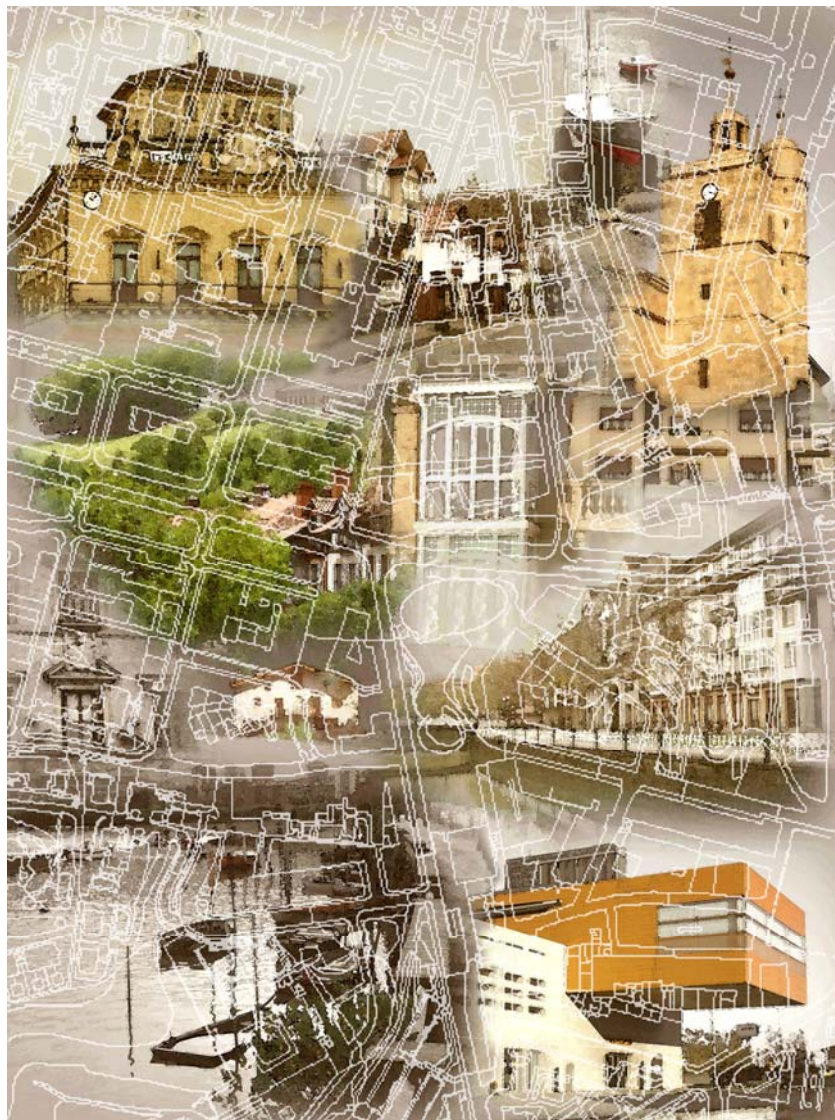


PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE IRUN



DOCUMENTO F INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL MEMORIA DE CUMPLIMIENTO DE INFORMES

INDICE GENERAL

**DOCUMENTO A
MEMORIA DE ORDENACION**

**DOCUMENTO B
NORMAS URBANISTICAS
AMBITOS DE PLANEAMIENTO (VOLUMEN I)
AMBITOS DE PLANEAMIENTO (VOLUMEN II)**

**DOCUMENTO C
CATALOGO DE PATRIMONIO ARQUITECTONICO
CATALOGO DE PATRIMONIO ARQUEOLOGICO**

**DOCUMENTO D
MEMORIA DE VIABILIDAD ECONOMICO-FINANCIERA
Y DE SOSTENIBILIDAD ECONOMICA**

**DOCUMENTO E
PLANOS DE ORDENACION
ORDENACION PORMENORIZADA 1:2.000
PLANOS DE CATALOGO**

**DOCUMENTO F
SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL**



**DOCUMENTO F
SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL**

DOCUMENTO F

INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DEL PLAN GENERAL

Memoria Justificativa del grado de cumplimiento del Informe Preliminar de Impacto Ambiental

INDICE: INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

1.- INTRODUCCIÓN	1
1.1.- Características y finalidad de este documento.....	1
1.1.1 Objetivo del Documento.....	1
1.1.2 Contenidos específicos del documento	2
2.- PRINCIPALES MODIFICACIONES DEL PLAN GENERAL RESPECTO AL DOCUMENTO DE AVANCE	3
2.1.- Tramitación y participación pública.....	3
2.2.- TRATAMIENTO DEL SUELO NO URBANIZABLE	4
2.2.1 Descripción de las principales modificaciones.....	4
2.2.2 Justificación de las soluciones adoptadas en relación con la ordenación del suelo no urbanizable	19
2.3.- Movilidad y accesibilidad	20
2.3.1 Descripción de las principales modificaciones.....	20
2.3.2 Justificación de las soluciones adoptadas	25
2.4.- Desarrollo residencial	27
2.4.1 Descripción de las principales modificaciones.....	27
2.4.2 Justificación de las soluciones adoptadas	29
2.5.- Desarrollo terciario y de actividades económicas	30
2.5.1 Descripción de las principales modificaciones.....	30
2.5.2 Justificación de las soluciones adoptadas	32
2.6.- Espacios libres y equipamientos públicos	33
2.6.1 Descripción de las principales modificaciones.....	33
2.6.2 Justificación de las soluciones adoptadas	34
3.- EVALUACIÓN AMBIENTAL DE LAS ALTERNATIVAS ADOPTADAS.....	36
3.2.- Descripción de actuaciones analizadas	37
3.3.- Alternativas analizadas	38
3.3.1. Esquema general viario	38
3.3.2. Desarrollo residencial.....	53
3.3.3. Actividades económicas.....	56
4.- DETERMINACIONES DEL INFORME PRELIMINAR DE IMPACTO AMBIENTAL	62
5.- ANÁLISIS DEL GRADO DE CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE LAS DETERMINACIONES DEL IPIA	70
5.1.- Respecto al plan general.....	70
5.2.- Respecto al informe de sostenibilidad ambiental.....	87

6.- ASPECTOS AMBIENTALES A INCORPORAR EN EL PLAN GENERAL EN LA FASE DE APROBACIÓN PROVISIONAL	91
6.1.- Relativos al Plan General	91
6.2.- Relativos al Informe de Sostenibilidad Ambiental.....	92

PLANOS

ISA 3.1.1	Evaluación ambiental de alternativas. GI-636: tramo Mendelu-Osinbiribil
ISA 3.1.2.1	Evaluación ambiental de alternativas. GI-636: tramo Osinbiribil-Behobia
ISA 3.1.2.2	Evaluación ambiental de alternativas. GI-636: tramo Travesía Behobia
ISA 3.2.	Evaluación ambiental de alternativas. Variante Sur
ISA 3.3	Evaluación ambiental de alternativas. Entorno de estación
ISA 3.4	Evaluación ambiental de alternativas. Prolongación de Araso
ISA 3.5	Evaluación ambiental de alternativas. Entorno de Olaberria

1.- INTRODUCCIÓN

1.1- CARACTERÍSTICAS Y FINALIDAD DE ESTE DOCUMENTO

1.1.1 Objetivo del Documento

El presente Informe de Sostenibilidad Ambiental (en adelante ISA) del Plan General de Ordenación Urbana de Irun tiene su **fundamento** en las previsiones de legislación vigente, Ley 3/1998, *General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco* y Ley 9/2006, *sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente*, ésta última de ámbito estatal.

En el marco de la Comunidad Autónoma del País Vasco, el procedimiento de evaluación conjunta de impacto ambiental (ECIA) fue regulado mediante el Decreto 183/2003, de 22 de julio, como desarrollo reglamentario de la Ley 3/1998 citada anteriormente.

El Decreto establece la necesidad de adecuar el estudio de ECIA, igualmente denominado Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) en la Ley 9/2006, en sucesivas fases de la tramitación, y consecuentemente también en la fase de aprobación inicial, según señala su artículo 7: *“si como consecuencia del resultado de los trámites citados en el apartado 2 [información pública, audiencia e informes establecidos por la legislación vigente] tuviera lugar una modificación de los documentos del plan, se deberá proceder a una adaptación del estudio de evaluación conjunta de impacto ambiental al contenido de tal modificación”*.

La Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco (COTPV) ha delimitado esta regulación mediante la Circular Nº 1/2009, emitida el pasado 16 de julio de 2009 sobre la *“incardinación del procedimiento de evaluación conjunta de impacto ambiental en el procedimiento territorial y en el urbanístico”*, en la que no contempla la presentación de un documento específico en el procedimiento ambiental hasta la Aprobación Provisional del Plan, tras la que se deberá solicitar la emisión del Informe Definitivo de Impacto Ambiental.

Se ha considerado procedente por parte del equipo redactor del Plan General, la elaboración del presente documento, en el que se analiza desde el punto de vista ambiental los principales cambios establecidos en el Plan, desde el documento aprobado en la fase de avance (20/11/2008) al documento para aprobación inicial

ahora presentado, así como una valoración ambiental de las alternativas barajadas en estas fases de la tramitación de la Revisión del PGOU.

En el intervalo entre ambas fases se ha emitido por parte del órgano ambiental competente, en este caso la Dirección de Planificación, Evaluación y Control ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco, el correspondiente Informe Preliminar de Impacto ambiental (17 de marzo de 2009), en el que establece una serie de determinaciones para su incorporación tanto en el Plan General como en el Informe de Sostenibilidad Ambiental integrante del mismo.

El presente informe analiza el **grado de cumplimiento de las determinaciones del Informe Preliminar de Impacto Ambiental**, y recoge una relación de los aspectos ambientales que, en coherencia con el Informe Preliminar y otros informes emitidos por parte la administración ambiental (Dirección de Biodiversidad), deberían ser incorporados en los documentos del Plan General de cara a su aprobación provisional.

1.1.2 Contenidos específicos del documento

El documento se ha estructurado en cinco epígrafes, que dan respuesta a los aspectos anteriormente señalados.

- Principales modificaciones en el Plan General con respecto al documento de Avance (capítulo 2).
- Evaluación ambiental de las alternativas adoptadas (capítulo 3).
- Resumen de las determinaciones del Informe Preliminar de Impacto Ambiental (capítulo 4).
- Análisis del grado cumplimiento de las determinaciones del IPIA (capítulo 5).
- Aspectos ambientales a incorporar en el documento del Plan General en el documento para Aprobación Provisional (capítulo 6).

2.- PRINCIPALES MODIFICACIONES DEL PLAN GENERAL RESPECTO AL DOCUMENTO DE AVANCE

2.1.- TRAMITACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

El documento de **Avance** fue aprobado por Decreto de la Alcaldía de Irun el 20 de noviembre de 2008. Se contempló como un documento abierto, en el que se plantearon diversas alternativas sobre distintos aspectos estratégicos para la ordenación de la ciudad: redes de comunicaciones y transporte; usos residenciales, terciarios y de actividades económicas; ordenación del suelo no urbanizable, etc.

Este documento fue **expuesto públicamente** desde el 9 de diciembre de 2009 hasta el 9 de marzo de 2010. De forma paralela se puso en marcha un **proceso de participación ciudadana**, basado fundamentalmente en la apertura de una exposición de los contenidos del documento, en la que se realizaron más de 1.000 encuestas. Durante todo el periodo de información pública se han recibido 567 escritos de sugerencias y se han realizado más de 500 encuestas telefónicas adicionales.

Este proceso de información y participación pública ha tenido como complemento la **consulta a las administraciones** sectoriales competentes, que han emitido los informes institucionales preceptivos, como parte de la tramitación reglamentariamente prevista.

Además de estos procesos de participación y consulta, se llevó a cabo un proceso de discusión y debate de las propuestas y alternativas del documento de Avance durante la segunda mitad del 2009 en el seno del **Consejo Asesor de Planeamiento**.

Resultado de toda esta participación, discusión y debate se procedió a la redacción del documento de '**Criterios y Objetivos para la redacción del documento de Aprobación Inicial**', que complementan, matizan o rectifican el conjunto de la propuesta técnica del Avance. Este documento fue aprobado por unanimidad por la Corporación en marzo de 2010.

A partir de los criterios y objetivos adoptados se ha procedido a la elaboración del **documento para su Aprobación Inicial**, que ahora se presenta, y del cual este informe de sostenibilidad ambiental forma parte.

2.2.- TRATAMIENTO DEL SUELO NO URBANIZABLE

2.2.1 Descripción de las principales modificaciones

El Documento de Aprobación Inicial de la Revisión del Plan General ratifica los criterios y objetivos propuestos en el Avance para el tratamiento del suelo no urbanizable.

Estos criterios y objetivos responden a la consideración de las figuras y espacios naturales que cuentan con protección legal, a las afecciones sectoriales y directrices de carácter supramunicipal o a criterios adicionales de carácter municipal para el tratamiento y regulación del conjunto de este tipo de suelo.

La propuesta realizada en la fase de Aprobación Inicial supone el desarrollo y pormenorización del planteamiento general esbozado en la fase de Avance, si bien presenta ciertas modificaciones respecto a ésta.

La ordenación del suelo no urbanizable que realiza el Documento de Aprobación Inicial de la Revisión del Plan General queda recogida en el plano *E-1. Clasificación General del Territorio*.

El Capítulo 3 de la Memoria del Plan recoge la descripción del tratamiento del suelo no urbanizable, señalando asimismo las principales modificaciones incorporadas al documento respecto a la propuesta realizada en fase de Avance. A continuación se resumen los aspectos más destacables desde el punto de vista ambiental.

2.2.1.1 Tratamiento de Planes y figuras de protección

El Plan integra en su totalidad las determinaciones de carácter vinculante derivadas de los distintos Planes y Figuras de protección, armonizándolas a fin de evitar contradicciones entre la normativa del Plan y las citadas determinaciones.

La integración de estos Planes y Figuras de Protección en el Plan General ha requerido modificaciones o adaptaciones de escasa entidad, en muchos casos con objeto de resolver posibles imprecisiones identificadas en el documento de Avance.

En este sentido, el Plan General ha considerado las determinaciones contenidas en los siguientes documentos:

- Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales del Área de Txingudi.
- Plan de Ordenación de Recursos Naturales (PORN) y Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) del Parque Natural de Aiako Harria.
- Red Natura 2000: LIC / ZEPA Txingudi – Bidasoa y LIC Aiako Harria
- Medidas y servidumbres derivadas de afecciones sectoriales (aeropuerto, costas).
- Plan Territorial Sectorial de Protección y Ordenación del Litoral de la Comunidad Autónoma Vasca.
- Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

2.2.1.2. Tratamiento del valle de Olaberria. Plan Especial

El documento de Aprobación Inicial desestima la propuesta del Avance de crear una reserva de un corredor clasificado como Suelo Urbanizable que se extendía a lo largo del valle de Olaberria. La propuesta, que afectaba a aproximadamente 60 Ha, tenía por objeto integrar varios posibles ámbitos de desarrollo discontinuos mediante un nuevo viario.

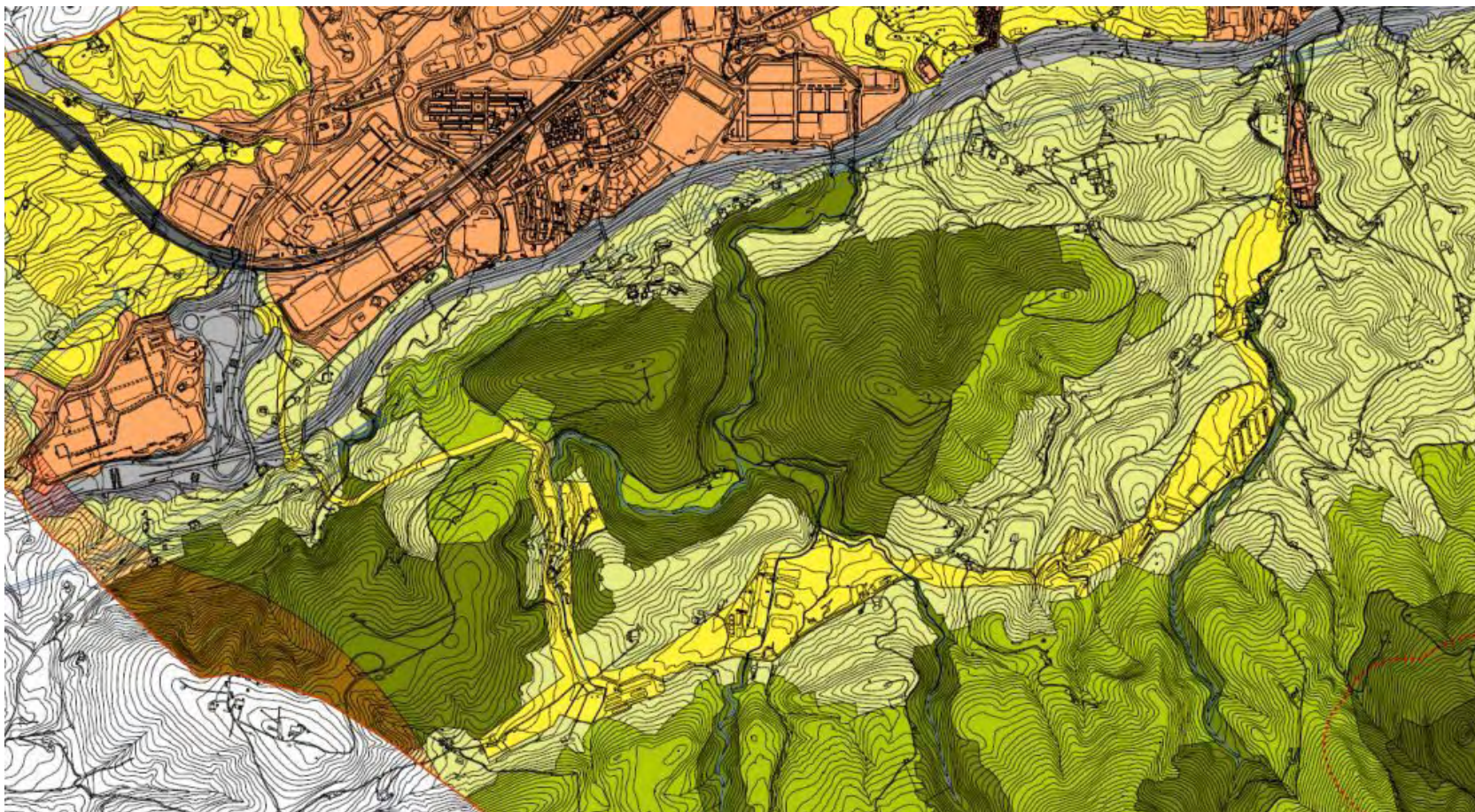
El Plan General mantiene por tanto la mayor parte del área como Suelo No Urbanizable. Este entorno del valle de Olaberria (incluido Mokozorrotz), con una superficie aproximada de 600 has, será ordenado mediante un Plan Especial de Protección.

El Plan Especial deberá establecer la ordenación integrada de los usos a implantar. Entre sus objetivos destacan la regeneración de usos agroganaderos o forestales actuales, la protección específica de los entornos rurales y de los espacios arqueológicos y culturales.

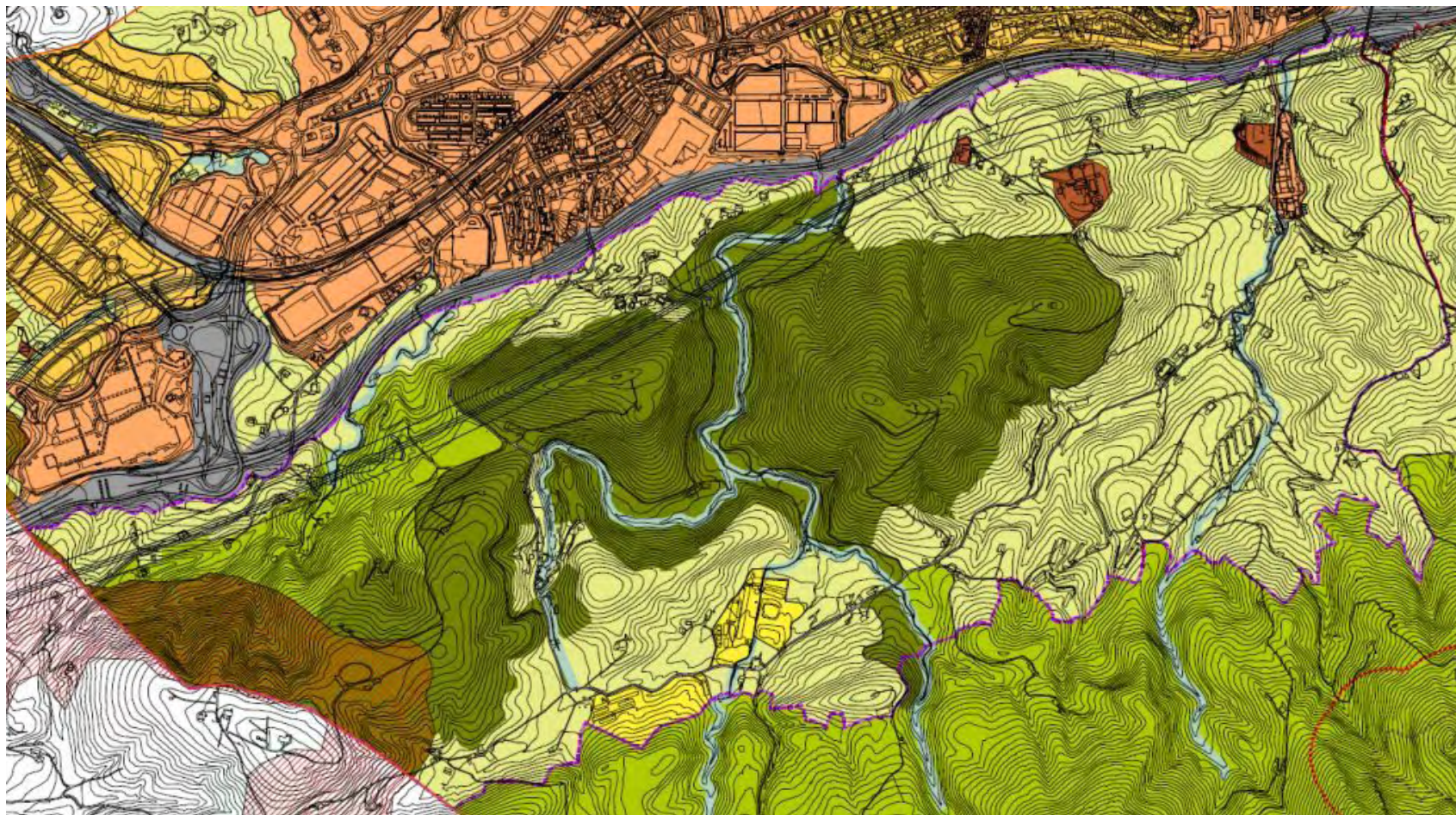
De acuerdo a lo definido en el Plan General, este Plan Especial deberá recoger también las condiciones básicas para el mantenimiento y potenciación de usos y actividades compatibles con el carácter básicamente rural del valle. El Plan incorporará condiciones de sostenibilidad que permitan evitar la producción de impactos ambientales, visuales y paisajísticos derivados de estos usos y actividades. Establecerá condicionantes para la modificación de la trama parcelaria tradicional, prohibición de edificaciones ajenas al medio, regulación de la generación de tráfico o sobre la necesidad de aparcamientos que pudieran derivarse de la implantación de estos usos, etc.

No obstante, mantiene como suelo urbanizable no sectorizado las zonas de Urune (ámbito 9.1.01) y Epele (9.1.02), calificados en el planeamiento vigente como suelo urbanizado no programado destinado a uso industrial y sin desarrollar. En estos ámbitos, que suman en conjunto una superficie de unas 11.1 Has, el Plan General propone usos y actividades que, por su especiales características, cumplan con los requisitos necesarios para ser compatibles con el entorno inmediato del valle y establece una serie de condicionantes de compatibilidad con el futuro Plan Especial de Protección del valle de Olaberria.

Estos ámbitos serán desarrollados mediante un Plan de sectorización. El Plan General establece una serie de condicionantes de compatibilidad con el futuro Plan Especial de Protección del valle de Olaberria. Así, señala que el Plan Especial deberá aprobarse de forma previa, o como mucho, de forma simultánea, al Plan de Sectorización. Habilita la posibilidad de que el Plan Especial de Protección, además de los criterios que le son propios y específicos, pueda proponer criterios complementarios para el desarrollo de estas zonas urbanizables.



Plan General. Avance. Valle de Olaberria



Plan General. Aprobación Inicial. Valle de Olaberria

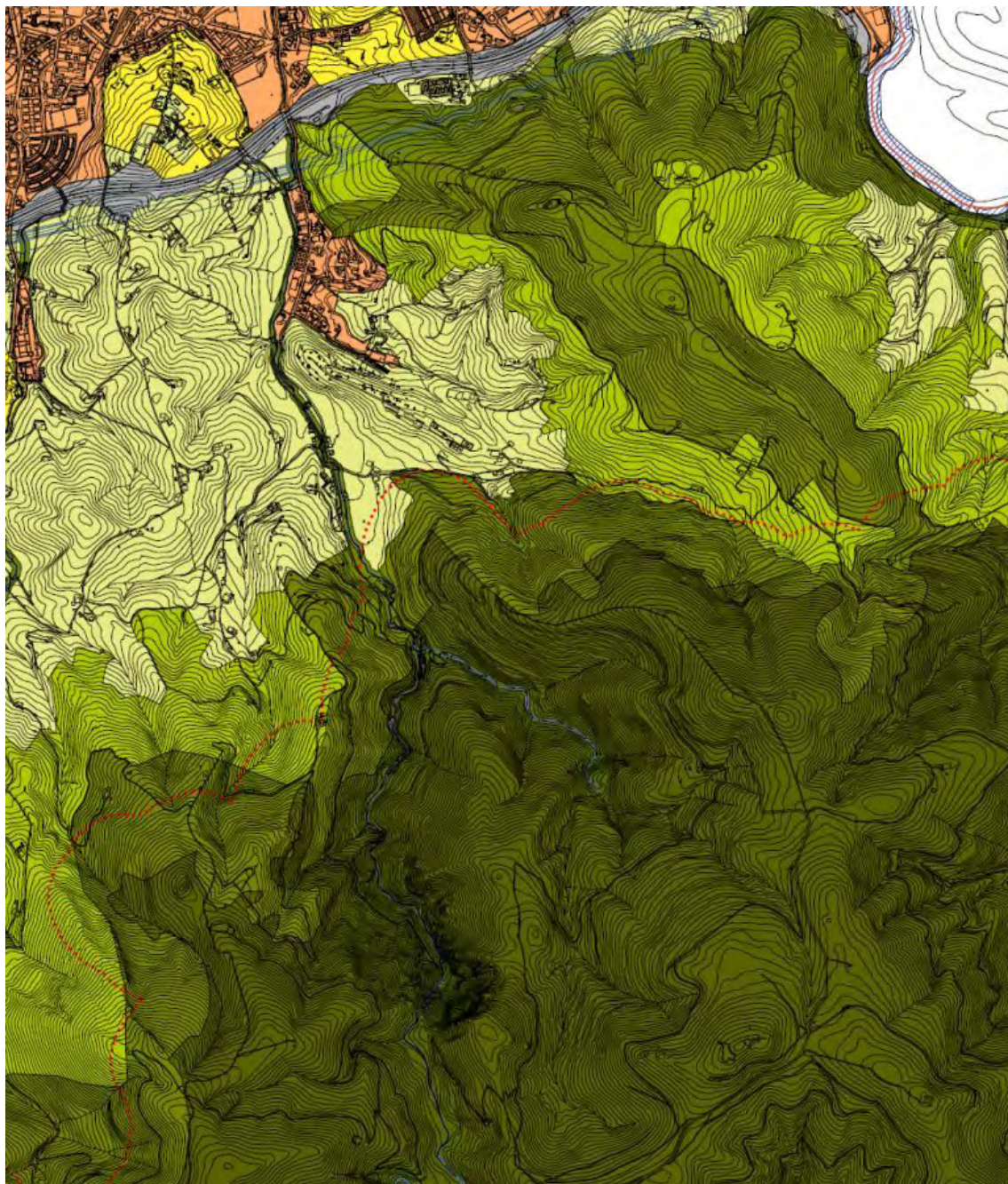
2.2.1.3. Tratamiento del valle de la regata de Ibarrola. Plan Especial

El Documento de Aprobación Inicial mantiene en esencia la clasificación del valle de la regata denominada sucesivamente Ibarrola – Errotazar – Irugurutzeta - Aitzondo.

