



**DOCUMENTO INICIAL  
ESTRATÉGICO DE LA  
MODIFICACIÓN  
PUNTUAL DEL PGOU en  
el ESPACIO  
FERROVIARIO DE IRUN**

Noviembre 2018  
Cod. Exp.: 2017ZZAA0011



## Contenido

<b>1</b>	<b>OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN .....</b>	<b>1</b>
1.1	INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN .....	1
1.1.1	La operación de integración Ferrocarril – ciudad de Irun.....	1
1.2	MOTIVACIÓN DE LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA.....	3
1.3	PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA ORDINARIA.....	5
1.4	AGENTES QUE INTERVIENEN EN EL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA.....	7
1.5	CONTENIDO DEL DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO .....	8
<b>2</b>	<b>ALCANCE Y CONTENIDO DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN. ALTERNATIVAS VIABLES.....</b>	<b>9</b>
2.1	ALCANCE Y CONTENIDO .....	9
2.2	ALTERNATIVAS .....	10
2.2.1	Elementos fijos y alternativas.....	10
2.2.2	Alternativa 0.....	11
2.2.3	Alternativa 1.....	11
2.2.4	Alternativa 2.....	11
2.2.5	Relación de las alternativas con la estación .....	12
<b>3</b>	<b>DESARROLLO PREVISIBLE DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN.....</b>	<b>13</b>
<b>4</b>	<b>ASPECTOS RELEVANTES DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE.....</b>	<b>13</b>
4.1	ÁMBITO DE ESTUDIO.....	13
4.2	CLIMATOLOGÍA .....	14
4.3	CALIDAD DEL AIRE.....	17
4.4	CAMBIO CLIMÁTICO. GASES DE EFECTO INVERNADERO .....	19
4.5	RUIDO.....	22
4.6	GEOLOGÍA, LITOLOGÍA Y SUELOS.....	27
4.7	HIDROLOGÍA SUPERFICIAL .....	31
4.8	HIDROLOGÍA SUBTERRÁNEA.....	32

4.9	VEGETACIÓN .....	34
4.10	FAUNA.....	35
4.11	ESPACIOS PROTEGIDOS .....	36
4.12	PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO .....	39
4.13	PAISAJE.....	45
4.13.1	Catálogo del Paisaje de la CAPV. Área Funcional Donostialdea-Bajo Bidasoa .....	45
4.13.2	Catálogo abierto de Paisajes Singulares y Sobresaliente de la CAPV.....	52
4.13.3	Unidades del Paisaje .....	53
4.14	MEDIO SOCIOECONÓMICO .....	55
4.15	RIESGOS AMBIENTALES.....	55
4.15.1	Riesgo de erosión .....	56
4.15.2	Inundabilidad.....	56
4.15.3	Suelos potencialmente contaminados .....	56
4.15.4	Vulnerabilidad a la contaminación de acuíferos .....	59
<b>5</b>	<b>DEFINICIÓN Y VALORACIÓN DE LAS UNIDADES AMBIENTALES Y PAISAJÍSTICAS .....</b>	<b>59</b>
<b>6</b>	<b>POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES.....</b>	<b>61</b>
	<b>FASE DE CONSTRUCCIÓN NECESARIA PARA EL POSTERIOR DESARROLLO DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN .....</b>	<b>61</b>
	<b>FASE DE FUNCIONAMIENTO DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN.....</b>	<b>61</b>
6.1	IMPACTOS SOBRE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA, EL CONFORT SONORO Y EL PAISAJE DURANTE LA FASE DE CONSTRUCCIÓN.....	63
6.2	IMPACTOS SOBRE EL PATRIMONIO HISTÓRICO ARTÍSTICO DURANTE LA FASE DE CONSTRUCCIÓN .....	63
6.3	CONSUMO DE RECURSOS Y MANO DE OBRA DURANTE LA FASE DE CONSTRUCCIÓN.....	64
6.4	IMPACTOS SOBRE LA CALIDAD DEL AIRE DURANTE LA FASE DE FUNCIONAMIENTO .....	64
6.5	IMPACTOS SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO DURANTE LA FASE DE FUNCIONAMIENTO .....	64

6.6	IMPACTOS SOBRE EL CONFORT SONORO DURANTE LA FASE DE FUNCIONAMIENTO .....	65
6.7	IMPACTOS SOBRE EL PAISAJE DURANTE LA FASE DE FUNCIONAMIENTO .....	65
6.8	IMPACTOS SOBRE EL MEDIO SOCIO-ECONÓMICO DURANTE LA FASE DE FUNCIONAMIENTO .....	65
6.9	GENERACIÓN DE AGUAS RESIDUALES Y RESIDUOS DURANTE LA FASE DE FUNCIONAMIENTO .....	66
6.10	AUMENTO DEL CONSUMO DE ENERGÍA DURANTE LA FASE DE FUNCIONAMIENTO .....	67
6.11	CONTAMINACIÓN LUMÍNICA DURANTE LA FASE DE FUNCIONAMIENTO .....	67
<b>7</b>	<b>PROPUESTA DE PERSONAS INTERESADAS .....</b>	<b>67</b>
<b>8</b>	<b>AUTORES DEL DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO .....</b>	<b>67</b>
<b>9</b>	<b>CONCLUSIONES .....</b>	<b>68</b>
	<b>ANEXOS .....</b>	<b>71</b>
	FORMULARIO DEL ANEXO V DEL DECRETO 211/2012.....	71

# 1 OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN

## 1.1 Introducción y objetivos de la planificación

---

### 1.1.1 La operación de integración Ferrocarril – ciudad de Irún

La modificación del Plan General del Espacio Ferroviario de Irún y la reactivación del Protocolo de Actuación abren un proceso de crucial importancia para el futuro de la ciudad. Se trata de un ámbito de centralidad, que actualmente provoca una disgregación funcional y espacial muy extensa en la ciudad, de carácter estructural. Esta operación de reforma se inserta en una cultura de regeneración urbana de espacios ocupados por infraestructuras, fuertemente asentada en Europa.

El espacio ocupado por el ferrocarril en el entorno de la Aduana ha cumplido una función muy importante en el desarrollo de la ciudad, la economía y la sociedad irunesa, pero ha entrado en un proceso de obsolescencia y abandono; la ciudad puede integrar ahora este lugar y vincular su planificación urbanística con la reflexión sobre un entorno amplio, que está ya en un proceso de cambios y que debe beneficiarse de este impulso renovador.

El Ayuntamiento ha hecho un análisis sobre las actividades económicas y dotacionales que pueden implantarse en este nodo de centralidad y la forma en la que procesos similares están regenerando las ciudades europeas. Estos estudios son el punto de partida de esta modificación del PGOU.

Se trata además de plantear la forma en la que la nueva estación de ferrocarril de alta velocidad de Irún se implanta en la estructura de la ciudad, la integración de una estructura viaria y de espacios públicos que facilite la movilidad sostenible, la mejor integración del Metro Donostialdea, la incorporación progresiva de nuevas actividades en las grandes piezas industriales y de transporte del ámbito, la activación de la regeneración urbana en el entorno, etc. Este planteamiento vincula el proyecto con los modelos de desarrollos urbanos orientados por el tránsito (TOD – Transit Oriented Development) en un espacio cercano a los intercambiadores multimodales, en un radio aproximado de 800 a 1.000 metros.

La renovación de la ciudad se apoya en la integración de procesos técnicos y económicos, la participación política y ciudadana y el desarrollo de un soporte inmobiliario que genere los aprovechamientos económicos necesarios para su financiación. Esto se hace de manera integrada desde la estrategia, el planeamiento y el proyecto urbano, con el objetivo primordial de establecer un escenario global, fundamentalmente integrador de todos los actores, necesidades y oportunidades existentes. Dicha condición es clave para dibujar un plan de

evolución progresiva que conecte la ciudad a través del espacio ferroviario y diseñe la liberación estructurada de un espacio público de primer nivel.

La Modificación del Plan General cumple las determinaciones e indicaciones de los instrumentos de ordenación territorial del País Vasco y los compromisos que se han establecido entre las administraciones para la mejora de la integración ferroviaria en Irun. Este largo proceso de planificación implica que ha existido previamente una visión amplia y un pacto sobre los sistemas y actividades que estructuran el territorio, sobre su capacidad de acogida de nuevas funciones y la correcta implantación sobre los ecosistemas.

### *Objetivos y ámbitos*

El objetivo de la Modificación es la transformación urbanística del área para el desarrollo del Distrito Urbano Innovador, en el marco del proyecto Viairun y el nuevo Protocolo de fecha 13 de marzo 2018 que desarrolla y actualiza el Protocolo de 11 de marzo de 2011. A este último de refería el Plan General vigente a establecer las condiciones del *ámbito 0.2.01 Entorno Estación*.

La modificación se limita ahora al sub-ámbito señalado en el Documento de Formulación y su Plano Parcelario.

La Ficha de Planeamiento del documento del PGOU de Enero de 2015, antecedente de planeamiento de esta Modificación, señala en las condiciones del Régimen Urbanístico Estructural que la propuesta de calificación y la edificabilidad urbanística definida por la misma tiene carácter orientativo y no vinculante en los terrenos ocupados por las infraestructuras ferroviarias<sup>1</sup>, por lo que se realiza ahora una propuesta ex novo respecto a las condiciones del Régimen Urbanístico General y Pormenorizado.

Los terrenos propiedad de ADIF están liberados y han pasado los necesarios trámites de desafectación y enajenación. Actualmente el Ministerio está analizando las condiciones para la remodelación del complejo ferroviario, singularmente la nueva estación de Alta Velocidad, sin que exista un documento final de proyecto. La coordinación de propuestas en el espacio urbano y ferroviario permite y aconseja la redacción del planeamiento que señale los elementos vinculantes y orientativos a ordenar.

---

<sup>1</sup> Dada la fuerte vinculación con otros terrenos incluidos en la Modificación que, como la Aduana tienen el mismo origen ligado a la infraestructura ferroviaria, a pesar de que la propiedad es del Ministerio de Hacienda y no del Ministerio de Fomento se considera igualmente que la propuesta del PGOU es de carácter orientativo y no vinculante.

El desarrollo del Distrito Urbano Innovador implica, en la fase de Avance, plantear las alternativas sobre los usos, intensidades y tipologías de edificación que mejor articulen una propuesta de carácter estratégico y singular en la ciudad, con la que sin embargo tiene que complementarse y crear las oportunas sinergias.

Este planteamiento de coexistencia con la ciudad se concretará en las propuestas de movilidad dentro y fuera del ámbito, en el planteamiento de usos mixtos (productivos, residenciales y de barrio), la estructura de espacios libres y los equipamientos derivados de la aplicación de la ley del suelo.

La relación con los condicionantes y oportunidades del entorno se plantea en la propuesta respecto a la situación actual y la situación futura del conjunto del espacio ferroviario de Irun.

### *Situación actual*

El ámbito es un espacio fusiforme delimitado por las vías del ferrocarril de larga distancia al oeste y hacia el este por el borde del Ensanche y el barrio de Belaskoenea. Este borde quebrado está formado por la calle Aduana, las calles del barrio de Belaskoenea que limitan con las vías en trinchera y en superficie del Topo hasta la estación del metro de Donostialdea de Belaskoenea-Irun y las edificaciones de la calle Navegantes.

Está dividido topográficamente en dos niveles dominantes: el nivel definido por las plataformas ferroviarias en la cota +16, básicamente horizontal, y un nivel más alto ocupado actualmente por un aparcamiento de ADIF en paralelo a la calle Balleneros. Este espacio está separado de la plataforma por un talud y del barrio de Belaskoenea por la trinchera del Topo.

Las instalaciones de la Aduana están compuestas por el edificio catalogado y unas naves semiabandonadas y en mal estado; el entorno del edificio histórico es un espacio libre urbanizado, al mismo nivel que la calle Aduana hasta la calle Tregizona y desconectado ya en el cruce con la calle Sebastián Errazu. Las conexiones de la Aduana con el Paseo de Colón y la plaza de Txanaleta están limitadas a la calle Aduana.

El ámbito de la Modificación comprende también el espacio ocupado por el Topo en el Ensanche, en paralelo a la calle Aureliano López de Berra. El trazado a nivel condiciona la calidad urbana de este ámbito (permeabilidad, vistas, ruido, etc.) y las posibilidades de renovación de unas parcelas muy degradadas.

## **1.2 Motivación de la aplicación del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica**

---

La normativa en materia de evaluación ambiental estratégica se encuentra recogida en la **Ley 3/1998**, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco, modificada por el **Decreto 211/2012**, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento

de evaluación estratégica de planes y programas (legislación autonómica), y en la **Ley 21/2013**, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (legislación estatal).

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en su artículo 6 establece el ámbito de aplicación de los planes y programas en relación al procedimiento de evaluación ambiental estratégica (EAE), diferenciando entre ordinaria y simplificada. En general, la EAE ordinaria se aplica a Planes Generales y de Sectorización, y la EAE simplificada a Modificaciones Menores; Planes Parciales y Planes Especiales en Zonas de Reducida Extensión. El mencionado artículo 6 de la Ley 21/2013 especifica:

- Los planes y programas aprobados por una Administración pública serán objeto de una **evaluación ambiental estratégica ordinaria** cuando:
  - Establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental y se refieran entre otros a la ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo; o bien,
  - Requieran una evaluación por afectar a espacios Red Natura 2000 en los términos previstos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.
  - Los planes y programas que se sometieron a una EAE simplificada cuando así lo decida caso por caso el órgano ambiental en el informe ambiental estratégico.
  - Los planes y programas sometidos a una EAE simplificada, cuando así lo determine el órgano ambiental, a solicitud del promotor.
- Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica simplificada:
  - Las modificaciones menores de planes y programas.
  - Los planes y programas que establezcan el uso a nivel municipal de zonas de reducida extensión.
  - Los planes y programas que estableciendo el marco para la futura autorización de proyectos no cumplan los requisitos establecidos para la EAE ordinaria.

En el siguiente esquema explicativo de los dos procedimientos de EAE, se indica la documentación a presentar y como concluye cada procedimiento:

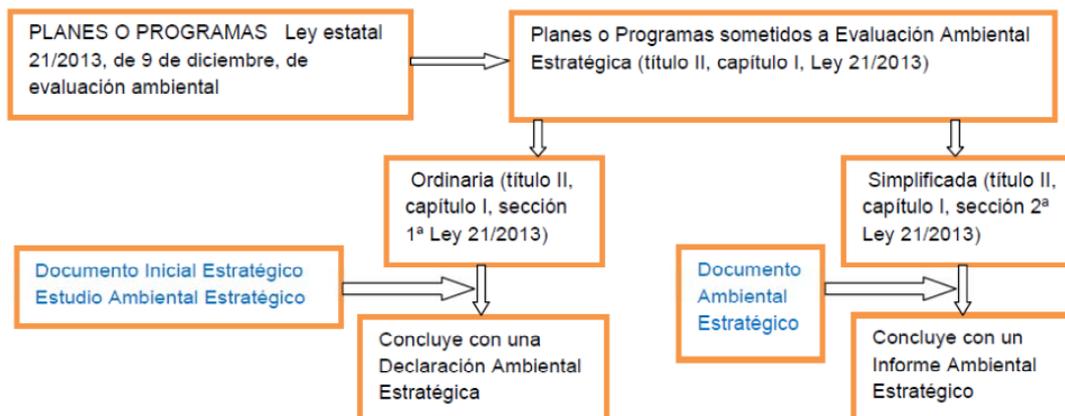


Imagen 1. Procedimiento de evaluación ambiental estratégica (EAE)

De la lectura de la Ley 21/13, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, no se desprende con claridad que procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) resulta de aplicación a la Modificación Puntual del PGOU de Irún en el espacio ferroviario de Irún.

La Modificación Puntual del PGOU de Irún en el espacio ferroviario de Irún no afectará a espacios de la Red Natura 2000, pero podría establecer el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental.

Dada la ambigüedad y la posibilidad de interpretación del ámbito de aplicación de la EAE (simplificada u ordinaria), el promotor ha decidido presentar ante el Órgano Sustantivo, una solicitud de inicio de la Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria, acompañada del borrador del avance de la Modificación Puntual del Plan y de un Documento Inicial Estratégico.

El Órgano Sustantivo remitirá al Órgano Ambiental la solicitud de inicio junto con el borrador del avance de la Modificación Puntual del Plan y la documentación exigida en la legislación sectorial.

### 1.3 Procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria

La evaluación ambiental estratégica ordinaria constará de los siguientes trámites y plazos, de acuerdo a lo especificado en el artículo 17 de la Ley 21/2013:

a) Solicitud de inicio.

El promotor presenta ante el órgano sustantivo, junto con la documentación exigida por la legislación sectorial, una solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica ordinaria, acompañada del borrador del plan o programa y de un documento inicial estratégico.

b) Consultas previas y determinación del alcance del estudio ambiental estratégico.

El órgano ambiental somete el borrador del plan o programa y el documento inicial estratégico a consultas de las Administraciones públicas afectadas y de las personas interesadas (45 días hábiles plazo).

El órgano ambiental elabora y remite al promotor y al órgano sustantivo, el documento de alcance del estudio ambiental estratégico, junto con las contestaciones recibidas a las consultas realizadas.

c) Elaboración del estudio ambiental estratégico por parte del promotor.

d) Información pública y consultas a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas.

El órgano sustantivo somete la versión inicial del plan o programa, acompañado del estudio ambiental estratégico, a información pública previo anuncio en Boletín Oficial (cuarenta y cinco días hábiles).

Simultáneamente al trámite de información pública, el órgano sustantivo somete la versión inicial del plan o programa, acompañado del estudio ambiental estratégico, a consulta de las Administraciones públicas afectadas y de las personas interesadas que hubieran sido previamente consultadas. Estas consultas podrá realizarlas el promotor en lugar del órgano sustantivo.

El promotor elaborará la propuesta final del plan o programa.

e) Análisis técnico del expediente por parte del órgano ambiental.

f) Declaración ambiental estratégica. El órgano ambiental, una vez finalizado el análisis técnico del expediente formulará la declaración ambiental estratégica. El promotor incorporará el contenido de la declaración ambiental estratégica en el plan o programa y, de acuerdo con lo previsto en la legislación sectorial, lo someterá a la adopción o aprobación del órgano sustantivo.

El órgano ambiental dispondrá de un plazo máximo de tres meses, contados desde la recepción de la solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica ordinaria, acompañada del borrador del plan o programa y de un documento inicial estratégico, para realizar las consultas previstas y elaborar un documento de alcance del estudio ambiental estratégico.

El plazo máximo para la elaboración del estudio ambiental estratégico, y para la realización de la información pública y de las consultas será de quince meses desde la notificación al promotor del documento de alcance.

Para el análisis técnico del expediente y la formulación de la declaración ambiental estratégica, el órgano ambiental dispondrá de un plazo de cuatro meses, prorrogable por dos meses más, por razones justificadas debidamente motivadas desde la recepción del expediente completo y comunicadas al promotor y al órgano sustantivo.

