenaje con adición de floculantes, balsas de decantación u otros dispositivos que aseguren la correcta retención de sólidos).
- No se localizarán acopios de tierra en zonas en las que por arrastre o escorrentía se pudiese llegar a afectar por aporte de sólidos a la regata Lintzirin.
- En caso de que se opte por la ejecución de una balsa de decantación ésta se dimensionaría según el caudal, en todo caso sería excavada en tierras y recubierta con un geotextil. La balsa sería accesible para la maquinaria, de manera que se puedan llevar a cabo la retirada periódica de los lodos sedimentados. De esta manera se garantiza que los sólidos que sean arrastrados por las aguas serán retenidos antes de su vertido. Deberán realizarse inspecciones periódicas para asegurar su correcto mantenimiento. Se realizarán vaciados cada vez que sea necesario, antes de que se alcance la capacidad máxima de retención.

- Las zonas de acopio y de instalaciones auxiliares, como el parque de maquinaria, se localizarán en una superficie impermeable que contará con una cuneta perimetral que dirija las aguas a un filtro de hidrocarburos y, en cualquier caso, alejadas de las escorrentías identificadas.
- Se evitará el mantenimiento de maquinaria en el ámbito de trabajo y, especialmente, en zonas no impermeabilizadas. En todo caso, se contará en obra con materiales absorbentes (sepiolita, mantas absorbentes, etc.) para su utilización en caso de vertido accidental. En caso de que el vertido afecte al terreno, los materiales absorbentes utilizados para la recogida del vertido y las tierras impregnadas se gestionarán con gestor autorizado.
- En las cercanías de los trabajos con hormigón, se diseñarán pozas para el lavado de cubas de hormigón y canaletas, con el objeto de recoger la lechada de forma controlada. Estas pozas se ubicarán siempre dentro de los límites de afección de la obra y evitando que la lechada llegue a la red de drenaje. Se cubrirá el fondo con un geotextil para facilitar su limpieza y por seguridad deberán estar valladas y señalizadas. En caso de colmatarse, se retirará el contenido de hormigón, para su correcta gestión, junto con el geotextil, que deberá reponerse. No se realizará ningún trabajo de hormigonado sin tener disponible antes un sistema de este tipo.
- Se acondicionarán zonas de mantenimiento de maquinaria que se localizarán lo más alejadas posible de las zonas de vegetación autóctona a conservar, y en zonas impermeabilizadas. Se prohibirá realizar mantenimiento de la maquinaria, cambios de aceite ni repostaje de combustible fuera de las zonas destinadas a este fin. Las labores de mantenimiento que deban ser justificadamente realizadas en la obra se realizarán extremando las precauciones, y colocando mantas de polipropileno, arenas de diatomeas o cualquier otro absorbente de hidrocarburos bajo la maquinaria en la que se esté trabajando. En caso de vertidos accidentales, se utilizarán los citados absorbentes para recoger la mayor cantidad de vertido posible. Además, este material absorbente utilizado se gestionará mediante gestor autorizado reconocido por la Administración junto con las tierras que hayan resultado impregnadas y el resto de residuos peligrosos generados en las labores de mantenimiento.

7.4.5 Protección de la vegetación

- Con anterioridad al comienzo de las obras se balizará con precisión la vegetación que debe quedar libre de afecciones, especialmente las masas forestales de especies autóctonas y los ejemplares arbóreos de gran porte, así como aquellos árboles que puedan verse afectados por podas con objeto de evitar su tala. Se prestará especial atención a la vegetación autóctona de ribera de la regata Lintzirin, y los robles del extremo sur del ámbito. Las podas se realizarán de forma selectiva afectando sólo a las ramas que invadan el espacio de trabajo y evitando su arranque y/o desgarro. Al realizar las podas se evitarán daños innecesarios a los ejemplares afectados (cortes limpios, aplicación de cicatrizantes, etc.), y se aplicará masilla en las heridas para favorecer la cicatrización. Las labores de talas, podas y desbroces de la vegetación se programarán para afectar lo menos posible a la época vegetativa de las especies vegetales. Estas operaciones serán realizadas por personal especializado.
- Deberán adoptarse medidas de control para evitar que los terrenos removidos y desprovistos de vegetación constituyan una vía de entrada para especies vegetales susceptibles de provocar

fenómenos invasivos, especialmente *Cortaderia selloana*, *Buddleja davidii*, *Phyllostachis sp.*, *Robinia pseudoacacia* y *Pterocarya fraxiniflora*. Para ello, además de las medidas señaladas para el control de la tierra vegetal, las labores de revegetación deberán realizarse en cuanto las superficies se encuentren preparadas para ello.