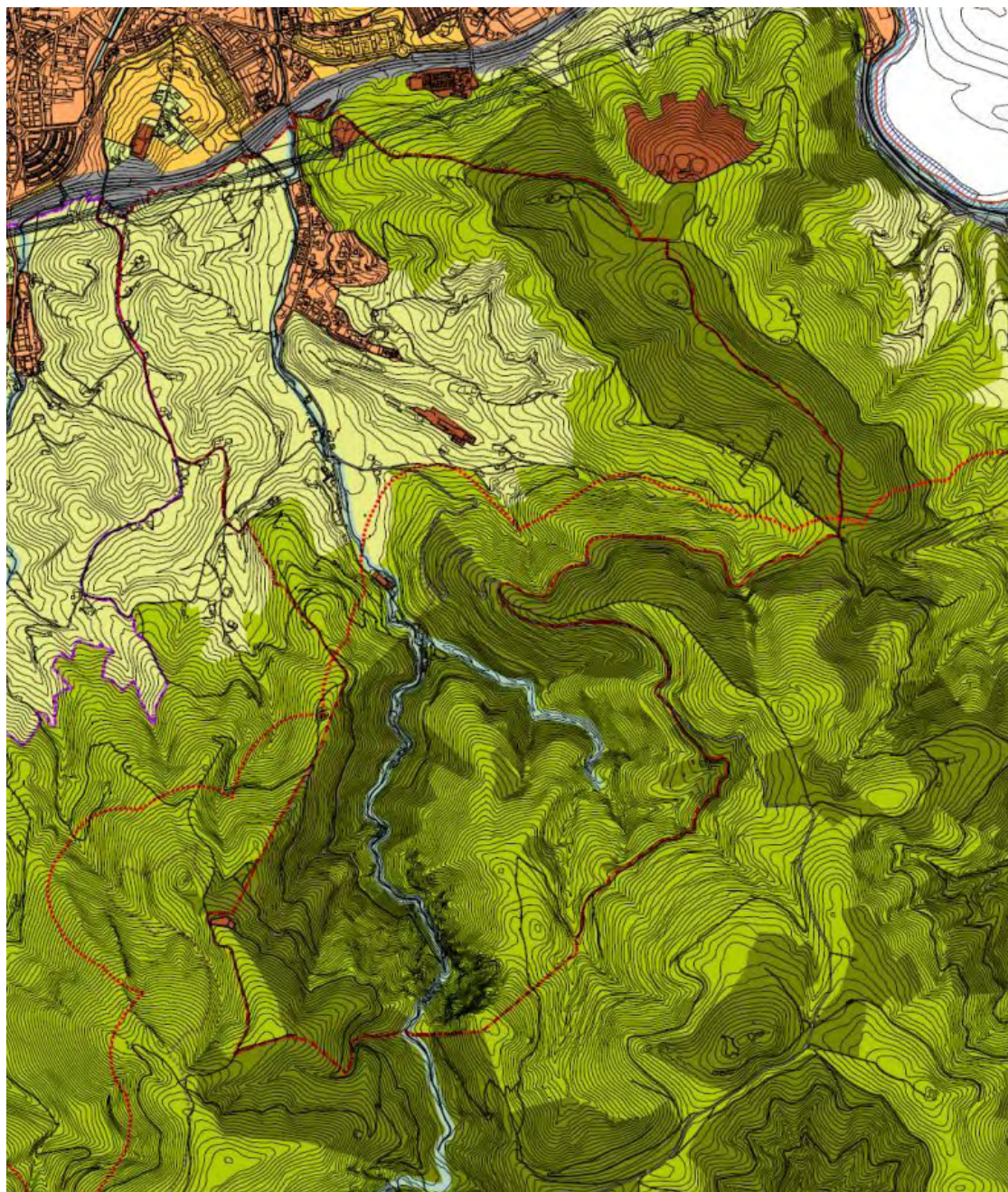
De acuerdo a lo señalado en el documento 'Criterios y objetivos de planeamiento para la redacción del documento de aprobación inicial' (marzo 2010), define los criterios fundamentales en base a los cuales se prevé la posterior realización de un Plan Especial del valle de la regata Ibarrola. El plano E-1 recoge una primera delimitación del ámbito global del Plan Especial, el cual deberá comprender las vaguadas que configuran el conjunto del valle, así como las zonas de intervención que se prevean.

Entre las posibles actuaciones a contemplar por este Plan Especial se deberán considerar la delimitación por un lado de las diversas zonas de reserva, protección y conservación que sea necesario establecer al interior del ámbito, así como las zonas donde sea preciso intervenir para la restauración medioambiental, reforzamiento de la vegetación de ribera o de otro tipo, y las zonas de repoblación o potenciación forestal.

Asimismo, este Plan Especial precisará la ubicación en esta zona del Centro de interpretación del Parque Natural de Aiako Harria.



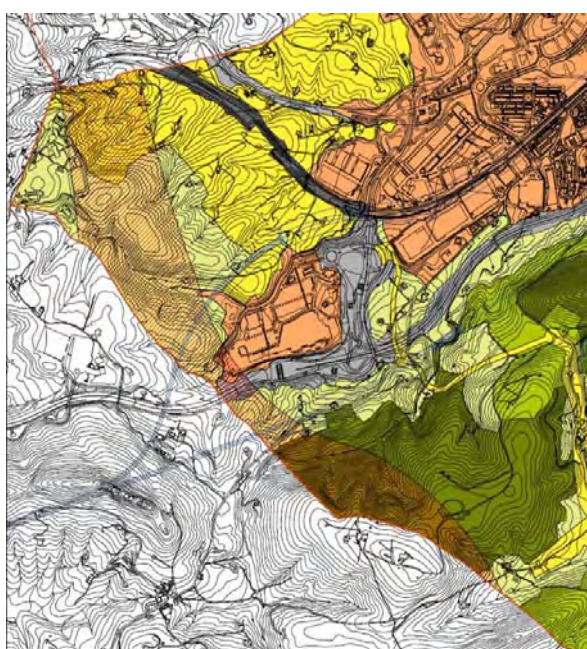
Plan General. Avance. Valle Ibarrola



Plan General. Aprobación Inicial. Valle Ibarrola

2.2.1.4. Tratamiento del corredor ecológico Aiako Harria – Jaizkibel

El Documento de Aprobación Inicial ha desarrollado, respecto a la propuesta de Avance, la delimitación del espacio que ha de servir como corredor ecológico Aiako Harria – Jaizkibel. La propuesta se ha reajustado de acuerdo con los criterios de identificación del mismo, según se ha desprendido del análisis de los terrenos, de su situación medioambiental y de las circunstancias que facilitan o dificultan su continuidad.



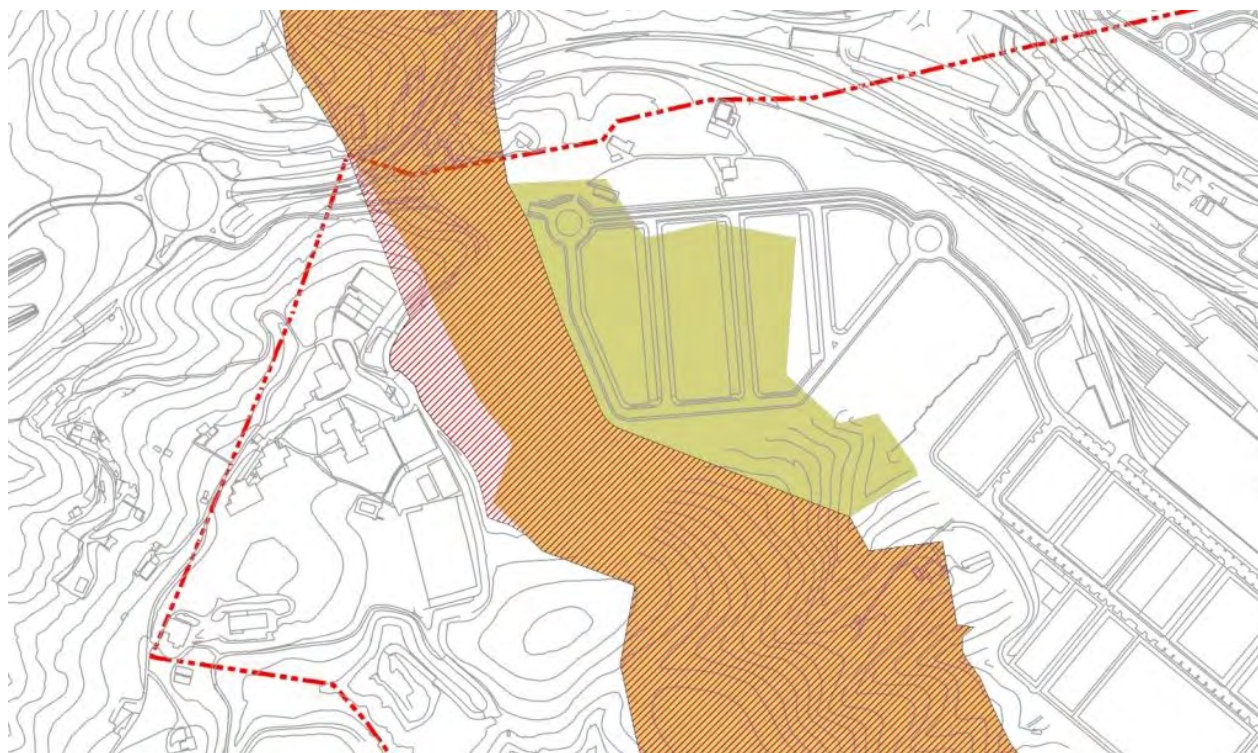
*Plan General. Avance.
Corredor ecológico Aiako Harria – Jaizkibel*



*Plan General. Aprobación Inicial.
Corredor ecológico Aiako Harria - Jaizkibel*

El documento de Aprobación Inicial se ha ajustado, en la parte correspondiente al término municipal, a los límites establecidos en el documento 'Red de Corredores Ecológicos de la CAPV (Gobierno Vasco, 2005)', salvo en el entorno de Araso. Se ha redelimitado la zonificación del ámbito de 'Prolongación de Araso' para poder configurar el tramo correspondiente del mencionado corredor en este nuevo Sector de suelo urbanizable, garantizando su conectividad con los otros tramos del corredor, una sección adecuada funcionalmente y la no interferencia con el asentamiento industrial previsto.

Para ello, se ha ajustado el corredor a una franja de anchura variable, entre 180 m y 100 m en su paso más reducido. La propuesta del Plan General, que se muestra en la figura adjunta, está vinculada a la cesión de estos terrenos (8 has) para su adscripción al Sistema General de Espacios Libres (Arburusasieta) mediante el desarrollo urbanístico del ámbito 'prolongación de Araso Norte', lo que permitiría la restauración del corredor en este entorno.



Propuesta del Plan General  y de la Red de Corredores Ecológicos de la CAPV  para la delimitación del corredor Aiako Harria – Jaizkibel en el entorno de Araso.

El Plan General incorpora la condición de recuperar ambientalmente los terrenos del vertedero de inertes situado en la ladera este de Arburusasieta para incorporarlos al mencionado corredor de enlace entre Jaizkibel y Aiako Harria.

En concordancia con este reajuste se ha modificado la zonificación y ordenación del ámbito 'Prolongación de Araso'.

Se remite al lector al capítulo 3. *Valoración ambiental de alternativas* de este documento donde se incluye un análisis ambiental de las alternativas propuestas para este ámbito, correspondientes a la fase de avance y aprobación inicial.

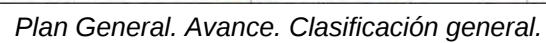
2.2.1.5. Regulación normativa del suelo no urbanizable

El Plan General no modifica en esencia el actual sistema de calificación global, contemplando una serie de tipos de usos globales urbanos (residencial, industrial, terciario, equipamientos, etc.), sistemas generales de comunicaciones viarias (V), de usos ferroviarios (F) o infraestructuras de servicios (S), y un uso global específico para el resto del suelo no urbanizable, denominado 'Zonas Rurales (Z)'.

La categoría de 'Zonas Rurales (Z)' se divide, de acuerdo a la propuesta realizada en el documento de Aprobación Inicial, en cuatro subcategorías de zona rural:

- a. Zona Rural de Agroganadera y Campiña (RAC)
- b. Zona Rural Forestal (RUFO)
- c. Zona Rural de Especial Protección (REP)
- d. Zona de Protección de Aguas Superficiales (PAS)

No obstante, y en lo que se refiere a las delimitaciones de estas categorías, el Plan General presenta algunas modificaciones respecto al documento de Avance, ya que determinadas partes del territorio no estaban incluidas correctamente en la categoría y normativa correspondiente que mejor se adapta a las características propias de estos suelos.





La nueva propuesta de ordenación del suelo no urbanizable puede consultarse en el *Plano E-1. Clasificación General del Territorio* y presenta las siguientes modificaciones respecto al esquema propuesto en el Documento de Avance:

- **Protección de Aguas Superficiales.** Se crea una nueva subcategoría de ordenación con objeto de proteger los cursos de agua superficiales. Engloba las principales masas de agua superficiales del término municipal, así como sus correspondientes márgenes de protección.
- **Zona Rural de Especial Protección según regulación del Parque Natural de Aiako Harria.** La propuesta de ordenación del suelo no urbanizable de la Aprobación Inicial del Plan General no contempla esta categoría de ordenación propuesta en el Avance. De acuerdo a la propuesta de Avance, la superficie del parque natural que se inscribe dentro del límite municipal quedaba adscrita a la mencionada categoría.
- Por el contrario, el modelo territorial sometido a análisis en el presente informe, considerando el marcado carácter forestal que presenta este entorno, incluye esta superficie mayoritariamente en la subcategoría de ordenación correspondiente a 'Zona Rural Forestal (RUFO)', salvo en aquellos ámbitos en los cuales ha identificado masas de bosque autóctonos o hábitats de interés comunitario de acuerdo a la Directiva 92/43/CEE. Estos ámbitos han sido incluidos en la categoría 'Zona Rural de Especial Protección'.
- **Zona Rural Forestal.** Se han modificado las áreas reguladas por su interés forestal, habiéndose ampliado a aquellos terrenos que disponían de masas arbóreas de importancia, situadas a veces colindantes con zonas de especial protección.
- **Zona Rural Agroganadera y Campiña.** La ordenación del suelo no urbanizable propuesta presenta también reajustes de las zonas agroganaderas y de campiña. Se han excluido las zonas superiores de ciertas laderas, que han sido incluidas en las otras dos categorías (REP o RUFO), según su vocación y características ambientales. Por otro lado se han incorporado a esta categoría varias zonas excluidas de las propuestas de nuevos desarrollos de actividades económicas, por la preexistencia de edificaciones rurales y sus parcelas asociadas. Estos ámbitos, o parte de los mismos, se mantendrá como suelo no urbanizable (Araso, Zabaleta, Oiantzabaleta, Olaberria).

- **Condicionantes superpuestos a la ordenación urbanística.** En el *capítulo 0.2. Condicionantes Superpuestos a la ordenación urbanística* de la Normativa Urbanística del Plan General quedan sistematizados y regulados los condicionantes identificados en el término municipal.

De acuerdo a lo señalado en la Normativa estos condicionantes tienen su origen tanto en disposiciones legales de rango normativo superior como en el propio planeamiento municipal. Su carácter, vinculación y rango normativo o bien meramente orientativo, son los establecidos en cada caso en las mencionadas disposiciones o instrumentos.

El Plan General sistematiza de la siguiente manera el tratamiento de las afecciones y condicionantes superpuestos a la ordenación urbanística:

- o Espacios y especies naturales de protección:
 - LIC – Lugares de Importancia Comunitaria
 - Espacios Naturales Protegidos
 - Áreas de Interés Natural y hábitats de vegetación de interés
 - Áreas de Protección de la fauna
 - Terrenos de alto valor agrológico y explotaciones estratégicas
- o Cauces fluviales y márgenes de protección de los mismos
- o Zonas Húmedas
- o Ámbitos de Protección de Aguas Subterráneas
- o Ámbitos de Protección Paisajística
- o Corredores Ecológicos
- o Áreas inundables
- o Áreas acústicas
- o Ámbitos de mejora ambiental
- o Suelos potencialmente contaminados
- o Áreas de interés arqueológico
- o DPMT – Dominio público marítimo – terrestre y zonas de protección
- o Servidumbres aéreas del aeropuerto de San Sebastián.

2.2.2 Justificación de las soluciones adoptadas en relación con la ordenación del suelo no urbanizable

En coherencia con los criterios establecidos por la corporación municipal para la elaboración del documento de Aprobación Inicial el Plan General, se han integrado en el Plan General las determinaciones y precisiones de carácter vinculante de los distintos **Planes y Figuras de protección** de los distintos espacios con protección legal presentes en el término municipal. Esta integración ha requerido el reajuste o redelimitación de las distintas categorías de ordenación del Suelo No Urbanizable.

Se ha priorizado el mantenimiento del **entorno de Olaberria** como territorio rural, en coherencia con el criterio de concentrar los desarrollos urbanísticos en la trama urbana actual o como continuación de la misma, pero siempre al norte de la A-8.

La propuesta de desarrollo de un Plan Especial de Protección del valle de Olaberria se fundamenta en que la simple regulación a través de las categorías de suelo no urbanizable no es suficiente para el establecimiento de medidas de potenciación de los usos agroganaderos, de explotación de determinados recursos, o para autorizar la ubicación en algunas áreas de este valle determinados usos de equipamiento. Además, la presencia en el mismo valle de zonas que presentan diversos usos no vinculados al carácter rural del entorno, con problemas de inadecuación, abandono o deterioro, requiere una actuación coordinada y eficaz que ordene esta situación desde un contexto de respeto y adecuación a las características ambientales del conjunto general.

El Plan General resuelve la protección de este ámbito frente a futuras actividades que pudieran desarrollarse en los ámbitos de Suelo Urbanizable no sectorizado de Urune (ámbito 9.1.01) y Epele (9.1.02) definiendo mecanismos de coordinación del futuro Plan de Sectorización con el Plan Especial Protección estableciendo la obligatoriedad de que el Plan de Sectorización sea aprobado de forma simultánea o posterior al Plan Especial y que éste pueda establecer directrices y criterios respecto al desarrollo de los dos ámbitos urbanizables.

En relación al valle de la **regata Ibarrola**, el desarrollo de un Plan Especial para la protección y ordenación de este entorno se encuentra en coherencia con el objetivo de preservar los valores medioambientales y favorecer el papel articulador entre los LIC Aiako Harria y Txingudi.

Adoptando el objetivo de reforzar la compatibilidad del desarrollo territorial con la conservación de la biodiversidad, el Plan General identifica mediante una delimitación específica el **corredor ecológico Aiako Harria – Jaizkibel**. La aplicación de una categoría de ordenación, condicionante superpuesto, que implica una normativa de protección específica adecuada contribuye, a su vez, a garantizar la funcionalidad del Corredor.

Por último los **reajustes en las delimitaciones de categorías en suelo no urbanizable** han tenido por objeto una mayor adecuación del Plan General a los instrumentos de ordenación territorial jerárquicamente superiores, así como a las características propias que presenta el medio físico del término municipal.

2.3.- MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

2.3.1 Descripción de las principales modificaciones

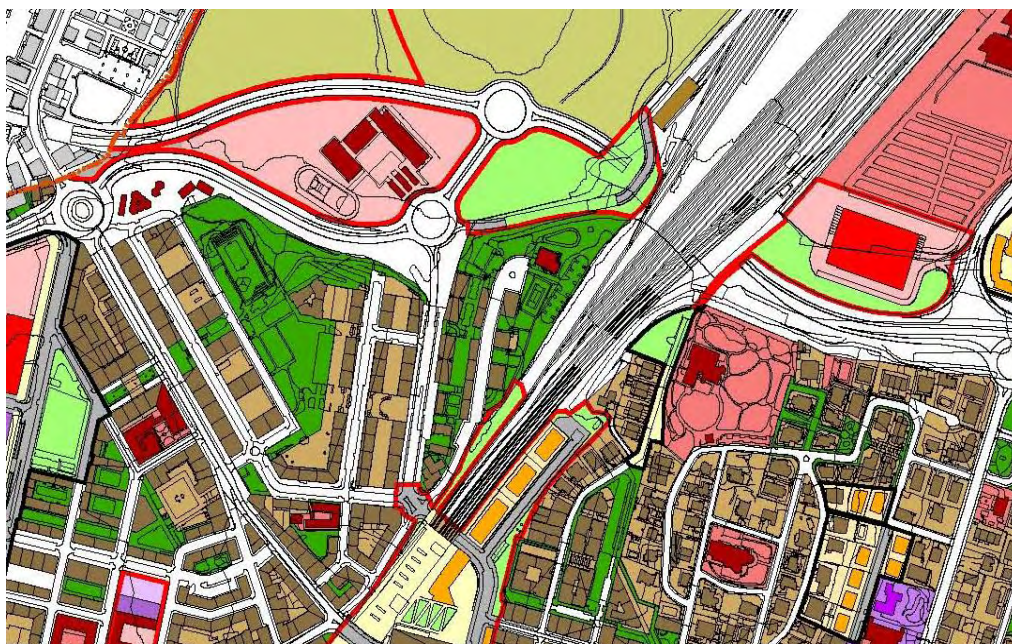
El Plan General reordena el espacio viario a partir de la definición de un nuevo modelo del sistema de comunicaciones. Este nuevo modelo modifica el 'Esquema general viario' respecto a la propuesta incluida en la fase de Avance, tras el análisis de las diferentes alternativas planteadas y de las propuestas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, elaborado entre ambas fases.

Este objetivo está basado en las propuestas concretas del **Plan de Movilidad Urbana Sostenible** que integra las políticas de transporte, medio ambiente urbano y tráfico, con objeto de favorecer desde el Plan General la recuperación de espacios urbanos para peatón, bicicleta y uso del transporte colectivo.

El nuevo **esquema general viario**, que se puede consultar en el *Plano T-8. Esquema general viario propuesto*, contempla las siguientes modificaciones respecto a la propuesta anterior:

- Se establece un cambio en la consideración de la denominada variante norte (GI-636, antigua N-1), que de soportar un notable tráfico de paso, incluido vehículos pesados, pasa a tener un papel más vinculado a la estructura comarcal y local de la red viaria. El vial ha adquirido progresivamente una función importante como elemento de conexión de muchos barrios de Irun, a través de los nudos de Loioalde, Zubimusu, Avda. Iparralde, Osinbiribil y Behobia.

- Se modifica el trazado propuesto anteriormente en esta arteria entre **Mendelu y Avda. Iparralde** ('Santiago Urtizberea', ámbito 4.2.05) cuyo proyecto de desdoblamiento, en elaboración, depende administrativamente de la Diputación Foral de Gipuzkoa. El trazado incorporado al Plan General, según el grado de definición actual del proyecto, discurre soterrado por el barrio de Mendelu y continúa por el sur del instituto Plaiaundi. Esta alternativa evita la afección al espacio protegido (LIC-ZEPA Txingudi-Bidasoa), a diferencia del trazado incorporado en la fase de Avance que se introducía en el espacio protegido.