## 1.4 Agentes que intervienen en el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica

---

Los agentes que intervienen en el procedimiento son los siguientes:

**Órgano Promotor:** órgano de la Administración pública competente, de conformidad con lo establecido en la legislación sectorial correspondiente, para iniciar el procedimiento de formulación y/o aprobación un plan o programa, y que en consecuencia debe integrar los aspectos ambientales en su contenido a través del procedimiento establecido en la normativa vigente. En este caso el **Ayuntamiento de Irún**.

**Órgano Sustantivo:** órgano de la Administración pública que ostenta las competencias para adoptar o aprobar un plan o programa. En este caso coincide con el órgano promotor, el **Ayuntamiento de Irún**.

**Órgano Ambiental:** Aquel órgano de la Administración pública competente que realiza el análisis técnico de los expedientes de evaluación ambiental y formula las declaraciones estratégicas y de impacto ambiental, y los informes ambientales. Dada que la competencia para la aprobación de la modificación del Plan General, reside en el Ayuntamiento, la Evaluación corresponde a la Administración de la Comunidad Autónoma. En este caso será el **Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco**.

**Administraciones Públicas Afectadas:** Aquellas Administraciones públicas que tienen competencias específicas en las siguientes materias: población, salud humana, biodiversidad, geodiversidad, fauna, flora, suelo, agua, aire, ruido, factores climáticos, paisaje, bienes materiales, patrimonio cultural, ordenación del territorio y urbanismo, agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, telecomunicaciones, turismo, costas, carreteras y otras infraestructuras.

**Personas interesadas:** Todos aquellos en quienes concurren cualquiera de las circunstancias previstas en el artículo 31 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común; y Cualesquiera personas jurídicas sin ánimo de lucro que, de conformidad con la Ley 27/2006 de 18 de julio de acceso a

la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente, cumplan los siguientes requisitos:

- Que tengan, entre los fines acreditados en sus estatutos la protección del medio ambiente en general o la de alguno de sus elementos en particular, y que tales fines puedan resultar afectados por la evaluación ambiental.
- Que lleven, al menos, dos años legalmente constituidas y vengan ejerciendo, de modo activo, las actividades necesarias para alcanzar los fines previstos en sus estatutos.
- Que según sus estatutos, desarrollen su actividad en un ámbito territorial que resulte afectado por el plan, programa que deba someterse a evaluación ambiental.

En el apartado 8 del presente Documento Inicial Estratégico se incluye una propuesta de Personas Interesadas.

**Público:** Cualquier persona física o jurídica, así como sus asociaciones, organizaciones y grupos constituidos con arreglo a la normativa que les sea de aplicación que no reúnan los requisitos para ser considerados como personas interesadas.

## 1.5 Contenido del Documento Inicial Estratégico

---

La Ley 21/2013, en su artículo 18, señala el contenido mínimo que debe de tener el Documento Inicial Estratégico:

- a- *Los objetivos de la planificación.*
- b- *El alcance y contenido del plan o programa propuesto y de sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables.*
- c- *El desarrollo previsible del plan o programa.*
- d- *Los potenciales impactos ambientales tomando en consideración el cambio climático.*
- e- *Las incidencias previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes.*

Además, de acuerdo a la legislación del País Vasco, el Documento Inicial Estratégico debe tener el siguiente contenido:

- Objetivos de la planificación. De acuerdo con el artículo 18.1.a de la Ley 21/2013.
- Alcance y contenido del plan o programa propuesto y de sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables. De acuerdo con el artículo 18.1.a de la Ley 21/2013 y teniendo en cuenta el artículo 8.1.A.h y j del Decreto 211/2012.
- Desarrollo previsible del plan o programa. De acuerdo con el artículo 18.1.c de la Ley 21/2013 y teniendo en cuenta el artículo 8.1.A.h del Decreto 211/2012.
- Aspectos relevantes de la situación actual de medio ambiente. De acuerdo con el artículo 8.1.A.k del Decreto 211/2012.

- Definición y valoración de las unidades ambientales y paisajísticas. De acuerdo con el artículo 8.1.A.I del Decreto 211/2012.
- Los potenciales impactos ambientales. De acuerdo con el artículo 18.1.d de la Ley 21/2013 y teniendo en cuenta el artículo 8.1.A.m y n del Decreto 211/2012.
- Las incidencias previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes. De acuerdo con el artículo 18.1.e de la Ley 21/2013.
- Formulario del Anexo V del Decreto 211/2012.
- Propuesta de personas interesadas. De acuerdo con el artículo 8.1.B del Decreto 211/2012

Por lo tanto, el Documento Inicial Estratégico tendrá el siguiente contenido, con objeto de cumplir con lo especificado tanto en la legislación estatal como en la autonómica:

- Objetivos de la Planificación
- Alcance y contenido de Modificación del Plan. Alternativas viables
- Desarrollo previsible de la Modificación del Plan
- Aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente
- Definición y valoración de las unidades ambientales y paisajísticas
- Potenciales impactos ambientales
- Incidencias previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes
- Propuesta de personas interesadas
- Autores del Documento Inicial Estratégico
- Conclusiones
- Formulario del Anexo V del Decreto 211/2012

## **2 ALCANCE Y CONTENIDO DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN. ALTERNATIVAS VIABLES**

### **2.1 Alcance y contenido**

---

De acuerdo al análisis y las bases propuestas para el ámbito de la Modificación Puntual, siguiendo el proceso de tramitación urbanística de la Ley del Suelo se realizan en este Documento de Avance distintas alternativas de ordenación. Los criterios o elementos que se plantean en las alternativas son:

- La relación con el tratamiento de integración de la línea de Metro Donostialdea y las propuestas globales del *ámbito 0.2.01 Entorno Estación*, en especial la estructura urbana y la localización de la estación.
- La mezcla de usos de actividades económicas y residenciales.

- La creación de un espacio público focalizado por la red de equipamientos públicos coherente con el uso principal del Distrito Urbano Innovador.
- Las intensidades edificatorias y su relación con las tipologías de edificación.
- La relación entre la estructura de parcelación, viario interior y bordes urbanos.

La alternativa seleccionada tendrá un desarrollo estructurante y pormenorizado en las fases siguientes de la Modificación Puntual.

En la fase de Avance se ha estimado una horquilla de edificabilidades de usos lucrativos que suman aproximadamente 55.000 m<sup>2</sup>tc sobre rasante, de los cuales también de forma indicativa 30.000 m<sup>2</sup>tc estarían destinados a Actividades Económicas y 25.000 m<sup>2</sup>tc a Vivienda. Como resultado de la ordenación y en aplicación de la Ley del Suelo y sus reglamentos se obtendrán las obligatorias cesiones de redes públicas de espacios libres y equipamientos, que no se han desglosado en este Avance.

## 2.2 Alternativas

---

### 2.2.1 Elementos fijos y alternativos

Las dos alternativas que desarrolla el Avance del Planeamiento del área denominada Vía Irun en torno a la Estación de Trenes y al edificio de Aduanas existente, tienen por objeto tanto desarrollar un conjunto urbanístico en sintonía con el trazado de la ciudad de Irún tradicional y moderna, como conseguir un nexo eficiente y permanente entre las dos áreas, norte y sur, en las que el haz de vías y la estación de trenes dividen actualmente a la ciudad, de modo que el conjunto, definido por lo que es estrictamente el ámbito del Avance de Planeamiento y las trazas generales de la estación de trenes y sus servicios complementarios, dejen una huella en la ciudad que permita en el futuro una consolidación de ambos lados como una única ciudad bien conectada tanto a nivel de tráfico rodado como a nivel peatonal y ciclista.

Se pretende dejar a ambos lados unas trazas que estén basadas tanto en el urbanismo preexistente como en la innovación y en la generación de tejidos mixtos en los que la residencia, el trabajo y el ocio puedan generar una vida sostenible y de calidad para todos los ciudadanos.

#### *Puntos fijos*

Las dos alternativas que se presentan después de analizar múltiples posibilidades, tienen una base topográfica relativamente similar, respetando la cota + 16.00 m en torno al edificio Aduana, respetando las cotas que gravitan entre la cota +21.00 m y la +22.00 m, entre las vías y lo que es actualmente el trazado del Eusko Tren, y la traza a +24.00 m de la conexión de

ambos lados de la estación de trenes, para permitir un gálibo de 7 metros para los trenes, aproximadamente.

Estas tres cotas generan, por así decirlo, tres alturas del suelo urbano para organizar las conexiones y el espacio urbano de toda la zona.

- En la cota +16.00 m se desarrolla un área de plaza pública en torno a la Aduana, que se entiende que pasará a ser un equipamiento de carácter tanto educativo como empresarial, ligado a las nuevas tecnologías.
- En la cota +21.00 m a +22.00 m se genera un suelo urbano complementario y unificado para el conjunto del Avance del Planeamiento, que permite por una parte delimitar y caracterizar el espacio público a cota +16.00 m, con un frente de equipamiento comercial que dé vida y dinamismo a esta zona, y por otro lado permite alcanzar la cota de la ciudad moderna, en torno a +21.00 m, +22.00 m.
- En esta cota se asienta la nueva traza residencial y de oficinas, y desde ésta, mediante una rampa en hélice con pendientes adaptadas (menores del 6%) se accede a la cota +24.00 m que conecta con la zona norte de Irun, mediante un paso de movilidad ligera adosado a la nueva Estación de Trenes, ambos elevados sobre el haz de vías ferroviarias.

Lo anteriormente descrito constituye el sistema organizativo básico en ambas alternativas. La diferencia más importante entre las mismas se basa en las tipologías edificatorias con las que se organiza la relación de espacios públicos y privados, así como la conformación de los espacios públicos que proponen.

### **2.2.2 Alternativa 0**

La alternativa 0 consistiría en el mantenimiento del suelo en su estado actual. Dado el sistema de desarrollo urbanizador sobre suelos que son de propiedad privada, la alternativa 0 implica la ausencia de capacidad económica para el desarrollo de proyectos u obras de mejora de la situación actual.

### **2.2.3 Alternativa 1**

La Alternativa 1 se basa en pequeños bloques constructivos de un tamaño relativamente sencillo de construir y promover, con usos tanto residenciales como de oficinas (los de oficinas pegados a las vías y los residenciales orientados al sur y acostados hacia lo que ahora es el trazado del Eusko Tren), generando así un amplio parque lineal entre medias de ambas tipologías.

### **2.2.4 Alternativa 2**

La Alternativa 2 opta por un trazado de manzanas de tamaño generoso, propias de los ensanches de las ciudades, pero resuelto con tipologías residenciales modernas. En el caso de ser manzanas residenciales, éstas están semi abiertas hacia la orientación sur, para permitir zonas ajardinadas semi privadas y viviendas bien soleadas y ventiladas, favorables para el clima local. Las manzanas podrían integrar edificaciones híbridas entre industriales y de oficinas, con zócalos de dos plantas, de 10-12 metros de altura, y pastillas de otras 4-5 plantas más, que permiten ubicar en su interior grandes contenedores empresariales e industriales que pueden ser universitarios, de startups o cualquier otro tipo de nuevas tipologías de producción y de trabajo, que pueden ir perfectamente ligadas a los ámbitos universitarios que se proyectan en la zona.

### 2.2.5 Relación de las alternativas con la estación

Estas dos formas de urbanización van complementadas con lo que llamamos una “Estación Expandida de Trenes” en la que, aparte de ubicar la estación en una posición estratégica que facilite la conectividad entre norte y sur de la ciudad, se van añadiendo a modo de plug-in modular, diferentes piezas que integran diversas actividades, completando lo que es estrictamente la accesibilidad a las vías propia de una estación de trenes e incluyendo así áreas cubiertas de acogida de los pasajeros, áreas de acceso para los taxis y para los autobuses, áreas de aparcamiento y Kiss and ride, todo ello hacia la zona norte.

La zona sur de la estación se conecta con todo esto mediante una vía elevada de 6 metros de ancho adosada a la misma. Su traza va de norte a sur de la ciudad, y estará en principio destinada al movimiento de peatones, bicicletas y ambulancias. El final de esta vía en su vertiente sur, está rematado con una edificación en torre alrededor de la cual se organizan las rampas en hélice que permiten el acceso a esta vía y también a todas las cotas de la ciudad: +16.00 m, +21.00 m y la +24.00 m. Así, esta accesibilidad, tanto peatonal como ciclista, o incluso motorizada para ciertos vehículos, es perfectamente factible al tratarse de un pasaje cubierto que permite en pocos minutos conectar la ciudad en sus lados norte y sur, además contando con unas vistas espléndidas sobre el río Bidasoa o sobre la montaña de Jaizkibel.

En este esquema básico desarrollado, se ha querido priorizar la calidad del espacio público en todos los casos, teniendo en cuenta siempre el soleamiento, la protección de los vientos y del frío, y maximizando los criterios de sostenibilidad, la seguridad de los peatones con criterios de accesibilidad y de género. Las formas subyacentes de entender la morfología y la topografía de la ciudad contemporánea de esta actuación no sólo están basadas en la organización de las actividades productivas, económicas y residenciales sino también en la generación sistemática de continuidades verdes, en la sostenibilidad del territorio y de la edificación, en la disminución de los costes energéticos de mantenimiento tanto del espacio público como de la edificación, y en una forma de entender el espacio público y la forma de habitar la ciudad adaptada a las demandas y necesidades contemporáneas.

### **3 DESARROLLO PREVISIBLE DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN**

El desarrollo de la Modificación del Plan General está sometido a los procesos y determinaciones de la Ley del Suelo para su tramitación, hasta su Aprobación Definitiva.

Como resultado de la Aprobación de la Modificación se realizará la ejecución de la ordenación urbanística que afectan a propietarios privados y la administración pública.

La transformación urbanística implica el reparto de cargas y derechos entre los propietarios del suelo, no participando en los mismos los suelos de dominio público existente en el ámbito, obtenidos por cesión.

El Convenio entre las administraciones que sustenta la operación propone el desarrollo de la actuación por el sistema de expropiación. De acuerdo con esto, la administración actuante tramitaría el proyecto de expropiación, y el beneficiario de la expropiación, por adquisición de los derechos y cargas, asumiría el abono de los derechos a cada propietario de suelo convirtiéndose en gestor único de la operación.

### **4 ASPECTOS RELEVANTES DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE**

A continuación se describen los aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente en el ámbito de estudio.

#### **4.1 Ámbito de estudio**

---

El ámbito de estudio de la Modificación del PGOU se circunscribe en el ámbito de ordenación urbanística "0.2.01. Entorno Estación", del Plan General de Ordenación Urbana de Irún, aprobado el 28 de enero de 2015, tal y como se observa en el siguiente plano.

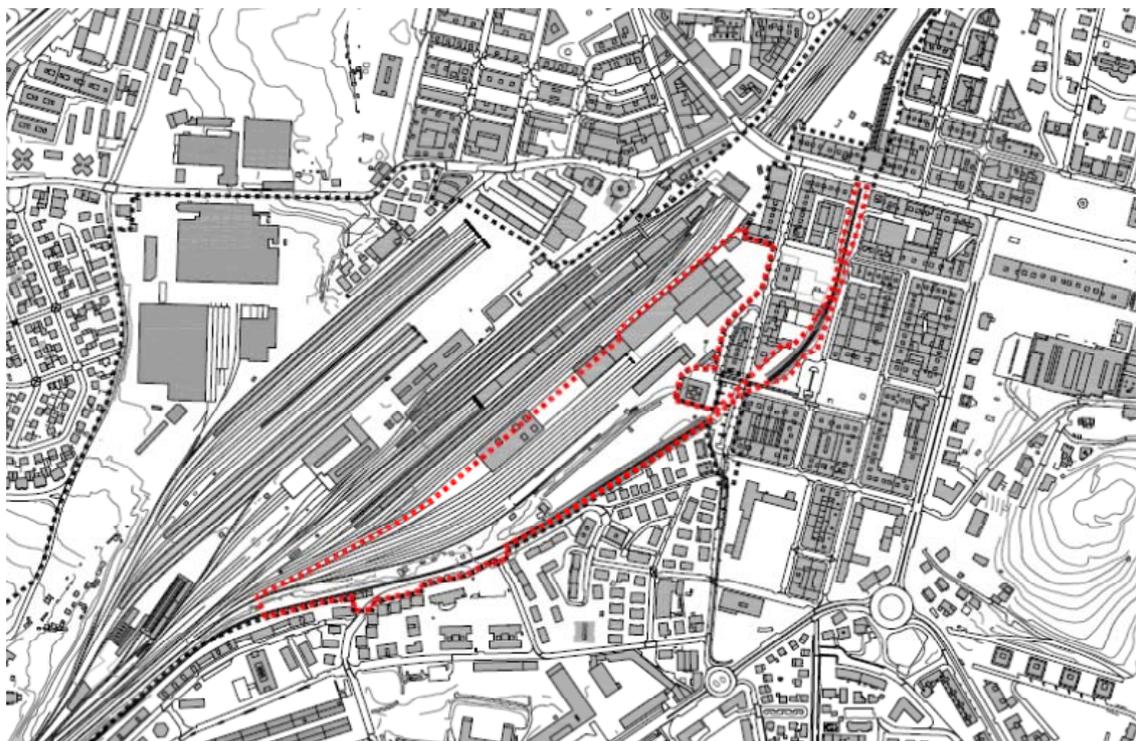


Imagen 2. Ámbito de estudio delimitado en color rojo. Fuente: Elaboración propia

La superficie del ámbito de estudio es de unas 6,4 ha.

La Playa de Vías del ferrocarril supone una gran fractura urbana; sus bordes, además de alejados están mal consolidados. La situación de abandono del sector es evidente.

## 4.2 Climatología

Para definir la climatología en el ámbito de estudio, se ha partido de la información de la Agencia Vasca de Meteorología y de los datos obtenidos de la Agencia Estatal de Meteorología correspondientes a estaciones climatológicas existentes en la zona a estudiar.

El municipio de Irún, que se localiza en la vertiente atlántica, presenta un tipo de clima mesotérmico, moderado en cuanto a las temperaturas, y muy lluvioso. Se trata de un clima templado húmedo sin estación seca, también denominado **clima atlántico**. En este clima el océano Atlántico ejerce una gran influencia. Las masas de aire, cuyas temperaturas se han suavizado al contacto con las templadas aguas oceánicas, llegan a la costa y hacen que las oscilaciones térmicas entre la noche y el día, o entre el verano y el invierno, sean poco acusadas.