- Antes de realizar el desbroce de la vegetación se marcarán las zonas en las que haya presencia de plantas invasoras. Se procederá a su arranque eliminando todo su sistema radicular y quemando de forma controlada los residuos generados.
- La restauración de los espacios libres y la vegetación afectada se desarrollará siguiendo las indicaciones del 'Proyecto de restauración ecológica y paisajística' que será definido en el proyecto de urbanización.

7.4.6 Protección de la calidad acústica

- El proyecto de urbanización incluirá un proyecto de pantalla acústica a colocar junto a carretera GI-636 para obtener los objetivos de calidad acústica para un área con predominio de actividades terciarias. El proyecto podrá ajustar y adecuar la propuesta correctora del estudio acústico (colocación de una pantalla acústica de 247 metros de longitud y 3 metros de altura), siempre que permite obtener los objetivos de calidad acústica correspondientes.
- De acuerdo con lo previsto en el artículo 22 del *Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido*, la maquinaria utilizada en la fase de obras debe ajustarse a las prescripciones establecidas en la legislación vigente referente a emisiones sonoras de maquinaria de uso al aire libre, y en particular, cuando les sea de aplicación, a lo establecido en el *Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre* (modificado por el *Real Decreto 524/2006, de 28 de abril*), y en las normas complementarias.

7.4.7 Protección de la calidad del aire

- Para minimizar la emisión de partículas en suspensión, siempre que la Dirección de Obra lo estime oportuno, se realizarán riegos periódicos de las zonas denudadas. La frecuencia de estos riegos variará en función de la climatología y de la intensidad de la actividad de obra, y deberán aumentarse en la estación más cálida y seca, o en días de fuerte viento.
- El transporte de los materiales de excavación se realizará en condiciones de humedad óptima, en vehículos dotados con dispositivos de cubrición de la carga, con objeto de evitar la dispersión de lodos o partículas.
- Los materiales pulverulentos que se almacenen en la zona para uso posterior (cemento, tierra de relleno, etc.) deberán estar ensacados o disponer de medidas de almacenamientos adecuados que eviten su levantamiento por el viento durante las operaciones de carga, descarga o almacenamiento.
- Se deberá realizar un adecuado mantenimiento de la maquinaria para optimizar su funcionamiento y minimizar el consumo de combustibles fósiles y emisiones de contaminantes.

7.4.8 Gestión de tierras y sobrantes

- Como actuación previa al comienzo de las obras se llevará a cabo la retirada selectiva de la capa de tierra vegetal. Estos suelos fértiles se acopiarán en montones de altura no superior a 2,5 m y serán empleados en las actuaciones de integración paisajística de la propia obra.
- En las zonas ocupadas por la vegetación invasora, en especial en los lugares en los que se ha detectado la presencia de *Buddleja davidii* y *Phyllostachys sp.* se extraerá la tierra vegetal hasta una profundidad de 1,5 m, eliminando las raíces y rizomas de las plantas, a fin de evitar su propagación. Esta tierra no podrá ser utilizada en las labores de revegetación. Será enviada a relleno autorizado debiendo quedar convenientemente confinada en dicho relleno, a una profundidad mínima de 3 m.
- El acopio de tierra vegetal se mantendrá exento de objetos extraños, y no se mezclará con otros materiales procedentes de excavación o relleno. Se prohibirá la circulación de maquinaria sobre los acopios de tierra vegetal y, si se detectase algún riesgo de afección, la zona de acopio se protegerá mediante vallado o jalonado. Los acopios de tierra vegetal deberán protegerse con un plástico de polietileno para evitar la entrada de especies invasoras o su rebrote, la erosión del acopio o la pérdida de materia orgánica. Una vez que la obra esté en condiciones de ir admitiendo la tierra vegetal, ésta comenzará a disponerse en las zonas que se vayan a revegetar.
- Los sobrantes de tierra se llevarán a depósito de sobrantes autorizado y su gestión se ajustará a lo establecido en el *Decreto 49/2009, de 24 de febrero, por el que se regula la eliminación de residuos mediante el depósito en vertedero y ejecución de rellenos*. Tal y como se ha detallado en apartados anteriores, el proyecto de urbanización y los proyectos de edificación deberán concretar los volúmenes de estos materiales y el destino propuesto.