Fuente: Plan General. Avance



Fuente: Plan General. Aprobación Inicial

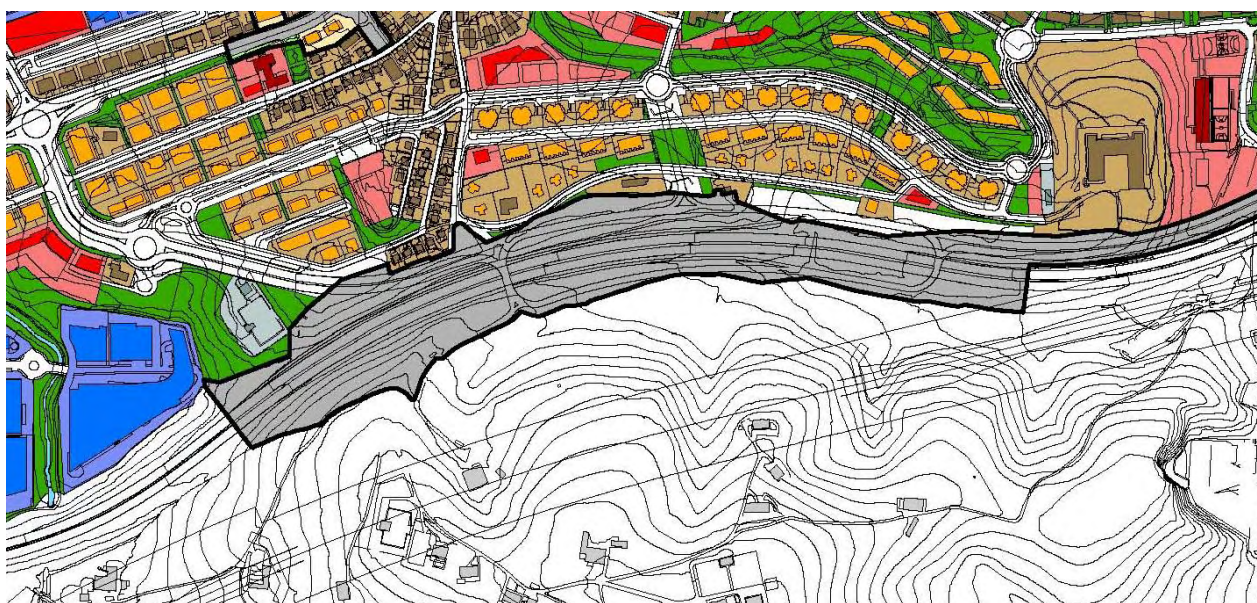
- El Plan General considera indispensable la configuración de la GI-636 en este tramo con carácter de viario urbano, considerando la necesaria eliminación del tráfico de vehículos pesados que actualmente utilizan esta carretera, así como su canalización hacia la A-8. En consecuencia el Plan contempla la reserva de suelo necesaria que permita la realización de un tipo de sección para este tramo en correspondencia con el objetivo citado. Propone disponer elementos característicos de este tipo de viario, como una posible mediana central, ensanchado de aceras, tratamiento de arbolado, etc.
- En coherencia con el nuevo tratamiento de este vial, se eliminan las propuestas de desdoblamiento del mismo entre **Osinbiribil y Behobia**, recogidas en la fase de Avance como alternativas N-RIO 1 y N-RIO 2, así como el soterramiento del mismo a su paso por Behobia, alternativas N-Behobia 1 y N-Behobia 2. Esta solución está ligada a la absorción del tráfico de paso, especialmente tráfico pesado, por la autopista A-8. Este tramo de la GI-636, en el que la administración foral ha establecido la prohibición de circulación de vehículos pesados, contaría con un nuevo diseño. El Plan General ha previsto una reserva de suelo en la que se podrán contemplar diversas actuaciones como el ensanchamiento de aceras, una posible mediana central, el carril bici, aparcamientos, tratamiento de arbolado, etc. de forma que favorezca su carácter urbano y la permeabilidad peatonal en Behobia, entre las zonas residenciales y comerciales situadas en ambos lados de la misma.
- El **viario de Ronda** se configura, en su tramo sur, como arteria perimetral interior que enlaza las distintas zonas y barrios situados al Sur, así como los desarrollos urbanísticos pendientes de ejecutar en este borde de la ciudad. La Ronda cierra un anillo perimetral que puede absorber el tráfico de circunvalación y de enlace entre los distintos barrios de Irun.
- Se completa con la alternativa denominada en el Avance Ronda Sur R-1, que tiene tres tramos, todos ellos situados al borde de la autopista, y al norte de la misma. La Ronda Sur enlaza las distintas zonas y barrios situados al sur, existentes o de nueva creación. Parte de Ventas-Oinaurre, bordea por el sur Txenperenea y el barrio de Ribera, sigue por Matxalagain y finalmente pasa por Blaia hacia Behobia. La Ronda incorpora tramos existentes y propone su enlace mediante viales de nueva creación. El Plan General señala la posibilidad de diseñar este anillo de circunvalación con un carril por sentido en una primera fase, aunque reserva suelo suficiente para poder incorporar en un futuro un carril adicional por sentido.

- Se desestiman por tanto las alternativas denominadas R-2 y R-3, que discurrían, en parte o en su totalidad respectivamente, por el sur de la autopista.



Fuente: Plan General. Aprobación Inicial. Ronda Sur  entre barrios de Oinaurre y Blaia.

- Se desestima la construcción de la **variante sur**, como nueva infraestructura viaria en un eje próximo a la autopista y separado de la trama urbana. En la fase de Avance se plantearon tres alternativas (S-1, S-2 y S-3). La solución finalmente adoptada por el Plan General ha sido el ensanchamiento de la actual A-8 (tres carriles) con mejora de la conexión con la GI-636 (antigua N-1) en Ventas. Esta propuesta se completa con la construcción de un **nuevo acceso** a Irun **desde la A-8**, más centrado en la ciudad (entre los barrios de Oinaurre y Txenperenea), que enlaza con la denominada Ronda Sur.



Fuente: Plan General. Aprobación Inicial. Enlace  A-8 y Ronda Sur en Txenperenea.

- La propuesta de Aprobación Inicial incluye otras actuaciones en la red estructural distribuidora, como nuevas conexiones sobre la zona ferroviaria (Anaka - Pío XII, Ventas) que afinan la propuesta contemplada en la fase de Avance. Estas conexiones mejoran, junto al resto de enlaces existentes y propuestos (P.Colón, Zoroxarta), la integración de las áreas oeste y centro de la trama urbana.

En relación con el **sistema ferroviario**, el documento de Aprobación Inicial se ratifica en las propuestas realizadas en la fase de Avance, admitiendo que su adopción depende en última instancia de las administraciones (estatal, autonómica) y gestores competentes (ADIF, ETS), participación que se ha confirmado recientemente con la firma del protocolo de actuación.

Entre las actuaciones propuestas destacan las siguientes:

- Adecuación de la estación central para la llegada de la línea de alta velocidad, integrando la red de ETS junto a la plataforma de vías de ADIF.
- Estación central conjunta de la red ferroviaria (Adif, ETS) vinculada a la nueva estación de autobuses. El Plan General plantea el cubrimiento de la zona de vías en este ámbito.
- Nueva estación en Ventas (ADIF, ETS), relocalización de estación de ETS en Santiago, vinculándola a recinto ferial FICOBA, y nueva estación de ETS en Araso.
- Reserva de amplia zona para estación intermodal de mercancías en la actual playa de vías de Plaiaundi.

En relación con la **movilidad no motorizada**, el Plan General establece las determinaciones estructurales que permiten hacer viable la incorporación de las propuestas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).

El PMUS contempla, además del escenario tendencial, un escenario alternativo al actual en el que se adoptan medidas para modificar las tendencias actuales hacia una movilidad urbana sostenible.

El Plan General ha incorporado de forma concreta varias áreas de intervención y programas de actuación definidos en el PMUS. Son las siguientes :

- El Plan General recoge, con carácter estructural, la 'Red de Itinerarios Peatonales' como malla continua en toda la trama urbana.

- Además se contemplan actuaciones concretas de mejora de la movilidad y estancia peatonal en importantes actuaciones de remodelación previstas en diferentes barrios (Ventas, Estación, Elizatxo, Mendibil, Arbes, Behobia, etc.).
- El Plan General recoge, también con carácter estructural, la 'Red de Itinerarios ciclistas', como malla continua que conecta los diferentes zonas del área urbana. Incluye tanto los itinerarios de carácter interurbano a su paso por el término municipal como los itinerarios urbanos.
- Estas dos redes han quedado reflejadas en el Plano T-10. Movilidad Sostenible.
- Los programas para su materialización han sido incorporados a la estimación económica-financiera del desarrollo del Plan General, recogida en la 'Memoria de Viabilidad Económico-Financiera y de Sostenibilidad Económica del Plan General'.
- También se ha contemplado en esta estimación la reordenación de las líneas urbanas e interurbanas de transporte público (bus), la construcción de una estación intermodal de transportes o la ejecución de aparcamientos.
- El Plan no jerarquiza las vías peatonales o los itinerarios ciclistas, ni define sus características (secciones, tratamiento, señalización, etc.) que se derivan en ambos casos a ordenanzas específicas que establecerán este tipo de cuestiones. Esta determinación se ha recogido en la Normativa General.
- En la Normativa del Plan General también se ha recogido como norma vinculante la obligación de destinar zonas de aparcamiento de bicicletas en las nuevas edificaciones, expresando los parámetros propuestos por el PMUS.
- Los criterios establecidos en el PMUS respecto a la reorientación de tráfico viarios, desarrollo policéntrico de la ciudad, densificación de la trama urbana, localización de desarrollos urbanísticos en torno a corredores de transporte público, etc. han sido incorporados al modelo de ordenación propuesto por el Plan General, y se exponen en otros apartados de este documento.

2.3.2 Justificación de las soluciones adoptadas

En relación con las infraestructuras viarias y ferroviarias se ha partido de un análisis de la situación actual, de estudios previos realizados en 2007 por

consultores especializados en modelos de tráfico y transportes, y por último de las propuestas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, realizado en 2010.

Se debe señalar que buena parte de las decisiones respecto a las actuaciones propuestas por el Plan General en relación con la red viaria y ferroviaria dependen de otras administraciones y/o gestores, con las que se han celebrado reuniones de trabajo con el objetivo de lograr el máximo consenso en cuanto a las soluciones que afectan al territorio de Irun.

Este es el caso del proyecto de desdoblamiento de la GI-636 desde Ventas hasta Osinbiribil, proyecto dependiente del Departamento de Infraestructuras Viarias de la Diputación de Gipuzkoa, lo mismo que su continuación entre Osinbiribil y Behobia. Otro tanto se puede señalar respecto a otros proyectos, como la ampliación de la A-8 o el nuevo enlace de Txenperenea. De ahí que las soluciones adoptadas dependan de las administraciones competentes.

En este sentido es más que probable que, junto a aspectos económicos, técnicos, de gestión o de compatibilidad con otros instrumentos de ordenación, se hayan considerado aspectos ambientales en la elaboración de los proyectos de infraestructuras citados.

En relación con las redes ferroviarias se debe tener en cuenta que las administraciones y gestores competentes (Ministerio de Fomento del Gobierno de España, Departamento de Transportes del Gobierno Vasco, ADIF, ETS) se encuentran inmersos en un proceso de remodelación de sus redes, aún pendientes de adoptarse de forma definitiva, lo que ha permitido abordar y plantear distintas propuestas beneficiosas para la ciudad. El Plan General ha trabajado con la hipótesis, basada en estudios y previsiones de estas entidades, de la existencia de terrenos que quedarán disponibles una vez se haya realizado la remodelación de la zona de la estación y playas de vías anejas. La reciente firma de un protocolo de colaboración ha confirmado estas propuestas.

La ordenación establecida por el Plan General en estos ámbitos (Ventas, Entorno estación) quedan justificadas por la integración y articulación de áreas urbanas que presentan una conexión, espacial y funcional, deficitaria.

Otras propuestas, como la ampliación del número de estaciones-apeaderos (ETS) o la creación de una estación intermodal (ADIF, ETS, Autobuses) cobran una mayor significación si cabe a la vista de los datos y propuestas aportadas por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

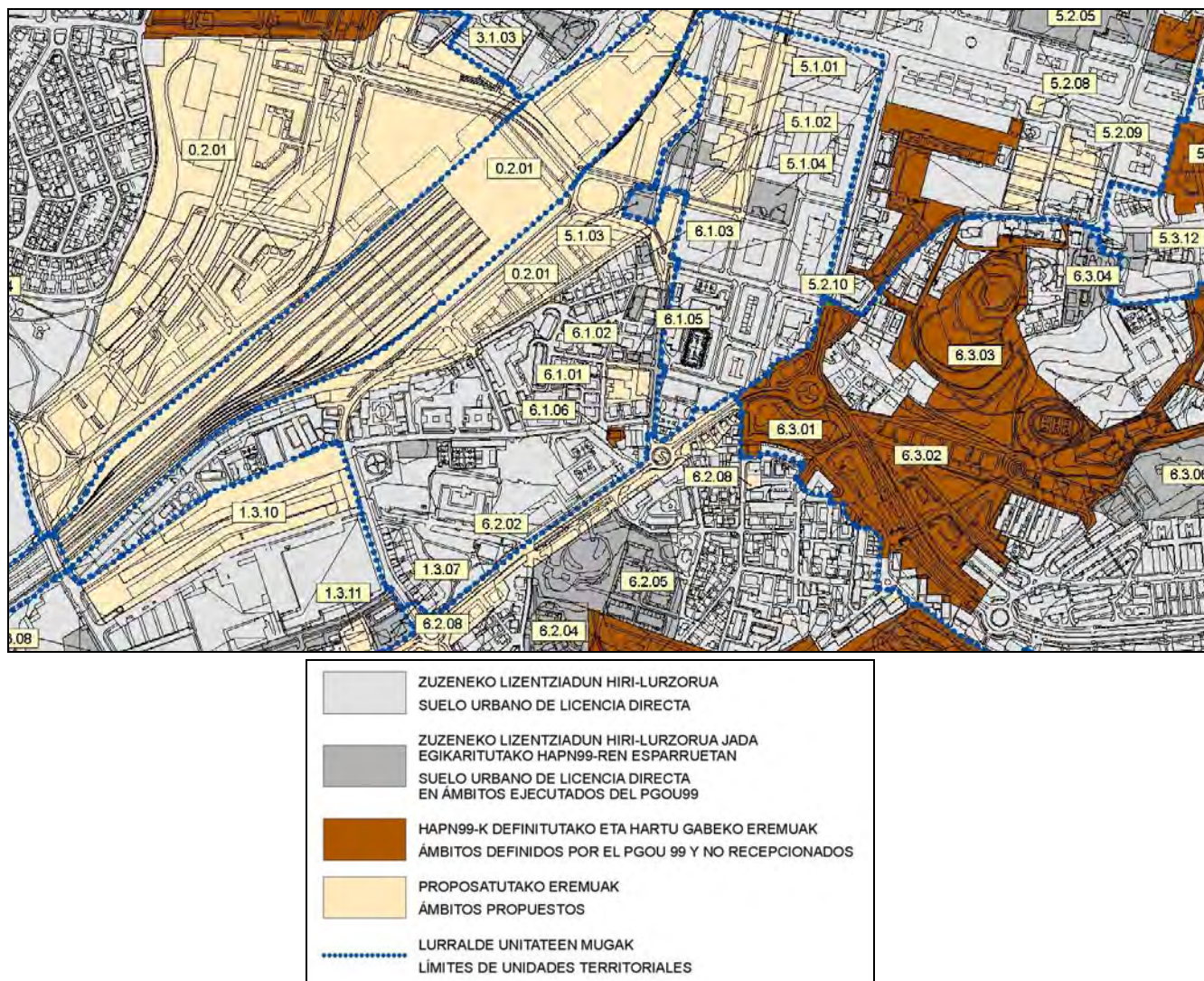
2.4.- DESARROLLO RESIDENCIAL

2.4.1 Descripción de las principales modificaciones

La propuesta residencial se cuantifica en un **incremento de edificación residencial** del orden de 284.654 m^{2t} en los nuevos ámbitos residenciales propuestos. Este incremento se traduce en un número estimado de **3.015 nuevas viviendas**. De este total de posibles nuevas viviendas aproximadamente la mitad podrían ser de régimen protegido o de vivienda tasada. En la oferta total de viviendas previstas en el Plan General hay que contemplar las 4.800 viviendas construibles en los ámbitos de planeamiento actualmente en tramitación o ejecución. De esta manera el Plan contaría con una capacidad de construcción total de alrededor de 7.900 nuevas viviendas.

Más del 90% de las viviendas previstas en nuevos ámbitos residenciales se concentran en ocho actuaciones, todas ellas localizadas en la trama urbana o como continuación de la misma, y siempre al norte de la autopista A-8. Salvo las actuaciones de Matxalagain y Blaia, sobre suelo calificado en el anterior Plan General como no urbanizable, el resto se trata de operaciones de crecimiento interno, regeneración, rehabilitación u ocupación de vacíos urbanos. En este sentido el Plan General apuesta por reforzar el carácter urbano del centro de la ciudad.

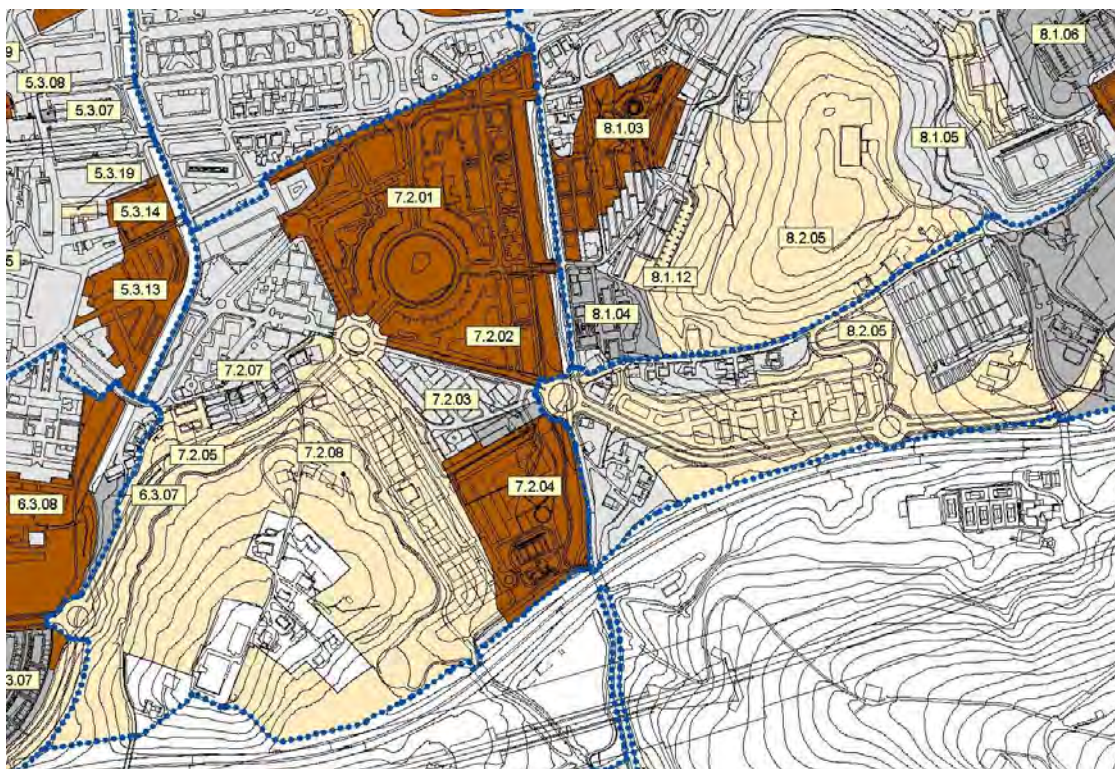
Entre estas actuaciones se mantiene la **remodelación del área de la estación** (ámbito 0.2.01), que sigue suponiendo la principal propuesta en materia residencial (1.236 viviendas), a la que se unirían la prevista en '**Lopez de Becerra**' (ámbito 5.01.01, 236 viviendas), '**Edificio Belasko**' (ámbito 1.3.10, 177 viviendas), '**Ikust Alaia-Aldapeta**' (ámbito 5.2.09, 110 viviendas). A éstas actuaciones previstas en el núcleo central se añaden las previstas en el barrio **Ventas** ('Ventas Centro', ámbito 1.2.13, 100 viviendas) y **Behobia** (Lastaola Postetxea, ámbito 8.3.04, 122 viviendas).



Fuente: Plan General. Aprobación Inicial. Desarrollos urbanísticos propuestos en el área central de Irun.

Esta estrategia de incrementar la oferta de viviendas en zonas centrales de carácter muy urbano viene acompañada por la incorporación de ligeros cambios en la regulación de las ordenanzas que se aplican a las tipologías de edificación colectiva, con el fin de favorecer la rehabilitación o reforma de inmuebles existentes.

Por otro lado, los desarrollos residenciales de **Matxalagain** (ámbito 7.2.08, 312 viviendas) y **Blaia** (ámbito 8.2.05, 340 viviendas) están vinculados a la cesión para el sistema general de espacios libres de dos amplias lomas (Matxalagain y Buenavista respectivamente) y a la obtención de suelo para la ejecución de la citada Ronda Sur, mencionada en el anterior apartado. Ambas propuestas, ya planteadas en la fase de avance se han reajustado ligeramente en la anterior propuesta.



Fuente: Plan General. Aprobación Inicial. Desarrollos urbanísticos de Matxalagain y Blaia.

2.4.2 Justificación de las soluciones adoptadas

El Plan General ratifica los dos objetivos prioritarios que en materia de vivienda había planteado en la fase de Avance:

- Ofertar nuevos suelos residenciales para evitar el agotamiento o la ralentización de la oferta, no sólo en los próximos años sino hasta cumplir los plazos que se han contemplado en las proyecciones de población.
- Ofertar vivienda de los distintos tipos de régimen de protección, respondiendo a la demanda social existente y cumpliendo los estándares fijados por la Ley.

El Plan General ha realizado las propuestas manejando los siguientes criterios básicos:

- Aprovechar las parcelas aún disponibles dentro del tejido urbano de la ciudad, contribuyendo a regenerar alguna zona degradada y sustituyendo usos que puedan resultar problemáticos o molestos.
- Emplear para este uso terrenos aún no ocupados situados al Norte de la A-8 que pueden tener características adecuadas para albergar el uso residencial y resulten emplazamientos atractivos.

- Adaptar las determinaciones de algunos ámbitos aún no desarrollados a las nuevas exigencias legales y de la ordenación.
- Favorecer la rehabilitación de viviendas vía normativa urbanística.
- Ampliar la variedad tipológica de la oferta residencial adaptándose a los requerimientos de la Ley.

De estos objetivos y criterios se deriva la propuesta de desarrollo residencial, cuya justificación ha sido recogida en el capítulo 7. *Vivienda* de la Memoria del Plan.

2.5.- DESARROLLO TERCIARIO Y DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

2.5.1 Descripción de las principales modificaciones

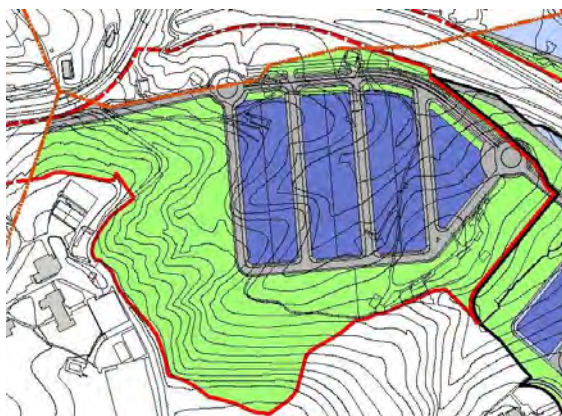
Salvo en el caso del entorno de Olaberria el Plan General mantiene las propuestas de nuevos ámbitos para usos terciarios y de actividades económicas planteadas en la fase de Avance, y que han sido descritas en el *capítulo 8* de la Memoria del Plan. Algunas de las propuestas han sido reajustadas en sus límites, edificabilidades o usos en relación con las actuaciones previstas en la fase de Avance.

La propuesta de mayor extensión superficial, y de superficie construible, para la localización de nuevas actividades económicas¹ continúa siendo la '**Prolongación de Araso Norte**' (ámbito 1.1.10), aunque se ha reajustado su delimitación, disminuyendo su superficie de 21,5 has a 19,6 has. Parte de la reducción se ha debido al excluir del sector varias edificaciones rurales habitadas permanentemente y sus parcelas asociadas. Se prevé un uso de actividades de tipo industrial con tipología de grandes manzanas e industria tipo 'nido'² dispuestas en doble altura.

Derivado de esta actuación se establece en el ámbito una reserva de terreno, de 8,0 has, incorporado al Sistema General de Espacios Libres, en una zona que forma parte del corredor ecológico de enlace entre Aiako Harria y Jaizkibel.

¹ No se ha considerado como tal el sector de suelo urbanizable de 'Araso Norte' (ámbito 1.1.02), de 27,3 has, que se encuentra en fase de ejecución.

² Polígono tipo 'nido': aprovecha toda la parcela con edificios adosados o naves, pudiendo albergar actividades industriales en uno o dos niveles.



*Fuente: Plan General. Avance.
Prolongación Araso Norte.*

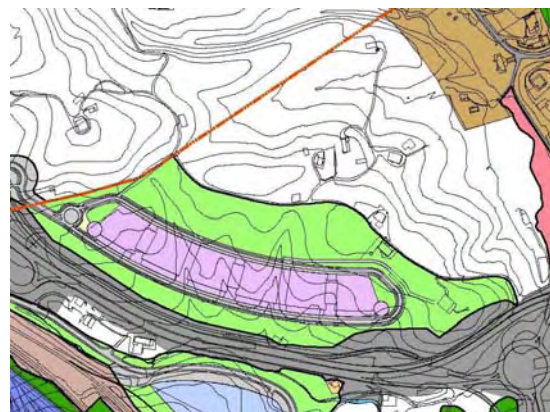


*Fuente: Plan General. Aprobación Inicial.
Prolongación Araso Norte.*

Otras áreas destinadas a actividades productivas reajustadas, éstas en mayor medida, han sido la de '**Zabaleta**' (ámbito 2.1.08), que ha reducido su superficie de 29,0 has a 13,1 has, y la de '**Prolongación Oiantzabaleta**' (ámbito 1.1.11), de 11,8 has pasa a 7,0 has. En ambos casos se han excluido caseríos que se encontraban en el interior del ámbito original, y sus parcelas asociadas, salvo aquéllos que resultaban incompatibles con la ordenación propuesta. En el caso de Zabaleta, además, también se ha desgajado toda la ladera Norte, situada junto a la urbanización del Golf.



*Fuente: Plan General. Avance.
Zabaleta.*



*Fuente: Plan General. Aprobación Inicial.
Zabaleta.*

En cuanto a la importante **remodelación del espacio ferroviario** en la zona central del núcleo urbano, la propuesta del Plan General contempla una importante proporción de usos terciarios y de actividades económicas, permitiéndose para estos usos una edificabilidad urbanística de 52.983 m²(t) y 40.450 m²(t) respectivamente.

En este sentido, el Plan General permite una edificabilidad máxima para usos terciarios de 161.118 m²c (suelo construible) en ámbitos, en ejecución o propuestos, cuyo uso global no corresponde al de actividades económicas.

En el caso de **Olaberria**, se ha desestimado la propuesta de la fase de Avance de integrar varios posibles ámbitos discontinuos localizados en el área de Olaberria, al sur de la A-8, y que serían conectados con un nuevo viario. La propuesta, que afectaba a una superficie de 60 has, destinaba el sector a actividades económicas del tipo parque tecnológico³ o empresarial⁴, junto a algún equipamiento relacionado con el ámbito rural.

El Plan General mantiene la mayor parte del área como suelo no urbanizable, en el que prevé su ordenación mediante un Plan Especial de Protección. Mantiene como suelo urbanizable no sectorizado las zonas de Urune (ámbito 9.1.01) y Epele (ámbito 9.1.02), clasificados en el planeamiento vigente como suelo urbanizado no programado destinado a uso industrial y sin desarrollar. Suman en conjunto una superficie de 11,1 has. Para estos sectores se plantean desde el Plan General usos y actividades que, por sus especiales características, cumplan con los requisitos necesarios para ser compatibles con el entorno inmediato del valle y se establece una serie de condicionantes de compatibilidad con el futuro Plan Especial de Protección del valle de Olaberria.

2.5.2 Justificación de las soluciones adoptadas

En coherencia con los criterios establecidos por la corporación municipal para la elaboración del documento de Aprobación Inicial el Plan General mantiene la propuesta de creación de un parque tecnológico, como alternativa preferente, o parque empresarial, o bien una oferta combinada de ambos usos, en la zona de

³ Parque tecnológico: destinado a albergar actividades económicas de alto valor añadido y con una importante densidad de empleo. Parcelas de mayores tamaños, no necesariamente regularizadas en sus bordes, pero adaptadas a algunos límites irregulares irregulares de los polígonos.

⁴ Parque empresarial: creación de contenedores en los que conviven diferentes actividades económicas que pueden compartir espacios, oficinas, despachos e incluso talleres. Están organizados en una zona que puede tener todos los servicios necesarios destinados a las personas que tienen empleo en la misma.