La estación meteorológica más cercana al ámbito de estudio se localiza en el municipio de Irún, a una altitud de 120 m, en las siguientes coordenadas: Latitud 43º 19'35" N y Longitud 1º 47'48" O, tal y como se observa en la siguiente imagen:

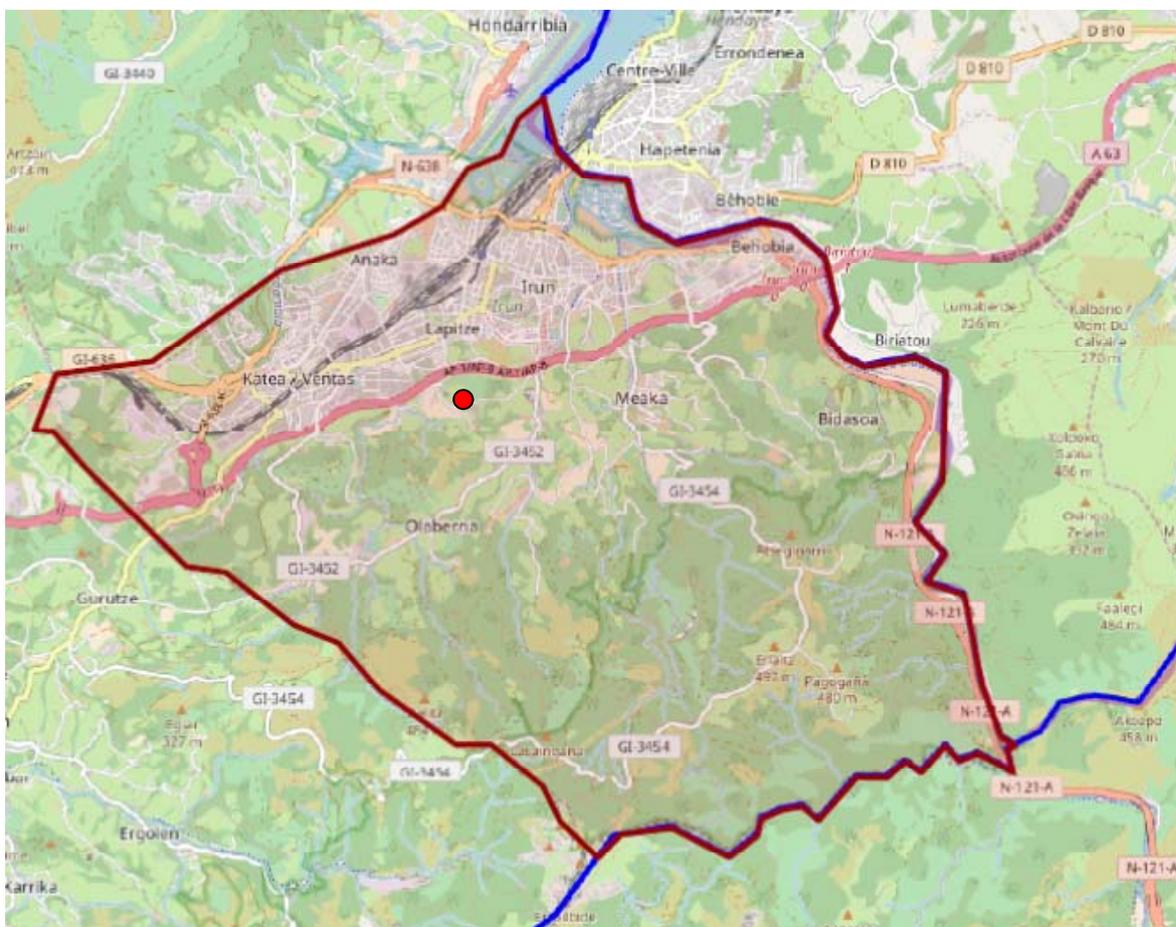


Imagen 3. Localización de la Estación Meteorológica de Irún dentro del municipio, señalada con un punto rojo.  
 Fuente: Atlas Climático. Aemet. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente



Imagen 4. Localización sobre ortofoto de la Estación Meteorológica de Irún, señalada con un punto rojo. Fuente: Atlas Climático. Aemet. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente y Google Map

Los valores de los parámetros climáticos son los que se relacionan a continuación:

**Valores de los parámetros climáticos. Fuente: Aemet**

Temperatura media anual: 12,9 °C

Temperatura media de las máximas anual: 17,4 °C

Temperatura media de las mínimas anual: 8,3 °C

Precipitación media anual: 1991 mm

Número medio de días con precipitación superior a 0,1 mm anual 171,6 días

Número medio de días con precipitación superior a 0,1 mm en primavera 46,9 días

Número medio de días con precipitación superior a 0,1 mm en verano 39,4 días

Número medio de días con precipitación superior a 0,1 mm en otoño 40,4 días

Número medio de días con precipitación superior a 0,1 mm en invierno 44,8 días

Destaca una cierta moderación en las temperaturas que se expresa fundamentalmente en la suavidad de los inviernos. La temperatura media anual es de 12,9°C, con un mínimo en enero (7,2 °C) y un máximo en agosto (19,4°C).

La precipitación media anual es de 1.991 mm, con un máximo en noviembre (222 mm) y un mínimo en junio (108°C). Las precipitaciones son algo inferiores en verano, incrementándose a partir del mes de octubre.

### 4.3 Calidad del aire

Como instrumentos para proteger o mejorar la calidad del aire en Euskadi la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV) ha consolidado la Red de Control de Calidad del Aire con el objeto de controlar y vigilar los niveles de contaminación y así poder evaluar la calidad del aire en su territorio. Esta Red dispone de analizadores y sensores que miden los contaminantes que marca la normativa en materia de calidad del aire. Además, se han elaborado varios Planes de Acción, orientados en su mayoría a disminuir los niveles de PM10 en puntos donde se había superado el valor límite.

Por lo que se refiere al control específico de emisiones, la C.A.P.V. ha desarrollado legislación específica:

- Decreto 278/2011, de 27 de diciembre, por el que se regulan las instalaciones en las que se desarrollen actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera.
- Orden de 11 de julio de 2012, de la Consejera de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca, por la que se dictan instrucciones técnicas para el desarrollo del Decreto 278/2011.
- Decreto 1/2013, de 8 de enero, sobre instalaciones emisoras de compuestos orgánicos volátiles.

La Red de Control de Calidad del Aire está integrada por estaciones que se disponen por todo el territorio vasco, actualmente hay 53 estaciones, de las cuales 14 pertenecen a actividades industriales. Estas estaciones permiten medir la contaminación de fondo en condiciones naturales, la calidad del aire en zonas urbanas y también entornos industriales. De forma general se clasifican según el área donde estén; rurales, urbanas o suburbanas y según el origen de la contaminación que este recogiendo; tráfico, industria o fondo (cuando es una mezcla de varias fuentes). En el municipio de Irún no existe ninguna estación; la más cercana es la estación de Jaizkibel que se encuentra en el municipio de Hondarribia (Monte Jaizkibel, s/n). Se trata de una estación fija urbana cuya fuente de emisión predominante es el tráfico. (Estación situada de tal manera que su nivel de contaminación está determinado

principalmente por las emisiones procedentes de los vehículos de una calle o carretera próximas).



Imagen 5. Localización de la Estación Fija Jaizkibel perteneciente a la Red de Control del Aire de la CAPV, señalada con un punto verde. Fuente: GeoEuskadi. Gobierno Vasco

Para conocer los niveles de calidad de aire en el municipio de Irún se han consultado los mapas del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco (GeoEuskadi). Estos mapas presentan una estimación de los niveles de calidad del aire en todos los municipios de la CAPV de manera que se pueda conocer la calidad del aire de una forma objetiva en puntos donde no existe una medición real. El método para el cálculo se basa en una combinación de modelo de regresión lineal e interpolación kriging partiendo de las mediciones diarias de NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> y ozono (en época estival únicamente) de las estaciones fijas. Los datos de partida son los que se publican diariamente en la red. Para el cálculo del NO<sub>2</sub> el dato de partida es el valor horario máximo del día. Para el ozono el máximo octohorario móvil del día y para el PM<sub>10</sub>, la media diaria.

De acuerdo a los mencionados mapas, el índice de calidad del aire (ICA) en el municipio de Irún es considerado Muy Bueno para el NO<sub>2</sub> y PM<sub>10</sub>, y Mejorable para el Ozono. Estos datos son similares a los obtenidos en la estación más cercana situada en el municipio de Hondarribia.

ICA diaria por municipio. Irún. Fuente: GeoEuskadi. Gobierno Vasco

Índice de la calidad del aire Muy Bueno. NO2 máximo diario 30,06  $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Índice de la calidad del aire Mejorable O3\_8H 103,46  $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Índice de la calidad del aire Muy Bueno. PM10 media diaria 22,89  $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Con respecto a los valores de concentración diaria en el municipio de Irún, los valores obtenidos de acuerdo a los mapas GeoEuskadi son los siguientes:

Concentración diaria por municipio. Irún. Fuente: GeoEuskadi. Gobierno Vasco. Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda

NO2 máximo diario 21,83  $\mu\text{g}/\text{m}^3$

O3\_8H Máximo octohorario diario 111,49  $\mu\text{g}/\text{m}^3$

PM10 media diaria 21,16  $\mu\text{g}/\text{m}^3$

#### 4.4 Cambio climático. Gases de efecto invernadero

En 2002 se desarrolló el primer inventario de gases de efecto invernadero del País Vasco, que comprende el período 1990-2000. Desde entonces se han realizado inventarios con periodicidad anual.

El Inventario de Gases de Efecto Invernadero persigue la obtención de datos válidos y comparables que ayuden a establecer y monitorizar estrategias para la reducción de los mismos.

Una de las metas de la Estrategia Vasca de Desarrollo Sostenible 2002-2020 es limitar la emisión de gases perjudiciales para la atmósfera y contribuir de este modo a lograr los objetivos fijados en el Protocolo de Kyoto.

De acuerdo al “Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero del País Vasco 2016”, las emisiones de gases de efecto invernadero (emisiones GEI), medidas en términos de CO2 -equivalente, se han mantenido en el año 2016 en los mismos niveles que en años anteriores, situándose, en valores absolutos, en 18,9 millones de toneladas. Así, respecto al año 2005, las

emisiones han disminuido un 26%, estando ligeramente por debajo (mayor cumplimiento), respecto de la senda marcada para conseguir los objetivos de la Estrategia Vasca de Cambio Climático 2050, la cual establece un objetivo de reducción del 40% para el año 2030.

### ÍNDICE DE EVOLUCIÓN EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO EN EL PAÍS VASCO (2016), EN LA UNIÓN EUROPEA-28 (2015) Y EN ESPAÑA (2016) (%)

(AÑO 2005 = 100)



Imagen 6. Índice de evolución de emisiones de gases de efecto invernadero. Fuente: Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero del País Vasco 2016. Ihobe, Sociedad Pública de Gestión Ambiental. Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda. Gobierno Vasco

Las emisiones del año 2016 en el País Vasco están condicionadas por un descenso generalizado de las emisiones en todos los sectores, a excepción de un aumento en el sector transporte.

### EMISIONES TOTALES DE GEI POR SECTORES (miles de toneladas CO<sub>2</sub> equivalentes)

Sector	1990	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Sector energético <sup>4</sup>	7778,0	10468,3	7642,8	7557,9	7887,4	6552,3	6468,6	7000,5	6203,8
Industria	7819,3	5804,7	5842,4	4914,4	4614,6	4233,8	4263,4	4033,0	4020,6
Transporte	2718,7	5486,1	5104,7	5033,6	5290,1	5366,5	5539,9	5719,9	5983,0
Residencial	629,6	941,5	885,3	770,7	807,9	783,3	711,7	761,3	656,6
Servicios	223,5	451,1	501,8	484,6	498,5	474,9	457,4	481,4	410,1
Agricultura	1107,5	1115,7	763,2	747,0	738,9	707,4	681,1	681,7	675,1
Residuos	1100,5	1237,8	1079,3	1061,1	1073,0	1013,2	976,1	948,0	916,2
<b>Total</b>	<b>21.377,1</b>	<b>25.505,2</b>	<b>21.819,4</b>	<b>20.569,2</b>	<b>20.910,4</b>	<b>19.131,4</b>	<b>19.098,3</b>	<b>19.625,9</b>	<b>18.865,4</b>

Imagen 7. Emisiones totales de GEI por sectores en el País Vasco. Fuente: Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero del País Vasco 2016. Ihohe, Sociedad Pública de Gestión Ambiental. Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda. Gobierno Vasco

El sector residencial y el sector servicios emiten el 6% de los gases de efecto invernadero de la Comunidad Autónoma Vasca (emisiones directas). Si se consideran las emisiones asociadas a la electricidad que consume (emisiones indirectas) este porcentaje aumentaría hasta el 16%. Las emisiones directas han disminuido con respecto a 2015, como consecuencia del menor consumo de gas natural y derivados del petróleo en ambos sectores.

Con respecto a las Estrategias de adaptación y mitigación del cambio climático en planificación espacial, en Diciembre de 2010, a instancia de la Dirección General de Ordenación del Territorio del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco, se desarrolla un trabajo cuyo objetivo es la formulación de criterios sobre mitigación y adaptación al cambio climático para su incorporación a las figuras de planificación espacial de la CAPV de acuerdo con el análisis de buenas prácticas en el ámbito internacional. En la síntesis del mencionado trabajo se especifica:

*“La incorporación de medidas de lucha contra el cambio climático en el planeamiento territorial y urbanístico es, por un lado, una necesidad para hacer frente a los compromisos internacionales. Por otro lado, es una forma de hacer frente a riesgos inciertos pero de frecuencia creciente”.*

Con respecto a Urbanismo, en el trabajo sobre “Cambio climático y planeamiento territorial y urbanístico en la CAPV”, se propone considerar la viabilidad de introducir algunos de los siguientes contenidos en la legislación urbanística:

- Criterios básicos legales: inclusión entre los criterios orientadores de la sostenibilidad en el planeamiento de la lucha contra el cambio climático.
- Bases de planeamiento: ampliación de requisitos documentales para la memoria informativa de los planes generales.
- Ordenación estructural: Inclusión entre los criterios generales de ordenación estructural de los definidos en la ordenación territorial para la lucha contra el cambio climático y el reciclaje de la edificación; inclusión en los estándares mínimos de reserva de terrenos para sistemas generales de espacios forestales para mitigación, vinculados a un objetivo de absorción de emisiones, etc.
- Ordenación pormenorizada: Limitaciones de usos en edificaciones preexistentes afectadas por riesgos climáticos; consideraciones sobre captación de energía renovable en edificaciones; condiciones de admisibilidad de materiales de construcción según el carbono o energía embebidos; condiciones en materia de alineaciones y rasantes, etc.

## 4.5 Ruido

---

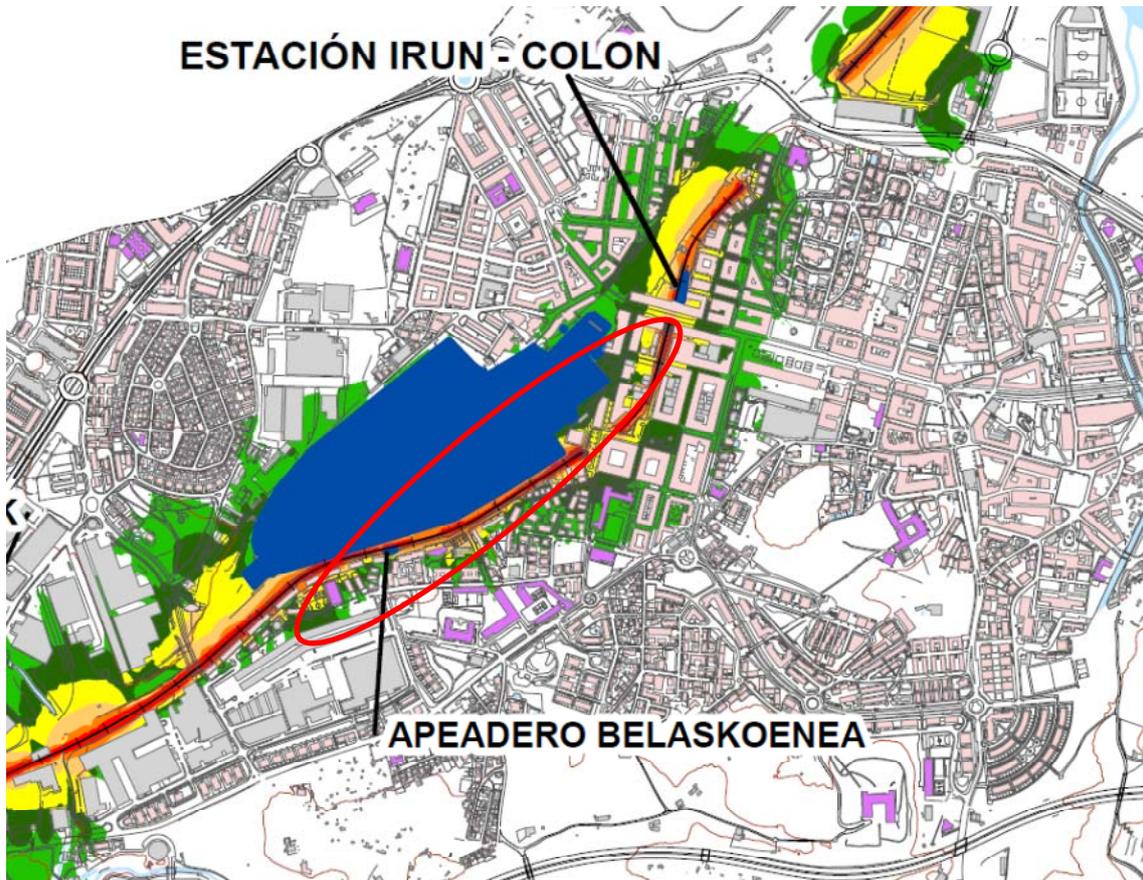
La legislación autonómica de aplicación a la modificación del Plan en relación al ruido es la siguiente:

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

En 2012 se elaboraron y aprobaron los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) correspondientes a los grandes ejes ferroviarios (tráfico superior a 30.000 trenes anuales) de las líneas ferroviarias de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Además, en enero de 2013 entró en vigor el Decreto 213/2012, el cual transpone la legislación estatal al ámbito autonómico del País Vasco. Este Decreto establece la exigencia de realizar Mapas de Ruido de las infraestructuras ferroviarias de competencia autonómica o foral, por las que circule tráfico ferroviario de mercancía y sus correspondientes Planes de Acción. Para ello, el Gobierno Vasco ha elaborado los Mapas de Ruidos, aprobados definitivamente, de todas las líneas ferroviarias de titularidad autonómica encomendadas a Euskal Trenbide Sarea (ETS). Estas líneas ferroviarias atraviesan 31 municipios vizcaínos y 22 municipios guipuzcoanos. Los Mapas de Ruido se han obtenido aplicando la metodología establecida por el Decreto 213/2012, consistente en la aplicación de métodos de cálculo. La afección acústica producida por las líneas ferroviarias se ha obtenido aplicando un modelo de cálculo (SoundPlan), que evalúa los niveles de ruido para los diferentes periodos: día, tarde y noche, referidos a una altura de 4 m sobre el terreno. Además, se han realizado también mediciones acústicas sobre el terreno para caracterizar adecuadamente el material móvil que circula por las líneas. Para cada municipio han presentado 3 mapas de ruido:

- Mapa de niveles sonoros Ld: corresponde a los niveles sonoros medios o equivalentes durante el periodo diurno (7-19 h).
- Mapa de niveles sonoros Le: corresponde a los niveles sonoros medios o equivalentes durante el periodo vespertino (19-23 h).
- Mapa de niveles sonoros Ln: corresponde a los niveles sonoros medios o equivalentes durante periodo nocturno (23-7 h).