7.4.9 Plan de gestión de residuos

- Se deberá elaborar un Plan de Gestión de Residuos que contemplará el manejo de residuos, tanto urbanos y asimilables a urbanos como peligrosos, según lo dispuesto en la legislación vigente en el momento de actuación.
- Como medida general, todos los residuos cuya valorización resulte técnica y económicamente viable deberán ser remitidos a gestor debidamente autorizado. Con objeto de facilitar el cumplimiento de esta premisa, deberán disponerse sistemas de gestión de los residuos generados en las diferentes labores, que serán conocidos y de obligado cumplimiento por parte de todo el personal de la obra, debiendo tener reflejo en el manual de buenas prácticas de la obra.
- En general los residuos generados se gestionarán de acuerdo con lo previsto en la *Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos suelos contaminados y normativas específicas*, debiendo ser, en su caso, caracterizados con objeto de determinar su naturaleza y destino más adecuado.
 - Los residuos de construcción y demolición se gestionarán, además, de acuerdo con lo estipulado en el Decreto 112/2012, de 26 de julio, por el que se regula la producción y gestión de residuos de construcción y demolición.

- En caso de detectarse la presencia de residuos y/o elementos que contengan amianto, se dará cumplimiento a las exigencias establecidas en el *Real Decreto 108/1991, de 1 de febrero, para la prevención y reducción de la contaminación del medio ambiente producida por el amianto*. Asimismo, las operaciones de manipulación para su gestión de los residuos que contengan amianto se realizarán de acuerdo con las exigencias establecidas en el *Real Decreto 396/2006, de 31 de marzo, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud aplicables a los trabajos con riesgo de exposición al amianto*. Así, antes del inicio de las demoliciones, una empresa inscrita en el RERA (Registro de Empresas con Riesgo de Amianto) deberá presentar el plan de trabajo en la autoridad laboral para su aprobación.
- La gestión de los aceites usados se realizará de acuerdo con el *Real Decreto 679/2006, de 2 de junio, por el que se regula la gestión de los aceites industriales usados* y con el *Decreto 259/1998, de 29 de septiembre, por el que se regula la gestión del aceite usado en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco*.
- Durante la ejecución de las obras, estará prohibido el vertido de aceites usados procedentes de la maquinaria, que serán gestionados por gestor autorizado. Se prohibirá el depósito de sustancias contaminantes como carburantes, aceites, etc. o la disposición de talleres o de almacenaje de residuos fuera de superficies impermeabilizadas.
- Los recipientes o envases que contienen residuos peligrosos cumplirán las normas de seguridad establecidas en el artículo 13 del *Real Decreto 833/1988, de 20 de julio, por el que se aprueba el reglamento para la ejecución de la Ley 20/1986, de 14 de mayo, básica de residuos tóxicos y peligrosos*, y permanecerán cerrados hasta su entrega a gestor evitando cualquier pérdida de contenido por derrame o evaporación. Dichos recipientes o envases estarán etiquetados de forma clara, legible e indeleble y en base a las instrucciones señaladas, a tal efecto, en el artículo 14 del citado *Real Decreto 833/1988, de 20 de julio*.
- Para la gestión de los residuos sólidos generados durante las obras se instalará un punto limpio con el correspondiente servicio de recogida periódica, que contará con una señalización propia. En el caso de residuos sólidos, el sistema de punto limpio consistirá en un conjunto de contenedores, distinguibles según el tipo de desecho. Independientemente del tipo de residuo, el fondo y los laterales de los contenedores serán impermeables, pudiendo ser sin techo (abiertos) o cubiertos (estancos).
- En caso de derrame accidental se tendrán previstos los planes y medidas de emergencia necesarios y en caso de afección a los suelos, serán rápidamente retirados y almacenados sobre pavimentos impermeabilizados para ser gestionados por una empresa gestora de residuos, debidamente autorizada por los organismos competentes.
- Se deberá garantizar el buen estado y limpieza de la maquinaria, con el objetivo de minimizar el riesgo de vertidos accidentales que puedan afectar a la calidad del suelo y de las aguas superficiales o subterráneas.
- La materia vegetal procedente de los desbroces y/o tala de la vegetación de las áreas afectadas se gestionará adecuadamente de acuerdo a su característica de residuo vegetal, procurando su aprovechamiento o reutilización en el centro de compostaje de material vegetal más cercano. Se

exceptúan los restos procedentes de especies invasoras que deberán recogerse selectivamente y entregados a relleno autorizado, donde se confinarán a una profundidad de al menos 3 m.

7.4.10 Control de suelos potencialmente contaminados

- Atendiendo al inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo y a los trabajos de actualización de dicho inventario, el ámbito no incluye ninguna parcela considerada suelo potencialmente contaminado. Sin embargo, si durante los movimientos de tierra se sospechase la presencia de suelos potencialmente contaminados se estará a lo dispuesto en la *Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo*.

7.4.11 Protección del Patrimonio cultural

- En principio no se prevén afecciones significativas al patrimonio conocido. Si durante el desarrollo de las obras se produjera algún hallazgo que suponga un indicio de carácter arqueológico, según lo dispuesto en la *Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco*, se informará inmediatamente al Departamento de Euskera y Cultura de la Diputación Foral de Gipuzkoa, que determinará las medidas oportunas a adoptar.