Urdanibia-Zubieta, en colaboración y de forma coordinada con el ayuntamiento de Hondarribia con quien comparte los terrenos.

Reajusta los suelos calificados para usos de actividades económicas propuestos en la fase de Avance, excluyendo por un lado los terrenos vinculados a caseríos preexistentes en esos ámbitos, que mantendrán su clasificación como suelo no urbanizable, e incrementando el aprovechamiento por medio de un aumento de la densidad (en ocupación y/o altura).

Se han incorporado los usos terciarios y de actividades económicas en la remodelación del entorno de la estación, de forma que la mezcla de usos favorezca la revitalización del entorno y una menor necesidad de desplazamientos obligados. También se ha optado por esta mezcla de usos en la rehabilitación del edificio Belasko, donde junto a la operación residencial se mantienen actividades económicas compatibles.

Se ha priorizado el mantenimiento del entorno de Olaberria como territorio rural, en coherencia con el criterio de concentrar los desarrollos urbanísticos en la trama urbana actual o como continuación de la misma, pero siempre al norte de la A-8. En este caso también se valoró las dificultades de acceso y de implantación de redes de servicio en un ámbito segregado del área urbana.

2.6.- ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS

2.6.1 Descripción de las principales modificaciones

La propuesta del documento de Aprobación Inicial del Plan mantiene en esencia la ordenación propuesta en fase de Avance en materia de espacios libres y equipamientos públicos.

En relación al Sistema General de Espacios Libres, la propuesta del Plan General se articula en base a dos estrategias:

- clasificación como Sistema General de determinados parques existentes y que presentan un carácter estructurante. Este carácter se debe a su inserción en la trama urbana, su capacidad de garantizar la coherencia de los desarrollos urbanísticos y la calidad y funcionalidad de los espacios de uso colectivo (Plaiaundi, Iparralde-Gal, Ribera, Arbes, Azken Portu, Zaisa, Eguzkitzaldea, Canal de Artia, Canal Dunboa o Río Bidasoa). Suman una superficie conjunta de 10 has.

- incorporación de nuevas reservas de Espacios Libres de Sistema General, correspondientes en su mayoría a los nuevos ámbitos de desarrollo propuestos. El Plan adopta el criterio de proponer en los propios ámbitos residenciales una delimitación del espacio libre, de forma que en todo caso se asegure en cada ámbito la dotación necesaria (Urdanibia, Ugalde, Ventas, Entorno Estación, Ficoba, Txanaleta, Arburusasieta, Zabaleta, Olaketa).
- Se propone incorporar al Sistema General dos grandes piezas o parques periurbanos, que en ambos casos coinciden con dos colinas que son inedificables por su orografía y servidumbres: Matxalagain (8 has) y Bueneavista (8,3 has). En el planeamiento vigente estos ámbitos están clasificados como suelo no urbanizable.
- El área de Zubimusu (ampliación Plaiaundi), con más de 4 Ha, es un caso muy particular que permite ofrecer desde la Revisión del Plan General una importante ampliación de las marismas de Plaiaundi. Esta área se reclasificaría como Suelo No Urbanizable, dentro de la categoría de Especial Protección, y quedaría incorporada a este espacio natural.

El Plan General prevé un estándar de Sistema General de Espacios Libres de 12,27 m²/hab para el año 2024⁵.

En relación a las propuestas en materia de equipamientos colectivos públicos, se mantiene para la Aprobación Inicial el programa propuesto en la fase de Avance.

2.6.2 Justificación de las soluciones adoptadas

El Plan General ratifica el 5º Objetivo prioritario definido en la fase de Avance de ampliar y completar los espacios libres y equipamientos.

Ha realizado las propuestas manejando los siguientes criterios básicos:

a) Dimensionar las reservas de suelo del conjunto de dotaciones para dar servicio tanto a los actuales como a los futuros habitantes de la ciudad, proponiendo una red completa de equipamientos públicos.

⁵ El cálculo del estándar ha tomado como número máximo de habitantes la proyección establecida para 2024.

b) Incrementar las reservar de espacios libres para ofrecer una diversidad de espacios y tipologías creando nuevos parques periurbanos y ampliando algunos de los parques existentes.

De estos criterios y objetivos se deriva la propuesta de desarrollo de Espacios Libres y Equipamientos Públicos, cuya justificación ha sido recogida en el *capítulo 9* de la Memoria del Plan.

3.- EVALUACIÓN AMBIENTAL DE LAS ALTERNATIVAS ADOPTADAS

El documento de Aprobación Inicial ha diseñado una propuesta concreta de ordenación que resuelve las indefiniciones que presentaba el documento de Avance para algunos de los ámbitos de actuación, en los cuales este documento se limitó a exponer diversas alternativas de ordenación.

En la presente fase de tramitación del expediente urbanístico se han concretando las propuestas de actuación incluidas en el Plan, optando en cada caso por una alternativa concreta, o bien desarrollando un diseño alternativo de ordenación respecto a las propuestas expuestas en fase de avance.

En fase de Avance se definieron diversas alternativas relativas a actuaciones de carácter estratégico que, por su magnitud, corresponden en gran medida con actuaciones que pueden conllevar una mayor afección sobre el medio.

Se procede en el presente capítulo a la descripción y valoración, desde el punto de vista ambiental, de las principales alternativas de actuación contempladas hasta la fecha en el diseño del Plan General. Tomando como referencia la identificación, caracterización y valoración de impactos realizado en el Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) relativo a la fase de Avance, se valorarán los principales impactos que se prevén de las alternativas finalmente incluidas en el documento de Aprobación Inicial. Se destaca la evolución de los impactos más significativos de acuerdo a las modificaciones introducidas sobre la propuesta de ordenación (incremento, aumento o desaparición de los efectos ambientales identificados en el ISA de la fase de Avance).

La valoración ambiental de las alternativas concluirá con un análisis sobre la coherencia y grado de adaptación de la solución finalmente adoptada con los criterios ambientales estratégicos señalados por el Programa Marco Ambiental de la CAPV.

En cualquier caso, cabe remarcar que el presente capítulo constituye una valoración ambiental preliminar de las alternativas finalmente adoptadas, con objeto de presentar un análisis previo de las repercusiones de las modificaciones incorporadas al modelo territorial propuesto, en comparación con los impactos previstos para la fase de Avance. Este análisis se realiza sin perjuicio de que en la fase posterior de la tramitación del expediente se desarrolle convenientemente un capítulo que recoja la caracterización y valoración de impactos de acuerdo a la normativa vigente.

3.2.- DESCRIPCIÓN DE ACTUACIONES ANALIZADAS

Las propuestas de ordenación contenidas en el Plan General presentan un carácter y un ámbito de actuación variables. Algunas de ellas cuentan con un carácter estratégico para el modelo territorial propuesto.

En este contexto, y en coherencia con la naturaleza que presenta la fase de avance, se presentaron diversas soluciones alternativas para las actuaciones consideradas de carácter estratégico. Una vez analizada la conveniencia de estas alternativas, el documento de Aprobación Inicial realiza una propuesta de ordenación para cada uno de estos ámbitos.

Las actuaciones que se analizan en el presente capítulo son las siguientes:

1. Esquema general viario		
1.1. Desdoblamiento GI-636	1.1.1. Tramo Mendelu-Osinbiribil	Alternativa N-1.1 Alternativa N-1.2
	1.1.2. Tramo Osinbiribil - Behobia	Alternativa N-Rio 1 Alternativa N-Rio 2 Alternativa N-Rio 3 Alternativa N-Behobia 1 Alternativa N-Behobia 2 Alternativa N-Behobia 3
1.2. Variante Sur – Ronda Sur		Alternativa R1 - S1 Alternativa R2 - S2 Alternativa R3 – S3 Alternativa R4 – S4
2. Desarrollo Residencial		
2.1. Entorno Estación		Alternativa E-1 Alternativa E-2
3. Actividades económicas		
3.1. Prolongación Araso Norte		Alternativa A-1 Alternativa A-2
3.2. Entorno de Olaberria		Alternativa O-1 Alternativa O-2

3.3.- ALTERNATIVAS ANALIZADAS

3.3.1. Esquema general viario

3.3.1.1.1. DESDOBLAMIENTO GI-636: TRAMO MENDELU – OSINBIRIBIL			
ALTERNATIVA N-1.1			
FASE	Avance	PLANO	I.S.A. 3.1.1
PROPUESTA			
– Soterramiento de la variante en Mendelu, con la supresión del enlace con la avda. Letxunborro. – Creación de un sistema de doble glorieta en Plaiaundi para sustituir el enlace.			
PRINCIPALES CONDICIONANTES AMBIENTALES			
– Espacios naturales protegidos: LIC – ZEPA Txingudi – Bidasoa (ES2120016 y ES0000243). – Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales del Área Txingudi. – Hábitats de interés comunitario⁶: - o 6510: Prados de siega de baja altitud - o 91E0*: Bosques aluviales de <i>Alnus glutinosa</i> y <i>Fraxinus excelsior</i>. – Áreas de interés para la fauna: La charca San Lorenzo es 'Área de Interés Especial' para diversas especies de avifauna incluidas en el 'Catálogo Vasco de Especies Amenazadas'. – Suelos y clases agrológicas: Suelos de alta capacidad agrológica (clase II) y actividades agrarias en el entorno de Zubimusu. – Riesgos ambientales: - o Zonas inundables con periodo de retorno de 10, 100 y 500 años - o Ruido: El ámbito presenta niveles sonoros diurnos en torno a 65 dB(A). - o Suelos potencialmente contaminados			
EFFECTOS AMBIENTALES DE LAS ACTUACIONES			
– Ocupación de 1,00 Ha del LIC – ZEPA Txingudi – Bidasoa. – Afección a calidad de aguas en obras: red hidrográfica y lagunas. – Afección a hábitats de interés comunitario. – Afección a la fauna: Afección a la charca de San Lorenzo dentro de Plaiaundi, considerada 'Área de Interés Especial' para numerosas especies amenazadas de avifauna. – Pérdida de suelos de alta capacidad agrológica. – Impacto visual por la ampliación de la infraestructura. – Riesgo por inundabilidad: El trazado discurre en su totalidad por la zona inundable con periodo de retorno de 10 años. – Impacto acústico: Se prevé un aumento del impacto acústico de la carretera, por el incremento del volumen de tráfico derivado del desdoblamiento. – Reforzamiento del efecto barrera ejercido por la infraestructura viaria en la actualidad.			
⇒ Importantes efectos ambientales negativos sobre los recursos naturales, por afección al LIC – ZEPA, vegetación y fauna; no se asegura la protección de los objetivos de conservación de este espacio.			
⇒ Efectos de importancia significativa en materia de riesgos.			

⁶ Hábitats incluidos en el Anexo I de la Directiva 92/43/CEE, de Hábitats.

3.3.1.1.1. DESDOBLAMIENTO GI-636: TRAMO MENDELU – OSINBIRIBIL			
ALTERNATIVA N-1.2			
FASE	Aprobación Inicial	PLANO	I.S.A. 3.1.1
PROPUESTA			
– Soterramiento de la variante en Mendelu y continuación por el sur del Instituto Plaiaundi. – Minimización de la ocupación del LIC-ZEPA Txingudi – Bidasoa.			
PRINCIPALES CONDICIONANTES AMBIENTALES			
– Espacios naturales protegidos: LIC – ZEPA Txingudi – Bidasoa (ES2120016 y ES0000243). – Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales del Área Txingudi. – Hábitats de interés comunitario⁷: - o 6510: Prados de siega de baja altitud - o 91E0*: Bosques aluviales de <i>Alnus glutinosa</i> y <i>Fraxinus excelsior</i>. – Áreas de interés para la fauna: La charca San Lorenzo es 'Área de Interés Especial' para diversas especies de avifauna incluidas en el 'Catálogo Vasco de Especies Amenazadas'. – Suelos y clases agrológicas: Suelos de alta capacidad agrológica (clase II) y actividades agrarias en el entorno de Zubimusu. – Riesgos ambientales: - o Zonas inundables con periodo de retorno de 10, 100 y 500 años - o Ruido: El ámbito presenta niveles sonoros diurnos en torno a 65 dB(A). - o Suelos potencialmente contaminados.			
EFECTOS AMBIENTALES DE LAS ACTUACIONES			
– Ocupación de 0,02 Has de borde del LIC – ZEPA Txingudi – Bidasoa. – Afección a calidad de aguas en obras: red hidrográfica. – Pérdida de suelos de alta capacidad agrológica. – Impacto visual por la ampliación de la infraestructura. – Riesgo por inundabilidad: El trazado se inscribe en parte en zonas inundables con periodo de retorno de 100 y 500 años. – Impacto acústico: Se prevé un aumento del impacto acústico de la carretera, por el incremento del volumen de tráfico derivado del desdoblamiento. – Reforzamiento del efecto barrera ejercido por la infraestructura viaria en la actualidad.			
⇒ No se prevén impactos significativos sobre los objetivos de conservación del LIC- ZEPA ⇒ El impacto acústico en fase de explotación puede alcanzar una magnitud significativa, en función de la evolución de la Intensidad de Tráfico soportada por la vía tras las actuaciones de desdoblamiento.			

⁷ Hábitats incluidos en el Anexo I de la Directiva 92/43/CEE, de Hábitats.

3.3.1.1.1. DESDOBLAMIENTO GI-636: TRAMO MENDELU – OSINBIRIBIL**VALORACIÓN AMBIENTAL DE LAS ALTERNATIVAS**

- No puede descartarse la existencia de impactos significativos que alcancen una magnitud crítica en la alternativa N-1.1 debido a la afección a hábitats y especies de fauna de interés comunitario.
- Se considera que el riesgo por inundabilidad de la alternativa N-1.1. podría alcanzar una magnitud significativa.
- De forma preliminar, no se prevé que los efectos ambientales derivados de la propuesta de la alternativa N-1.2 alcancen una magnitud crítica.
- En líneas generales, el trazado propuesto en la alternativa N-1.2. supone una reducción notable de la magnitud de los impactos, especialmente en los relativos a la afección sobre recursos naturales.
- No obstante, se mantienen determinados impactos identificados en ambos casos: si bien se desconoce la magnitud que alcanzará esta afección, se prevé un aumento de la presión acústica generada por la carretera GI-636 por el incremento esperado en la intensidad de tráfico que soporta actualmente la vía. El efecto barrera (físico, psicológico, paisajístico) dependerá del carácter y diseño final de la infraestructura (anchura, permeabilidad peatonal o ciclista, mobiliario, tratamiento del arbolado).
- Adoptando criterios ambientales, se valora que la alternativa N-1.2. resulta más adecuada, al no comprometer la integridad de los objetivos de conservación identificados para el LIC – ZEPA Txingudi- Bidasoa, además de presentar un riesgo menor por inundabilidad.

3.3.1.1.2. DESDOBLAMIENTO GI-636: TRAMO OSINBIRIBIL - BEHOBIA			
ALTERNATIVA N-RIO 1			
FASE	Avance	PLANO	I.S.A. 3.1.2.1
PROPUESTA			
– Duplicación de calzadas y su desarrollo en dos niveles superpuestos entre la glorieta de Osinbiribil y el acceso al barrio de Behobia.			
PRINCIPALES CONDICIONANTES AMBIENTALES			
– Espacios naturales protegidos: LIC – ZEPA Txingudi – Bidasoa (ES2120016 y ES0000243). – Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales del Área Txingudi. – Áreas de interés para la fauna: El estuario Bidasoa es '<i>Área de Interés Especial</i>' para diversas especies de avifauna incluidas en el 'Catálogo Vasco de Especies Amenazadas'. – Riesgos ambientales: - o Zonas inundables con periodo de retorno de 10, 100 y 500 años - o Ruido: El ámbito presenta niveles sonoros nocturnos superiores a 50 dB(A). - o Suelos potencialmente contaminados			
EFECTOS AMBIENTALES DE LAS ACTUACIONES			
– Afecciones en fase de obras sobre el LIC Bidasoa (en su parte estuarina) – Impacto paisajístico por ampliación de la plataforma. – Riesgos derivados: La carretera GI-636 se inscribe en una zona inundable con periodo de retorno de 500 años en este tramo. – Balance de tierras descompensado: importantes excedentes y necesidades de préstamo. – Aunque no puede determinarse con fiabilidad, la doble calzada superior podría suponer una ganancia notable en términos de ruido. – Reforzamiento del efecto barrera ejercido por la infraestructura viaria.			
⇒ Destacan los riesgos correspondientes a molestias y a residuos – balance de tierras.			

3.3.1.1.2. DESDOBLAMIENTO GI-636: TRAMO OSINBIRIBIL - BEHOBIA			
ALTERNATIVA N-RIO 2			
FASE	Avance	PLANO	I.S.A. 3.1.2.1
PROPUESTA			
– Duplicación de calzadas al mismo nivel entre la glorieta de Osinbiribil y Behobia.			
PRINCIPALES CONDICIONANTES AMBIENTALES			
– Espacios naturales protegidos: LIC – ZEPA Txingudi – Bidasoa (ES2120016 y ES0000243). – Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales del Área Txingudi. – Áreas de interés para la fauna: El estuario Bidasoa es '<i>Área de Interés Especial</i>' para diversas especies de avifauna incluidas en el 'Catálogo Vasco de Especies Amenazadas'. – Riesgos ambientales: - o Zonas inundables con periodo de retorno de 10, 100 y 500 años - o Ruido: El ámbito presenta niveles sonoros nocturnos superiores a 50 dB(A). - o Suelos potencialmente contaminados			
EFECTOS AMBIENTALES DE LAS ACTUACIONES			
– Mayores afecciones que la alternativa N-Rio 1 sobre el LIC Bidasoa (en su parte estuarina) en fase de obras. – Impacto paisajístico por ampliación de la plataforma. – Riesgos derivados: La carretera GI-636 se inscribe en una zona inundable con periodo de retorno de 500 años en este tramo. – Molestias sobre los vecinos próximos en fase de obras que podrían alcanzar una magnitud severa. – Balance de tierras: probable generación de excedentes y necesidades de préstamo. – Aunque no puede determinarse con fiabilidad, la actuación mantendría la situación acústica actual, sin que prevean ganancias considerables en términos de ruido. – Reforzamiento del efecto barrera ejercido por la infraestructura viaria en la actualidad.			
⇒ Las molestias y los volúmenes de residuos-tierras son los efectos negativos más marcados.			

3.3.1.1.1.2. DESDOBLAMIENTO GI-636: TRAMO OSINBIRIBIL - BEHOBIA			
ALTERNATIVA N-RIO 3			
FASE	Aprobación Inicial	PLANO	I.S.A. 3.1.2.1
PROPUESTA			
– Mantenimiento del trazado y sección actual de la carretera GI-636 entre la glorieta de Osinbiribil y Behobia, descartando el desdoblamiento de la vía.			
PRINCIPALES CONDICIONANTES AMBIENTALES			
– Espacios naturales protegidos: LIC – ZEPA Txingudi – Bidasoa (ES2120016 y ES0000243). – Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales del Área Txingudi. – Áreas de interés para la fauna: El estuario Bidasoa es '<i>Área de Interés Especial</i>' para diversas especies de avifauna incluidas en el 'Catálogo Vasco de Especies Amenazadas'. – Riesgos ambientales: - o Zonas inundables con periodo de retorno de 10, 100 y 500 años - o Ruido: El ámbito presenta niveles sonoros nocturnos superiores a 50 dB(A). - o Suelos potencialmente contaminados			
EFECTOS AMBIENTALES DE LAS ACTUACIONES			
– No se prevén efectos ambientales derivados de obras sobre la vía. – Impacto acústico: El desdoblamiento de la GI-636 hasta Osinbiribil puede generar situaciones de congestión en este tramo, y consecuentemente incremento de contaminación atmosférica o de la presión acústica. – Incremento de la permeabilidad de la vía. Mejora de la movilidad peatonal.			
⇒ No se prevén efectos ambientales significativos, al no contemplar actuaciones sobre la vía de gran envergadura, aunque puede permitir mejoras notables para la movilidad no motorizada, según diseño.			

3.3.1.1.2. DESDOBLAMIENTO GI-636: TRAMO OSINBIRIBIL - BEHOBIA			
ALTERNATIVA N-BEHOBIA 1			
FASE	Avance	PLANO	I.S.A. 3.1.2.2
PROPUESTA			
– Desdoblamiento y soterramiento de la GI-636 en el barrio de Behobia, considerando el mantenimiento y complementación del actual enlace con la autopista.			
PRINCIPALES CONDICIONANTES AMBIENTALES			
– Espacios naturales protegidos: LIC Bidasoa (ES2120016). – Vegetación de interés: Formaciones de robledal – bosque mixto atlántico al sur del polígono Zaisa. – Áreas de interés para la fauna: El estuario Bidasoa es '<i>Área de Interés Especial</i>' para diversas especies de avifauna incluidas en el 'Catálogo Vasco de Especies Amenazadas'. – Suelos y clases agrológicas: Suelos da alta capacidad (clase II) al sur del polígono Zaisa. – Riesgos ambientales: - o Zonas inundables con periodo de retorno de 10, 100 y 500 años - o Ruido: El ámbito presenta niveles sonoros nocturnos superiores a 50 dB(A). - o Suelos potencialmente contaminados			
EFECTOS AMBIENTALES DE LAS ACTUACIONES			
– No se prevén efectos directos reseñables sobre recursos naturales: red hidrográfica, espacios naturales, vegetación, fauna o conectividad. – Posible afección al LIC Bidasoa (en su parte estuarina) en la fase de obras. – Posible afección a especies de fauna amenazada presentes en el estuario Bidasoa en fase de obras. – Riesgos derivados: La mayor parte de la intervención se desarrolla en zona inundable para periodo de retorno de 100 años. – Balance de tierra: Importante generación de excedentes y residuos. – Impacto acústico: la desviación de un importante volumen de tráfico por túnel contribuirá a reducir los niveles sonoros actuales.			
⇒ Se presumen importantes efectos desde el punto de vista de riesgos, concentrados sobre todo en la inundabilidad, los residuos y excedentes de tierras y molestias durante la ejecución de las obras.			

3.3.1.1.2. DESDOBLAMIENTO GI-636: TRAMO OSINBIRIBIL - BEHOBIA			
ALTERNATIVA N-BEHOBIA 2			
FASE	Avance	PLANO	I.S.A. 3.1.2.2
PROPUESTA			
– Desdoblamiento y soterramiento de la GI-636 en el barrio de Behobia, con un nuevo enlace entre la Variante Norte, la carretera de Navarra y la autopista A-8.			
PRINCIPALES CONDICIONANTES AMBIENTALES			
– Espacios naturales protegidos: LIC Bidasoa (ES2120016). – Vegetación de interés: Formaciones de robledal – bosque mixto atlántico al sur del polígono Zaisa. – Áreas de interés para la fauna: El estuario Bidasoa es '<i>Área de Interés Especial</i>' para diversas especies de avifauna incluidas en el 'Catálogo Vasco de Especies Amenazadas'. – Suelos y clases agrológicas: Suelos da alta capacidad (clase II) al sur del polígono Zaisa. – Riesgos ambientales: - o Zonas inundables con periodo de retorno de 10, 100 y 500 años - o Ruido: El ámbito presenta niveles sonoros nocturnos superiores a 50 dB(A). - o Suelos potencialmente contaminados			
EFECTOS AMBIENTALES DE LAS ACTUACIONES			
– No se prevén efectos directos reseñables sobre recursos naturales: red hidrográfica, espacios naturales, vegetación, fauna o conectividad. – Posible afección al LIC Bidasoa (en su parte estuarina) en la fase de obras. – Posible afección a especies de fauna amenazada presentes en el estuario Bidasoa en fase de obras. – Riesgos derivados: La mayor parte de la intervención se desarrolla en zona inundable para periodo de retorno de 100 años. – Balance de tierras: Importante generación de excedentes y residuos. – Impacto acústico: Probable reducción de los niveles sonoros actuales en el núcleo de Behobia.			
⇒ Los principales efectos en materia de riesgos se deben a la inundabilidad, la generación de residuos y excedentes de tierras, así como las molestias durante la ejecución de las obras.			

3.3.1.1.2. DESDOBLAMIENTO GI-636: TRAMO OSINBIRIBIL - BEHOBIA			
ALTERNATIVA N-BEHOBIA 3			
FASE	Aprobación Inicial	PLANO	I.S.A. 3.1.2.2
PROPUESTA			
– Mantenimiento del trazado actual de la GI-636 en el barrio de Behobia, descartando el soterramiento de la vía. Tratamiento urbano. Ligeras modificaciones del trazado.			
PRINCIPALES CONDICIONANTES AMBIENTALES			
– Espacios naturales protegidos: LIC Bidasoa (ES2120016). – Vegetación de interés: Formaciones de robledal – bosque mixto atlántico al sur del polígono Zaisa. – Áreas de interés para la fauna: El estuario Bidasoa es 'Área de Interés Especial' para diversas especies de avifauna incluidas en el 'Catálogo Vasco de Especies Amenazadas'. – Suelos y clases agrológicas: Suelos da alta capacidad (clase II) al sur del polígono Zaisa. – Riesgos ambientales: - o Zonas inundables con periodo de retorno de 10, 100 y 500 años - o Ruido: El ámbito presenta niveles sonoros nocturnos superiores a 50 dB(A). - o Suelos potencialmente contaminados			
EFECTOS AMBIENTALES DE LAS ACTUACIONES			
– No se prevén efectos ambientales derivados de obras sobre la vía. – Impacto acústico: La presión acústica podría aumentar por el incremento del volumen de tráfico que se derive de las actuaciones de desdoblamiento propuestos en el tramo precedente Mendelu – Osinbiribil. – Disminución del efecto barrera de la infraestructura. Mejora de la movilidad peatonal.			
⇒ No se prevén impactos significativos, al no contemplarse actuaciones sobre la vía, aunque puede permitir mejoras notables para la movilidad no motorizada según diseño.			

3.3.1.1.2. DESDOBLAMIENTO GI-636: TRAMO OSINBIRIBIL - BEHOBIA**VALORACIÓN AMBIENTAL DE LAS ALTERNATIVAS**

- Globalmente, la alternativa N-Río 1 será menos impactante que la alternativa N-Río 2 por dos aspectos:
 - o La alternativa N-Río 2 afecta al río, pudiendo acercarse en un tramo al límite del LIC Txingudi – Bidasoa, mientras que la alternativa N-Río 1 permite una recuperación del mismo.
 - o La alternativa N-Río 1 presenta mayores posibilidades de corregir el impacto acústico sobre las viviendas existentes.
- No obstante, desde el punto de vista ambiental, se considera más adecuada la solución finalmente adoptada por la alternativa N-Río 3, que descarta el desdoblamiento de este tramo, al considerar que las alternativas del avance suponen obras de gran calado que pueden ocasionar grandes molestias y una importante generación de residuos y excedentes de tierras. La consideración como viario urbano, con impedimento expreso para el tráfico pesado, permitirá un diseño que favorece la permeabilidad (física y paisajística) de la vía y la integración de la movilidad no motorizada.
- En cuanto a la solución adoptada en el entorno de Behobia, resulta más idónea desde el punto de vista ambiental, al descartar el soterramiento de la GI-636 en el entorno del barrio de Behobia, considerando la magnitud que alcanzarían las obras y la generación de residuos, excedentes de tierras y molestias que se producirían con las mismas.
- No obstante, descartando el soterramiento de la vía en este ámbito se pierde la posibilidad de mejorar la situación acústica que actualmente presenta la zona, donde la presión acústica puede calificarse como elevada, encontrando diversas fachadas que no cumplen con los objetivos de calidad acústica en la actualidad.
- En todo caso, las dos soluciones propuestas en fase de avance para el paso por Behobia presentan implicaciones no muy diferentes desde el punto de vista ambiental.