A continuación se adjunta un extracto de los 3 mapas de ruido presentados para el municipio de Irún que recoge el ámbito de estudio cuya localización aproximada se ha señalado con una elipse roja.



Nivel sonoro (dB(A))

35 <	Green	<= 40
40 <	Dark Green	<= 45
45 <	Yellow	<= 50
50 <	Light Orange	<= 55
55 <	Orange	<= 60
60 <	Red	<= 65
65 <	Dark Red	<= 70
70 <	Magenta	<= 75
75 <	Purple	<= 80
80 <	Dark Blue	

Tipos de edificio

Light Pink	Uso residencial
Grey	Uso industrial, comercial u otros
Purple	Uso sanitario o docente
Blue	Estación de ferrocarril

Imagen 8. Mapa de Niveles Sonoros Período Día (Ld) Municipio de Irún. Octubre 2014. Fuente: Mapa de Ruido de Líneas Ferroviarias de Titularidad Autonómica encomendadas a E.T.S. Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco



Nivel sonoro (dB(A))

35 <	Green	<= 40
40 <	Light Green	<= 45
45 <	Yellow	<= 50
50 <	Light Orange	<= 55
55 <	Orange	<= 60
60 <	Red	<= 65
65 <	Dark Red	<= 70
70 <	Purple	<= 75
75 <	Dark Purple	<= 80
80 <	Black	

Tipos de edificio

Light Pink	Uso residencial
Grey	Uso industrial, comercial u otros
Purple	Uso sanitario o docente
Blue	Estación de ferrocarril

Imagen 9. Mapa de Niveles Sonoros Período Noche (Ln) Municipio de Irún. Octubre 2014. Fuente: Mapa de Ruido de Líneas Ferroviarias de Titularidad Autonómica encomendadas a E.T.S. Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco

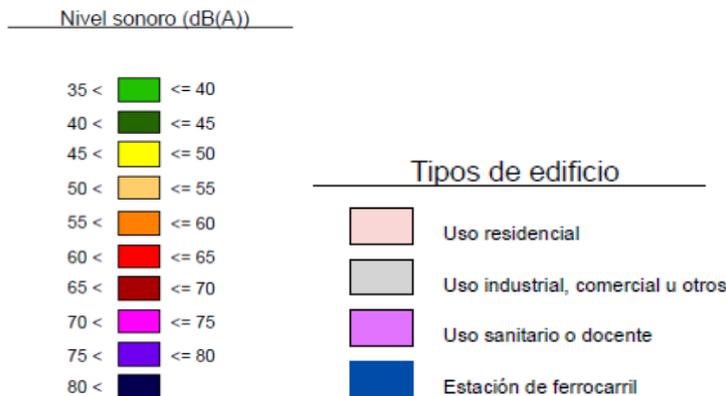
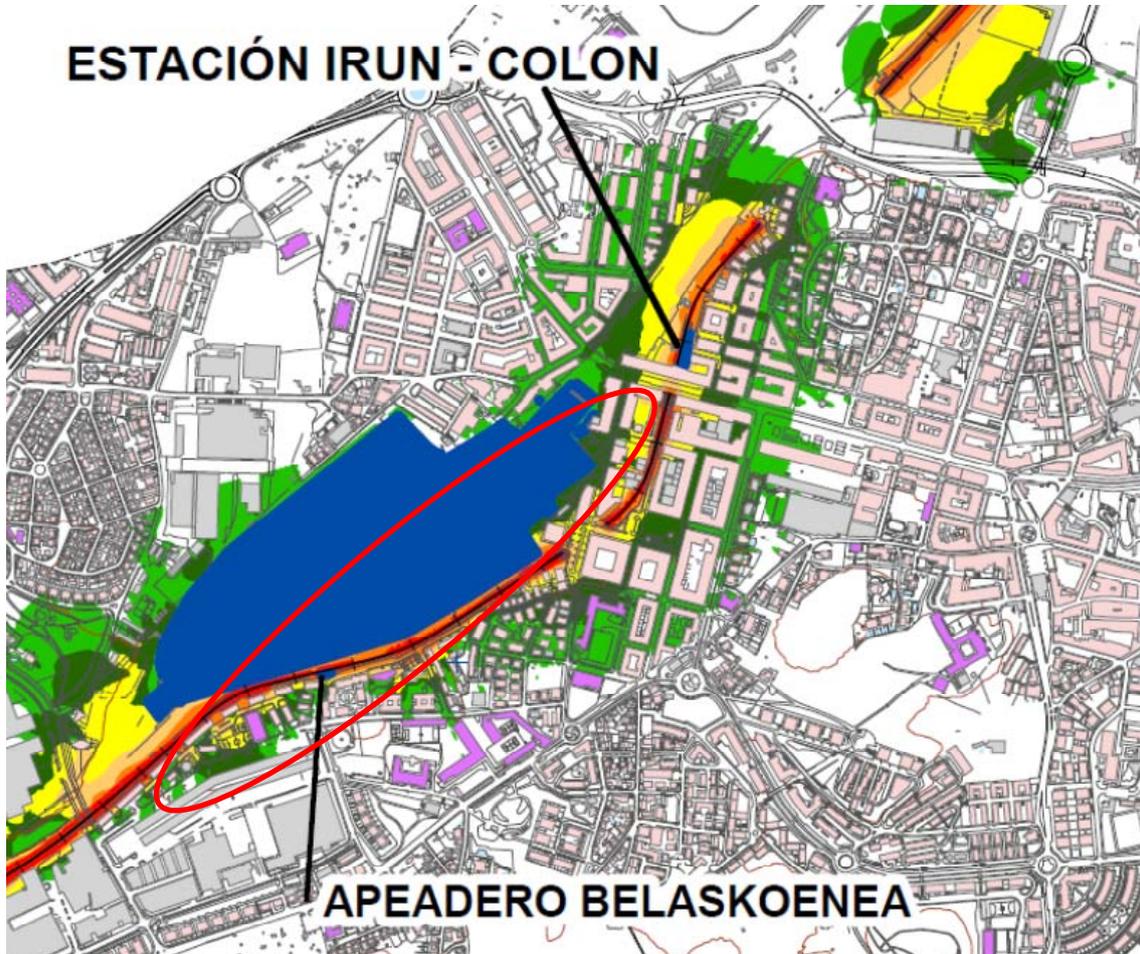


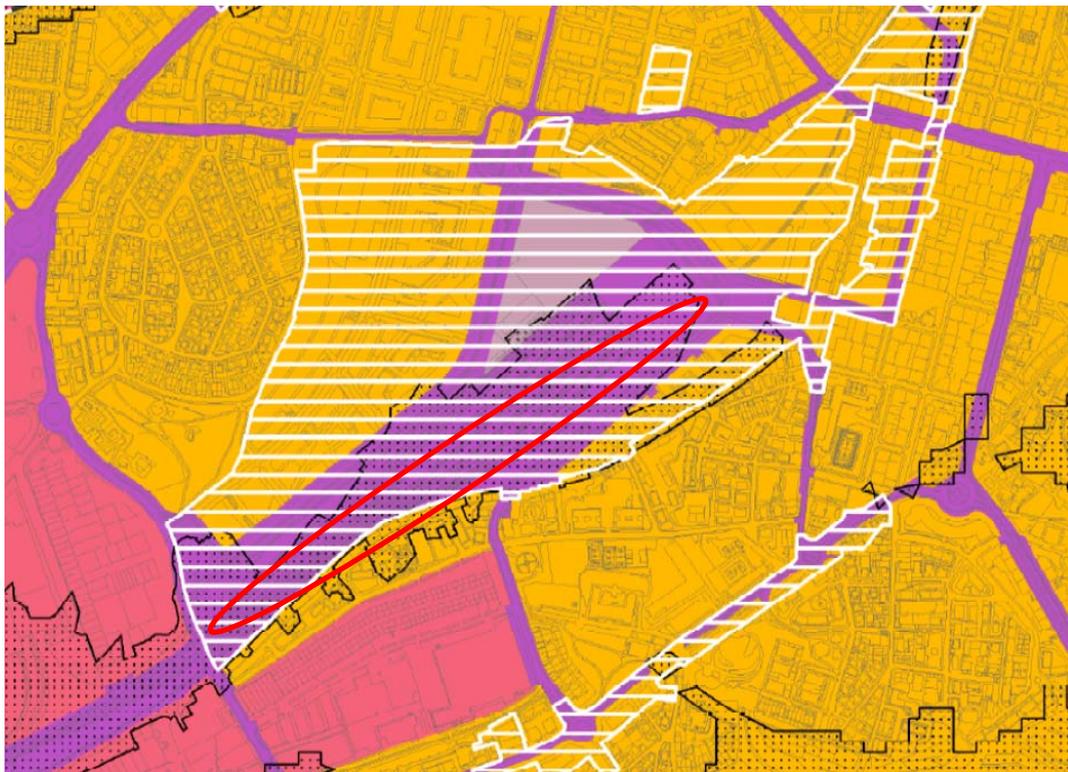
Imagen 10. Mapa de Niveles Sonoros Período Tarde (Le) Municipio de Irún. Octubre 2014. Fuente: Mapa de Ruido de Líneas Ferroviarias de Titularidad Autonómica encomendadas a E.T.S. Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco

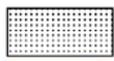
El Plan de Acción del Gobierno Vasco contempla las siguientes actuaciones:

- Cubrición o soterramiento de estaciones
- Nuevos desdoblamientos y modificaciones del trazado de las vías
- Sustitución gradual del parque móvil por unidades más efectivas
- Disminución de la afección acústica mediante riegos de carril
- Modernización del armamento de vía y de aparatos asociados

Mediante la Resolución de 10 de junio de 2016, de la Directora de Infraestructuras del Transporte, se aprueba el “Plan de Acción contra el ruido generado por las líneas ferroviarias de titularidad autonómica encomendadas a Euskal Trenbide Sarea (ETS) en el País Vasco”.

El Ayuntamiento de Irún incluye en su PGOU la Zonificación Acústica del municipio.



- 
 AZPIEGITUREK ERAGINDAKO ESPARRUAK  
 ZONAS DE AFECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS
- 
 HAPO BERRIKUSPENAREN PROPOSATURIKO EREMUAK  
 ÁMBITOS PROPUESTOS POR LA REVISIÓN DEL PGOU
- 
 BIZITEGI-ERABILERA KO LURZORUAK NAGUSI DIREN LURRALDE-ESPARRU  
 EDO -SEKTOREAK (A)  
 ÁMBITOS/SECTORES DEL TERRITORIO CON PREDOMINIO DE SUELO DE  
 USO RESIDENCIAL (A)

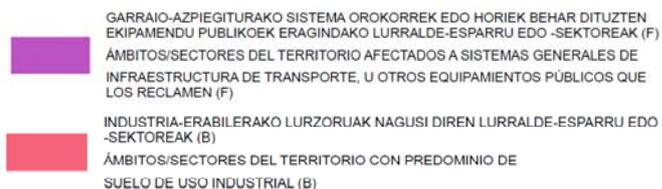


Imagen 11. Zonificación Acústica del Término Municipal de Irún. Enero 2015. La localización aproximada del ámbito de estudio se ha señalado mediante una elipse roja. Fuente: PGOU Ayuntamiento de Irún

Tal y como se observa en la figura anterior, en atención al uso predominante del suelo, el ámbito de estudio se localiza dentro de la tipología “sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte” (Artículo 20 “Tipología de áreas acústicas” del Decreto 213/2012), propuestos para la revisión del PGOU. También hay suelos de uso residencial.

En el Estudio Ambiental Estratégico se incorporará un Estudio de Impacto Acústico que permitirá prever el impacto acústico global de la zona como consecuencia de la modificación del Plan. Tanto las conclusiones como las medidas preventivas y correctoras propuestas en el mencionado estudio acústico se tendrán en cuenta en el diseño de la modificación del Plan.

## 4.6 Geología, Litología y Suelos

---

El ámbito de estudio está compuesto por materiales del Cretácico Superior.

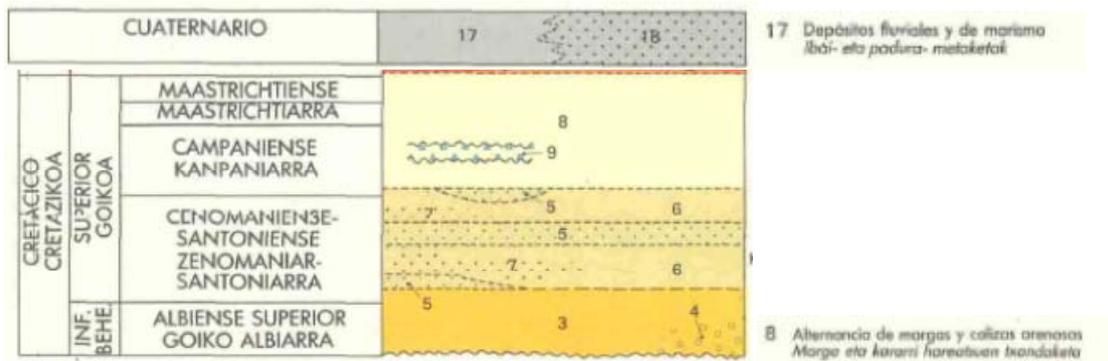
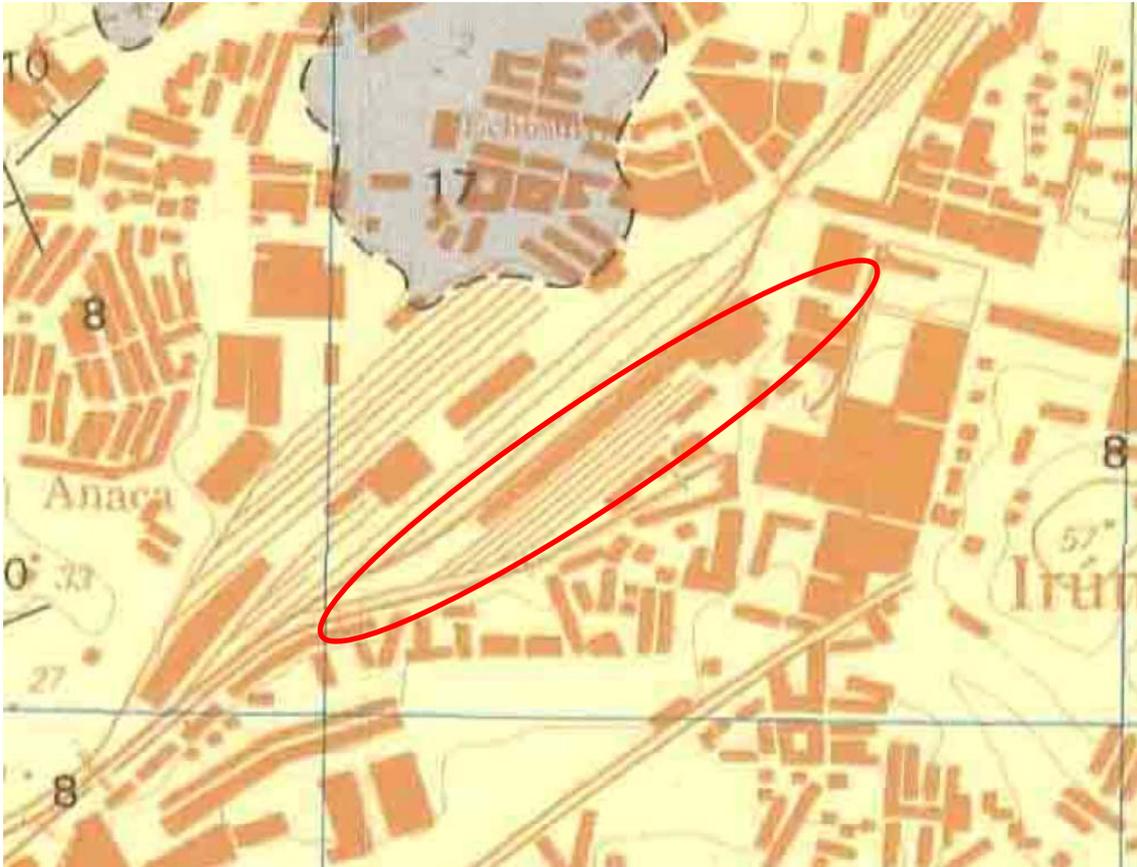
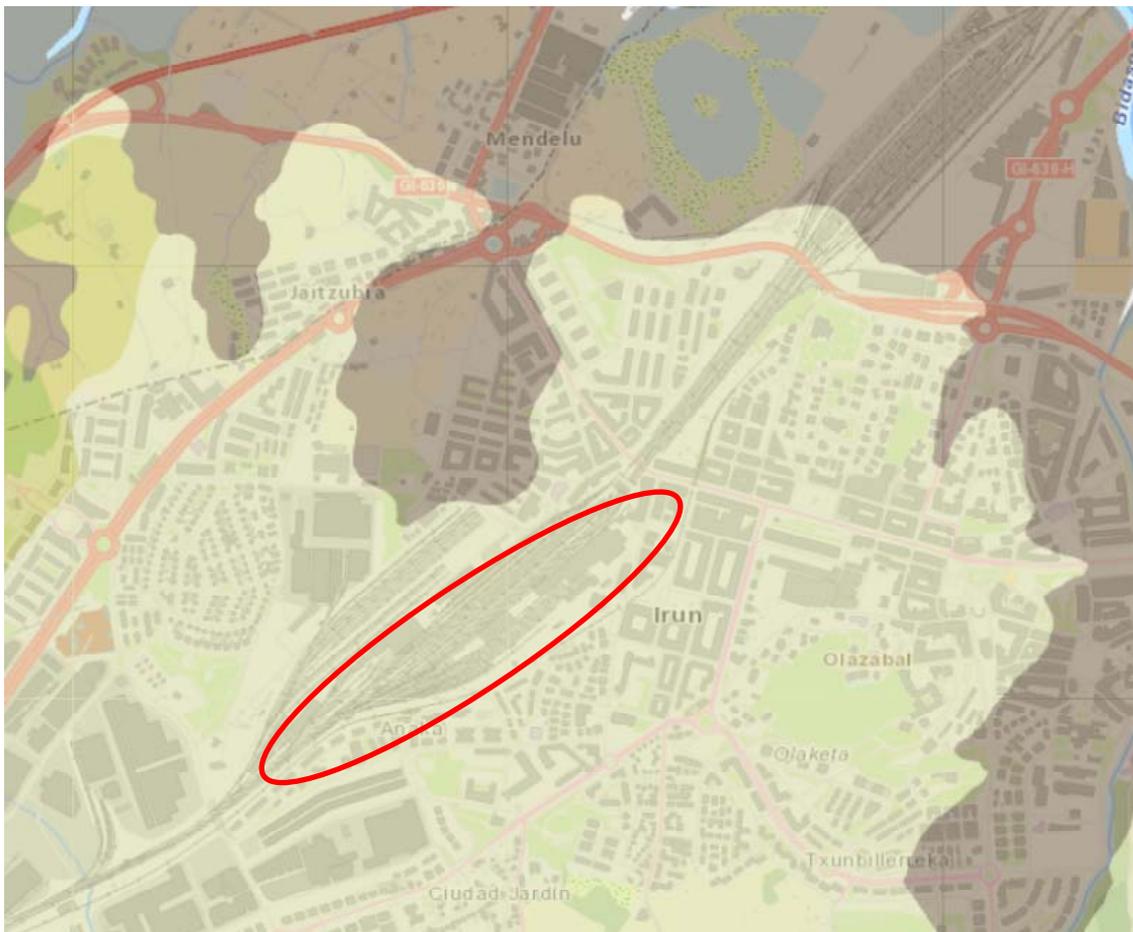


Imagen 12. Mapa Geológico del País Vasco. Mediante una elipse roja se ha señalado la localización aproximada del ámbito de estudio Fuente: Ente Vasco de la Energía (EVE). Hoja 41-III Irún 1:25.000.