7.4.12 Protección de las vías públicas

- Durante todo el período de obras se deberán señalar las entradas y salidas de camiones, de manera que se limite el riesgo de accidentes por el aumento del tráfico de vehículos pesados. Se deberán establecer los horarios de trabajo teniendo en cuenta las posibles afecciones en las actividades económicas del entorno y en el tráfico circundante.
- Los viales utilizados por los vehículos que entren o salgan de las obras deberán mantenerse limpios utilizando agua a presión o barredoras mecánicas.

7.4.13 Campaña de limpieza al finalizar la obra

- Al finalizar las obras se realizará una campaña garantizando que se retiran todos los materiales sobrantes y los residuos generados durante las obras, gestionando estos últimos de acuerdo con la legislación vigente.

8 PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

El Programa de Vigilancia Ambiental tiene como objetivos:

- a) Verificar la evolución y alcance de los impactos producidos.
- b) Comprobar que los impactos producidos por la obra son los previstos y a su vez detectar posibles impactos no previstos, para aplicar las medidas correctoras que se estimen precisas.
- c) Comprobar la adecuada implantación y la eficacia de medidas correctoras propuestas y establecer nuevas medidas en caso de que las medidas propuestas no sean suficientes.
- d) Asesorar a la Dirección de Obras en aspectos ambientales del proyecto.

Se especifican a continuación los controles previstos en función de las diferentes fases de desarrollo del Plan Especial de Ordenación Urbana.

En el primer apartado se recoge el programa de vigilancia para la verificación y control de los documentos de desarrollo del Plan Especial, así como la obtención de las pertinentes autorizaciones o informes de órganos competentes. En el segundo, se recopilan las medidas de seguimiento que deberán desarrollarse en el programa de vigilancia ambiental del Estudio de impacto ambiental del proyecto de urbanización.

8.1 FASE DE CONTROL DE LOS DOCUMENTOS DE DESARROLLO Y AUTORIZACIONES O INFORMES DE ÓRGANOS COMPETENTES

El Ayuntamiento de Oiartzun deberá comprobar que el programa de actuación urbanizadora y los proyectos de urbanización y edificación cumplen con lo dispuesto por los organismos competentes y contienen toda la documentación necesaria comprobando que para ello se han realizado las consultas pertinentes a los órganos competentes.

- Las obras y actuaciones urbanísticas que afecten a la zona de dominio público hidráulico o se sitúen en sus zonas de protección (servidumbre y policía) deberán contar con la autorización previa de la administración hidráulica competente (Agencia Vasca del Agua).
- La eliminación de los ejemplares arbóreos contará con el correspondiente permiso de tala del Ayuntamiento de Oiartzun.
- El futuro desarrollo se localiza en la zona de afección de la carretera GI-636 según los mapas estratégicos de ruido de las carreteras de Gipuzkoa recientemente aprobados. En estos casos, y tal y como recoge el Decreto 213/2012, en su artículo 30: *“La Administración Local, cuando se produzca un desarrollo urbanístico en la zona de servidumbre acústica, deberá remitir la documentación relativa al estudio acústico al que se refiere el párrafo 2 de este artículo a la persona o entidad titular de la misma, de forma previa a la aprobación inicial del correspondiente instrumento urbanístico, para que ésta emita informe preceptivo en relación con la regulación de la contaminación acústica prevista en el presente Decreto”*. Por tanto, el Ayuntamiento de Oiartzun deberá mandar al Departamento de Infraestructuras viarias de la Diputación Foral de Gipuzkoa el estudio acústico relativo al Plan Especial de Ordenación Urbana del A.I.U. LIN-8 Arkotz” para la emisión del informe preceptivo correspondiente.

- Durante el trámite urbanístico del Plan Especial (tras la aprobación inicial) o del proyecto de urbanización se deberá incorporar el informe del ente gestor del abastecimiento y del saneamiento (Consortio de Aguas del Añarbe.) que justifique que existe infraestructura suficiente para dar servicio a las nuevas necesidades y cargas previstas.