3.3.1.2. VARIANTE SUR – RONDA SUR vs. A-8 – ENLACE TXENPERENEA – RONDA SUR			
ALTERNATIVA R1- S1			
FASE	Avance	PLANO	I.S.A. 3.2
PROPUESTA			
– Ronda Sur: Se desarrolla al norte de la A-8 y puede ejecutarse como parte de los ámbitos de desarrollo residencial propuestos. – Enlace de la Ronda Sur con la A-8 al sur del ámbito de Txenperenea. – Variante Sur: La variante discurre segregada de la A-8 y al sur de la misma.			
PRINCIPALES CONDICIONANTES AMBIENTALES			
– Vegetación de interés: - o Robledal – bosque mixto de frondosa - o Aliseda – Áreas de interés para la fauna: el valle de Olaberria e Ibarrola constituyen ‘Áreas de Interés Especial’ para diversas especies incluidas en el ‘Catálogo Vasco de Especies Amenazadas’. – Presencia de recintos con suelos de alta capacidad agrológica – Red hidrográfica superficial – Riesgos derivados: - o Zonas inundables con periodo de retorno de 10 ,100 y 500 años - o Ruido ambiental: Impacto acústico procedente de la A-8. - o Suelos potencialmente contaminados			
EFECTOS AMBIENTALES DE LAS ACTUACIONES			
– No se prevén efectos significativos sobre recursos naturales. – Ambas alternativas no debería provocar un empeoramiento de la conectividad ecológica, al discurrir por un pasillo entre la trama urbana actual y la A-8. – Ambas actuaciones afectarán directamente sobre la red hidrográfica: arroyo Olaberria o Artia. – La actuación de Variante Sur S-1 podría suponer la pérdida de masas de vegetación de interés: robledales o bosques mixtos y alisedas. – La Variante Sur S-1 afecta a varias bolsas de suelos de alta capacidad agrológica. – Ambas intervenciones supondrían una cantidad relativamente importante de residuos y movimientos de tierra relevantes. – Efecto del ruido de la R-1 dependerá de la intensidad de vehículos y de la velocidad de paso, si bien no se considera que vaya a comprometer el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica legalmente establecidos. – Efecto del ruido de la S-1: al discurrir por la A-8, incide sobre un territorio menos poblado, si bien resulta probable que varios de estos edificios residenciales no puedan cumplir los objetivos de calidad acústica. – La alternativa S-1 atraviesa una amplia superficie incluida en el inventario de suelos potencialmente contaminados de IHOBE.			
⇒ Las actuaciones derivadas de ambas actuaciones podrían alcanzar una magnitud considerable por lo que se prevé generen molestias a los habitantes de este entorno. ⇒ Los efectos más significativos de ambas actuaciones se concentrarán en la generación de residuos y excedentes en las obras de ejecución, así como en el impacto acústico en fase de explotación. ⇒ La incertidumbre en torno al impacto acústico generado por las nuevas vías tiene especial importancia para la alternativa R-1, ya que se enmarca en plena trama urbana.			
3.3.1.2. VARIANTE SUR – RONDA SUR vs. A-8 – ENLACE TXENPERENEA – RONDA SUR			

ALTERNATIVA R2 – S2			
FASE	Aprobación Inicial	PLANO	I.S.A. 3.2
PROPUESTA			
– Ronda Sur: Se desarrolla a ambos lados de la A-8. – Enlace de la Ronda Sur con la A-8 al sur del ámbito de Txenperenea. – Variante Sur: Discurre paralela y a ambos lados de la A-8.			
PRINCIPALES CONDICIONANTES AMBIENTALES			
– Vegetación de interés: - o Robledal – bosque mixto de frondosa - o Aliseda – Áreas de interés para la fauna: el valle de Olaberria e Ibarrola constituyen 'Áreas de Interés Especial' para diversas especies incluidas en el 'Catálogo Vasco de Especies Amenazadas'. – Presencia de recintos con suelos de alta capacidad agrológica – Red hidrográfica superficial – Riesgos derivados: - o Zonas inundables con periodo de retorno de 10 ,100 y 500 años - o Ruido ambiental: Impacto acústico procedente de la A-8. – Suelos potencialmente contaminados			
EFFECTOS AMBIENTALES DE LAS ACTUACIONES			
– Efectos de la Ronda Sur R-2: La mitad oriental de la traza discurre al norte de la A-8, coincidiendo con el trazado de la alternativa R-1; se remite al apartado correspondiente para el análisis de estos efectos ambientales. La traza de la mitad occidental coincide con la alternativa Variante Sur S-2, por lo que estos efectos quedan descritos en el presente apartado. – No se prevén efectos directos sobre recursos naturales valiosos con las actuaciones propuestas en la alternativa Variante Sur S-2. – El trazado de S-2 afectará a la red hidrográfica superficial. – La ampliación por la S-2 podrá afectar a varias manchas de vegetación de interés: alisedas y robledales. – La alternativa S-2 no ocasionará un empeoramiento de la conectividad ecológica, al coincidir con la A-8 y no afectar directamente al corredor Jaizkibel – Aiako Harria. – La alternativa S-2 puede afectar a bordes de bolsas de suelo de alta capacidad agrológica. – Al apoyarse en la actual traza, no se considera que las actuaciones de la alternativa S-2 vayan a generar un excedente de tierras significativo. – La alternativa S-2 se sumaría a la emisión acústica de la A-8, lo que podría provocar que en algunas zonas se agraven las condiciones acústicas actuales y se comprometa más el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica legalmente establecidos. – La alternativa S-2 atraviesa una amplia superficie incluida en el inventario de suelos potencialmente contaminados de IHOBE.			
⇒ Las actuaciones derivadas de ambas actuaciones podrían alcanzar una magnitud considerable por lo que se prevén molestias a los habitantes de este entorno. ⇒ Los efectos más significativos de ambas actuaciones se concentrarán en la generación de residuos y excedentes en las obras de ejecución, así como en el impacto acústico en fase de explotación.			

3.3.1.2. VARIANTE SUR – RONDA SUR vs. A-8 – ENLACE TXENPERENEA – RONDA SUR			
ALTERNATIVA R3- S3			
FASE	Avance	PLANO	I.S.A. 3.2
PROPUESTA			
– Ronda Sur: Se desarrolla en su totalidad al sur de la A-8. – Enlace de la Ronda Sur con la A-8 al sur del ámbito de Txenperenea. – Variante Sur: Se desarrolla básicamente al sur de la A-8, aunque se contempla su trazado al norte del eje en el tramo desde Arbes a Behobia.			
PRINCIPALES CONDICIONANTES AMBIENTALES			
– Vegetación de interés: - o Robledal – bosque mixto de frondosa - o Aliseda – Áreas de interés para la fauna: el valle de Olaberria e Ibarrola constituyen 'Áreas de Interés Especial' para diversas especies incluidas en el 'Catálogo Vasco de Especies Amenazadas'. – Presencia de recintos con suelos de alta capacidad agrológica – Red hidrográfica superficial – Riesgos derivados: - o Zonas inundables con periodo de retorno de 10 ,100 y 500 años - o Ruido ambiental: Impacto acústico procedente de la A-8. – Suelos potencialmente contaminados			
EFFECTOS AMBIENTALES DE LAS ACTUACIONES			
– Al apoyarse sobre el mismo trazado, se identifican conjuntamente los efectos ambientales de la alternativa R-3 y S-3. – No se prevé una afección significativa sobre recursos ambientales valiosos. – Afección sobre la calidad de aguas superficiales en fase de obras. – Pérdida de una superficie apreciable de masas de vegetación de interés: alisedas y bosques mixtos. – La traza de la alternativa S-3 supone la ocupación de un mínimo de 20 ha de suelos no alterados ni urbanizados en la actualidad. – Ambas alternativas inciden en varias bolsas de suelo de alta capacidad agrológica. – La variante S-3 empeorará las condiciones acústicas del entorno situado al sur de la A-8, de marcado carácter rural y tranquilo. – La alternativa S-3 discurre por una gran bolsa incluida en el inventario de suelos potencialmente contaminados de IHOBE.			
⇒ Las actuaciones propuestas por la alternativa S-3 suponen una ocupación significativa de suelo no urbanizado en la actualidad. ⇒ Las actuaciones derivadas de ambas actuaciones podrían alcanzar una magnitud considerable por lo que se prevén molestias a los habitantes de este entorno. ⇒ Los efectos más significativos de ambas actuaciones se concentrarán en la generación de residuos y excedentes en las obras de ejecución, así como en el impacto acústico en fase de explotación.			

3.3.1.2. VARIANTE SUR – RONDA SUR vs. A-8 – ENLACE TXENPERENEA – RONDA SUR			
ALTERNATIVA R4- S4			
FASE	Aprobación Inicial	PLANO	I.S.A. 3.2
PROPUESTA			
– La alternativa Ronda Sur R-1 se completa con un viario de ronda que se configura como arteria perimetral interior. La ronda tiene tres tramos al borde de la autopista. – Enlace de la Ronda Sur con la A-8 al sur del ámbito de Txenperenea. – Variante Sur: Se desestima su construcción; la solución finalmente adoptada ha sido el ensanchamiento de la actual A-8 (tres carriles), con conexiones con la GI-636 en Ventas y con la N-121 en Behobia y un nuevo acceso a Irun desde la A-8 más centrado en la ciudad, y que enlaza con la Ronda Sur.			
PRINCIPALES CONDICIONANTES AMBIENTALES			
– Vegetación de interés: - o Robledal – bosque mixto de frondosa - o Aliseda – Áreas de interés para la fauna: el valle de Olaberria e Ibarrola constituyen ‘Áreas de Interés Especial’ para diversas especies incluidas en el ‘Catálogo Vasco de Especies Amenazadas’. – Presencia de recintos con suelos de alta capacidad agrológica – Red hidrográfica superficial – Riesgos derivados: - o Zonas inundables con periodo de retorno de 10 ,100 y 500 años - o Ruido ambiental: Impacto acústico procedente de la A-8. – Suelos potencialmente contaminados			
EFECTOS AMBIENTALES DE LAS ACTUACIONES			
– La solución adoptada para la Ronda Sur corresponde a la alternativa Ronda Sur R-1; los efectos ambientales de esta actuación quedan convenientemente analizado en el apartado correspondiente al análisis de la alternativa R1-S1. – No se prevé la afección de Espacios Naturales Protegidos con la ampliación prevista de la autopista A-8. – Afección a vegetación de interés: A falta de una propuesta de trazado para ejecutar la ampliación prevista, se prevé una posible afección sobre masas de vegetación de interés: aliseda y bosque mixto. – Se prevé una posible afección a la calidad de aguas superficiales en fase de obras. – La ampliación de la A-8 podría incidir sobre algunas bolsas de suelo de alta capacidad agrológica. – Se prevé una posible afección a una gran superficie incluida en el inventario de suelos potencialmente contaminados de IHOBE.			
⇒ Las actuaciones derivadas de ambas actuaciones podrían alcanzar una magnitud considerable por lo que se prevén molestias a los habitantes de este entorno. ⇒ Los efectos más significativos de ambas actuaciones se concentrarán en la generación de residuos y excedentes en las obras de ejecución, así como en el impacto acústico en fase de explotación. ⇒ La incertidumbre en torno al impacto acústico generado por las nuevas vías tiene especial importancia para la alternativa R-1, ya que se enmarca en plena trama urbana.			

3.3.1.2. VARIANTE SUR – RONDA SUR vs. A-8 – ENLACE TXENPERENEA – RONDA SUR**VALORACIÓN AMBIENTAL DE LAS ALTERNATIVAS**

- Las alternativas R-1, R-2 y R-3 (R-4 coincide con R-1) resultan de difícil comparación desde el punto de vista ambiental, si bien en general la alternativa R-1 provoca una menor ocupación de suelo que las otras alternativas (al integrarse en la trama urbana), una menor afección a recursos naturales y menores problemas de excedentes de tierras.
- No obstante, al enmarcarse en plena trama urbana, la alternativa R-1 presenta un mayor potencial de impacto acústico sobre edificaciones residenciales. A falta de un estudio específico de detalle o de datos sobre las intensidades de tráfico y velocidades de paso previstas para esta vía, no puede descartarse que la creación de esta ronda conlleve la superación de los objetivos de calidad acústica establecidos por la legislación vigente en las edificaciones residenciales más próximas.
- En todo caso, se considera que la alternativa R-1 es la que mejor se adapta a los criterios de sostenibilidad urbana.
- En cuanto a las alternativas de la variante, la S-2 provoca unos impactos ambientales menos acusados sobre los recursos naturales y sobre el paisaje, además de necesitar menores movimientos de tierras, debido a que se apoya en la actual traza de la autopista.
- Las alternativas S-1 y S-3 tienen efectos mayores en estos componentes naturales, pero alejan esta fuente de ruido de las zonas habitadas, lo que no ocurre con la alternativa S-2.
- La alternativa finalmente adoptada (S-4) supone un menor consumo de suelo, al proponer la ampliación de la traza existente.
- No obstante, y a falta de un trazado orientativo de esta ampliación, se prevé que estas obras alcanzarán una magnitud significativa que puede generar molestias a los habitantes de la zona.
- Por otro lado, aunque en menor medida que con las alternativas S-1, S-2 y S-3, la ampliación de la A-8 provocará la pérdida de recursos naturales, la afección a la red hidrográfica y riesgos asociados en fase de explotación, en especial los vinculados a las emisiones sonoras.
- Se considera por tanto que la alternativa S-4 puede presentar efectos significativos sobre el medio físico, teniendo en cuenta la envergadura de las obras requeridas; en todo caso, se prevé que los impactos derivados de esta alternativa alcanzarán una magnitud considerablemente menor al previsto para las restantes alternativas analizadas para la Variante Sur.

3.3.2. Desarrollo residencial

3.3.2.1. ENTORNO ESTACIÓN																					
ALTERNATIVA E-1																					
FASE	Avance y Aprobación Inicial	PLANO	I.S.A. 3.3																		
PROPUESTA																					
Esta alternativa se refiere a la ordenación del entorno de la estación, incorporando los suelos industriales y actualmente ocupados por la empresa CAF. Constituye la solución finalmente adoptada en el documento de Aprobación Inicial:																					
<table><tr><th colspan="2">CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA</th></tr><tr><td>Suelo Urbano</td><td>363.685,00 m²s</td></tr><tr><th colspan="2">CALIFICACIÓN GLOBAL</th></tr><tr><td>Residencial (R)</td><td>137.712,00 m²s</td></tr><tr><td>Actividades Económicas (A)</td><td>21.930,00 m²s</td></tr><tr><td>Sistema Ferroviario</td><td>78.143,00 m²s</td></tr><tr><td>Sistema General Equipamientos</td><td>9.451,00 m²s</td></tr><tr><td>Sistema General de Espacios Libres</td><td>40.003,00 m²s</td></tr><tr><td>Sistema General Viario</td><td>76.446,00 m²s</td></tr></table>				CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA		Suelo Urbano	363.685,00 m ² s	CALIFICACIÓN GLOBAL		Residencial (R)	137.712,00 m ² s	Actividades Económicas (A)	21.930,00 m ² s	Sistema Ferroviario	78.143,00 m ² s	Sistema General Equipamientos	9.451,00 m ² s	Sistema General de Espacios Libres	40.003,00 m ² s	Sistema General Viario	76.446,00 m ² s
CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA																					
Suelo Urbano	363.685,00 m ² s																				
CALIFICACIÓN GLOBAL																					
Residencial (R)	137.712,00 m ² s																				
Actividades Económicas (A)	21.930,00 m ² s																				
Sistema Ferroviario	78.143,00 m ² s																				
Sistema General Equipamientos	9.451,00 m ² s																				
Sistema General de Espacios Libres	40.003,00 m ² s																				
Sistema General Viario	76.446,00 m ² s																				
PRINCIPALES CONDICIONANTES AMBIENTALES																					
- Patrimonio cultural catalogado: Edificio de la Aduana (R-1), Nave de la Aduana (R-58) y Edificio del antiguo Banco Popular de Colón (R-20). - Riesgos ambientales: - Ruido: Emisiones acústicas procedentes del tráfico ferroviario. - Suelos potencialmente contaminados.																					
EFECTOS AMBIENTALES DE LAS ACTUACIONES																					
- Actuación de regeneración con carácter positivo sobre la calidad del paisaje urbano. - Las obras producirán importantes molestias y trastornos en el centro urbano, agravado por la previsión de que las obras tengan una duración importante. - Es probable que varios de los ámbitos presenten condiciones acústicas desfavorables y no cumplan los objetivos de calidad acústica de tipo residencial establecidos por la legislación. - Se prevén importantes volúmenes de residuos en fase de construcción procedentes de actuaciones de demolición. - Desmantelamiento de CAF: generación de residuos como embalajes, aceites usados, etc. - La práctica totalidad del ámbito de la estación se asienta sobre suelos potencialmente contaminados, por lo que se considera un potencial impacto de alta magnitud.																					
⇒ Efectos negativos concentrados en fase de obras, debido a la envergadura de las actuaciones previstas. Estos impactos se concentrarán en la generación de residuos y excedentes de tierra, necesidades de préstamos, molestias a los vecinos y actuaciones sobre suelos potencialmente contaminados (descontaminación).																					
⇒ No obstante, siendo una actuación de regeneración urbana integral, los impactos residuales previstos en fase de explotación se consideran en general de carácter positivo; el principal efecto negativo en esta fase estará en relación con el impacto acústico del eje ferroviario.																					

3.3.2.1. ENTORNO ESTACIÓN																			
ALTERNATIVA E-2																			
FASE	Avance	PLANO	I.S.A. 3.3																
PROPUESTA																			
Esta alternativa se refiere a la ordenación del entorno de la estación, excluyendo la parcela de la empresa CAF, y manteniendo su actual uso para actividades industriales, así como el enlace con la red ferroviaria:																			
<table><tr><th colspan="2">CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA</th></tr><tr><td>Suelo Urbano</td><td>310.782,00 m²s</td></tr><tr><th colspan="2">CALIFICACIÓN GLOBAL</th></tr><tr><td>Residencial (R)</td><td>98.078,00 m²s</td></tr><tr><td>Equipamientos y Servicios</td><td>15.835,00 m²s</td></tr><tr><td>Sistema Ferroviario</td><td>87.263,00 m²s</td></tr><tr><td>Espacios Libres Públicos</td><td>55.336,00 m²s</td></tr><tr><td>Comunicaciones Viarias</td><td>54.269,00 m²s</td></tr></table>				CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA		Suelo Urbano	310.782,00 m ² s	CALIFICACIÓN GLOBAL		Residencial (R)	98.078,00 m ² s	Equipamientos y Servicios	15.835,00 m ² s	Sistema Ferroviario	87.263,00 m ² s	Espacios Libres Públicos	55.336,00 m ² s	Comunicaciones Viarias	54.269,00 m ² s
CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA																			
Suelo Urbano	310.782,00 m ² s																		
CALIFICACIÓN GLOBAL																			
Residencial (R)	98.078,00 m ² s																		
Equipamientos y Servicios	15.835,00 m ² s																		
Sistema Ferroviario	87.263,00 m ² s																		
Espacios Libres Públicos	55.336,00 m ² s																		
Comunicaciones Viarias	54.269,00 m ² s																		
PRINCIPALES CONDICIONANTES AMBIENTALES																			
– Patrimonio cultural catalogado: Edificio de la Aduana (R-1), Nave de la Aduana (R-58) y Edificio del antiguo Banco Popular de Colón (R-20). – Riesgos ambientales: - o Ruido: Emisiones acústicas procedentes del tráfico ferroviario. - o Suelos potencialmente contaminados.																			
EFECTOS AMBIENTALES DE LAS ACTUACIONES																			
– Actuación de regeneración con carácter positivo sobre la calidad del paisaje urbano. – Las obras producirán importantes molestias y trastornos en el centro urbano, agravado por la previsión de que las obras tengan una duración importante. – En fase de explotación es probable que varios de los ámbitos presenten condiciones acústicas desfavorables y no cumplan los objetivos de calidad acústica de tipo residencial establecidos por la legislación. – Se prevén importantes volúmenes de residuos en fase de construcción procedentes de actuaciones de demolición. – La práctica totalidad del ámbito de la estación se asienta sobre suelos potencialmente contaminados, por lo que se considera un potencial impacto de alta magnitud.																			
⇒ Efectos negativos concentrados en fase de obras, debido a la envergadura de las actuaciones previstas. Estos impactos se concentrarán en la generación de residuos y excedentes de tierra, necesidades de préstamos, molestias a los vecinos y actuaciones sobre suelos potencialmente contaminados (descontaminación).																			
⇒ No obstante, siendo una actuación de regeneración urbana integral, los impactos residuales previstos en fase de explotación se consideran en general de carácter positivo; el principal efecto negativo en esta fase estará en relación con el impacto acústico del eje ferroviario sobre las nuevas edificaciones residenciales y equipamientos..																			

3.3.2.1. ENTORNO ESTACIÓN**VALORACIÓN AMBIENTAL DE LAS ALTERNATIVAS**

- Los impactos derivados de ambas alternativas difieren únicamente en los efectos ambientales asociados al mantenimiento o traslado de las instalaciones de la empresa CAF.
- De forma general, se considera que el traslado de estas instalaciones define un marco que permite una actuación integrada de reforma o regeneración urbana de un enclave de superficie significativa en plena trama urbana.
- En coherencia con los criterios y objetivos definidos por el Plan General para este ámbito, se considera que la alternativa E-1 permite una regeneración completa del entorno, ya que el mantenimiento de las instalaciones de CAF supondría el mantenimiento residual de una actividad que no resulta compatible con el carácter que presenta la trama urbana que rodea este ámbito.
- Aunque de forma global se considere que los efectos ambientales derivados de la alternativa E-1 serán de signo positivo, cabe realizar dos observaciones al respecto:
 - o La extensa superficie de actuación hace prever que las obras de urbanización alcanzarán una magnitud considerable, más aún considerando las actuaciones de demolición que se requieren. Estos impactos podrían alcanzar una magnitud significativa.
 - o No se disponen de datos suficientes para valorar el impacto acústico del eje ferroviario sobre los nuevos ámbitos en fase de explotación, si bien no puede descartarse el incumplimiento de los objetivos de calidad acústica en estos ámbitos, o bien en parte de ellos.

3.3.3. Actividades económicas

3.3.3.1. PROLONGACIÓN ARASO NORTE													
ALTERNATIVA A-1													
FASE	Avance	PLANO	I.S.A. 3.4										
PROPUESTA													
- Se propone el desarrollo urbanístico del terreno en prolongación de la implantación de actividades económicas de tipo industrial del polígono industrial Araso Norte. - Se recogen en la tabla adjunta los parámetros de la propuesta de ordenación del Avance:													
<table><tr><th colspan="2">CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA</th></tr><tr><td>Suelo Urbanizable</td><td>214.478,00 m²s</td></tr><tr><th colspan="2">CALIFICACIÓN GLOBAL</th></tr><tr><td>Industrial (I)</td><td>120.802,00 m²s</td></tr><tr><td>Espacios Libres Públicos (L)</td><td>93.676,00 m²s</td></tr></table>				CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA		Suelo Urbanizable	214.478,00 m ² s	CALIFICACIÓN GLOBAL		Industrial (I)	120.802,00 m ² s	Espacios Libres Públicos (L)	93.676,00 m ² s
CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA													
Suelo Urbanizable	214.478,00 m ² s												
CALIFICACIÓN GLOBAL													
Industrial (I)	120.802,00 m ² s												
Espacios Libres Públicos (L)	93.676,00 m ² s												
PRINCIPALES CONDICIONANTES AMBIENTALES													
- Conectividad ecológica: Dentro del corredor de enlace Aiako Harria - Jaizkibel. - Vegetación de interés: parte del ámbito presenta formaciones de robledal – bosque mixto de frondosas. - Área de interés para la fauna: el ámbito forma parte del 'Área de interés especial' para el murciélago mediterráneo de herradura (<i>Rhinolophus euryale</i>). - Riesgos ambientales: - Suelos potencialmente contaminados. - El entorno se encuentra dentro de la zona de afección de dos fuentes emisoras de gran alcance: carretera N-1 y línea ADIF.													
EFECTOS AMBIENTALES DE LAS ACTUACIONES													
- El desarrollo del ámbito puede afectar a extensiones de bosques caducifolios (robledales y bosques mixtos) que podrían desaparecer, aunque una parte significativa de los robledales de ladera se mantienen. - El ámbito podría afectar a la funcionalidad del corredor ecológico Aiako Harria – Jaizkibel, aunque el corredor se encuentra muy condicionado en la actualidad por la profusión de infraestructuras existentes. - Impacto paisajístico derivado de los trabajos de urbanización y edificación. - Las obras tendrán un gran alcance y duración importante, aunque se considera que provocarán limitados efectos en cuanto a molestias a la población. - Se considera posible que parte de este ámbito pueda exceder los límites de calidad acústica para áreas acústicas de tipo industrial o terciario. - Teniendo en cuenta el alcance de las obras, es muy probable que se puedan generar importantes volúmenes de excedentes de tierras y/o préstamos. - Se prevé la afección a un emplazamiento de suelo potencialmente contaminado (vertedero) por la urbanización y los necesarios movimientos de tierras.													
⇒ De forma global, el desarrollo de este ámbito puede provocar efectos negativos de alta magnitud en materia de riesgos.													
⇒ El potencial efecto de los desarrollos sobre la funcionalidad del corredor ecológico Aiako Harria – Jaizkibel podría alcanzar una magnitud crítica en caso de ocurrencia, considerando el carácter irreversible de este impacto.													