Depósitos Superficiales Permeabilidad Media Por Porosidad

Alternancia De Margocalizas, Margas Caliz Permeabilidad Media Por Fisuración

Imagen 13. Litología. Mediante una elipse roja se ha señalado la localización aproximada del ámbito de estudio  
 Fuente: Visor GeoEuskadi. Departamento de Medio Ambiente y Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco

El ámbito de estudio se caracteriza por la presencia de la unidad litológica 062 denominada “Alternancia de calizas arenosas o areniscas calcáreas y margas o lutitas carbonatadas”. Esta unidad presenta una Permeabilidad media por fisuración.

En el entorno del ámbito de estudio se encuentra la unidad litológica 184 denominada “Depósitos aluviales, aluvio-coluviales”, con Permeabilidad media por porosidad.

**No existen Puntos de Interés Geológico** en el ámbito de estudio.

Los suelos en el área de estudio han sido transformados y no hay presencia de materia orgánica. Estos suelos carecen de valor agrológico (clase VIII, suelos improductivos).

De acuerdo al visor GeoEuskadi del Gobierno Vasco, el ámbito de estudio se sitúa en la unidad geomorfológica denominada "Antropogénico". Se trata de un asentamiento urbano de alta densidad.

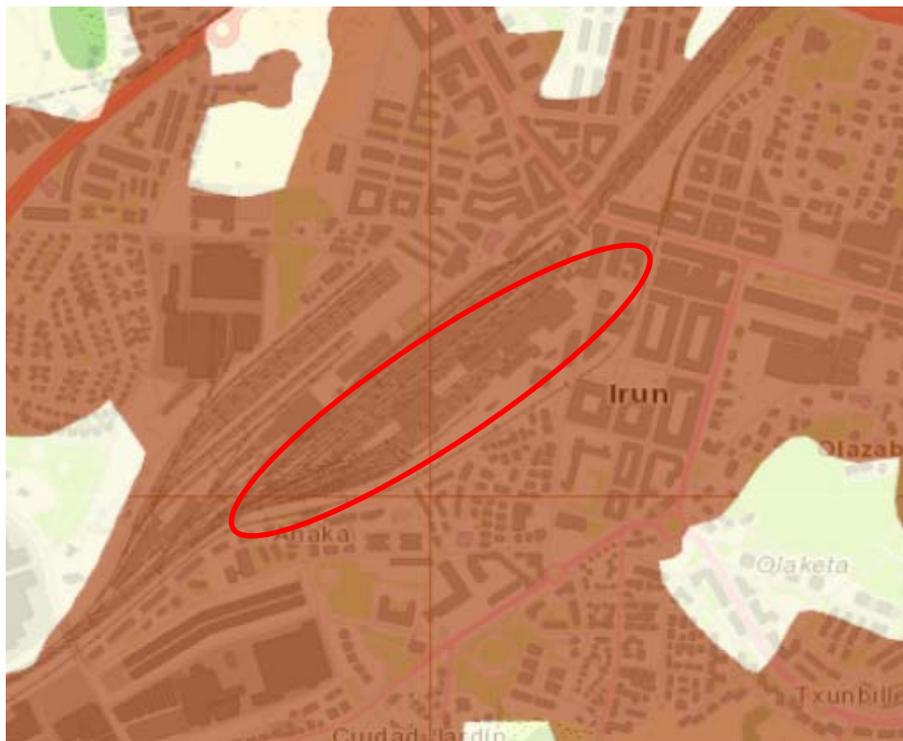


Imagen 14. Geomorfología. Antropogénico. Asentamiento urbano de alta densidad. Mediante una elipse roja se ha señalado la localización aproximada del ámbito de estudio. Fuente: Visor GeoEuskadi. Departamento de Medio Ambiente y Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco

El ámbito de estudio se caracteriza por la existencia de plataformas a diferentes alturas y desniveles abruptos. Existen dos plataformas que conforman el área de estudio hasta la trinchera del Euskotren: una primera de vía y una segunda ocupada por el actual depósito de vehículos.



Imagen 15. Desnivel abrupto junto a la vía del tren. Fuente: Elaboración propia



Imagen 16. Topografía en el ámbito de estudio. Fuente: Elaboración propia

## 4.7 Hidrología superficial

---

No hay cursos de agua superficial en el ámbito de estudio.

En el entorno del ámbito de estudio se localizan el Río Bidasoa que se encuentra a unos 1.300 metros de distancia, el río Ibarrola a unos 1.600 m de distancia, río Olaberri a unos 1.100 m de distancia y el río kaskoitegi a unos 500 m de distancia.

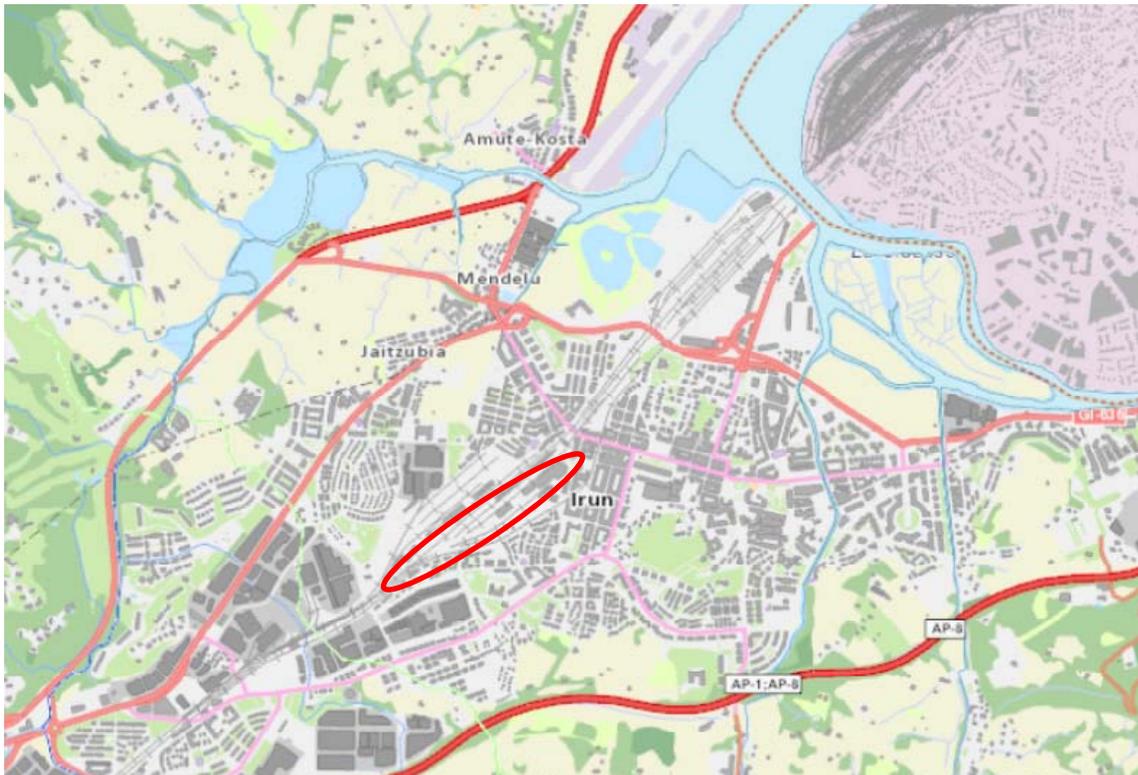
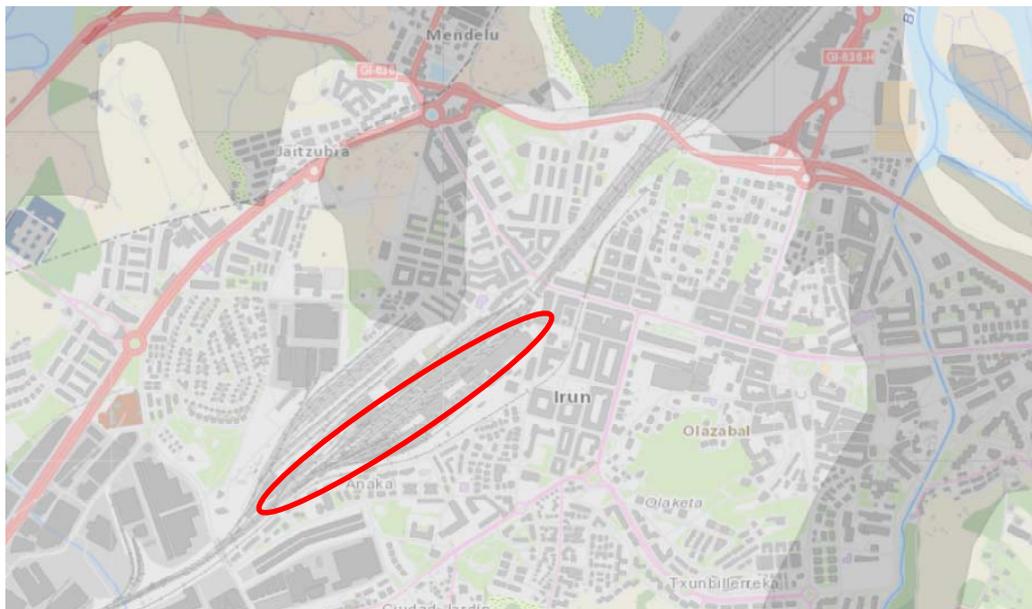


Imagen 17. Hidrografía Aguas Superficiales representada en color azul. Mediante una elipse roja se ha señalado la localización aproximada del ámbito de estudio. Fuente: Visor GeoEuskadi. Departamento de Medio Ambiente y Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco

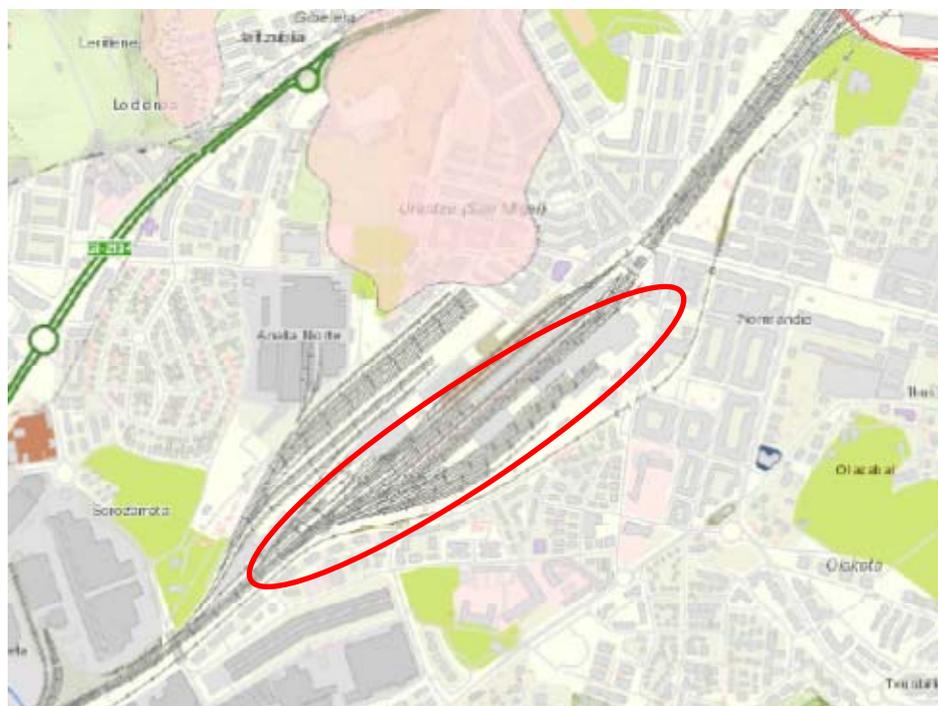
#### 4.8 Hidrología subterránea

No hay masas de agua subterránea en el ámbito de estudio. El área de estudio presenta una vulnerabilidad muy baja de acuíferos frente a la contaminación.



**Masas De Agua Subterráneas**

Imagen 18. Hidrografía Aguas Subterráneas. Mediante una elipse roja se ha señalado la localización aproximada del ámbito de estudio. Fuente: Visor GeoEuskadi. Departamento de Medio Ambiente y Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco



**Zonas de Interés Hidrogeológico**

Imagen 19. Zonas de Interés Hidrogeológico en color rojo. Mediante una elipse roja se ha señalado la localización aproximada del ámbito de estudio. Fuente: Visor Web de URA. Agencia Vasca del Agua

No hay en el ámbito de estudio zonas de interés Hidrogeológico.

## 4.9 Vegetación

La vegetación potencial en el ámbito de estudio corresponde a la serie “Robledal acidófilo y robleal-bosque mixto atlántico”.

En la actualidad, la vegetación ha desaparecido por completo en la zona de actuación. **No hay vegetación natural en el ámbito de estudio**, que de acuerdo al mapa de Vegetación del Gobierno Vasco (Visor GeoEuskadi), está denominado como “Urbano”. En el entorno pero fuera del ámbito de estudio hay parques urbanos, herbazales y cultivos.



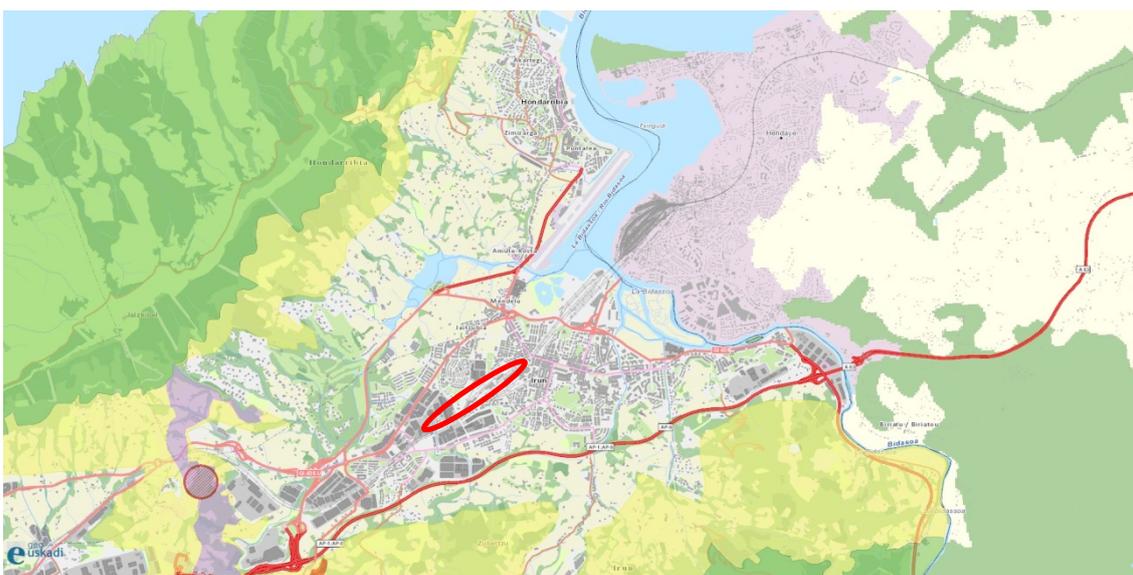
Imagen 20. Vegetación. Mediante una elipse roja se ha señalado la localización aproximada del ámbito de estudio. Fuente: Visor GeoEuskadi. Departamento de Medio Ambiente y Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco

No hay en el ámbito de estudio Árboles Singulares (Decreto 23/1997, de 11 de febrero, por el que se realiza una segunda declaración de árboles singulares en la Comunidad Autónoma del País Vasco).

#### 4.10 Fauna

Debido al carácter antrópico de la zona, no hay fauna relevante en el ámbito de estudio. La fauna presente está acostumbrada a la presencia humana. En el biotopo urbano no se identifican especies zoocenóticas protegidas o de interés.

Los corredores de enlace entre los espacios de interés para la fauna y las áreas críticas de interacción se encuentran muy alejados del ámbito de estudio tal y como se observa en la siguiente imagen. Las zonas urbanas como el ámbito de estudio, no forman parte de la Red de Corredores Ecológicos de la Comunidad Autónoma Vasca.



#### Corredores Ecológicos

 Tramos Fluviales De Especial Interés Conector

 Espacios Núcleo A Conectar

 Corredores De Enlace

 Áreas De Amortiguación

 Áreas Críticas De Interacción

Imagen 21. Corredores Ecológicos. Mediante una elipse roja se ha señalado la localización aproximada del ámbito de estudio. Fuente: Visor GeoEuskadi. Departamento de Medio Ambiente y Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco

No hay áreas de interés para la fauna en el ámbito de estudio.

#### 4.11 Espacios protegidos

**No hay espacios de la Red Natura 2000** en el ámbito de estudio. El espacio más próximo es la ZEC ES2120018 que se localiza a más de 700 m de distancia al noreste del ámbito de estudio.