El Ayuntamiento deberá comprobar, asimismo, que tanto las determinaciones de la Declaración Ambiental Estratégica, como las medidas preventivas y correctoras contempladas en este documento (véase apartados 7.3 Medidas para la fase de redacción de los documentos de desarrollo y 7.4 medidas para la fase de ejecución) se incluyen en los documentos de desarrollos, prestando especial atención a los siguientes puntos:

- El proyecto de urbanización contará con un “Proyecto de restauración ecológica y paisajística”.
- El proyecto de urbanización contará con el preceptivo “Estudio de gestión de residuos y materiales de construcción y demolición”.
- Los proyectos de edificación deberán garantizar que se incluyen las medidas preventivas necesarias para asegurar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el entorno del ámbito, definidas en el estudio acústico.
- El proyecto de urbanización deberá incorporar la definición de la medida correctora para el cumplimiento de la calidad acústica del ámbito (pantalla acústica o similar).
- El proyecto de urbanización deberá incorporar un estudio de impacto acústico de las obras en el caso de que las obras de urbanización tengan una duración superior a los 6 meses.
- El proyecto de edificación, en consonancia con el Código Técnico de la Edificación, contará con las máximas medidas de eficiencia en el uso del agua y la energía.
- El proyecto de urbanización incluirá medidas para minimizar el impacto lumínico y sistemas de redes separativas de aguas; además de las medidas propuestas para la mitigación y adaptación al cambio climático.
- El proyecto de edificación contará con el preceptivo ‘Estudio de gestión de residuos y materiales de construcción y demolición’, así como los volúmenes de los excedentes de tierras y su destino.

Para el seguimiento del Plan Especial de Ordenación Urbana se proponen los siguientes indicadores, relativos a los aspectos ambientales más afectados.

Tabla 20. Indicadores relativos a la ocupación del suelo, afección a la vegetación y excedentes de excavación.

Indicadores	Plan Especial		Proyecto		Recepción de obra	
	m ²	%	m ²	%	m ²	%
Superficie del ámbito	19.572	100				
Parcela privada edificable	2.605	13				
Parcela privada no edificable	5.174	26				
Espacios libres	4.077	21				
Domino público ferroviario	4.967	25				
Zonas verdes en las parcelas no edificables	1.808	9				
Volumen previsto de excavación m ³	33.000 m ³	-				
Volumen previsto de relleno m ³	10.000 m ³	-				

8.2 PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL A DESARROLLAR EN LOS PROYECTO DE DESARROLLO

8.2.1 Fase preoperacional

La Dirección de Obra deberá garantizar la remisión al Ayuntamiento las correspondientes notificaciones de comienzo de las obras y la obtención de autorizaciones.

8.2.2 Fase de obras

La responsabilidad de la ejecución de los controles ambientales previstos en la fase de obras recaerá sobre la Dirección de Obra, quien redactará aquellos informes ambientales que sean solicitados por la administración.

El Ayuntamiento de Oiartzun comprobará que se ejecutan todos los controles, así como el momento y la frecuencia de su ejecución, que serán al menos los detallados a continuación:

- **Control del plan de obra:** Antes del inicio de las obras se comprobará que se ha redactado el plan de obras y que éste garantiza que las revegetaciones se realicen de forma inmediata a la preparación de superficies.

Indicador: Plan de obras redactado. Calendario de desbroces y revegetaciones.

- **Control del manual de buenas prácticas:** Antes del inicio de las obras se deberá presentar el manual de buenas prácticas para su utilización por el personal de obra.

Indicador: Conocimiento y aplicación de las buenas prácticas por el personal.

- **Control del área de afección:** Al inicio de las obras se delimitará el área estrictamente necesaria para la ejecución de las obras.

Indicador: Delimitación adecuada del área de trabajos y ubicación de las instalaciones y materiales de obra dentro de la zona balizada.

- **Control de la ubicación y funcionamiento de las instalaciones auxiliares de obra:** Al inicio de las obras se controlará que estas instalaciones y especialmente el parque de maquinaria se ubican en zonas impermeables que cuenten con una cuneta perimetral que dirija las aguas a un filtro de hidrocarburos, y se evitará el mantenimiento de maquinaria en zonas no impermeabilizadas.

Indicador: Instalaciones auxiliares ubicadas en zonas impermeables, con cuneta y filtro de Hidrocarburos.

- **Control de medidas para preservar la calidad de las aguas superficiales:** Al inicio de las obras se comprobará que los acopios de tierra se localizan en zonas adecuadas para prevenir arrastre de sólidos en suspensión hacia las escorrentías, y que se dispone de materiales absorbentes para su utilización en caso de vertido accidental. Durante los movimientos de tierra, se dispondrán sistemas para conducir las escorrentías a los sistemas de decantación diseñados. Antes del inicio de los trabajos de hormigón se comprobará que se dispone de pozas impermeabilizadas con HDPE para recoger, únicamente, el agua procedente del lavado de canaletas de hormigoneras

y/o mangueras utilizadas para la proyección de hormigón. Semanalmente se comprobará la funcionalidad y utilización de estos sistemas y que los restos de acumulados se retiran y gestionan adecuadamente cuando éstas se encuentren colmatadas.