3.3.3.1. PROLONGACIÓN ARASO NORTE													
ALTERNATIVA A-2													
FASE	Aprobación Inicial	PLANO	I.S.A. 3.4										
PROPUESTA													
- Se propone el desarrollo urbanístico del terreno en prolongación de la implantación de actividades económicas de tipo industrial del polígono industrial Araso Norte. - Se recogen en la tabla adjunta los parámetros de la propuesta de ordenación del Avance para este ámbito:													
<table><tr><td colspan="2">CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA</td></tr><tr><td>Suelo Urbanizable</td><td>196.546,00 m²s</td></tr><tr><td colspan="2">CALIFICACIÓN GLOBAL</td></tr><tr><td>Actividades económicas</td><td>116.071,00 m²s</td></tr><tr><td>Sistema General Espacios Libres (L)</td><td>80.475,00 m²s</td></tr></table>				CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA		Suelo Urbanizable	196.546,00 m ² s	CALIFICACIÓN GLOBAL		Actividades económicas	116.071,00 m ² s	Sistema General Espacios Libres (L)	80.475,00 m ² s
CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA													
Suelo Urbanizable	196.546,00 m ² s												
CALIFICACIÓN GLOBAL													
Actividades económicas	116.071,00 m ² s												
Sistema General Espacios Libres (L)	80.475,00 m ² s												
- Se excluyen del ámbito los caseríos aislados situados al norte del ámbito, incluidos en el documento de Avance en el sector. - Se amplía la banda de reserva de espacios libres situada en el extremo occidental.													
PRINCIPALES CONDICIONANTES AMBIENTALES													
- Conectividad ecológica: El ámbito se sitúa en el corredor de enlace Aiako Harria - Jaizkibel. - Vegetación de interés: parte del ámbito presenta formaciones de robledal – bosque mixto de frondosas. - Área de interés para la fauna: el ámbito forma parte del ‘Área de interés especial’ para el murciélago mediterráneo de herradura (<i>Rhinolophus euryale</i>). - Riesgos ambientales: - Suelos potencialmente contaminados. - El entorno se encuentra dentro de la zona de afección de dos fuentes emisoras de gran alcance: carretera N-1 y líneas ADIF-ETS.													
EFECTOS AMBIENTALES DE LAS ACTUACIONES													
- El desarrollo del ámbito puede afectar a extensiones de bosques caducifolios (robledales y bosques mixtos) que podrían desaparecer, aunque una parte significativa de los robledales de ladera se mantienen. - Se considera que la reserva de suelo destinada a Espacios Libres en el extremo occidental del ámbito asegura el mantenimiento de la funcionalidad del corredor ecológico Aiako Harria – Jaizkibel muy condicionado en la actualidad por la profusión de infraestructuras existentes. - Impacto paisajístico derivado de los trabajos de urbanización y edificación. - Las obras tendrán un gran alcance y duración importante, aunque se considera que provocarán limitados efectos en cuanto a molestias a la población. - Se considera posible que parte de este ámbito pueda exceder los límites de calidad acústica para áreas acústicas de tipo industrial o terciario. - Teniendo en cuenta el alcance de las obras, es muy probable que se puedan generar importantes volúmenes de excedentes de tierras y/o préstamos. - Se prevé la afección a un emplazamiento de suelo potencialmente contaminado (vertedero) por la urbanización y los necesarios movimientos de tierras.													
⇒ De forma global, el desarrollo de este ámbito puede provocar efectos negativos de alta magnitud en materia de riesgos.													

3.3.3.1. PROLONGACIÓN ARASO NORTE**VALORACIÓN AMBIENTAL DE LAS ALTERNATIVAS**

- La alternativa A-2 responde a criterios de adecuación del desarrollo propuesto en fase de avance en relación al corredor ecológico Aiako Harria – Jaizkibel.
- El Plan General ha incorporado una propuesta de 'Zona de afección del corredor ecológico', que discurre a través de este ámbito, si bien no coincide en sus límites con la propuesta de corredor que realiza la 'Red de Corredores Ecológicos de la CAPV'.
- En este caso, la alternativa A-2 ha adaptado la línea de urbanización al límite de esta 'Zona de afección del corredor ecológico', destinando para ello el tercio occidental del sector a Sistema General de Espacios Libres (8 Has).
- La propuesta de corredor incluida en el Plan General incorpora la parcela actualmente afectada por la ejecución de un relleno de inertes y establece su recuperación como determinación vinculante para el desarrollo del sector.
- La recuperación de esta zona degradada situada en pleno corredor ecológico se considera que contribuirá a la mejora de la funcionalidad del mismo.
- Asimismo, la reserva del mencionado Espacio Libre como reserva de suelo libre de obstáculos se considera que mantiene la funcionalidad que actualmente puede presentar este corredor.
- En todo caso, cabe remarcar que la funcionalidad ecológica del corredor de enlace se encuentra francamente comprometida en la actualidad, considerando la cantidad de infraestructuras que atraviesan este corredor: autopista A-8 y carretera N-1.
- Teniendo en cuenta que la alternativa A-2 constituye una adaptación de la ordenación propuesta por la alternativa A-1, los efectos ambientales derivados de ambas alternativas resultan similares, si bien es cierto que la alternativa A-2 asegura en mayor grado el mantenimiento funcional del mencionado corredor de enlace.
- Por otro lado, no se prevén impactos significativos derivados del desarrollo urbanístico de este nuevo ámbito de actividades económicas.

3.3.3.2. ENTORNO OLABERRIA											
ALTERNATIVA O-1											
FASE	Avance	PLANO	I.S.A. 3.5								
PROPUESTA											
- Propuesta de integrar varias propuestas de actuación que están situadas de forma discontinua a lo largo del corredor de Olaberria. - La ordenación se organizaría mediante una serie de actuaciones formalmente independientes que incluso podrían tener un desarrollo individualizado pero coordinado, todas ellas conectadas mediante un viario central. - Se recogen en la tabla adjunta los parámetros de la propuesta de ordenación del Avance para este ámbito:											
<table><tr><th colspan="2">CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA</th></tr><tr><td>Suelo Urbanizable</td><td>600.882,00 m²s</td></tr><tr><th colspan="2">CALIFICACIÓN GLOBAL</th></tr><tr><td>Parque tecnológico</td><td>600.882,00 m²s</td></tr></table>				CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA		Suelo Urbanizable	600.882,00 m ² s	CALIFICACIÓN GLOBAL		Parque tecnológico	600.882,00 m ² s
CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA											
Suelo Urbanizable	600.882,00 m ² s										
CALIFICACIÓN GLOBAL											
Parque tecnológico	600.882,00 m ² s										
PRINCIPALES CONDICIONANTES AMBIENTALES											
- Zona periférica del Parque Natural y LIC Aiako Harria. - Dentro del 'Área de amortiguación' del corredor de enlace Aiako Harria –Jaizkibel. - Vegetación de interés: el valle presenta importantes masas de formaciones de robledal – bosque mixto de frondosas y alisedas. - Dentro del ámbito se hallan tres captaciones de agua del sistema Jaizubia. - Área de interés para fauna: el ámbito incluye territorios de campeo y probablemente de cría de especies amenazadas y una red hidrográfica en buen estado de conservación. - Suelos de alta capacidad agrológica: se localizan diversas bolsas de suelos de alta capacidad a lo largo del fondo de valle. - Riesgos ambientales: - Suelos potencialmente contaminados.											
EFECTOS AMBIENTALES DE LAS ACTUACIONES											
- Debido a la envergadura de la obra, es probable el efecto indirecto sobre el LIC Txingudi – Bidasoa debido a posibles aumentos de turbidez en el agua, aunque no se prevé que alcances magnitudes significativas. - Se prevé la afección a la calidad de aguas superficiales en fase de obras. - Tanto los viarios como las plataformas de urbanización propuestas afectan a varias manchas de vegetación de interés: básicamente robledales y en menor medida alisedas. - La actuación podría conllevar efectos de magnitud severa sobre la fauna. - Desaparición de varias explotaciones agropecuarias, algunas de carácter estratégico. - Las actuaciones suponen un uso poco eficiente del recurso suelo. - Movilidad: elevado riesgo de depender casi en exclusiva del automóvil privado. - No se considera que las molestias en fase de obras alcancen una magnitud significativa.											
⇒ El desarrollo de este ámbito supondría importantes afecciones a los recursos naturales, al encontrarse dentro de una zona de marcado carácter rural – forestal.											
⇒ Las actuaciones propuestas afectan a la red hidrográfica, formaciones de vegetación de interés, hábitats de fauna y supone la artificialización de una extensa superficie.											

3.3.3.2. ENTORNO OLABERRIA											
ALTERNATIVA O-2											
FASE	Aprobación Inicial	PLANO	I.S.A. 3.5								
PROPUESTA											
– Mantenimiento del valle de Olaberria con la clasificación de Suelo No Urbanizable. – Plan Especial de Protección del valle de Olaberria: abarcará el entorno de todo el valle (unas 600 Ha) y deberá establecer la ordenación integrada de los usos a implantar, la regeneración de los usos agroganaderos o forestales actuales, la protección específica de los entornos rurales y de los espacios arqueológicos y culturales. – Se delimita un ámbito de Suelo Urbanizable no sectorizado con una superficie aproximada de 26 Ha, en los cuales podrán desarrollarse nuevos usos y actividades que por sus especiales características cumplieran además con los requisitos necesarios para ser compatibles con el entorno inmediato del valle.											
<table><tr><th colspan="2">CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA</th></tr><tr><td>Suelo Urbanizable No Sectorizado</td><td>Superficie</td></tr><tr><td>Uruno (9.1.01)</td><td>56.440,00 m²s</td></tr><tr><td>Epele (9.1.02)</td><td>54.966,30 m²s</td></tr></table>				CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA		Suelo Urbanizable No Sectorizado	Superficie	Uruno (9.1.01)	56.440,00 m ² s	Epele (9.1.02)	54.966,30 m ² s
CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA											
Suelo Urbanizable No Sectorizado	Superficie										
Uruno (9.1.01)	56.440,00 m ² s										
Epele (9.1.02)	54.966,30 m ² s										
PRINCIPALES CONDICIONANTES AMBIENTALES											
– Zona periférica del Parque Natural y LIC Aiako Harria. – Dentro del ‘Área de amortiguación’ del corredor de enlace Aiako Harria –Jaizkibel. – Vegetación de interés: el valle presenta importantes masas de formaciones de robledal – bosque mixto de frondosas y alisedas. – Dentro del ámbito se hallan tres captaciones de agua del sistema Jaizubia. – Área de interés para fauna: el ámbito incluye territorios de campeo y probablemente de cría de especies amenazadas y una red hidrográfica en buen estado de conservación. – Suelos de alta capacidad agrológica: se localizan diversas bolsas de suelos de alta capacidad a lo largo del fondo de valle. – Riesgos ambientales: - o Suelos potencialmente contaminados.											
EFECTOS AMBIENTALES DE LAS ACTUACIONES											
– La alternativa O-2 no contempla desarrollos urbanísticos en el valle de Olaberria, por lo que no se prevén los efectos negativos derivados de las actuaciones de urbanización descritos para la alternativa O-1. – Por otro lado, se considera que el desarrollo del Plan Especial de Protección puede conllevar efectos de carácter positivo en este entorno.											
⇒ Al desestimar las actuaciones propuestas en fase de avance, no se prevén efectos negativos en este ámbito. ⇒ El desarrollo del Plan Especial de Protección del valle de Olaberria puede contribuir a la mejora de la calidad ambiental del entorno, además de a la protección efectiva de los recursos y valores ambientales más relevantes que alberga el valle en la actualidad. ⇒ El uso del entorno como área de ocio y esparcimiento puede conllevar la puesta en valor de este entorno, que presenta determinados ámbitos abandonados o degradados en la actualidad.											

3.3.3.2. ENTORNO OLABERRIA**VALORACIÓN AMBIENTAL DE LAS ALTERNATIVAS**

- Desde el punto de vista ambiental, los desarrollos propuestos en fase de Avance en el entorno de Olaberria constituían uno de los principales impactos globales derivados del Plan General.
- Por un lado, el desarrollo de un nuevo parque tecnológico o empresarial en el valle difiere notablemente del carácter marcadamente rural – forestal que presenta este entorno en la actualidad.
- Por otro lado, las características de la propuesta de desarrollo para este ámbito expuesta en fase de avance presenta contradicciones con los criterios de sostenibilidad adoptados, ya que suponen un consumo poco eficiente del recurso suelo, mediante desarrollos urbanísticos basados en bajas edificabilidades y segregados de la trama urbana.
- Cabe remarcar que las actuaciones previstas en fase de avance no suponen en sí mismas un impacto crítico para un determinado elemento; no obstante, el efecto acumulativo de las diversas actuaciones contempladas a lo largo del corredor tiene como resultado un impacto global de todos los desarrollos que podría considerarse significativo y que, consecuentemente, ha requerido el replanteamiento del modelo propuesto en fase de Avance para este ámbito.
- En cuanto a la alternativa O-2, se considera que el desarrollo del Plan Especial de Protección del valle de Olaberria constituye un instrumento idóneo para compatibilizar los usos de ocio y esparcimiento en este entorno con el mantenimiento y conservación de los recursos naturales más relevantes identificados en el valle.
- En este contexto, el efecto global de las actuaciones contempladas en el documento de Aprobación Inicial para el entorno de Olaberria se considera que será positivo con el posterior desarrollo del correspondiente Plan Especial de Protección, especialmente en lo que a la conservación del medio físico se refiere.

4.- DETERMINACIONES DEL INFORME PRELIMINAR DE IMPACTO AMBIENTAL

La Dirección de Planificación, Evaluación y Control Ambiental (Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco), como órgano ambiental de la CAPV competente, emite con fecha 17 de marzo de 2009 el Informe Preliminar de Impacto Ambiental (IPIA).

La Resolución se emite con el objetivo de que el informe *“exprese, a los solos efectos ambientales, su parecer sobre aquél [Documento de Avance de la Revisión del PGOU de Irun], así como las medidas de carácter preventivo, corrector o compensatorio que, en su opinión, debieran acompañar a la ejecución del mismo”*.

En este capítulo se recoge un resumen de las determinaciones del IPIA, de cara a valorar el grado de cumplimiento de las mismas por parte del documento de Aprobación Inicial del PGOU de Irun y señalar las medidas que quedan pendientes de incorporar al mismo en una fase posterior, lo que será objeto de los dos siguientes capítulos de este informe. Se han incluido aquellos aspectos que sobre estas determinaciones han sido ampliadas por el Informe de la Dirección General de Biodiversidad y Participación Ambiental.

Se ha mantenido, en líneas generales, el orden y numeración de los epígrafes originales del IPIA, para facilitar el seguimiento y posterior valoración. A esta numeración se ha añadido una identificación de las determinaciones que va enmarcada y que será utilizada en el capítulo de valoración del grado de cumplimiento del IPIA.

En algún caso concreto se ha modificado el orden de las determinaciones, para evitar duplicidades y porque se ha considerado más efectivo su asignación al planeamiento general (PGOU, Normativa), destino de la determinación, aunque en el informe de IPIA se haya incluido en otros epígrafes (ECIA-ISA).

2.2. Análisis de cómo se han considerado los aspectos ambientales en la elaboración de la Revisión del PGOU

2.2.1. Propuestas de desarrollo

- 2.2.1.1. *El PGOU debe incorporar de manera explícita los criterios ambientales estratégicos establecidos en el Programa Marco Ambiental (PMA) de la CAPV 2007-*

2010 e integrar explícitamente los criterios ambientales señalados en el Documento de Referencia (resolución de 24 de octubre de 2008).

- **2.2.1.2.** Cada una de las propuestas planteadas responderá, entre otros, a los criterios ambientales estratégicos, que guardan relación con los probables efectos significativos sobre el medio ambiente. En definitiva, las propuestas que definitivamente adopte el PGOU deberán ser técnica y ambientalmente viables, justificarse en base a demandas reales de desarrollo, integrar los criterios ambientales señalados y tener en cuenta los aspectos ambientales que se dan cita en el ámbito municipal de Irun siendo compatibles con la legislación relacionada con los mismos. Se considerarán los siguientes criterios, y especialmente en el caso de las propuestas señaladas:

- Utilizar racional e intensivamente el suelo. Priorizar la utilización de suelos ya artificializados. Evitar la segregación y dispersión urbana para posibilitar el mantenimiento de la correcta integración y cohesión espacial de los diversos usos o actividades con el fin de reducir la generación de movilidad (**Desarrollo de actividades económicas de Olaberria**).
- Gestionar la demanda de movilidad de las personas reconduciendo el reparto modal hacia el caminar, la bicicleta y el transporte colectivo, integrándolos en el desarrollo de los ámbitos propuestos. (**Zabaleta, ámbito 2.1.08**).
- Evitar, en lo posible, la artificialización en zonas donde haya riesgo frente a las avenidas de 100 años de retorno y que actualmente no presentes desarrollos. En este caso las propuestas deberán ajustarse a los 'Criterios de uso del suelo en función de su grado de inundabilidad'. Este criterio se considerará integrado cuando se justifique suficientemente el ajuste de las propuestas a los mencionados criterios. (**Sistema viario: variante norte en Plaiaundi, Behobia; Zubieta-Urdanibia, ámbito 2.1.05; parte del paseo de Artia; entorno de Buenavista y Behobia**).
- Detener la pérdida de diversidad biológica mediante la protección y la restauración del funcionamiento sostenible de los hábitats y ecosistemas, centrándose en proteger la suficiencia, coherencia y conectividad de áreas fuera de Espacios Naturales Protegidos (**prolongación Araso Norte, ámbito 1.1.10; desarrollo de Olaberria; actuaciones que afectan al río Bidasoa, Jaizubia y LIC ES2120018**).
- Velar para que la vegetación sea conservada, especialmente los bosques, los conjuntos vegetales, los setos y la vegetación ribereña. Las masas forestales de Gipuzkoa deben ser conservadas en toda su extensión y diversidad, en razón de las funciones protectoras, productoras y sociales de los bosques (**Blaia, ámbito 8.2.05**).

La Dirección de Biodiversidad añade que el Plan General deberá incluir todas las masas forestales autóctonas y hábitats de interés comunitario prioritario dentro de la categoría de Especial Protección. Mencionan robledales en los entornos de Egitziki, la zona entre San Marcial-Meaka, Billineko soroa o Muñogaña, Ibargoiengo Larrea, así como las alisedas que orlan parte del cauce de los arroyos Mokozorrotz, Urdanibia.

- Reducir el sellado del suelo, garantizando una intensidad mínima de uso del suelo para usos urbanísticos (**suelos estratégicos de alta capacidad agrológica**).

- *Fomento del ahorro energético, la eficiencia y el uso de energías renovables y la cogeneración previendo en la ordenación pormenorizada de los sectores a desarrollar la posibilidad de reservar un porcentaje de suelo para la implantación de instalaciones urbanas colectivas (centrales de climatización, campos solares, miniparques eólicos, abastecimiento de agua caliente sanitaria, recogida de residuos urbanos, etc.).*
- *Los planes, programas o actividades de cualquier naturaleza que afecten o puedan afectar a las aguas continentales, subterráneas o superficiales, a sus lechos, cauces, riberas y márgenes, a las aguas de transición y a las costeras, deberán atender prioritariamente a la protección, preservación y restauración del recurso y del medio. La Revisión deberá establecer medidas adecuadas para su conservación, además de prever las demandas y medios técnicos y financieros para garantizar su satisfacción de modo admisible ambientalmente (**Río Bidasoa y resto de red hidrográfica**).*
- *Disminuir la población expuesta a niveles altos de ruidos. Se deberá cumplir los objetivos de calidad acústica y de los límites de inmisión establecidos en el Real Decreto 1367/2007 (ámbitos cercanos a A-8, GI-636, GI-638, N-121, GI-2134)*

2.2.2. Otras determinaciones del IPIA que afectan al conjunto del Plan General y que han sido incluidas en otros epígrafes

- **2.2.2.1.** *El PGOU deberá considerar la necesidad del crecimiento residencial propuesto.*
- **2.2.2.2.** *El PGOU deberá plantear una visión conjunta de los desarrollos viarios. Justificará la articulación de las diferentes opciones elegidas, sobre todo entre ciertas alternativas de la Variante Sur y de la Ronda Sur, además de replantear y justificar la necesidad de desarrollo de la variante norte, especialmente la rotonda de la variante norte en el entorno de Plaiaundi.*
- **2.2.2.3.** *La actuación de '**Prolongación de Araso Norte**' (ámbito 1.1.10) deberá ser suprimida o redefinida al tratarse de un impacto superior al umbral aceptable, e imposible la reducción a un nivel inferior mediante medidas protectoras o correctoras. Se deben plantear alternativas técnica y ambientalmente viables de ubicación.*
- **2.2.2.4.** *Las fichas urbanísticas de cada uno de los ámbitos deberá contener la necesidad de realizar la declaración de calidad de suelo, en el caso de tratarse de suelos que cambien de calificación y soporten o hayan soportado una actividad o instalación potencialmente contaminante.*
- **2.2.2.5.** *La detección de indicios de contaminación de un suelo en operaciones de excavación o movimientos de tierras, obligará al responsable directo de tales actuaciones a informar de tal extremo al ayuntamiento y al órgano ambiental competente de la comunidad autónoma. Esta consideración se incluirá entre las determinaciones del Plan General y será aplicable a los documentos y proyectos de desarrollo del mismo.*
- **2.2.2.5.** *La Revisión del PGOU incluirá, de forma explícita, la delimitación correspondiente a la zonificación acústica de cada ámbito. Cada zona tendrá sus*

propios objetivos de calidad acústica (RD 1367/2007), adoptando, en su caso, las acciones necesarias para lograr tal compatibilidad.

- **2.2.2.6.** *La zonificación del SNU debe incluir (determinación vinculante) la categoría de Protección de Aguas Superficiales.*
- **2.2.2.7.** *La incorporación como condicionante superpuesto denominada 'Espacios con protección legal' resulta poco claro. El informe de la Dirección de Biodiversidad añade las siguientes consideraciones:*
 - *Considera adecuada tanto la delimitación como la clasificación del Parque Natural Aiako Harria realizada en la fase de Avance.*
 - *Se revisará la delimitación del LIC/ZEPA Txingudi-Bidasoa en el ámbito de las riberas de Etxetxar, Alunda y Gomizene, e incluirlas en la categoría de Especial Protección.*
 - *Solicita que el PGOU se ciña a adoptar la actual delimitación y ordenación del Plan Especial de Txingudi, incluyendo los ámbitos ordenados por éste en SNU, con la zonificación y regulación de usos que establece el Plan Especial.*
 - *Solicita que el PGOU incluya la totalidad del LIC/ZEPA Txingudi-Bidasoa dentro del condicionante superpuesto Espacio Natura 2000.*
 - *Solicita que el PGOU incluya las 'áreas degradadas a recuperar' y 'áreas de mejora de ecosistemas', designadas por el PTS Litoral en SNU, considerando la delimitación establecida por el PTS y remitiendo su regulación de usos a este instrumento.*
 - *Solicita que el proyecto o plan de restauración de las marismas de Txingudi (Zubimusu) sea en su momento remitido a esa Dirección para que "como Observatorio de la Red Natura 2000 en Euskadi realice las consideraciones y recomendaciones oportunas para asegurar que no se comprometen los objetivos de conservación del LIC/ZEPA Txingudi-Bidasoa"*
- **2.2.2.8.** *Se recomienda que la Red de Corredores Ecológicos y los Paisajes incluidos en el Anteproyecto del Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la CAPV sean incluidos como Condicionante Superpuesto en la normativa municipal, además del resto de los condicionantes superpuestos indicados en las DOT.*
- **2.2.2.9.** *Se incluirá en la cartografía un mapa que delimite cada una de las categorías y condicionantes superpuestos del suelo no urbanizable, con las correspondientes modificaciones que plantea el Plan General.*
- **2.2.2.10.** *Se debe establecer el régimen de usos en las zonas de SNU tomando como referencia la Regulación de Usos y Actividades en las Categorías de Ordenación de las DOT: Matriz de Ordenación del Medio Físico.*

2.2.3. Informes que se deben solicitar durante la tramitación del Plan General

▪ **2.2.3.1**

- *El Ayuntamiento de Irun deberá solicitar⁸, antes de la aprobación inicial, un informe de la Agencia Vasca del Agua, sobre la relación entre las obras de interés general de la CAPV y el planeamiento municipal.*
- *El Ayuntamiento de Irun deberá solicitar⁹, tras la aprobación inicial, un informe vinculantes de la Agencia Vasca del Agua, sobre la relación entre el planeamiento municipal y la protección y utilización del dominio público hidráulico.*
- *El Ayuntamiento de Irun deberá recabar un informe de la Administración hidrológica sobre la existencia de recursos hídricos necesarios para satisfacer las nuevas demandas y sobre la protección del dominio público hidráulico.*
- *El Ayuntamiento de Irun deberá recabar un informe de la Administración de Costas sobre el deslinde y la protección del dominio público marítimo-terrestre.*
- *El Ayuntamiento de Irun deberá recabar un informe de las Administraciones competentes en materia de carreteras y demás infraestructuras afectadas, acerca de dicha afección y del impacto de la actuación sobre la capacidad de servicio de tales infraestructuras.*
- *El Ayuntamiento de Irun deberá solicitar un informe por el órgano foral competente en materia agraria, con carácter previo a su aprobación definitiva, sobre la repercusión del Plan en los suelos de alto valor agrológico. Este informe se deberá trasladar a la COTPV para su consideración, antes de la emisión por esta comisión de su informe final.*

2.3. Análisis del Estudio de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental (ECIA)

2.3.1 Descripción de objetivos estratégicos y alternativas consideradas

- **2.3.1.1.** *Se deberán incluir de forma expresa los objetivos de índole ambiental y las propuestas del PGOU de carácter ambiental.*
- **2.3.1.2.** *Deberá justificarse, sucinta pero suficientemente, la congruencia de las alternativas elegidas, y de las desechadas, con los objetivos del Plan, y especialmente con los objetivos ambientales estratégicos, especificando en qué medida contribuyen a ellos, adecuándolos a las necesidades reales y actuales del municipio.*

2.3.2 Análisis de la interacción con otros planes y programas

- **2.3.2.1.** *Se deberá realizar un análisis del nivel de coincidencia de la Revisión del PGOU con cada uno de los Planes analizados (DOT, PTP, PTS, Agenda local*

⁸ Artículo 7.l de la Ley 1/2006, de 23 de junio, de Aguas

⁹ Artículo 7.k de la Ley 1/2006, de 23 de junio, de Aguas

21). El ISA deberá señalar expresamente la existencia de desacuerdos entre actuaciones del PGOU y los Planes en cuestión, en caso de que los hubiere.

- **2.3.2.2.** Se deberá analizar la interacción de la Revisión del PGOU con el Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la CAPV.
- **2.3.2.3.** Se deberá estudiar las interacciones de las propuestas de la Revisión del PGOU con el Plan Integral de Inundaciones del País Vasco (1992) y el estudio de inundabilidad de los núcleos urbanos de la CAPV (2001-2005).
- **2.3.2.4.** Se deberá estudiar las interacciones de las propuestas de la Revisión del PGOU con el documento de la Red de Corredores Ecológicos de la Comunidad Autónoma de Euskadi.

2.3.3 Análisis, diagnóstico y valoración ambiental del ámbito

- **2.3.3.1.** El ISA deberá identificar y cartografiar, además de los sistemas de abastecimiento de agua potable, los acuíferos y las captaciones de agua más significativas del término municipal, especialmente aquellas destinadas a consumo humano. Se analizará su funcionamiento hidrogeológico y su vulnerabilidad a la contaminación.
- **2.3.3.2.** Se deberán determinar los casos de suelos que cambien de calificación y soporten o hayan soportado una actividad o instalación potencialmente contaminante, información que se incorporará en las fichas urbanísticas de cada ámbito.
- **2.3.3.3.** El ISA incluirá un mapa de riesgos naturales del municipio de Irun.