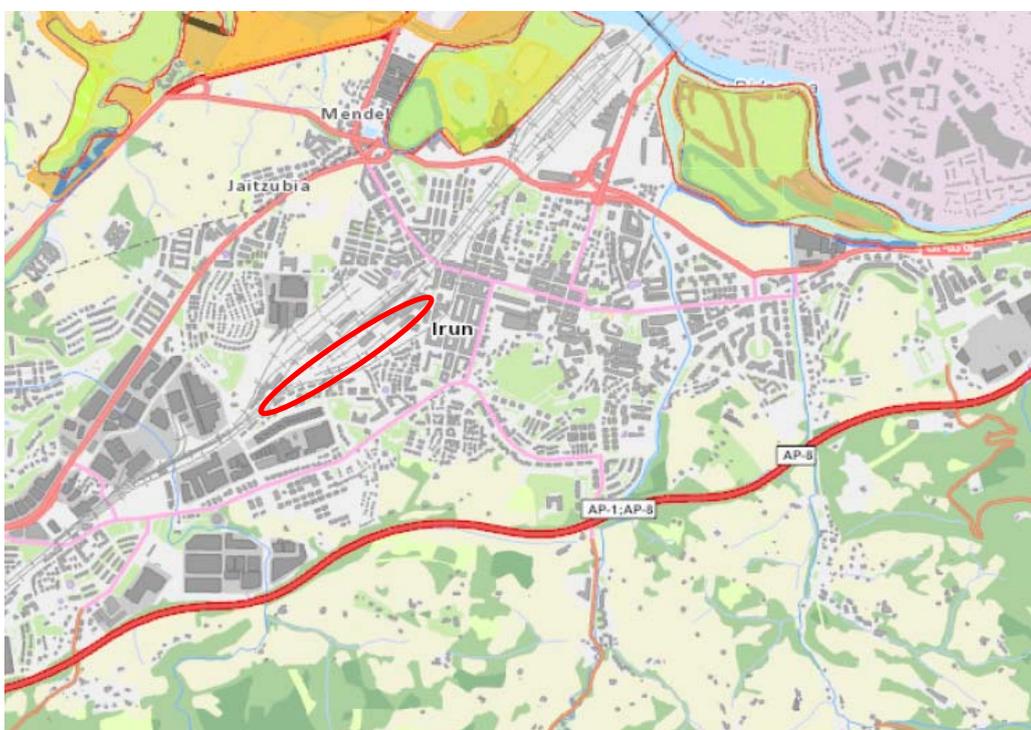
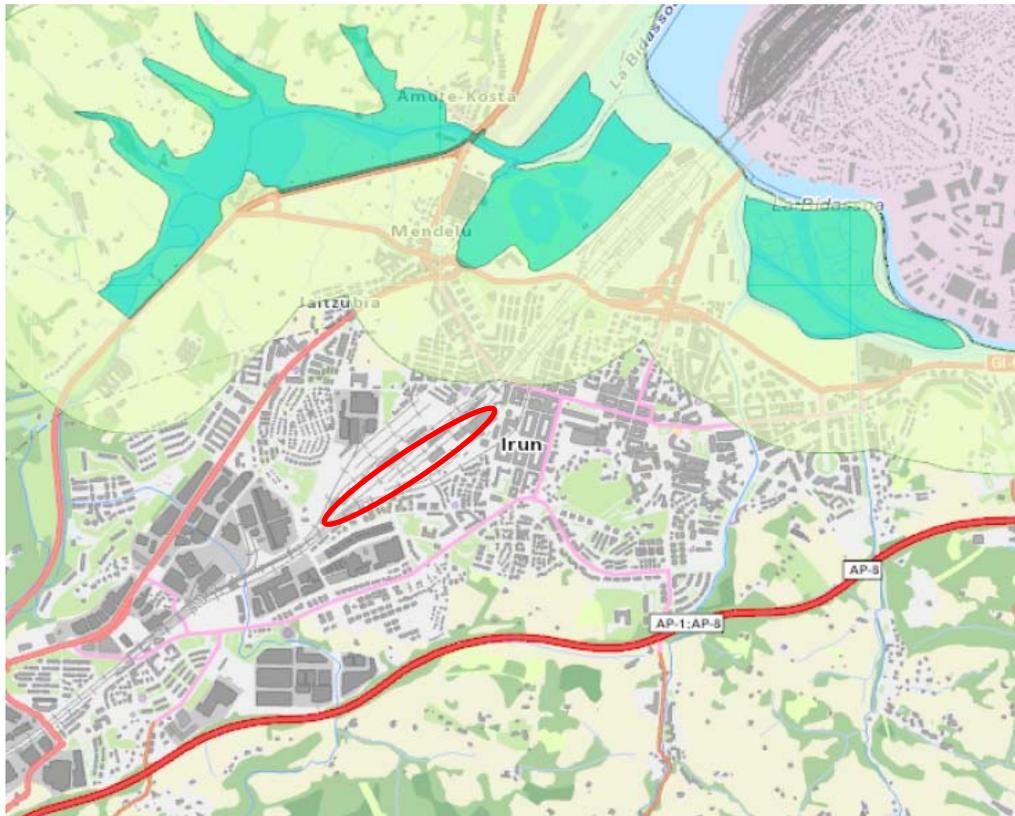


Imagen 22. Red Natura 2000. Mediante una elipse roja se ha señalado la localización aproximada del ámbito de estudio. Fuente: Visor GeoEuskadi. Departamento de Medio Ambiente y Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco

**No hay Espacios Naturales Protegidos** en el ámbito de estudio (Parque Natural/Árbol Singular/Biotopo Protegido).

**No hay Lugares Protegidos** en el ámbito de estudio. En el extremo norte pero fuera del ámbito se localiza una zona de protección de la avifauna frente a los tendidos eléctricos.



Lugares Protegidos

-  Humedales Ramsar
-  Zonas De Protección De La Avifauna

Imagen 23. Lugares Protegidos. Mediante una elipse roja se ha señalado la localización aproximada del ámbito de estudio. Fuente: Visor GeoEuskadi. Departamento de Medio Ambiente y Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco

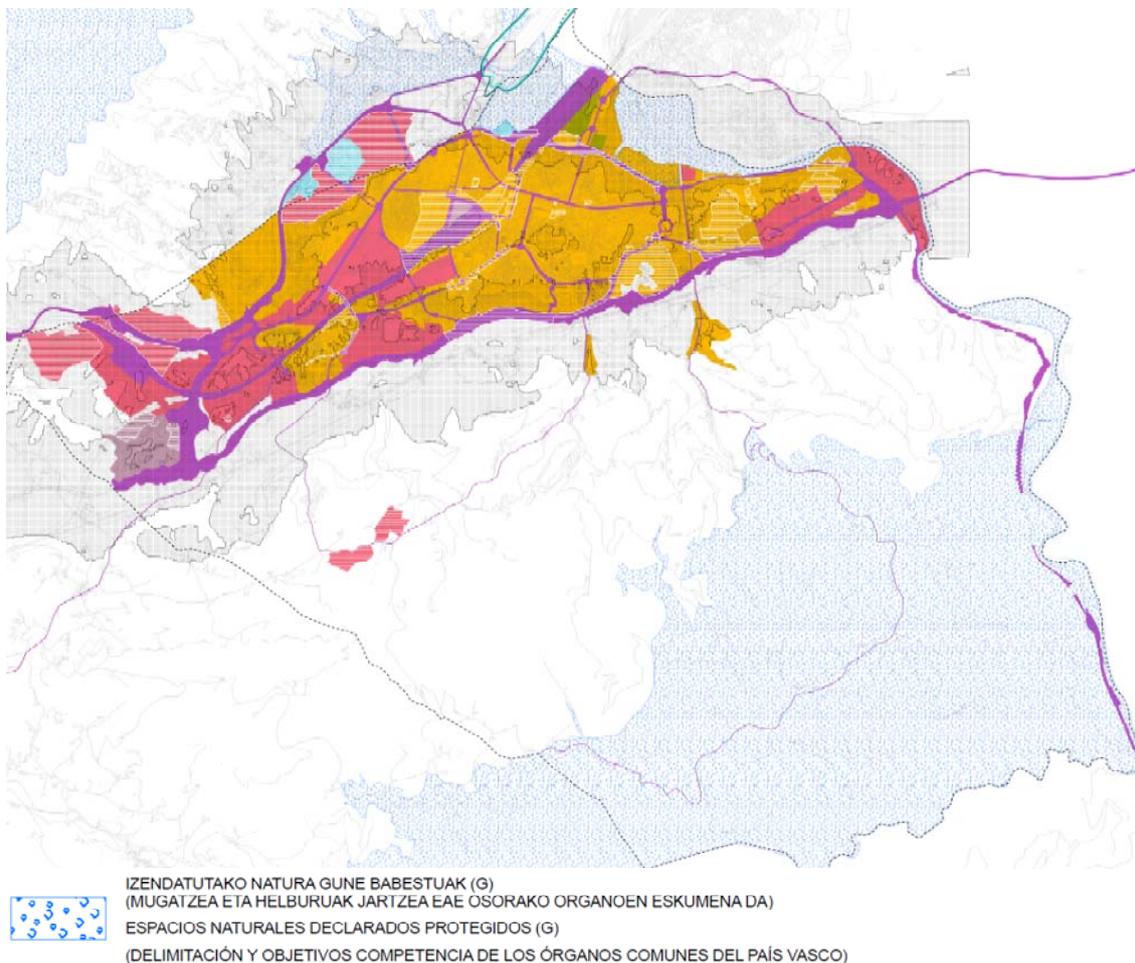
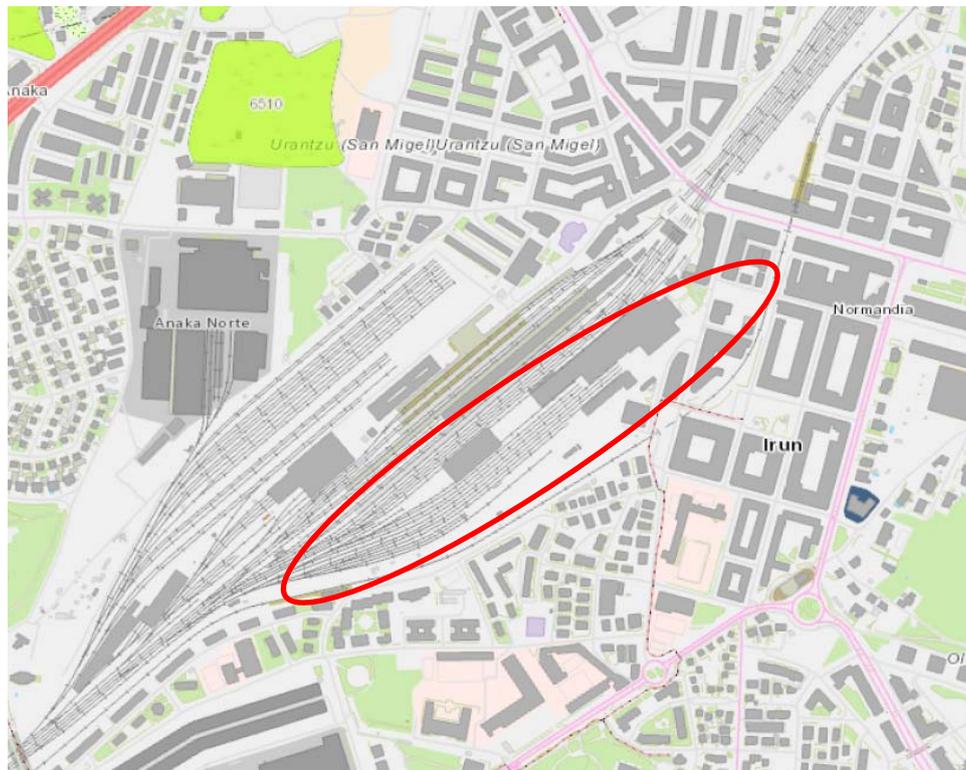


Imagen 24. Espacios Naturales Protegidos en el municipio de Irún. Fuente: Zonificación Acústica del Término Municipal de Irún. Enero 2015. PGOU Ayuntamiento de Irún

**No hay Hábitat de Interés Comunitario** en el ámbito de estudio. El Hábitat de Interés Comunitario más cercano se localiza a más de 370 metros de distancia al noroeste del ámbito de estudio y es una formación herbácea seminatural que se denomina “6510-Prados pobres de siega de baja altitud (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*)”.



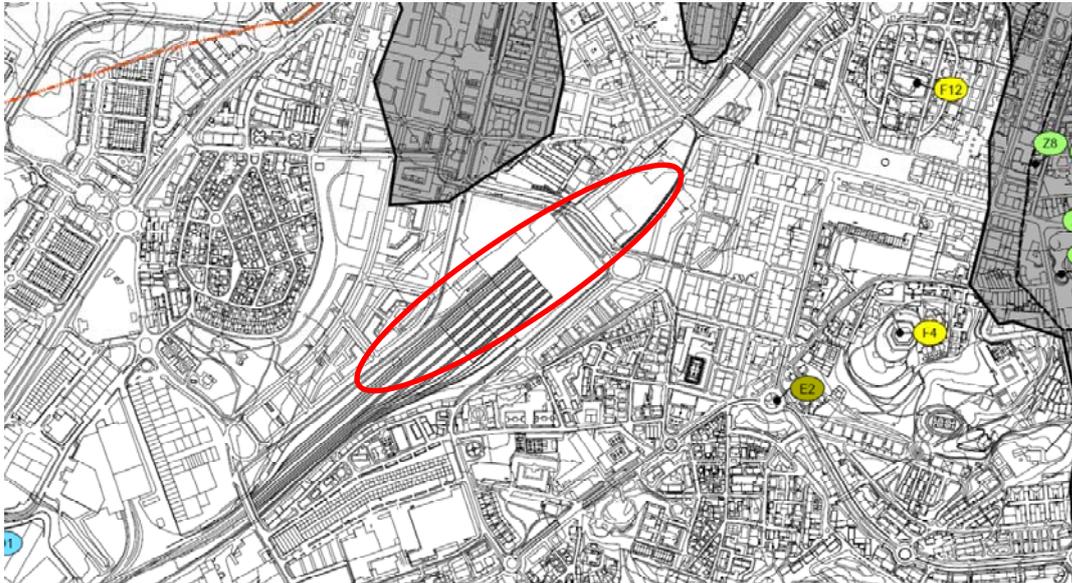
#### Hàbitats De Interés Comunitario (2012)

 Formaciones Herbosas

Imagen 25. Hábitats de Interés Comunitario. Mediante una elipse roja se ha señalado la localización aproximada del ámbito de estudio. Fuente: Visor GeoEuskadi. Departamento de Medio Ambiente y Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco

### 4.12 Patrimonio arqueológico

**No hay yacimientos arqueológicos catalogados ni Zonas de Protección Arqueológica en el ámbito de estudio**, tal y como se observa en el Plano C2 de Patrimonio Arqueológico del Plan General de Ordenación Urbana de Irún (Aprobación definitiva. Enero 2015).



- OIASSOKO GUNE ARKEOLOGIKOAREN MUGAKETA  
DELIMITACIÓN ZONA ARQUEOLÓGICA DE OIASSO
- ..... OIASSOKO GUNE ARKEOLOGIKO ETA ERDI AROKO GUNEAREN BABESGUNEA  
ÁREA DE PROTECCIÓN ZONA ARQUEOLÓGICA DE OIASSO Y DEL NÚCLEO MEDIEVAL
- PADURAREN MUGAKETA  
DELIMITACIÓN DE MARISMA
-  HONDAKINAK: GOTORLEKUAK / RUINAS: FORTIFICACIONES
-  OIASSOKO GUNE ARKEOLOGIKOA / ZONA ARQUEOLÓGICA DE OIASSO

Imagen 26. Patrimonio Arqueológico en el Municipio de Irún. Mediante una elipse roja se ha señalado la localización aproximada del ámbito de estudio. Fuente: Plano C2. Plan General de Ordenación Urbana de Irún. Aprobación definitiva. Enero 2015.

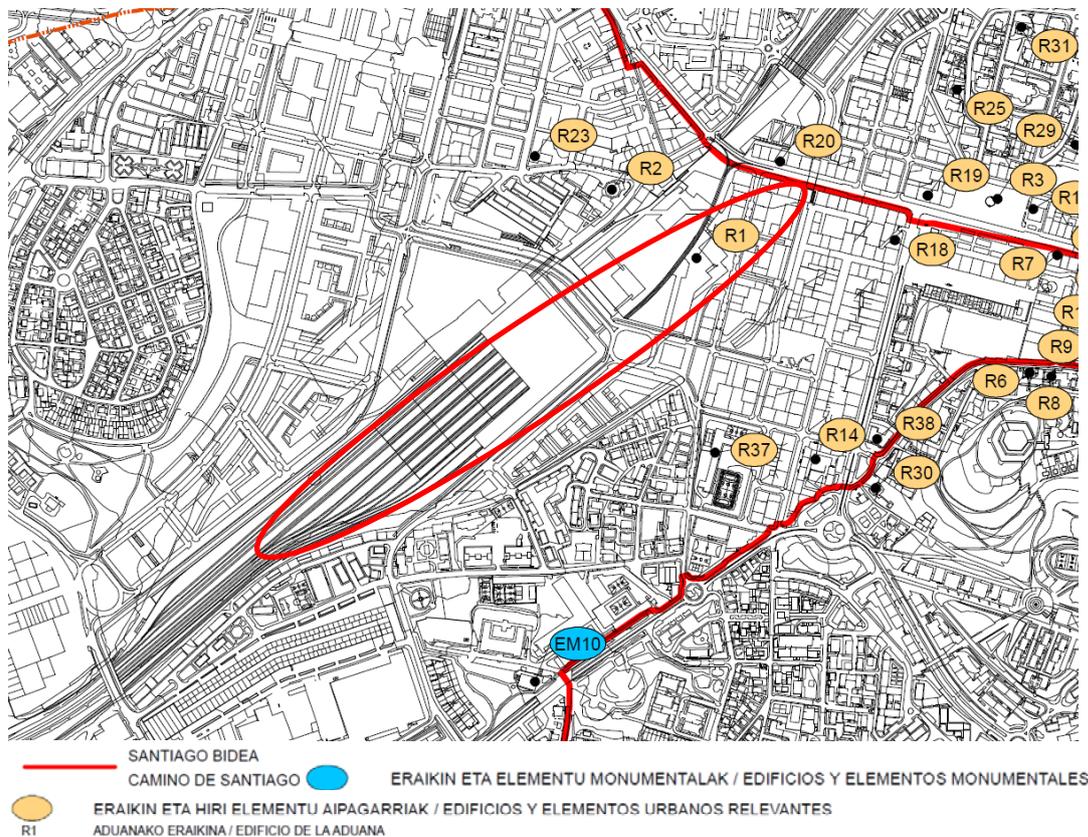


Imagen 27. Patrimonio Histórico Arquitectónico en el Municipio de Irún. Mediante una elipse roja se ha señalado la localización aproximada del ámbito de estudio. Fuente: Plano C1. Plan General de Ordenación Urbana de Irún. Aprobación definitiva. Enero 2015.

De acuerdo al Catálogo del Patrimonio Histórico-Artístico, en el ámbito de estudio hay un **elemento catalogado como “Edificio Urbano Relevante”** tal y como se observa en el Plano C1 de Patrimonio Histórico-Artístico del Plan General de Ordenación Urbana de Irún. Se trata del **Edificio de la Aduana (R1)**. En el límite noreste del ámbito discurre el **Camino de Santiago**.