Indicadores: Adecuada ubicación de los acopios de tierras, disponibilidad de materiales absorbentes en obra, ejecución y uso de los sistemas de retención de escorrentías, sistemas de decantación y las pozas de lavado de hormigón. Documentos de gestión de restos de hormigón y lodos acumulados.

- **Control de la protección de la vegetación:** Antes del inicio de las obras se deberá comprobar el jalonado de la vegetación cuya tala no sea necesaria. Se evitará la afección, en la medida de lo posible, a las masas forestales de especies autóctonas, especialmente a los ejemplares arbóreos de gran porte identificados. La restauración de las superficies afectadas y los espacios libres, así como el tratamiento de las especies invasoras se desarrollarán siguiendo las indicaciones del 'Proyecto de restauración ecológica y paisajística'.

Indicador: Adecuado jalonado de vegetación a preservar. No afección a la vegetación de interés y restauración de acuerdo con el 'Proyecto de restauración ecológica y paisajística'.

- **Control de ruido:** Al inicio de las obras se comprobará que la maquinaria se ajusta a las prescripciones establecidas en la legislación vigente referente a emisiones sonoras de maquinaria de uso al aire libre, y durante las obras se asegurará su adecuado mantenimiento.

Indicador: Maquinaria que cumple las prescripciones establecidas en la legislación sobre emisiones sonoras y horario de trabajo diurno.

- **Control de la calidad del aire:** Se comprobará la realización de riegos de las zonas por las que estén transitando camiones o maquinaria de obra para minimizar la emisión de partículas en suspensión, y que el transporte y almacenamiento de materiales pulverulentos cuenten con medidas para evitar su dispersión.

Indicador: Ausencia de polvo persistente.

- **Control de las tierras procedentes de zonas con presencia de especies vegetales invasoras:** Durante los movimientos de tierra, la tierra vegetal procedente de zonas con especies vegetales invasoras, contaminadas con propágulos, será tratada de forma separativa en las operaciones de gestión, de forma que se asegure que no se contaminan otras tierras. Esta tierra deberá ser trasladada a depósito de sobrantes autorizado donde deberá enterrarse al menos a 3 m de profundidad para evitar que los propágulos presentes sean capaces de desarrollarse y dar lugar a nuevos ejemplares.

Indicadores: Marcado de zonas detectadas con presencia de especies invasoras, documentos que acrediten la correcta gestión de la tierra contaminada.

- **Control de la gestión de la tierra vegetal:** Previa a la realización de los movimientos de tierra se garantizará que retira selectivamente la tierra vegetal y se acopia en las zonas definidas a tal efecto. Se comprobará que los acopios respetan los límites de afección de la obra, presentan una altura inferior a 2,5 m, y si su empleo se demora, se tapan con un plástico de polietileno para

evitar el desarrollo de especies invasoras y la pérdida de materia orgánica. Se deberán revisar los acopios de tierra vegetal para controlar la aparición de especies exóticas invasoras. Asimismo, se garantizará que la maquinaria no circula por encima de los acopios.

Indicadores: Altura y estado de los acopios de tierra vegetal. Ausencia de especies alóctonas invasoras.

- **Control de excedentes de tierras**: Los excedentes de tierras se destinarán a rellenos autorizados, cumpliendo con los parámetros de caracterización requeridos por el Decreto 49/2009, de 24 de febrero, por el que se regula la eliminación de residuos mediante el depósito en vertedero y ejecución de rellenos. En caso de ser necesario generar un nuevo relleno, deberá tramitarse su autorización.

Indicadores: Documentos acreditativos de la gestión de los excedentes y/o autorización de nuevos rellenos de tierras.

- **Control de la gestión de residuos**: Se comprobará al inicio de las obras que se encuentra redactado el Plan de Gestión de Residuos, que contemplará el manejo de residuos tanto urbanos y asimilables a urbanos como peligrosos. Se comprobará que se dispone de un punto limpio para residuos, de planes y medidas de emergencia en caso de derrames, y de que se gestionan todos los tipos de residuos respetando la legislación, y en caso de detectar amianto cumpliendo lo establecido en la legislación específica.

Indicadores: Cumplimiento del Plan de Gestión de Residuos, documentos acreditativos de la gestión de los residuos (documentos de aceptación y documentos de control y seguimiento).

- **Control de la protección de las vías públicas**: Semanalmente se deberá comprobar que los viales de acceso se mantienen limpios, que se dispone de sistemas lavarruedas con sistema de decantación a la salida de camiones. Se deberá comprobar la existencia de señalizaciones de entrada y salida de camiones y la existencia de vías alternativas con señalización adecuada en caso de afectar a tránsito de los ciudadanos. Además, se deberá asegurar en todo momento el acceso rodado a los caseríos existentes.

Indicadores: Grado de limpieza de viales y existencia y señalización de vías alternativas.