2.3.4 Examen ambiental de alternativas y justificación de la elegida

- **2.3.4.1.** El ISA deberá supervisar que la Revisión plantea alternativas técnica y ambientalmente viables, incluida la alternativa 0. Su inexistencia es improcedente, salvo motivación expresa de lo irracional de las mismas, en base a la imposibilidad de que éstas cumplan con los criterios técnicos de viabilidad.
- **2.3.4.2.** El ISA deberá valorar cómo el desarrollo de las alternativas del sistema viario integra los criterios ambientales propuestos, tanto individualmente como en conjunto, justificando el desarrollo de las mismas con las necesidades de movilidad del municipio desde un punto de vista global. El ECIA deberá justificar la necesidad de realizar la rotonda de la variante norte en el entorno de Plaiaundi, considerando el resto de desarrollos viarios, en concreto la variante sur, así como la articulación de las diferentes alternativas de variante y ronda sur.
- **2.3.4.3.** El ISA debe valorar las alternativas de ubicación de la propuesta de Prolongación de Araso Norte.

2.3.5 Identificación y valoración de impactos

- **2.3.5.1.** El análisis de los impactos de cada una de las propuestas deberá realizarse conforme al Anexo del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, y adaptarse al nivel de detalle y desarrollo de las propuestas. El ISA jerarquizará los

impactos, para conocer su importancia relativa, y se realizará una evaluación global para disponer de una visión integrada y sintética de la incidencia ambiental del plan y de sus actuaciones. Deberá calificar los impactos como compatibles, moderados, severos y críticos. Establecerá claramente la existencia de impactos críticos y valorar el efecto aditivo de los impactos severos una vez realizada la valoración.

- **2.3.5.2.** *El ISA deberá realizar una valoración de los posibles efectos transfronterizos.*
- **2.3.5.3.** *El ISA deberá realizar un mapa de localización de impactos que facilite la comprensión de la afección de los mismos y su extensión.*
- **2.3.5.4.** *Si las actuaciones planteadas afectan a la Red Natura 2000 deberán someterse a una adecuada evaluación de sus repercusiones en los lugares afectados, teniendo en cuenta sus respectivos objetivos de conservación.*

2.3.6 Medidas previstas para prevenir, corregir y compensar los probables impactos negativos

- **2.3.6.1.** *Los aspectos contemplados en el ECIA debieran completarse con directrices que desarrollen, en mayor o menor medida, los siguientes objetivos:*
 - *Fomento de la utilización y aprovechamiento de energías renovables*
 - *Minimización de producción de residuos*
 - *Ahorro de recursos naturales en los sistemas urbanos*
 - *Fomento de la movilidad sostenible*
 - *Mínima ocupación de suelo de alto valor*
 - *Criterios de arquitectura bioclimática¹⁰*
- **2.3.6.2.** *El ECIA deberá identificar, qué actuaciones, de las previstas en el Plan, podrían estar sometidas a evaluación ambiental.*
- **2.3.6.3.** *El ECIA incorporará directrices a introducir en aquellas evaluaciones ambientales derivadas de actuaciones propuestas en la Revisión del PGOU.*
- **2.3.6.4.** *El ECIA incorporará criterios y directrices generales para el diseño de planes y programas de rango inferior que tengan como objeto el desarrollo de actuaciones previstas en la Revisión del PGOU.*

2.3.7 Programa de supervisión de los efectos del Plan

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

¹⁰ Artículo 75.4 de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo

La supervisión debe limitarse a los probables efectos más significativos para el medio ambiente, tanto los positivos como los negativos, previstos y no previstos, identificados como tal.

El Plan debe señalar la autoridad responsable de su supervisión o, en su defecto, su duración y frecuencia, de tal forma que siempre se pueda identificar la contribución individual del Plan al indicador.

5.- ANÁLISIS DEL GRADO DE CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE LAS DETERMINACIONES DEL IPIA

5.1.- RESPECTO AL PLAN GENERAL

- **2.2.1.1. Incorporación de criterios ambientales estratégicos establecidos en el Programa Marco Ambiental (PMA) de la CAPV 2007-2010, y los criterios ambientales señalados en el Documento de Referencia.**

La Revisión del Plan General ha considerado desde el inicio de su tramitación los criterios ambientales estratégicos establecidos en el Documento de Referencia emitido por la Dirección de Planificación, Evaluación y Control Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco.

Estos criterios ambientales también han sido destacados en el proceso de planificación de la Agenda Local 21, coincidentes en gran parte de los casos. Las líneas estratégicas incorporadas al Plan de Acción de la Agenda 21 han marcado los criterios de elaboración del Plan General. Estas líneas estratégicas se han organizado en torno a cuatro grandes temas: desarrollo social y calidad de vida; movilidad y transporte; ordenación del territorio y medio ambiente; vectores ambientales.

Se podría señalar que el Plan General, en sus documentos, no recogen literalmente los criterios ambientales estratégicos señalados en el Documento de Referencia anteriormente señalado, aunque sí se recogen explícitamente algunos de ellos. En todo caso su consideración ha determinado, en buena parte de los casos, la adopción de alternativas coherentes con los criterios estratégicos mencionados. A lo largo de este informe se analiza de forma más detallada su grado de coherencia y compatibilidad.

La elaboración del documento de la Revisión del Plan General, en su fase de aprobación inicial, ha partido de los 'Criterios y objetivos del planeamiento para la redacción del documento de aprobación inicial', documento aprobado por la corporación municipal en marzo de 2010. Este documento, recoge, de forma explícita, los siguientes criterios de índole ambiental:

- Uso sostenible del territorio
 - Concentrar el esfuerzo por clasificar para fines urbanos suelos disponibles y adecuados para tal uso al norte de la autopista.
 - Valorar siempre, con el máximo detalle, las posibles opciones de ubicación de nuevos suelos urbanizables.
 - Proponer desarrollos más compactos en cuanto a la ocupación del suelo.
 - Priorizar actuaciones sobre entornos ya urbanizados o infrautilizados, favoreciendo la rehabilitación y la renovación de suelos consolidados con usos o edificaciones inadaptadas o insuficientemente aprovechadas.

- Tanto el suelo ya ocupado como el ocupable se empleará de la forma más aprovechable que sea posible, mediante la asignación de índices de ocupación e intensidad que rentabilicen su adscripción, siempre lógicamente, manteniendo unos estándares urbanísticos adecuados.
- Proponer nuevos usos compatibles con el medio rural a ubicar en zonas ya ocupadas por actividades productivas degradadas o abandonadas, situadas al sur de la autopista A-8.
- Movilidad y transporte
 - Que el desarrollo de las nuevas infraestructuras no incremente el transporte motorizado en el centro y las zonas residenciales.
 - Que se mejore la accesibilidad de las actuales zonas residenciales, industriales y terciarias.
 - Que la mejora de la accesibilidad se base en posibilitar el aumento de la movilidad en otros medios de transporte alternativos al uso del vehículo privado.
- Consideración de condicionantes ambientales
 - Los nuevos desarrollos, tanto desde su diseño desde el Plan General como en los correspondientes expedientes de planeamiento de desarrollo, deberán incorporar los condicionantes ambientales de zonas de protección, zonas inundables, zonas que necesiten descontaminación.
 - Se deberá prestar la adecuada atención a los Espacios Naturales de mayor interés, adaptando las determinaciones del Plan a los mismos, en particular a los de Parque Natural de Aiako Harria; Espacio Natural de Txingudi-Bidasoa; Zonas de Especial Protección de Aves (ZEPA) de Txingudi; precisión e identificación del corredor ecológico Aiako Harria-Jaizkibel; medidas de protección del valle de la regata de Ibarrola; medidas de protección del valle de Olaberria.
- **2.2.1.2. Coherencia de las propuestas del Plan General con los criterios ambientales estratégicos, especialmente en el caso de las propuestas señaladas en el IPIA.**
 - Utilización racional e intensiva del suelo.
 - La propuesta del Plan General **incrementa el suelo urbanizable** en una cantidad en torno a las **117 has** (1.175.485 m²), en relación con la situación del Plan General anterior, incluidas sus modificaciones posteriores.
 - Se reduce en 32 has la superficie urbanizable propuesta en la fase de Avance.

- El **conjunto del suelo urbano y urbanizable** (967 has) supone un **incremento** en torno al **17% respecto a la clasificación establecida en 1999** (826 has) según fue aprobado el PGOU, y de aproximadamente un **14% respecto a la clasificación actualizada con las modificaciones posteriores** (847 has).
- Estos porcentajes se elevaban al 22% y 19% respectivamente en la fase de Avance, en el que se contemplaban 233 has de suelo urbanizable y 1.011 has para el conjunto de suelo urbano y urbanizable.
- La **reducción del suelo no urbanizable es del 3,6%** en el conjunto del término municipal frente a casi el 5% que se reducía en la fase de Avance.
- Tras el debate del documento de Avance, se ha aplicado a algunos de los ámbitos un reajuste de aprovechamiento, altura o densidad, donde era factible técnica y medioambientalmente. En los ámbitos afectados se han tenido en cuenta las reducciones de capacidad debido a servidumbre aeronáuticas u otras servidumbres.
- **Más del 75% de los nuevos ámbitos residenciales propuestos se desarrollan en suelo urbano.** Destaca por su magnitud la operación de restauración del entorno de la estación, que acogerá el 45% de las nuevas viviendas.
- En relación con las viviendas vacías, la encuesta bianual del Gobierno Vasco establecía en 2005 la existencia de 1.454 viviendas, un 5,8% de las viviendas existentes. El programa Bizigune puesto en marcha por el Gobierno Vasco para poner estas viviendas en alquiler logró movilizar 67 viviendas (un 4,7% de las viviendas estimadas como vacías).
- Gestionar la demanda de movilidad de las personas. Reconducir el reparto de desplazamientos a modos más sostenibles (peatonal, ciclista, transporte público).
 - El Plan General parte de un diagnóstico previo a partir del cual plantea, a modo de declaración de intenciones, una *“reordenación del espacio viario a partir de la definición de un nuevo modelo del sistema de comunicaciones coherente con las propuestas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, que integra las políticas de transporte, medioambiente urbano y tráfico, y ello con el objeto de favorecer desde el Plan General la recuperación de espacios urbanos para peatón, bicicleta y el uso del transporte colectivo”*.
 - El Plan identifica los principales problemas de la red actual de transporte, entre los que cobra una notoria centralidad la movilidad motorizada en la red viaria (vehículos privados y transporte de mercancías) y la capacidad de las infraestructuras asignadas. De ahí parten las diversas alternativas propuestas en los distintos niveles de red (interurbana principal,

estructurante distribuidora, red local) que se han analizado en el anterior capítulo de este informe.

- En relación con la red ferroviaria se han abordado, gracias a la conjunción de oportunidades, unas propuestas de remodelación del espacio ferroviario. Ente éstas se contempla la llegada de la red de alta velocidad (by-pass), integración de las redes de Adif (cercanías) y ETS (topo), creación de una estación intermodal (Adif, ETS, Autobuses), renovación de estaciones (Ventas), ampliación de apeaderos (Araso, Ficoba). Se trata de una propuesta ambiciosa que, de llevarse a cabo, puede incidir de forma muy favorable en utilización de estos transportes públicos.
- Por otro lado, y de forma paralela a la Revisión del Plan General se ha elaborado el Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Además de las actuaciones ya señaladas, aporta unas reflexiones, convertidas en programas, que favorecen una movilidad más sostenible. Destacan los programas de implementación de una red de itinerarios peatonales principales, peatonalizaciones, aparcamientos de vehículos motorizados, propuesta de renovación de las líneas urbanas de autobús y una red de carriles bici, etc. Se trata de un amplio documento, con carácter abierto, que ha sido integrado por el Plan General, en la medida en que corresponde a las determinaciones propias del planeamiento.
- En este sentido, el Plan General asume con carácter estructural la creación de los programas de peatonalización o la red de itinerarios ciclistas, y las incorpora como parte de la estimación económica de desarrollo del Plan, con asignaciones de parte de las mismas a las administraciones competentes.
- Se debe destacar que otros criterios mantenidos por el Plan General como la propia integración y densificación de la trama urbana, la creación equilibrada de equipamientos en los distintos barrios o la ubicación de importantes desarrollos residenciales en entornos de estaciones de transporte público, disminuyen la necesidad de desplazamientos y contribuyen a un reparto modal más sostenible.
- Sin embargo, no se puede obviar que ciertas propuestas no contribuyen en la misma medida a este objetivo. El incremento de la capacidad de ciertas infraestructuras viarias, como el propuesto desdoblamiento de la GI-636 entre Ventas y Osinbiribil, o la ubicación de ciertas áreas residenciales de baja densidad (Jaizkibel, Semezarrango Malda, Ernautenea), de actividades económicas (Araso Norte, Zabaleta, Zubieta) u otros equipamientos en la periferia del núcleo urbano puede incidir de forma contraria en los objetivos establecidos.

- Evitar artificialización en zonas con riesgo de avenidas de 100 años de retorno y que actualmente no existen desarrollos. Coherencia de las propuestas de desarrollo con los criterios de usos del suelo en función de su grado de inundabilidad.
 - Variante norte en el entorno de Plaiaundi: El trazado propuesto en fase de Avance para la variante Norte se situaba dentro de una zona inundable con periodo de retorno de 10 años. Como se ha descrito en el capítulo 4 del presente informe, el documento de Aprobación Inicial ha descartado finalmente el trazado propuesto para la variante norte en el entorno de Plaiaundi. El Plan General propone el desdoblamiento de la actual GI-636 en el tramo entre Mendelu y Osinbiribil, ampliando la plataforma actual. Por lo general, el eje viario actual discurre fuera de zonas inundables en este tramo; de forma localizada la vía existente se adentra dentro de la zona inundable con periodo de retorno de 10 años. En todo caso, considerando que el Plan General propone actuaciones de mejora de una infraestructura existente, se considera que la propuesta de actuación para la variante Norte en el documento de Aprobación Inicial es coherente con los 'Criterios de usos del suelo en función de su grado de inundabilidad'.
 - Desarrollo de Zubieta y Urbanibia: Parte de los desarrollos urbanos del ámbito Zubieta- Urdanibia se inscriben dentro de zonas inundables que presentan distintos periodos de retorno. En lo que respecta a la superficie del ámbito de actuación que se inscribe dentro del término municipal de Irún, el extremo oeste del ámbito queda afectado por la mancha de inundabilidad con periodo de retorno de 10 años. Más concretamente, la zona afectada por este riesgo coincide con el área destinada a equipamientos, de acuerdo a la ordenación del Plan General.

No obstante, el documento de Aprobación Inicial no presenta una ordenación pormenorizada de los desarrollos urbanísticos previstos en este ámbito, que será definida en los planes de compatibilización y plan parcial correspondientes. En este caso, si bien el ámbito queda afectado por zonas inundables en parte de su superficie, la coherencia y compatibilidad del desarrollo previsto en este ámbito estará sujeto a la ordenación interna del ámbito.

Es por ello que las actuaciones propuestas por el Plan General no presentan un grado de detalle suficiente que permita valorar correctamente la compatibilidad de estas propuestas con los 'Criterios de usos del suelo en función de su grado de inundabilidad'.

- Alternativa N-Behobia 1 y N-Behobia 2: el documento de Aprobación Inicial del Plan General descarta las alternativas N-Behobia 1 y N-Behobia. La solución finalmente adoptada para este tramo consiste en el mantenimiento de la actual traza de la carretera GI-636, aplicando el carácter de vía urbana al tramo comprendido entre Osinbiribil y Behobia.

- Desarrollos propuestos en el ámbito Blaia (8.2.05): los nuevos desarrollos residenciales propuestos por el Plan General para este ámbito se inscriben fuera de las zonas inundables definidas para el arroyo Aldabe. No obstante, el extremo suoccidental del ámbito queda afectado por el riesgo de inundabilidad con periodo de retorno de 10 y 100 años; más concretamente, el Plan General proyecta una nueva rotonda en el ámbito, dentro del trazado propuesto para la Ronda Sur, que se asienta sobre una zona inundable con periodo de retorno de 10 años. Los 'Criterios de uso del suelo en función de su grado de inundabilidad' señalan para áreas inundables por avenidas con periodo de retorno de 10 años que 'deberá excluirse cualquier uso urbanístico que no esté estrechamente ligado al mantenimiento y disfrute del ecosistema fluvial y de su capacidad hidráulica'.
- Desarrollos propuestos en el ámbito 'Lastaola Postetxea' (8.3.04): el Plan General plantea una modificación del planeamiento pormenorizado previsto para este entorno en el Plan General de 1999, motivado por el nuevo trazado previsto para la variante norte. En este caso, los desarrollos residenciales previstos en este ámbito se situarían dentro de una zona inundable con periodo de retorno de 100 años. Considerando que se trata de una zona actualmente ocupada por zonas de huertas y edificaciones aisladas, los nuevos desarrollos residenciales previstos en el ámbito podrían no encontrarse en coherencia con los 'Criterios de usos del suelo en función de su grado de inundabilidad', si bien este extremo quedará mejor valorado a medida que se detalle la ordenación pormenorizada de este ámbito en fases posteriores de la tramitación del expediente urbanístico.
- Actuaciones propuestas en el ámbito 'Osinbiribil' (7.1.01.): el Plan General propone la creación de un gran parque junto al centro de la ciudad. La casi totalidad de la superficie se inscribe dentro de una zona inundable con periodo de retorno de 500 años. Los criterios de usos para áreas comprendidas entre las líneas de avenida de 100 y 500 años de periodo de retorno que no están urbanizadas actualmente son 'adoptar usos compatibles con su condición natural de inundabilidad, aunque se podrán autorizar nuevas actuaciones urbanística sólo en el caso de que se justifique suficientemente la no disponibilidad de otros terrenos'. En este contexto, el mantenimiento de este ámbito como Sistema General de Espacios Libres se considera coherente y compatible con los 'Criterios de usos del suelo en función de su grado de inundabilidad'.
- Detener la pérdida de diversidad biológica. Protección de ecosistemas.
 - Actuaciones propuestas en el entorno de Araso: el documento de Aprobación Inicial ha ajustado la ordenación propuesta para el ámbito de 'prolongación de Araso', a fin de retirarse de la delimitación del Corredor Ecológico Aiako Harria – Jaizkibel. Propone el mantenimiento de una banda de reserva de suelo de 100 -180 mts de anchura destinado a

Sistema General de Espacios Libres que formarán parte del parque de Arburusasieta, incluido en el corredor.

- El Plan General incorpora la condición de recuperar ambientalmente en este espacio libre los terrenos del vertedero de inertes situado en la ladera este de Arburusasieta, lo que podría contribuir a la mejora de la funcionalidad ecológica de este corredor.
- El Plan General ha incorporado este ámbito como condicionante superpuesto a la ordenación del suelo no urbanizable, junto a los ámbitos definidos en la propuesta que realiza la 'Red de Corredores Ecológicos de la CAPV' en el territorio municipal. En el caso del entorno de Araso la propuesta del Plan General se ha adaptado a la situación actual del ámbito, de forma que propone un reajuste de los límites del corredor.
- Se considera que estas actuaciones contribuyen a mantener la funcionalidad del corredor ecológico, francamente comprometida en la actualidad debido a la cantidad de infraestructuras que atraviesan este corredor.
- Por otro lado, se considera que el esquema general para la red viaria propuesta en el documento de Aprobación Inicial reduce notablemente la posible afección sobre la red hidrográfica, así como sobre el LIC Txingudi-Bidasoa, al haber descartado la propuesta realizada en el documento de Avance para la variante Norte en el entorno de Plaiaundi, así como las alternativas N-Behobia 1, N-Behobia -2, N-Río 1 y N-Río 2.
- El documento de Aprobación Inicial ha descartado los desarrollos previstos en el valle de Olaberria en fase de Avance, lo que es coherente con el criterio de detener la diversidad biológica mediante la protección de hábitats y ecosistemas.
- En cualquier caso algunas de las nuevas propuestas de desarrollo urbano pueden afectar a ecosistemas fluviales, según se desprende de la ordenación propuesta por el documento. Este es el caso de los desarrollos industriales previstos en la zona de Araso o el desarrollo residencial de Jaizkibel, todos ellos en la cuenca del Jaizubia). En este caso, además de contemplar la integración de estos ecosistemas en las ordenaciones definitivas, se considera aconsejable la realización previa de un estudio hidráulico de cuenca previo, dado el alto grado de impermeabilización de suelo que se generará con este conjunto de actuaciones.
- Por el contrario, se han establecido las condiciones para continuar con la protección de los ecosistemas fluviales que se localizan en las márgenes de los canales Dunboa y Artia, parte de los cuales ya han sido restaurados.

- En este mismo sentido se ha apostado por actuaciones que potencien la regeneración de la margen izquierda del río Bidasoa. Así, se mantienen como zonas rurales de especial protección las riberas de Etxetxar, Alunda, Gomizene, y se incorpora en esta misma categoría la zona de Zubimusu. A su vez se destinan como espacios libres del Sistema General los bordes de ribera de Azken Portu y Zubimusu.
- Conservación de la vegetación (bosques, setos y vegetación riparia).
 - En coherencia con los criterios de conservación señalados por el Informe Preliminar de Impacto Ambiental, el documento de Aprobación Inicial del Plan General incorpora en la categoría Rural Especial Protección (REP) diversos recintos que albergan formaciones de bosque autóctono. En particular se han incluido en la mencionada categoría las manchas de robledal identificadas en los entornos de Egitxiki, zona entre San Marcial y Meaka, Bilineko Soroa y Muñogaña, citadas explícitamente en el IPIA, así como otras masas de menor entidad dispersas en el territorio.
 - Por el contrario, no se han incluido en la mencionada categoría de 'Rural Especial Protección' las formaciones del hábitat de interés comunitario prioritario¹¹ 91E0*: Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* que presentan el arroyo Mokozorrotz y la zona paralela a la regata de Urdanibia, de acuerdo al criterio señalado en su informe por la Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Gobierno Vasco.
- Reducir la pérdida de suelo rural. Tratamiento de suelos estratégicos de alto valor agrológico.
 - A pesar de que gran parte de las actuaciones se han planteado en clave de remodelación, rehabilitación o restauración de áreas previamente urbanizadas, la ocupación de suelo rural para nuevos desarrollos va a generar la disminución de suelo rural en el término municipal (la superficie de suelo no urbanizable se reduce en un 3,6%).
 - Las principales bolsas de suelos de alta capacidad agrológica en el término municipal se localizan en la parte sur del término municipal, en los barrios rurales situados al sur de la autopista. Estas zonas se mantienen como suelos no urbanizables y el Plan General plantea para estas zonas (valle de Ibarrola y valle de Olaberria) el mantenimiento de su carácter rural. A estos ámbitos se deben sumar las zonas de alta capacidad que forman parte de ámbitos protegidos (llanuras aluviales del Bidasoa, Osinbiribil).
 - El Plan General ha optado por excluir a edificaciones rurales y parcelas asociadas de ciertos ámbitos propuestos en la zona occidental del término municipal (prolongación de Araso Norte, Oiantzabaleta,

¹¹ Hábitat de interés comunitario prioritario, de acuerdo a la Directiva 92/43/CEE, de Hábitats.

Zabaleta). No se trata en todos los casos de suelos de alta capacidad, ya que parte de los mismos se sitúan en ladera y presentan capacidades moderadas. Tampoco se excluyen todas las explotaciones existentes, ya que aquellas que el Plan General ha considerado discordantes con la ordenación planteada sí se verán afectadas por sus determinaciones (prolongación Oiantzabaleta, prolongación Araso Norte, Urdanibia-Zubieta).

- Otras importantes actuaciones recientes o previstas de desarrollo residencial, localizadas al sur de la trama urbana (Oinaurre, Txenperenea, Matxalagain, Blaia) también suponen, con superficies diversas, la disminución del suelo rural. En estos casos se trata de desarrollos en ladera, sobre suelos de capacidad agrológica media o baja.
- Fomento del ahorro energético, eficiencia y uso de energías renovables.
 - El Plan General no hace referencia a actuaciones de ahorro energético o uso de energías renovables.
 - Sin embargo, el Ayuntamiento de Irun se ha adherido al 'Pacto de los Alcaldes y Alcaldesas', iniciativa de la Comisión Europea. En este marco Irun elaborará un inventario de emisiones de referencia como base para la elaboración de un 'Plan de Acción para la Energía Sostenible', que deberá presentarse en el plazo de un año de la firma del pacto.
- Disminución de población expuesta a niveles altos de ruido.
 - La canalización de tráfico de paso hacia viarios perimetrales debería mejorar la calidad acústica en las áreas residenciales, espacios públicos, etc. atravesadas por gran parte del viario local. En este sentido los programas de peatonalización de ciertas calles y espacios puede resultar la medida más eficaz para esta mejora.
 - Esto, como es obvio, tiene su contrapartida en los ámbitos situados en torno a estas vías distribuidoras, donde es más que probable que se superen los niveles de inmisión aceptables.
 - El municipio de Irun cuenta con una ordenanza municipal de ruidos y vibraciones, aprobada por acuerdo plenario de 27 octubre de 2004 y posteriormente modificada el 30 de marzo de 2005 (BOG 13/05/2005).
 - La ordenanza incorpora una zonificación acústica que será ajustada mediante un mapa de ruido "*que permite una zonificación más ajustada a la realidad*".

- La ordenanza establece en su artículo 10. *Valores límites de inmisión* los límites aplicables a proyectos de nuevos desarrollos establecidos en el planeamiento urbanístico municipal.

1.3.2.- Límites aplicables a proyectos de nuevos desarrollos establecidos en el planeamiento urbanístico municipal.			
Los límites a contemplar en los nuevos desarrollos urbanísticos del municipio, son los indicados en la tabla IV.			
En los casos de proyectos para nuevas actividades, instalaciones y máquinas ubicadas en suelo urbano no incluido en 10.1, una vez en funcionamiento, deberán cumplir también los límites establecidos en la Tabla III. Además, en los que por la presencia de diferentes instalaciones que afecten a un área, por la viabilidad técnica de reducir de forma razonable las emisiones, por la protección de zonas tranquilas, u otras razones justificadas en los objetivos de calidad acústica del municipio, el Ayuntamiento podrá reducir los límites exigidos a nuevas instalaciones en 5 dBA.			
TABLA IV	Limite Indice de Inmisión de Ruido Externo IIRE (dBA)		
	Lden	Lnoche	
Sector de Territorio USO RESIDENCIAL (STUR)	55 ⁽¹⁾	45 ⁽¹⁾	
Sector de Territorio USO INDUSTRIAL (STUI)	75	70	
Sector de Territorio USO RECREATIVO y ESPECTACULOS (STURE)	65	55	
Sector de Territorio USO TERCARIO	60	50	
Sector de Territorio USO SANITARIO, DOCENTE, CULTURAL (STUSDC)	50 ⁽¹⁾	40 ⁽¹⁾	
Sector de Territorio USO SISTEMAS GENERALES (STUSG)	75	70	
Sector de Territorio USO ESPACIO NATURAL (STUEN)	50	40	
Sector de Territorio Servidumbre Acústica (STSA)			
(1) Estos valores se ponderarán, si procede, con la corrección por componentes tonales e impulsivos			
Los niveles sonoros procedentes de carreteras no urbanas (circunvalaciones, autovías y autopistas) y de la operación de aeronaves en el aeropuerto tendrán una margen de permisividad de 5 dBA por encima de los límites arriba señalados.			
Los niveles sonoros procedentes de la circulación de ferrocarriles y del tráfico de calles urbanas, tendrán un margen de permisividad de 8 dBA por encima de los límites señalados.			
Los límites serán de aplicación para cada tipo de foco de forma individual.			