El **Edificio de la Aduana** tiene un **nivel de protección E (Nivel de Conservación Estructural)**. Este nivel protege los edificios en cuanto al mantenimiento de su estructura, si bien admite determinadas intervenciones para la adecuación de la misma a nuevos usos, siempre que en todo caso se respeten los elementos constitutivos de la envolvente del edificio.



Imagen 28. Edificio de la Aduana. Fuente: Elaboración propia

El edificio de Aduanas es un patrimonio relacionado con el espacio ferroviario. Su actual estado es de inmersión en una playa de vías semiabandonada y de encerramiento por parte de otras edificaciones.

El **Camino de Santiago**, que se localiza en el límite noreste de la zona de actuación, tiene un **Nivel de Protección Monumental (M)**. Se incorporan en este nivel las construcciones que están declaradas de interés cultural (BIC) o están en trámite de declaración, así como las catalogadas a este nivel por el Gobierno Vasco o Diputación de Gipuzkoa en tanto que administraciones competentes en la materia.

A continuación de adjuntan las Fichas del Catálogo del Patrimonio Histórico Arquitectónico en relación al elemento R1, Edificio de la Aduana y al Camino de Santiago (EM12).

## IDENTIFICACIÓN

**Código avance**

R1

**Elemento**

EDIFICIO DE LA ADUANA

**Tipo Elemento**

Palacete Urbano

**Tipo Patrimonio**

Patrimonio Histórico Arquitectónico

**Cronología**

1882

**Unidad Territorial**

0.1

**Unidad de Ejecución**

R0.1.01

**Localización**

Aduana Kalea, 16



## DESCRIPCIÓN

**Descripción**

Edificio que consta de planta baja, primera y bajocubierta amansardada. Los huecos de la planta baja están rematados por arcos de medio punto. Los de la planta principal son rectangulares. La cornisa del edificio es de vuelo escaso. La planta bajocubierta presenta huecos rectangulares, coronados con frontones semicirculares y triangulares alternos. La fachada presenta los paños entre huecos de ladrillo caravista, con las esquinas, recercos de huecos, cintas de forjado, cornisas y balcones realizados en piedra caliza blanca. La cubierta es de teja gris.

**Características Históricas**

1882 Desconocido

Construcción

**Estado actual**

Estado de conservación bueno. Sin uso actualmente.

## REGULACIÓN

**Protección**

Nivel de Conservación Estructural

**Criterios de consideración**

- Edificio bien resuelto tanto desde el punto de vista constructivo como compositivo; su estilo rememora la arquitectura del hotel francés del siglo XIX en cuanto al volumen y forma de la cubierta. Tiene una especial relevancia en cuanto a consideración de pieza urbana tanto por su gran ocupación en planta incluyendo pabellones anexos como por su valor histórico con relación al ferrocarril y el paso de la frontera, como elemento fundamental en el contexto de la ciudad. Parece interesante el mantenimiento de la pieza en su conjunto por sus valores anteriormente citados y por el valor de diseño constructivo que aporta la nave ecentral anexa, en particular la estructura de hormigón en forma de galería.

## IDENTIFICACIÓN

### Código avance

EM12

### Elemento

TRAZADO DEL CAMINO DE SANTIAGO

### Tipo Elemento

Camino

### Tipo Patrimonio

Patrimonio Histórico Arquitectónico

### Cronología

### Unidad Territorial

### Unidad de Ejecución

### Localización



## DESCRIPCIÓN

### Descripción

El trazado del Camino de Santiago a su paso por Irún forma parte del Camino de la Costa. Existen dos variantes ya que parece que los peregrinos elegían entre el vado de Behobia o el paso desde el Priorato de Zubernoá, existente cerca de donde hoy en día está el puente de Santiago, hasta la trasera de la Iglesia de N<sup>a</sup> Señora del Junkal en barco o a través de un puente que pudo existir en otros tiempos para unir ambas orillas.

El trazado para la variante de Behobia parte del puente de dicho barrio, para después subir hacia el Castillo de Gazteluzar. Tras descender hasta el Puente de Artiga se dirige hacia la Plaza de San Juan Harri, donde se une al trazado que llega desde la Calle Santiago. Desde allí parte un ramal hacia Hondarribia a través del Paseo de Colón y otro hacia Oiartzun a través de la Calle Mayor. Este trazado continúa por el Gazteleku situado en la Casa Solar de Oña, por el Caserío Altzulegarre, pasa sobre la autopista y posteriormente por el Molino de Alzubide. Finalmente pasa por la zona de Urune para llegar desde allí a Gurutze ya en término municipal de Oiartzun.

### Características Históricas

### Estado actual

## REGULACIÓN

### Protección

Nivel de Protección Monumental

### Criterios de consideración

- Declarado Conjunto Histórico Artístico y Creación del Patronato según Decreto 2224/1962, de 5 de setiembre
- Calificado como Bien Cultural, con la categoría de Conjunto Monumental, el Camino de

Santiago. Decreto 14/2000, de 25 de enero.

- Resolución de 29 de julio de 2.010, del Viceconsejero de Cultura, Juventud y Deportes, por la que se incoa y se somete a información pública y audiencia a los interesados el expediente para la declaración de Bien Cultural Calificado, con la categoría de Conjunto Monumental, del Camino de Santiago a su paso por la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Imagen 29. Fichas del Catálogo del Patrimonio Histórico Arquitectónico. Fuente: Documento C. Catálogo de Patrimonio Arquitectónico. Ayuntamiento de Irún, enero de 2015

## 4.13 Paisaje

---

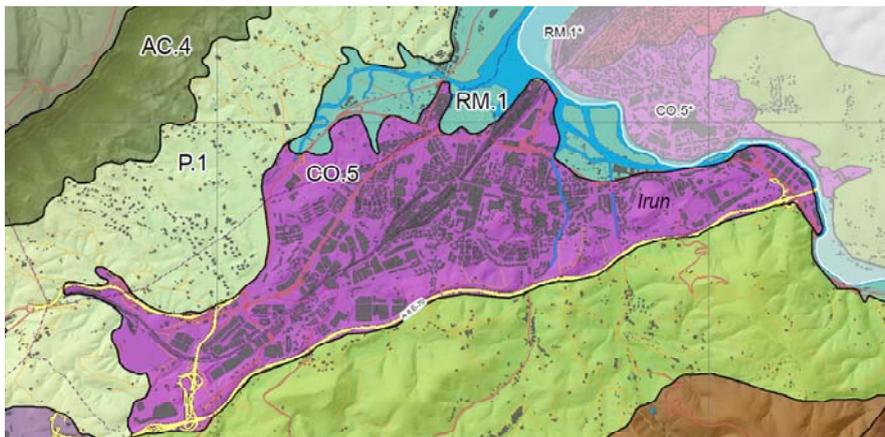
En el 2014 Gobierno Vasco aprobó el Decreto 90/2014 sobre protección, gestión y ordenación del paisaje en la ordenación del territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco, con el objetivo de fijar los mecanismos normalizados para dar cumplimiento a dichas previsiones y lograr así, de una forma más coherente y sistematizada, el cumplimiento del objetivo de la integración del paisaje en la ordenación territorial.

El mencionado Decreto identifica instrumentos como los Catálogos del paisaje, las Determinaciones del paisaje, los Planes de acción del paisaje (PAP) y los Estudios de integración paisajística.

Según el Decreto 90/2014, de 3 de junio, sobre protección, gestión y ordenación del paisaje en la ordenación del territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco, los Catálogos del Paisaje son *“los documentos de carácter descriptivo y prospectivo que abarcan la totalidad del paisaje de cada área funcional de la Comunidad Autónoma del País Vasco definidas en las Directrices de Ordenación Territorial”*.

### 4.13.1 Catálogo del Paisaje de la CAPV. Área Funcional Donostialdea-Bajo Bidasoa

El objetivo del Gobierno Vasco, de acuerdo al Decreto 90/2014, es redactar los Catálogos y Determinaciones de Paisaje de toda la CAPV. Se ha dividido la CAPV en 14 Áreas Funcionales. El ámbito de estudio se engloba en el área funcional denominada *“Donostialdea-Bajo Bidasoa”*, cuyo catálogo del paisaje ha sido elaborado.



### Unidades de Paisaje

CORREDOR Y ÁREA URBANA DE IRUN CO.5

Imagen 30. Mapa de Unidades del Paisaje. Fuente: Catálogo del Paisaje del Área Funcional Donostia-Bajo Bidasoa. Plano 1 a escala 1:50.000. Diciembre 2016. Gobierno Vasco

El ámbito de estudio forma parte de la Unidad de Paisaje CO.5 denominada “Corredor y Área Urbana de Irún” de acuerdo con el “Catálogo del paisaje y determinaciones del paisaje” del Gobierno Vasco, de Julio 2016. Se trata de un paisaje completamente transformado, ocupado por un tejido industrial, comercial y residencial de alta densidad muy próximo al mar pero sin una marcada conexión visual con éste. De acuerdo al mencionado catálogo, *“la trama urbana e industrial de Irún, se extiende en el rellano del aluvión formado por la ría del Bidasoa, enlazando con el corredor localizado entre el Jaizkibel y la sucesión de pequeños montes integrados en Montes y valles de Urkabe-San Martzial, a través un importante eje de comunicaciones a lo largo del cual se han instalado polígonos industriales y plataformas logísticas, formando un corredor continuo”*.



Imagen 31. Unidad paisajística “Corredor y área urbana de Irún”. Fuente: Elaboración propia

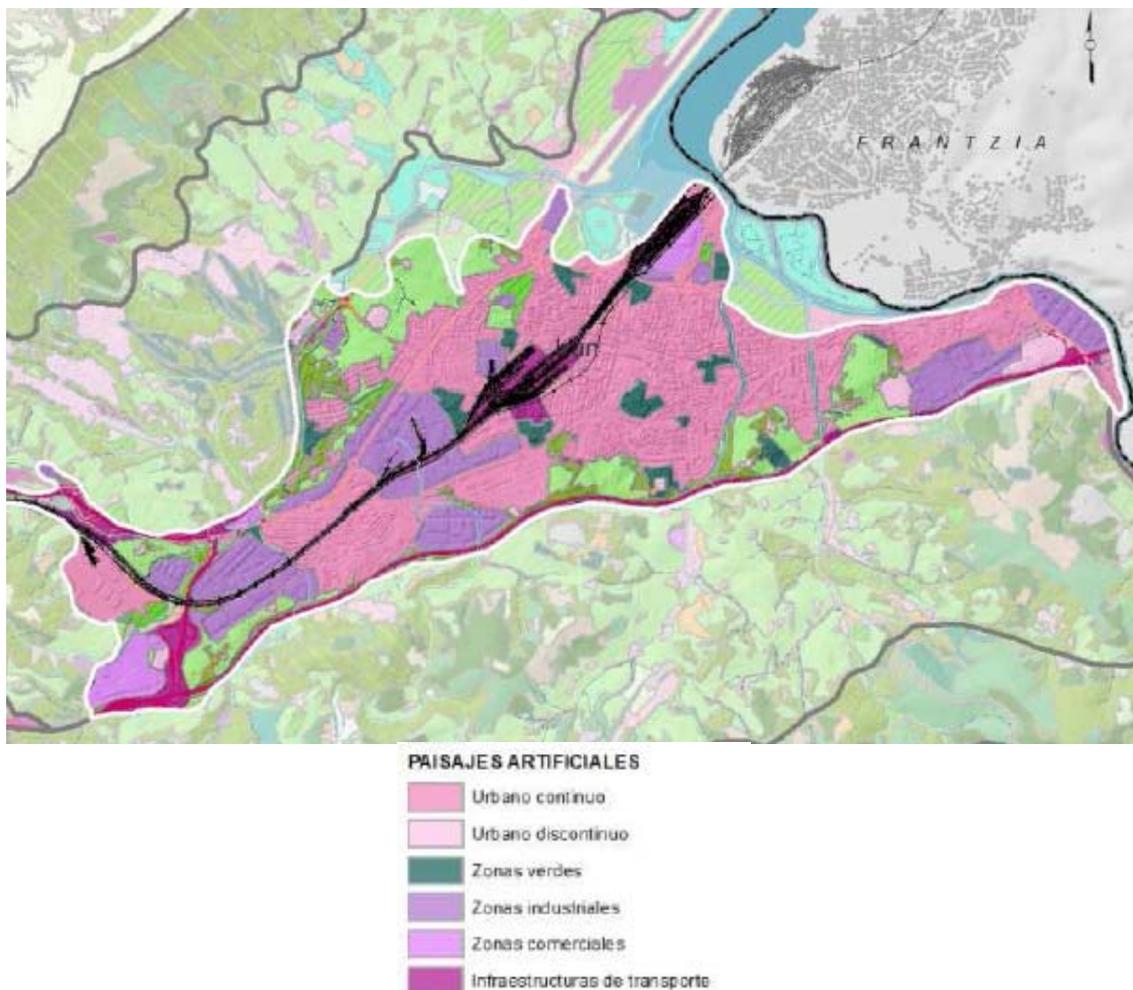
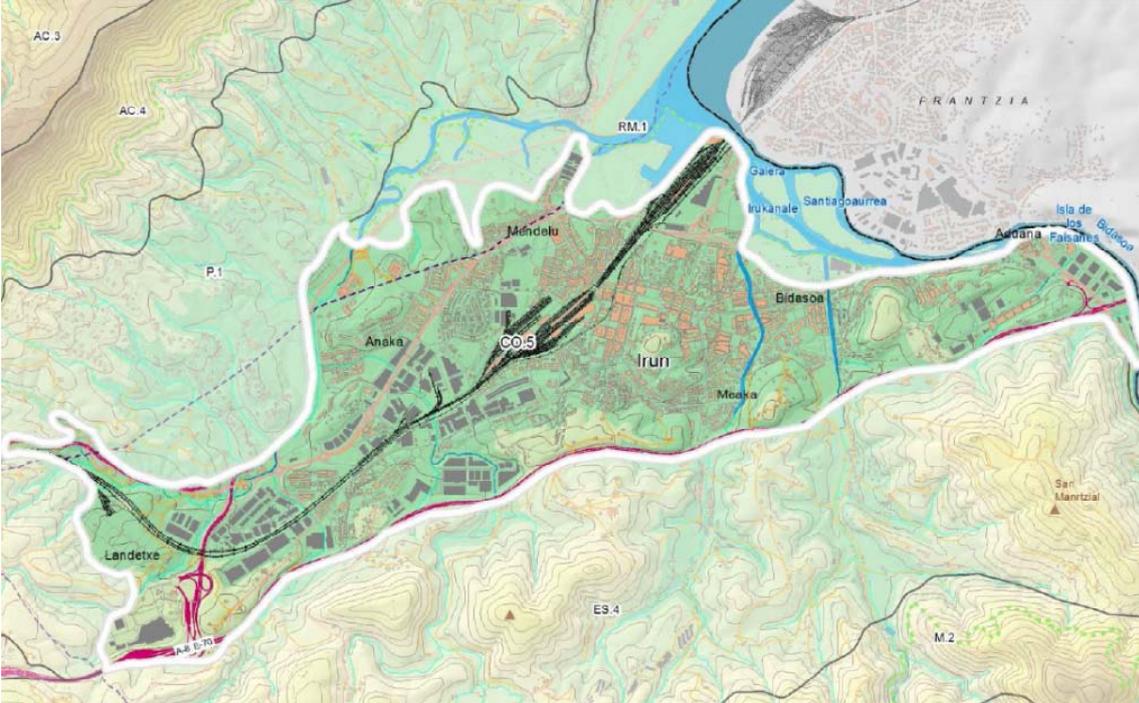


Imagen 32. Paisajes artificiales en la Unidad de Paisaje CO.5. Fuente: Catálogo del paisaje y determinaciones del paisaje. Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco. Julio 2016

El carácter de esta unidad paisajística lo constituye en especial la ciudad de Irún y la aglomeración urbana “Bahía de Txingudi”. El entramado urbano se caracteriza por edificaciones de gran altura en una disposición muy concentrada, con grandes bloques de viviendas. El eje ferroviario contribuye en gran medida a marcar el carácter de esta unidad paisajística. Se trata de un paisaje artificial urbano continuo. Le corresponde la unidad de relieve denominada “Fondos de Depresión-Corredor”.

Destaca en esta gran unidad de paisaje la percepción del conjunto de líneas férreas y catenarias que unen la estación de Irún con la de Hendaya, la presencia de grandes áreas industriales rodeadas de un tejido urbano, y la ausencia de vegetación ya que ésta ha sido

prácticamente eliminada y sólo se observa en espacios sin transformar entre viales o polígonos industriales. Son fronteras visuales de esta unidad la autopista AP 8 y la autovía GI-636.



 UP CO.5

Imagen 33. Unidad de Paisaje CO.5 Corredor y Área Urbana de Irún. Fuente: Catálogo del paisaje y determinaciones del paisaje. Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco. Julio 2016



Imagen 34. Mapa de Visibilidad Intrínseca. Fuente: Catálogo del Paisaje del Área Funcional Donostia-Bajo Bidasoa. Plano a escala 1:50.000. Diciembre 2016. Gobierno Vasco

La unidad UPCO.5 se encuentra muy expuesta visualmente tanto al Jaizkibel, como a las laderas de Montes y valles de Urkabe-San Martzial vertientes al corredor. Ambas divisorias, hasta el monte Araso, son los límites de la Cuenca visual a la que pertenece Irún. La relación visual con Hondarribia es limitada, a pesar de compartir los fondos escénicos de las cuerdas de su misma unidad visual.



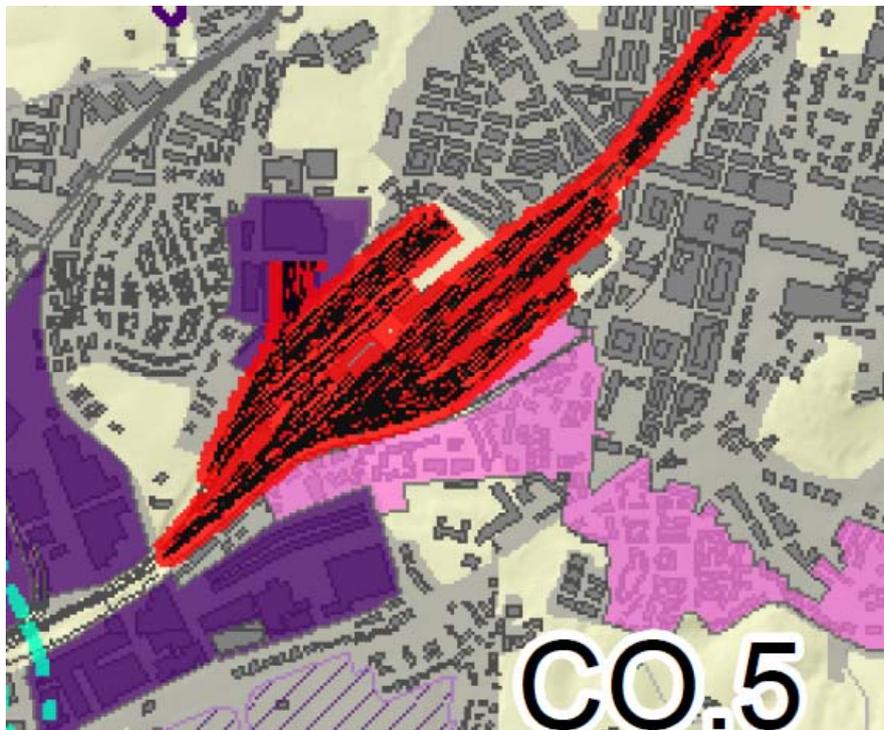
## FRAGILIDAD INTRÍNSECA DEL PAISAJE

MEDIA BAJA 

Imagen 35. Mapa de Fragilidad Paisajística. Mediante una elipse roja se ha señalado la localización aproximada del ámbito de estudio. Fuente: Catálogo del Paisaje del Área Funcional Donostia-Bajo Bidasoa. Plano a escala 1:50.000. Diciembre 2016. Gobierno Vasco

La fragilidad paisajística en el ámbito de estudio se califica como Media-Baja.