- **Control de la ejecución de campaña de limpieza al finalizar la obra**: Antes de la recepción de la obra se deberá inspeccionar toda la zona de obras y su entorno, controlando la existencia de basuras o residuos, restos de material constructivo, o cualquier otro resto de la fase de obras.

Indicador: Ausencia de residuos en la zona de obras y/o su entorno.

- **Informes periódicos**: Durante las obras se redactarán informes mensuales que recogerán las incidencias de carácter ambiental ocurridas durante las obras, el resultado de los controles propuestos en el Programa de Vigilancia Ambiental y, en su caso, las medidas correctoras complementarias a llevar a cabo. Finalizada la fase de obras se redactará un informe final en el que se refleje el grado de implantación y cumplimiento de los objetivos, medidas y del propio programa de vigilancia ambiental.

Indicador: Redacción de informes con el contenido y alcance señalado.

9 ESTIMACIÓN DEL COSTE DE LAS MEDIDAS CORRECTORAS Y PROGRAMA DE SEGUIMIENTO AMBIENTAL

A continuación, se realiza una estimación del costo de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias y del programa de seguimiento ambiental que deberá tenerse en cuenta en el análisis de la viabilidad económica del Plan Especial de Ordenación Urbana.

MEDIDAS PROTECTORAS Y CORRECTORAS	TOTAL
Protección de la vegetación	
Eliminación de vegetación alóctona	3.000,00
Lámina geotextil para cubrir acopios de tierra vegetal	550,00
Protección medio acuático	
Cubeto lavarruedas con balsa de decantación y separador de hidrocarburos	2.400,00
Barrera de retención de sólidos (balas de paja)	420,00
Balsa de decantación para clarificación de las aguas turbias	1.100,00
Protección de la calidad acústica del ámbito	
Pantalla acústica 247 m x 3 m (coste 250 €/m ²)	185.250,00
Gestión de residuos	
Punto limpio señalado para almacenamiento temporal de residuos	2.500,00
Balsa para limpieza de hormigoneras	1.100,00
Medidas de Restauración Paisajística	
Hidrosiembra con herbáceas	4.500,00
Plantación de vegetación autóctona bosque mixto y aliseda	5.500,00
PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL	
Asistencia Ambiental en Obra	
Visita de técnico especialista en fase preoperacional para marcar vegetación de interés y especies invasoras	360,00
Redacción de informes	
Redacción de informe preoperacional	600,00
Redacción de informe a la finalización de las obras	1.500,00
TOTAL	208.760,00

Tabla 21. Evaluación económica de las medidas protectoras y correctoras previstas por el estudio ambiental estratégico

10 SÍNTESIS AMBIENTAL

10.1 INTEGRACIÓN DE LOS ASPECTOS AMBIENTALES DEL PLAN

La Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible (EAVDS), diseñada en coherencia con la “Estrategia Europea para el Desarrollo Sostenible” y con la Ley 3/1998, General de protección del medio ambiente del País Vasco, define los criterios ambientales de carácter estratégico y los compromisos a largo plazo (2007-2020) adoptados en la CAPV en materia de desarrollo sostenible. La consecución de estos compromisos se lleva a cabo a través de sucesivos Programas Marco Ambientales (PMA).

En el apartado ‘2.5 Objetivos de protección ambiental’ se analiza como el Plan Especial de Ordenación Urbana del A.I.U. LIN-8 Arkotz tiene en cuenta los objetivos ambientales estratégicos definidos en el IV PMA y en la normativa ambiental de referencia, así como los principios de desarrollo sostenible establecidos en el Documento de Alcance.

Concretamente, el Plan se refiere a un ámbito de suelo urbano parcialmente urbanizado, que ya dispone de un planeamiento de desarrollo consolidado por el Plan General de Oiartzun, pero que actualmente se encuentra pendiente de ejecutar. En este sentido el Plan Especial adecúa la ordenación pormenorizada propuesta inicialmente para el ámbito, en virtud de la obligación de mantener una banda de reserva libre de ocupación para la ejecución de las nuevas infraestructuras del ferrocarril proyectadas. El Plan Especial permitirá poner en uso un ámbito de suelo urbano infrutilizado, densificando y completando la trama urbana de actividades económicas entorno a la carreta GI-636, frente a la ocupación de nuevos suelos rurales de interés agrológico.

El ámbito presenta buenas características para acoger el desarrollo propuesto desde la perspectiva de mitigar los posibles impactos ambientales generados por los nuevos usos de actividades económicas propuestos, por ejemplo, los relacionados con el incremento de la movilidad inducida, el consumo de recursos y la gestión de los residuos generados. Además, se integran criterios para favorecer la sostenibilidad energética en la ordenación y edificación.