- La ordenanza, en su artículo 13 establece el compromiso de elaborar el Mapa de Ruido del término municipal

1.- Con el fin de conocer las características reales de los Indices de Inmisión de Ruido Externo (IIRE) de cada uno de los Sectores de Territorio definidos teóricamente, y establecer objetivos concretos de calidad para cada uno de ellos, diseñar y aprobar los Planes de Acción, y comprobar su cumplimiento, el Ayuntamiento de Irún elaborará el Mapa de Ruidos de la ciudad y establecerá los procedimientos y consignaciones para mantenerlo actualizado.
2.- El citado Mapa de Ruido se revisará y, en su caso, modificará cada cinco años a partir de la fecha de su aprobación.

- La ordenanza establece en sus artículos 25 y 26 la obligación de someter a estudios acústicos previos, así como la adopción de las medidas correctoras pertinentes, todo planeamiento de desarrollo y todo nuevo proyecto de carretera y/o ferrocarril en el término municipal, salvo las excepciones incluidas en ambos artículos.

▪ **2.2.2.1. Consideración por parte del PGOU de la necesidad del crecimiento residencial propuesto.**

El análisis de las necesidades de crecimiento residencial ha sido ampliamente expuesto en el capítulo 7 de la Memoria del Plan General.

El Plan General mantiene una oferta residencial de alrededor de 3.000 nuevas viviendas a las que se deben sumarse las 4.800 viviendas construibles según el desarrollo del planeamiento vigente, incluidas las modificaciones posteriores al Plan de 1999.

Según señala la Memoria del Plan, por medio de esta oferta se puede garantizar, a un ritmo de edificación anual a largo plazo de tipo medio del orden de 350 viv/año, dar respuesta a la demanda hasta el año 2024, año para el que se han hecho las proyecciones de población, e incluso hasta más allá del periodo analizado.

▪ **2.2.2.2. Visión global de esquema general viario. Justificación de opciones elegidas. Replanteamiento y justificación de variante norte.**

Como se ha señalado anteriormente, el Plan General planteó una serie de alternativas para la ordenación del sistema viario en la fase de avance. Barajadas estas propuestas, y una vez definidos algunos aspectos cuyas decisiones correspondían a otras administraciones, concretamente la Diputación Foral, el Plan General ha adoptado las propuestas que se presentan en este documento desde una visión global del conjunto del sistema viario (Plano T-8. Esquema General Viario).

El Plan General contempla la denominada variante norte GI-636, a su paso por el término municipal, como una arteria de la red de distribución primaria, no incluida en la red regional y metropolitana. En consecuencia plantea un diseño de la misma, desde Mendelu hasta Behobia, con un carácter urbano (mediana, permeable, arbolado).

En todo caso, la decisión final sobre su diseño y características corresponde a la administración competente.

- **2.2.2.3. Supresión o redefinición de desarrollo industrial en ‘Prolongación de Araso Norte’ (ámbito 1.1.10).**

El Plan General ha optado por redefinir la propuesta de desarrollo industrial. Las dimensiones de la actuación son ligeramente inferiores a la presentada en la fase de avance (se reduce alrededor de 2 has). La cesión para el Sistema General de Espacios Libres de una superficie de 8 has en el tercio occidental del ámbito (Arburusieta) y la prevista restauración del vertedero de inertes, permitirá una posible mejora de la funcionalidad del potencial corredor del collado de Gaintzurizketa, actualmente muy condicionada por el desdoblamiento de la GI-636 efectuado en este lugar.

- **2.2.2.4. Incorporación de suelos potencialmente contaminados en fichas urbanísticas de los ámbitos.**

Este aspecto no ha sido elaborado en la actual fase de tramitación. El documento de Aprobación Provisional incorporará en sus fichas urbanísticas todos los condicionantes ambientales identificados en cada uno de los ámbitos.

- **2.2.2.5. Modificación de Normativa respecto a detección de indicios de contaminación de un suelo en operaciones de excavación o movimientos de tierras.**

Este aspecto no ha sido elaborado en la actual fase de tramitación. En la fase de aprobación provisional se revisará la Normativa General, de la cual se ha elaborado una propuesta en esta fase, y se propondrá la incorporación de las determinaciones relativas al protocolo a seguir en caso de detección de indicios de contaminación del suelo en excavaciones o movimientos de tierras.

- **2.2.2.5. Delimitación correspondiente a la zonificación acústica de cada ámbito. Objetivos de calidad acústica.**

Este aspecto no ha sido elaborado en la actual fase de tramitación. El Documento de Aprobación Provisional incorporará la zonificación acústica de cada ámbito, siguiendo los criterios establecidos en el artículo 5 del Real Decreto 1367/2007.

La zonificación acústica conllevará establecer para cada uno de los ámbitos los objetivos de calidad acústica, determinados en el artículo 14 del Real Decreto citado, y que serán incorporados a las fichas urbanísticas.

▪ **2.2.2.6. Incorporación de categoría de Protección de Aguas Superficiales en zonificación del SNU.**

El Plan General ha incorporado la categoría de Protección de Aguas Superficiales (PAS) en la ordenación del suelo no urbanizable (Plano E-1. Clasificación General del Territorio).

▪ **2.2.2.7. Tratamiento de espacios que cuentan con documento de ordenación o gestión específica en el SNU (PN Aiako Harria, PEO P Txingudi, Espacios Natura 2000).**

La integración de los distintos Planes y Figuras de protección en el Plan General se ha resuelto del siguiente modo en cada uno de los casos:

Bahía de Txingudi.

El Plan General incluye un condicionante superpuesto para el entorno de Txingudi, denominada 'Zona de afecciones sectoriales en el área de Txingudi'. La delimitación de este condicionante se ha ajustado a las diversas figuras de protección que confluyen en este ámbito, como son:

- *Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales del Área de Txingudi*: el condicionante definido por el Plan General engloba por lo general el ámbito de aplicación de este Plan Especial. La delimitación se ha ampliado en las riberas de Etxetxar y Alunda respecto a los límites definidos en el Plan Especial. Sin embargo, se identifican ciertos desajustes entre los límites del Plan Especial y los relativos al mencionado condicionante superpuesto. En concreto, los límites definidos para este condicionante no se ajustan correctamente a los límites del Plan Especial en el entorno de Anaka, en el ámbito de Zubimusu, en la Isla Galera y Santiago Aurre, así como en la trasera del polígono Zaisa – en el barrio de Behobia-. Se trata en todo caso de pequeñas imprecisiones entre las delimitaciones definidas para ambas figuras, que se considera pueden resolverse en fases posteriores de la tramitación del Plan General, y que no comprometen la integración del Plan Especial en el planeamiento general.

- *Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES2120018 Txingudi – Bidasoa*: la delimitación del condicionante superpuesto ‘Zona de afecciones sectoriales en el área de Txingudi’ se ha ajustado a los límites del LIC en las riberas de Etxetxar, Alunda y Gomizena en el documento de Aprobación Inicial. No obstante, al igual que con el Plan Especial, se observan ciertos desajustes entre la delimitación de este condicionante y el límite del LIC en el entorno de Anaka, de forma que pequeños bordes del LIC no quedan incluidos dentro de este condicionante. En cualquier caso, se considera que se trata de desajustes que podrán fácilmente solventarse en fases posteriores del Plan General y que no comprometen la incorporación y coordinación de la protección de este espacio dentro del planeamiento urbanístico propuesto por el Plan General.
- *Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000243 Txingudi*: la superficie del entorno de Txingudi declarada como ZEPA queda inscrita en su totalidad en la delimitación definida en el documento de Aprobación Inicial para el condicionante de ‘Zona de afecciones sectoriales en el área de Txingudi’, por lo que se considera que el Plan General incorpora correctamente los criterios de protección y conservación definidos para este espacio.

Parque Natural y Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES2120016 Aiako Harria.

En el Plano *E-1: Clasificación General* del documento de Aprobación Inicial queda correctamente recogido este espacio mediante el condicionante de ‘Lugares de Importancia Comunitaria’. Por otro lado, el Plan General propone la delimitación de una ‘Zona periférica de protección del Parque Natural Aiako Harria’.

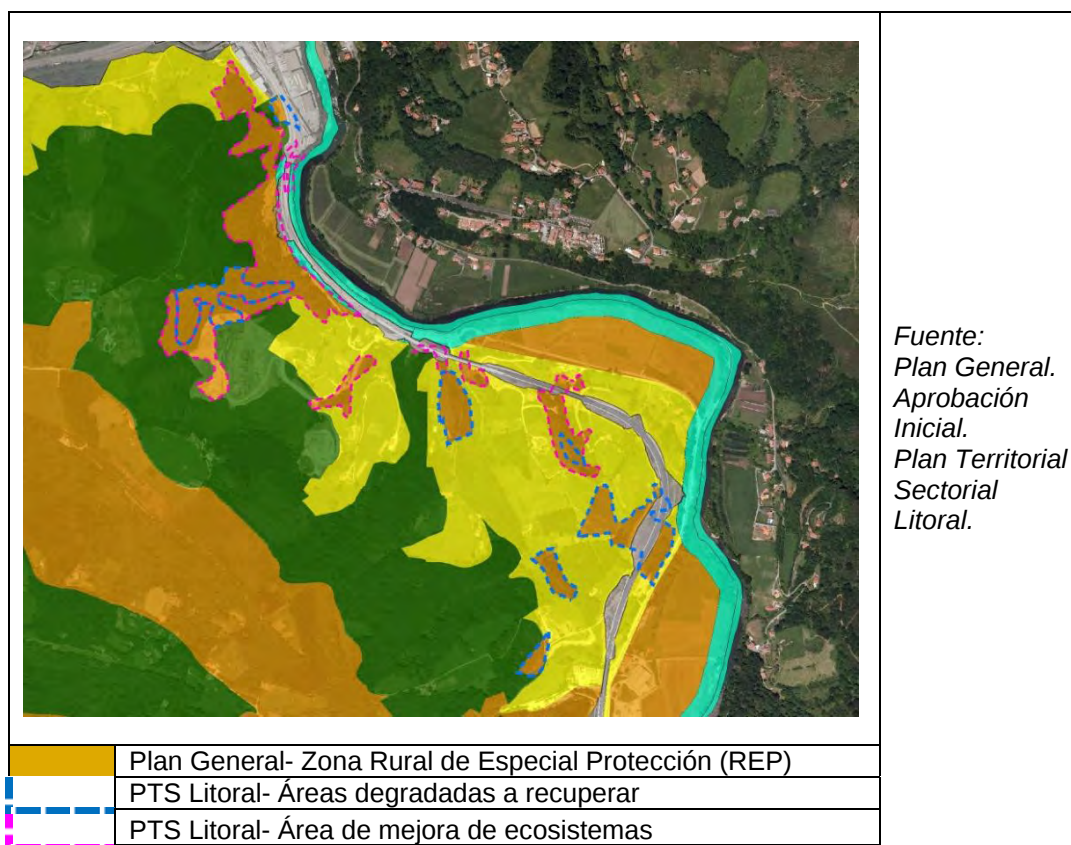
El Plan General no incluye toda la superficie del LIC Aiako Harria en la categoría de ‘Especial Protección’, sino que este ámbito se ha incluido mayoritariamente en la categoría RUFO (Forestal), salvo las manchas forestales de mayor interés, incluidas en la categoría REP (Especial Protección). El Parque Natural dispone de un Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) y un Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) definitivamente aprobados, cuya zonificación, y por tanto normativa aplicada, difiere de la propuesta de categorización efectuada por el Plan General, lo que puede comprometer la compatibilización entre ambos documentos de ordenación.

Por otro lado, todas estas figuras de protección se han definido e incluido en la Normativa Urbanística General (capítulo 0.2.) como condicionante superpuesto 'Espacios de Protección'. Estas normas urbanísticas remiten tanto al Plan Especial para la Protección y Ordenación de los Recursos Naturales de Txingudi y al PORN de Aiako Harria para la regulación de usos de sendos espacios naturales.

En resumen, si bien se detectan ciertos desajustes en la delimitación cartográfica y en la zonificación de este condicionante respecto a los límites oficiales de las distintas figuras de protección presentes en el término municipal, se considera que la Normativa contempla y remite correctamente a los documentos de ordenación de ambos espacios.

Plan Territorial Sectorial Litoral.

Se han incorporado como suelo no urbanizable, dentro de la categorías 'Zona Rural de Especial Protección (REP)' las 'Áreas degradadas a recuperar' y las 'Áreas de mejora de ecosistemas' definidas en el Plan Territorial Sectorial Litoral, revisando a la escala propia del Plan General tanto su concreta delimitación como la efectiva concurrencia de las características que lo avalan.



- **2.2.2.8. *Inclusión de la Red de Corredores Ecológicos, Paisajes Singulares y Sobresalientes, además de los señalados en las DOT (Espacios Naturales Protegidos, áreas vulnerables a la contaminación de acuíferos, áreas erosionables, áreas inundables) como Condicionantes Superpuestos en el SNU.***
 - En el Plano E-1 Clasificación General del documento de Aprobación Inicial del Plan General puede consultarse la delimitación de los condicionantes que han sido definidos por el Plan General en la fase de aprobación inicial: 'Propuesta de zona de afección del corredor ecológico', 'Propuesta de zona de afecciones sectoriales en el área de Txingudi', 'Lugar de Importancia Comunitaria'.
 - Por otro lado, en el Capítulo 0.2. de la Normativa Urbanística General se recogen los condicionantes superpuestos a la ordenación urbanística que define el Plan General, entre los que se encuentran los condicionantes superpuestos definidos en las Directrices de Ordenación Territorial.
 - El Plan General remite la identificación y cartografía del resto de condicionantes a los planos del Informe de Sostenibilidad Ambiental, que serán actualizados en el documento correspondiente a la fase de Aprobación Provisional.
- **2.2.2.9. *Mapa de categorías y condicionantes superpuestos del SNU.***
 - En el Plano E-1: Clasificación General del Plan General se recoge la delimitación de las categorías de ordenación definidas en Suelo No Urbanizable.
 - En lo que respecta a los condicionantes superpuestos a la ordenación urbanística, dichos condicionantes quedan definidos en el Capítulo 0.2 de la Normativa Urbanística General, si bien estos condicionantes no han sido representados cartográficamente, ni tampoco se han sintetizado en un único plano. En este sentido, en el artículo 0.2.1. apartado 3 de la Normativa Urbanística se señala *que 'los ámbitos territoriales afectados por dichos condicionantes son los reflejados en la serie de Planos de Afección y los señalados en los planos del Informe de Sostenibilidad Ambiental'.*

- **2.2.2.10. Régimen de usos en las zonas de SNU (Normativa) y coherencia con la Regulación de Usos y Actividades en las Categorías de Ordenación de las DOT: Matriz de Ordenación del Medio Físico.**
 - De acuerdo a lo señalado en el artículo 1.2.3. de la Normativa Urbanística General *'las zonas rurales se desarrollan con arreglo al modelo territorial propuesto por las D.O.T. de la CAPV para el Suelo No Urbanizable, definiéndose cuatro categorías de ordenación, cada una de las cuales se caracteriza por un régimen específico de uso y edificación'*.
 - La regulación de usos y actividades en las categorías de ordenación del suelo no urbanizable es compatible con las DOT. Esta regulación no ha sido recogida en una Matriz de Ordenación del Medio Físico.
- **2.2.3.1. Informes sectoriales solicitados por Ayuntamiento en tramitación del Plan General.**

En el transcurso de la tramitación de la Revisión del Plan General se han recibido, hasta la fecha, los siguientes informes sectoriales:

- Informe Preliminar de Impacto Ambiental, de la Dirección de Planificación, Evaluación y Control Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco (17/03/2009).
- Informe de la Dirección General de Biodiversidad y Participación Ambiental, de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco (25/03/2009).
- Informe de la Dirección de Atención de Emergencias, de la Viceconsejería de Interior del Departamento del Gobierno Vasco (26/02/2009).
- Informe de la Dirección Territorial de Gipuzkoa, del Departamento de Sanidad del Gobierno Vasco (19/01/2009).
- Informe de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar de la Subdirección General del Dominio Público Marítimo-Terrestre del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (30/03/2009).
- Informe de la Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (4/05/2009).

- Informe de la Dirección General de Gestión y Planificación del Departamento de Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Gipuzkoa (29/01/2009).
- Informe de la Dirección General de Ferrocarriles de la Secretaría General de Infraestructuras de la Secretaría de Estado del Ministerio de Fomento del Gobierno de España (21/01/2009).
- Informe del ente público Euskal Trenbide Sarea (ETS) (13/02/2009).
- Informe de la Dirección de Patrimonio y Urbanismo del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) (25/02/2009).
- Informe de la Dirección General de Aviación Civil de la Secretaría de Estado de Transportes del Ministerio de Fomento del Gobierno de España (27/09/2009).

En la fase posterior de la tramitación se deberán solicitar los informes preceptivos, entre los que se encuentran los señalados por el Informe Preliminar de Impacto Ambiental y que se han trasladado al capítulo siguiente, donde se sistematizan los aspectos pendientes de cumplimentar por el Plan General.

En relación a la existencia de recursos hídricos necesarios para satisfacer las nuevas demandas y sobre la capacidad de las infraestructuras existentes para acoger las aguas residuales generadas en los nuevos desarrollos, la Memoria del Plan General incluye en su capítulo *10: Redes de infraestructuras de servicios*, una estimación de la capacidad futura de la Red de Abastecimiento, así como una propuesta de actuaciones tanto sobre esta red como sobre la Red de Saneamiento Básico.

Esta estimación da respuesta a la solicitud que, en este sentido, fue comunicada en el Informe emitido por la Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico (Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino), sin perjuicio de solicitar el informe preceptivo pertinente a la administración competente a partir de la aprobación inicial del documento.

5.2.- RESPECTO AL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

El Informe de Sostenibilidad Ambiental, correspondiente a la fase de Aprobación Provisional deberá ser actualizado en los aspectos que se citan a continuación.

- **2.3.1.1.** Inclusión de objetivos ambientales y propuestas ambientales del Plan.

- **2.3.1.2.** Justificación de coherencia de alternativas adoptadas con objetivos del Plan y con objetivos ambientales estratégicos.
- **2.3.2.1.** Análisis de compatibilidad del Plan con Planes y Programas de ordenación territorial y sectorial. Desacuerdos existentes.
- **2.3.2.2.** Interacción del Plan con Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la CAPV.
- **2.3.2.3.** Interacción del Plan con el Plan Integral de Inundaciones del País Vasco (1992) y el estudio de inundabilidad de los núcleos urbanos de la CAPV (2001-2005).
- **2.3.2.4.** Interacción del Plan con el documento de la Red de Corredores Ecológicos de la Comunidad Autónoma de Euskadi.
- **2.3.3.1.** Identificación y cartografía de sistemas de abastecimiento de agua potable, acuíferos y captaciones de agua más significativas, especialmente aquéllas destinadas a consumo humano. Funcionamiento hidrogeológico y vulnerabilidad a la contaminación.
- **2.3.3.2.** Identificación de suelos que cambien de calificación y soporten o hayan soportado una actividad o instalación potencialmente contaminante.
- **2.3.3.3.** Mapa de riesgos naturales del municipio de Irun.
- **2.3.5.1.** Análisis, caracterización, valoración, calificación y jerarquización de impactos conforme al anexo del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación del Impacto Ambiental.. Evaluación global integrada y sintética. Establecimiento de impactos críticos y valoración de efectos aditivos severos. Matriz de impactos.
- **2.3.5.2.** Valoración de posibles efectos transfronterizos.
- **2.3.5.3.** ISA. Mapa de localización de impactos.
- **2.3.5.4.** Evaluación de repercusiones en Red Natura 2000.
- **2.3.6.1.** Incorporación de directrices respecto a energías renovables, residuos, ahorro de recursos naturales, movilidad sostenible, artificialización de suelo, arquitectura bioclimática.
- **2.3.6.2.** Identificación de actuaciones que pueden estar sometidas a evaluación ambiental.

- **2.3.6.3.** Incorporación de directrices para evaluaciones ambientales derivadas de actuaciones propuestas en la Revisión del PGOU.
- **2.3.6.4.** Incorporación de criterios y directrices generales para instrumentos del planeamiento de desarrollo.
- **2.3.7.1.** Actualización y ampliación del Programa de Supervisión. Responsables del seguimiento.

El IPIA hace referencia a la incorporación en el ISA de ciertos aspectos relacionados con el análisis de alternativas, aspecto que ha sido desarrollado en el presente informe.

- **2.3.4.1. ISA. Supervisión de la presentación de alternativas técnica y ambientalmente viables, incluida alternativa 0.**

Se ha incluido en el capítulo 3 del presente informe una presentación y posterior valoración de las alternativas barajadas en la Revisión del Plan General en relación con el sistema viario, desarrollo residencial y desarrollos de actividades económicas.

En los casos en que durante la fase de Avance no se presentaron alternativas para una actuación concreta, se han valorado las diferentes propuestas que se presentaron en la fase de Avance y en la de Aprobación Inicial.

- **2.3.4.2. ISA. Valoración de alternativas del sistema viario.**

El capítulo 3 del ISA incluye una valoración de las alternativas barajadas en la fase de Avance para el sistema viario, centradas en actuaciones estratégicas como el trazado del desdoblamiento de la GI-636 entre Mendelu y Osinbiribil, Osinbiribil-Behobia (variante norte) o las alternativas presentadas para la circunvalación por el sur de la trama urbana (variante sur, ronda sur).

- **2.3.4.3. ISA. Valoración de alternativas de prolongación de Araso Norte.**

En el capítulo 3 del presente informe se incorpora una valoración de las alternativas barajadas en la creación de una nueva área de actividades económicas en el ámbito 'prolongación de Araso Norte'. A este respecto no se han barajado otras alternativas de ubicación para esta oferta de nuevo suelo industrial, ya que supondría necesariamente la ocupación de suelos en los barrios rurales del sur de la variante (Olaberria, Ibarrola).

Sobre este aspecto, de hecho, se han desechado propuestas realizadas en la fase de Avance de ocupación de estos ámbitos, aunque de menor magnitud

que la propuesta de 'prolongación de araso norte', siguiendo el criterio de concentrar los posibles desarrollos al norte de la A-8 y preservar estas zonas rurales.

Así, teniendo en cuenta este criterio, la única alternativa técnica y ambientalmente posible pasaría por la reducción de la superficie ocupada, lo que también conllevaría una reducción de la superficie de cesión. En todo caso, esta alternativa debería ser previamente analizada desde el aspecto económico-financiero, dada las fuertes cargas de urbanización que se prevén.

6.- ASPECTOS AMBIENTALES A INCORPORAR EN EL PLAN GENERAL EN LA FASE DE APROBACIÓN PROVISIONAL

6.1.- RELATIVOS AL PLAN GENERAL

- Revisión / ampliación de la exposición de los criterios ambientales estratégicos, especialmente en relación con los elementos de interés natural y los condicionantes ambientales.
- Zonificación acústica: identificación de áreas acústicas
 - Normativa General: objetivos de calidad acústica de cada uno de los tipos de zonas acústicas (según RD 1367/2007).
 - Fichas urbanísticas: incorporación de referencia a ordenanza municipal de ruidos y vibraciones.
- Zonificación del suelo no urbanizable.
 - Revisión de la delimitación de las categorías de suelo no urbanizable
 - Completar la identificación de condicionantes superpuestos ordenación del suelo no urbanizable: el capítulo 0.2. *Condicionantes superpuestos a la ordenación urbanística* define los condicionantes del Plan General, así como una regulación de usos general para cada uno de ellos. No obstante, el Plan General no recoge la delimitación de los ámbitos afectados de todos los condicionantes. Se considera oportuno, para una fase posterior de la tramitación del Plan General, la elaboración de un plano que recoja la representación cartográfica de los ámbitos del territorio afectados por los distintos condicionantes superpuestos definidos en la Normativa Urbanística.
 - Normativa General: criterios de elección de ámbitos para ubicación de sobrantes.
- Fichas urbanísticas.
 - Objetivos de calidad acústica de cada área o sector.
 - Completar la incorporación de condicionantes superpuestos.
 - Incorporación de medidas ambientales.

6.2.- RELATIVOS AL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

- **Capítulo 1: Descripción de objetivos estratégicos y alternativas consideradas**
 - Actualización propuestas del Plan General
 - Actualización resumen de alternativas
 - Actualización proceso de participación pública
- **Capítulo 2: Análisis de interacciones con otros planes y programas**
 - Actualización de las referencias, determinaciones, criterios, propuestas, etc. procedentes de la ordenación territorial y sectorial.
 - Análisis de coherencia del Plan General y los planes de ordenación territorial, sectorial y de protección ambiental.
 - o Plan Territorial Parcial,
 - o Catálogo de Paisajes, ,
 - o Red de Corredores Ecológicos
 - o Planes de Gestión de la Red Natura 2000
 - o Estudio de inundabilidad de los núcleos urbanos de la CAPV (2001-2005).
 - Identificación y justificación de desacuerdos o contradicciones con los distintos planes de ordenación y protección.
- **Capítulo 3: Análisis, diagnóstico y valoración ambiental del ámbito afectado**
 - Ampliación del diagnóstico ambiental del ámbito analizado.
 - o Identificación y cartografía de acuíferos y captaciones de agua destinadas a consumo humano.
 - o Identificación de principales emisores de ruido ambiental e identificación de áreas afectadas.
 - o Areas inundables
- **Capítulo 4: Examen ambiental de alternativas**
 - Justificación de coherencia de alternativas adoptadas con objetivos del Plan y con objetivos ambientales estratégicos.

- **Capítulo 5: Identificación y valoración de impactos**

- Identificación, caracterización y valoración de impactos conforme al anexo del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación del Impacto Ambiental.
- Matriz de impactos de las propuestas analizadas.
- Relación parcelas incluidas en 'Inventario de emplazamientos que soportan o han soportado actividades potencialmente contaminantes del suelo' y que vayan a soportar un cambio de calificación.
- Evaluación de repercusiones en Red Natura 2000.
- Mapa de Riesgos Naturales.
- Mapa de Localización de impactos.

- **Capítulo 6: Propuestas de medidas protectoras, correctoras y compensatorias**

- Directrices respecto a energías renovables, residuos, ahorro de recursos naturales, movilidad sostenible, artificialización de suelo, arquitectura bioclimática.
- Identificación de actuaciones que pueden estar sometidas a evaluación ambiental.
- Incorporación de directrices para evaluaciones ambientales derivadas de actuaciones propuestas en la Revisión del PGOU.
- Incorporación de criterios y directrices generales para instrumentos del planeamiento de desarrollo.

- **Capítulo 7: Programa de supervisión**

- Actualización y ampliación del Programa de Supervisión. Responsables del seguimiento.