La ordenación propuesta se adecúa además a los condicionantes ambientales existentes en el ámbito y a las obligaciones sobrevenidas de los mismos. En este sentido, define grandes espacios libres entorno a la regata Lintzirin, limitando el incremento de la ocupación y artificialización del suelo, así como los posibles impactos en el cauce y a la vegetación existente. Adicionalmente, el desarrollo del Plan Especial podría considerarse como una oportunidad de mejora ambiental mediante el Proyecto de restauración ecológica y paisajística que se elaborará en fases posteriores. Éste definirá las pautas para la eliminación de la vegetación alóctona identificada, y las posteriores labores de revegetación, mediante las que se prevé una mejora significativa del estado y la funcionalidad ecológica del ámbito.

Atendiendo a los riesgos naturales a los que es susceptible el ámbito, se identifican zonas inundables por avenidas en los terrenos de las márgenes de la regata Lintzirin. La ordenación propuesta se adecúa a este condicionante y las edificaciones se implantan fuera de los terrenos inundables por la avenida de 500 años de periodo de retorno, a excepción de una pequeña superficie (20 m²) de la edificación ubicada al norte. En todo caso, el Plan Especial planifica la ejecución de esta edificación a una cota en la que no se vea afectada por la avenida de 500 años.

Adicionalmente, con objeto de minimizar el posible incremento del riesgo de inundación como consecuencia de las nuevas superficies ocupadas, el Plan Especial incluye medidas específicas a incorporar en el nuevo desarrollo como son los sistemas de drenaje sostenible. Atendiendo a otros posibles riesgos derivados del cambio climático, el Plan Especial limita la excesiva artificialización del suelo disminuyendo el efecto 'isla de calor' e incluye la plantación de especies arbóreas en los espacios libres, de elevado valor ecológico con elevada capacidad de captación de CO₂. En este sentido, los espacios verdes ordenados ayudarán a compensar la pérdida de vegetación ocasionada y la disminución de la capacidad de absorción de CO₂ del ámbito.

Por último, a fin de conseguir los objetivos de calidad acústica en la situación futura del ámbito, el Plan Especial incorpora como medida correctora la colocación de una pantalla acústica en el extremo septentrional de la parcela, en su límite con la carretera GI-636, cuyo tráfico es el principal foco emisor de ruido en el ámbito de Arkotz.

10.2 POSIBLES EFECTOS SIGNIFICATIVOS DEL PLAN

Como ya se ha mencionado, el principal condicionante del ámbito de Arkotz es la regata Lintzirin que lo atraviesa de este a oeste, así como la vegetación de ribera asociada a la misma y el riesgo de inundación en terrenos a ambos lados del cauce. Además, debido a la orografía irregular de la mitad sur del ámbito serán necesarios movimientos de tierra para obtener las plataformas llanas sobre las que se asiente la edificación.

No se han detectado otros condicionantes relevantes, ya que el ámbito no coincide con espacios naturales protegidos, especies amenazadas ni zonas húmedas. Tampoco se identifican lugares de interés geológico. Se localiza en zonas con vulnerabilidad muy baja a la contaminación de acuíferos, y no incluye ninguna parcela recogida en el inventario de suelos que soportan o han soportado actividades potencialmente contaminantes del suelo.

En el apartado '6 EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES. IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN' se recogen los potenciales impactos derivados del Plan. Se considera que las actuaciones derivadas del desarrollo del ámbito que ocasionarán efectos de mayor relevancia son la tala y el desbroce de la vegetación, los movimientos de tierra y las obras de urbanización y edificación. En este sentido, los impactos de mayor magnitud derivarán de la ocupación y la artificialización del suelo, la afección a la vegetación y a la calidad de las aguas, los efectos sobre el cambio climático, el paisaje, la calidad atmosférica y la calidad acústica, así como el riesgo de inundación.

En todo caso, con la aplicación de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias que se detallan en el apartado '7 MEDIDAS PREVENTIVAS, CORRECTORAS Y COMPENSATORIAS' se puede concluir que no se esperan impactos significativos derivados del desarrollo del Plan Especial. Es más, se considera que con correcto diseño de los espacios libres y las labores de revegetación y eliminación de especies de flora invasora, el desarrollo del ámbito podría suponer un balance positivo en términos del estado de conservación y calidad ecológica del tramo de la regata Lintzirin que discurre por Arkotz, y su vegetación de ribera. La colocación de una pantalla acústica en el límite con la carretera GI-636 también permitirá obtener los objetivos acústicos correspondientes a un área con predominio de actividades terciarias.

ANEXO I. Planos

ANEXO II. Estudio de impacto acústico

ANEXO III. Resumen no técnico del Estudio Ambiental Estratégico