Los objetivos de calidad paisajística (OCP) en el ámbito de estudio consisten en la mejora de la infraestructura del transporte, la línea férrea. En el entorno inmediato al sur del ámbito, el objetivo consiste en la mejora de asentamientos residenciales con baja calidad visual.



### OCP II (Restauración, integración o mejora)

#### Infraestructuras de transporte

 I.M.1. Mejora (de elementos y vistas) de infraestructuras de transporte

#### OCP SUPERFICIALES

##### Asentamientos urbanos

 U.M.1 Mejora de asentamientos residenciales con baja calidad visual

 U.M.5. Mejora visual de polígonos industriales

Imagen 36. Objetivos de Calidad Paisajística. Fuente: Catálogo del Paisaje del Área Funcional Donostia-Bajo Bidasoa. Plano 2.2 a escala 1:50.000. Diciembre 2016. Gobierno Vasco

#### **4.13.2 Catálogo abierto de Paisajes Singulares y Sobresaliente de la CAPV**

La Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible (2002-2020) incluye entre los objetivos correspondientes a la Meta 3, la elaboración de un Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la CAPV y la posterior redacción de los planes de conservación y restauración para cada uno de los paisajes catalogados. En el año 2005 se presenta el Anteproyecto del Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la CAPV.

De acuerdo con el Anteproyecto del Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la CAPV, en el ámbito de estudio **no hay Hitos paisajístico culturales ni sus zonas próximas de influencia visual, tampoco hay Espacios de Interés Naturalístico Catalogados, ni Cuencas Visuales Catalogadas**, tal y como se observa en la siguiente figura.

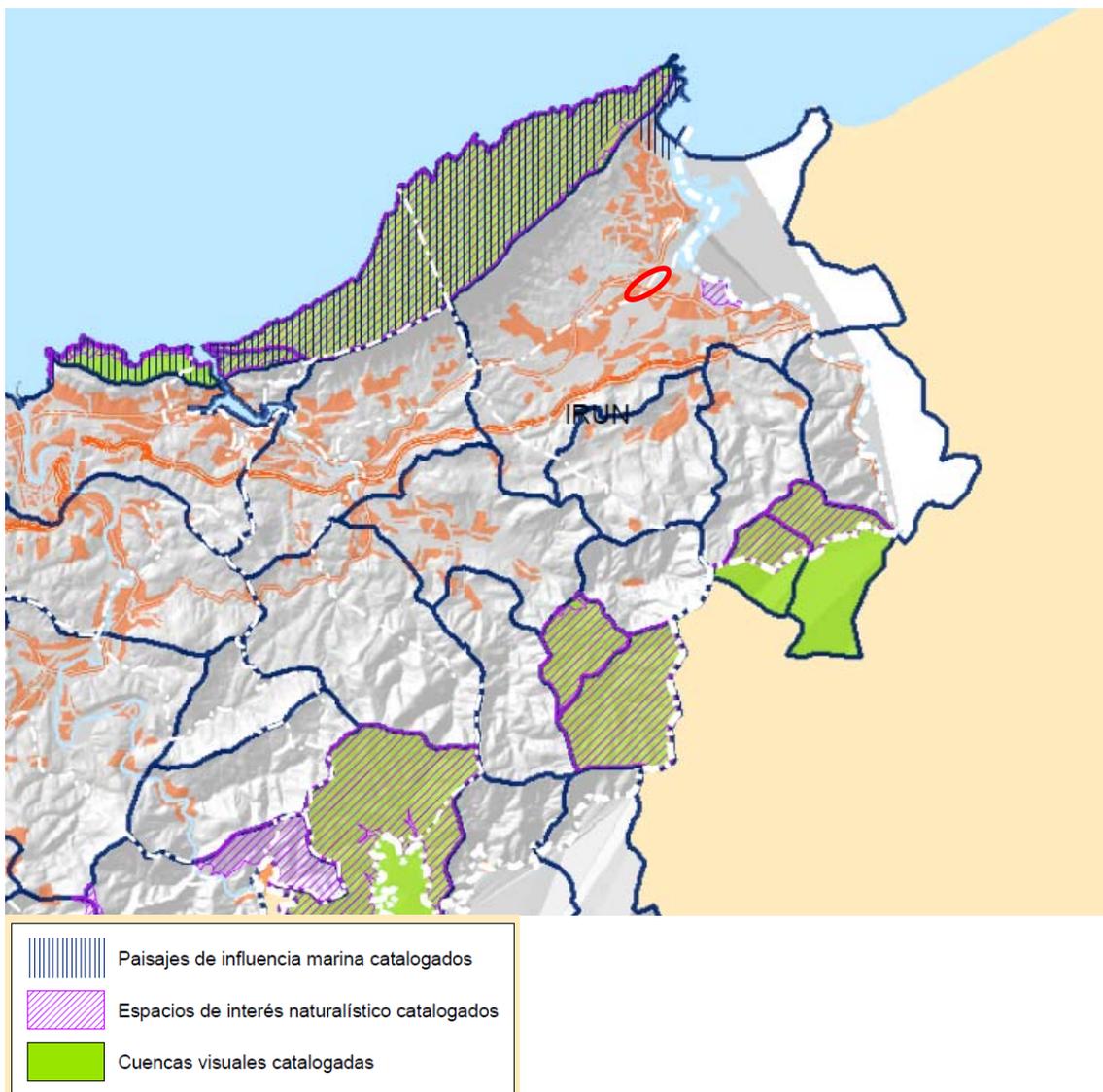


Imagen 37. Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresaliente de la CAPV-Anteproyecto. Mediante una elipse roja se ha señalado la localización aproximada del ámbito de estudio. Fuente: Mapa 6 Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresaliente de la CAPV de noviembre de 2005. Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco

#### 4.13.3 Unidades del Paisaje

De acuerdo al Visor GeoEuskadi, el ámbito de estudio se encuentra en la unidad paisajística denominada “Urbano en dominio antropogénico”, caracterizada por presentar un valor paisajístico muy bajo. Se trata de un paisaje calificado como “Muy Cotidiano”.

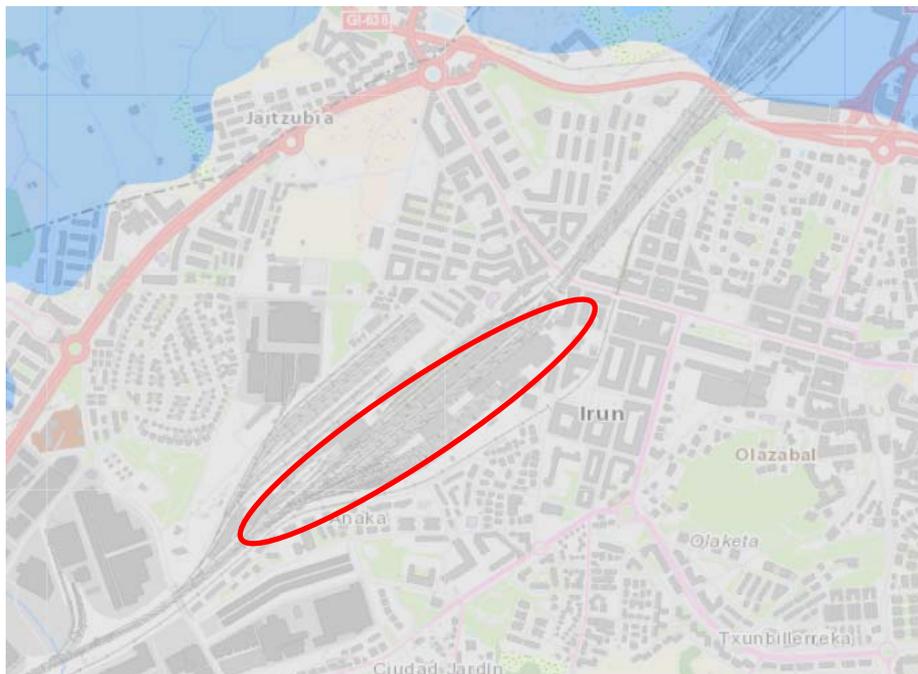


Imagen 38. Unidades del Paisaje. Mediante una elipse roja se ha señalado la localización aproximada del ámbito de estudio. Fuente: Visor GeoEuskadi. Departamento de Medio Ambiente y Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco

El Catálogo Abierto de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la CAPV define los paisajes cotidianos como *“aquellos en los que desarrolla sus actividades diarias la población vasca, los paisajes en los que discurre su vida, en definitiva”*. En concreto, define los paisajes muy cotidianos como *“aquellos en los que las cuencas visuales contienen autopistas, autovías, y vías de doble dirección, ferrocarril, y/o aeropuertos; o los núcleos urbanos, industriales o rurales que en conjunto sumen más del 70% de la población de la CAPV”*.



Imagen 39. Unidad paisajística “Urbano en dominio antropogénico” en el ámbito de estudio. Paisaje Muy Cotidiano. Fuente: Elaboración propia

#### 4.14 Medio socioeconómico

Según los datos del Instituto Vasco de Estadística, la población de Irún en el año 2017 es de 59.681 habitantes (29.091 hombres y 30.590 mujeres). La población de 65 años y más representa el 20,98%. La densidad de población en el municipio de Irún es de 1.425,05 habitantes/Km<sup>2</sup>. La tasa de paro es del 16,9%.

Grupos de Edad					
Edad	Unidades	Total (%)	Mujeres (%)	Hombres (%)	Ratio sexo
≥ 65	12.523	21	57,8	42,2	1,37
20-64	35.825	60	49,9	50,1	1
≤ 19	11.333	19	48,2	51,8	0,93
<b>Total</b>	<b>59.681</b>	<b>100</b>	<b>51,3</b>	<b>48,7</b>	<b>1,05</b>

Imagen 40. Grupos de edad. Fuente: Eustat. Indicadores demográficos. Estadística municipal de habitantes. Proyecciones de población

El municipio de Irún, con una superficie de 4.188 ha, forma parte del Corredor Donostia – Bayona, el cual tiene una fuerte especialización en el sector servicios, y en particular, en los intercambios comerciales derivados de su carácter transfronterizo.

El desarrollo y evolución del sector transporte y actividades asociadas han sido un elemento esencial de la economía local de Irún.

La reserva de suelo ferroviario es fundamental como soporte a las futuras alternativas y funciones de transporte intermodal, y su relación con el ferrocarril de alta velocidad.

La actividad turística, estacional y dependiente del recurso playas y servicios recreativos, es también importante en el desarrollo económico.

Un tercer elemento fundamental en la economía del municipio es la infraestructura industrial existente, como servicios avanzados a la industria, elementos de apoyo a las actividades de transportes y comerciales, la industria deportivo náutica, etc.

#### 4.15 Riesgos Ambientales

#### 4.15.1 Riesgo de erosión

La zona de estudio se caracteriza por niveles de erosión muy bajos y pérdidas de suelo tolerable.

#### 4.15.2 Inundabilidad

Según la cartografía de inundabilidad de la CAPV, el ámbito del Plan de Compatibilización queda fuera de las áreas inundables para periodos de retorno de 10, 100 y 500 años.

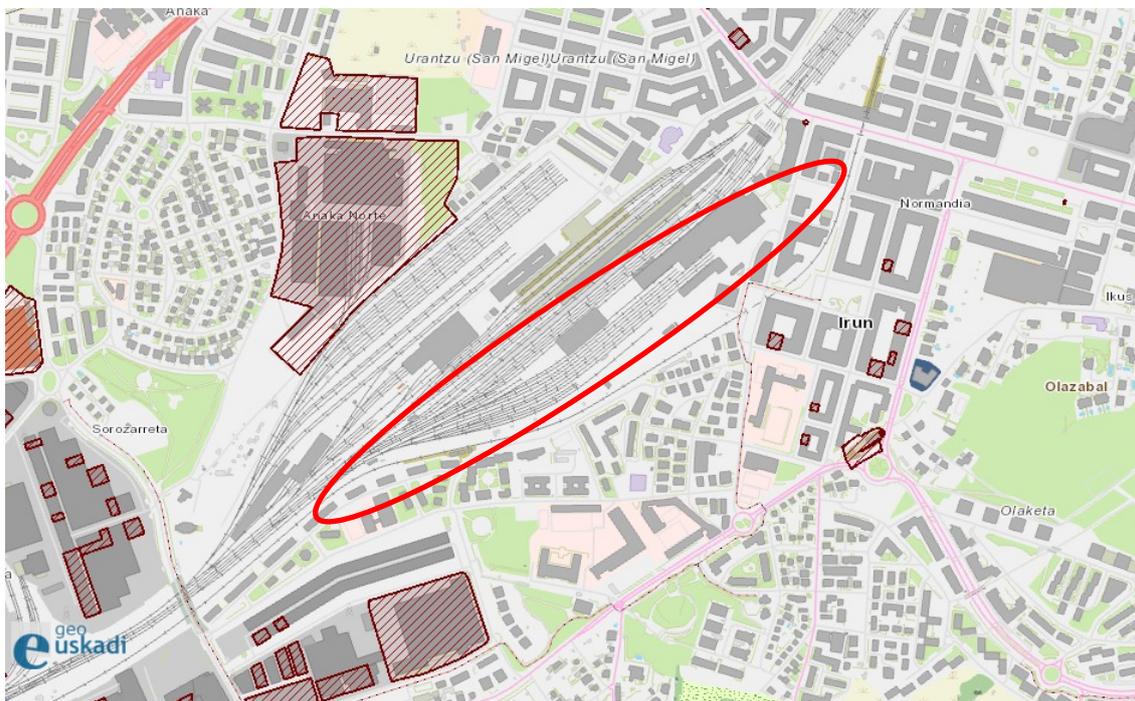
#### 4.15.3 Suelos potencialmente contaminados

La normativa de aplicación en el País Vasco relativa a los suelos potencialmente contaminados es la siguiente:

- Orden de 21 de diciembre de 2017 del Consejero de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda, de actualización del inventario de suelos que soporten o hayan soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo.
- Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.
- Decreto 165/2008, de 30 de septiembre, de inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo.

La Ley 4/2015, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo, tiene por objeto la protección del suelo de la Comunidad Autónoma del País Vasco, previniendo la alteración de sus características químicas derivada de acciones de origen antrópico.

La última actualización del inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo ha sido aprobada por la Orden 21 de diciembre de 2017. Se ha consultado la información permanente, integrada y actualizada del inventario de estos suelos contaminados que está disponible en GeoEuskadi, geoportal de referencia de la Infraestructura de Datos Espaciales de Euskadi (IDE de Euskadi). **El ámbito de estudio no incluye suelos potencialmente contaminados aunque si hay presencia de los mismos en el entorno**, tal y como se observa en la siguiente figura.



 Suelos con Actividades o Instalaciones Potencialmente Contaminantes

Imagen 41. Inventario de suelos. Suelos con Actividades o Instalaciones Potencialmente Contaminantes. Mediante una elipse roja se ha señalado la localización aproximada del ámbito de estudio. Fuente: Visor GeoEuskadi. Departamento de Medio Ambiente y Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco

La Ley 4/2015, autonómica, para la Prevención y Corrección de la contaminación del suelo, determina que:

*“Artículo 23. Supuestos de declaración de la calidad del suelo.*

*1. Corresponderá al órgano ambiental de la Comunidad Autónoma declarar la calidad del suelo cuando concurra alguna de las circunstancias siguientes:*

***c) Cese definitivo de una actividad o instalación potencialmente contaminante del suelo.***

***d) Cambio de uso de un suelo que soporte o haya soportado una actividad o instalación potencialmente contaminante”.***

El artículo 7 de la Ley 4/2015 denominado “Procedimientos de declaración en materia de calidad del suelo”, prevé dos procedimientos: procedimiento de declaración de la calidad del suelo y procedimiento de declaración de aptitud de uso del suelo.

**En la presente modificación del PGOU, el ámbito de estudio estaría sujeto a declaración de la calidad del suelo.**

La Ley 4/2015 en su artículo 7 define el procedimiento de **declaración de la calidad del suelo** como *“el procedimiento administrativo que tiene por finalidad validar, por parte del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma, la adecuación del suelo al uso actual o previsto, en función de los informes de investigación de calidad del suelo realizados por una entidad acreditada. Obligatoria conlleva conocer la concentración de contaminantes en el suelo y en otros medios potencialmente afectados y realizar su evaluación de acuerdo a los criterios que correspondan a cada fase de investigación”*.

En la Propuesta de **Convenio para la regeneración urbana y desarrollo en el ámbito de la actual estación ferroviaria de Irún**, el Ayuntamiento se compromete:

*“El Ayuntamiento de Irún, por sus propios medios o mediante la contratación de terceros, realizará a su cargo los trabajos necesarios para la Declaración de Calidad de Suelo con el objeto de posibilitar la recuperación y saneamiento de aquellos suelos en su caso pudieran estar potencialmente contaminados”*.

El procedimiento viene regulado en el artículo 31 y siguientes de la Ley 4/2015,

**Artículo 31. Inicio del procedimiento.**

.....

*“3. En el supuesto contemplado en el **epígrafe c)** del apartado primero del artículo 23, en el plazo máximo de dos meses a contar desde el cese definitivo de la actividad o instalación, el titular de la misma deberá informar al órgano ambiental de la Comunidad Autónoma sobre dicho cese. Dicha comunicación se acompañará de la propuesta de actuación a efectos de lo dispuesto en la presente ley o, en el caso de que el cese derive de una actuación expropiatoria, de documentación acreditativa de dicha circunstancia. A la vista de la comunicación presentada, el órgano ambiental establecerá el alcance de las obligaciones del cesante y, en su caso, el plazo máximo que se concede para iniciar el procedimiento.*

*En el supuesto de que el cese de la actividad sea consecuencia de un procedimiento concursal, serán los administradores concursales nombrados por la autoridad judicial quienes deberán cumplir la citada obligación.*

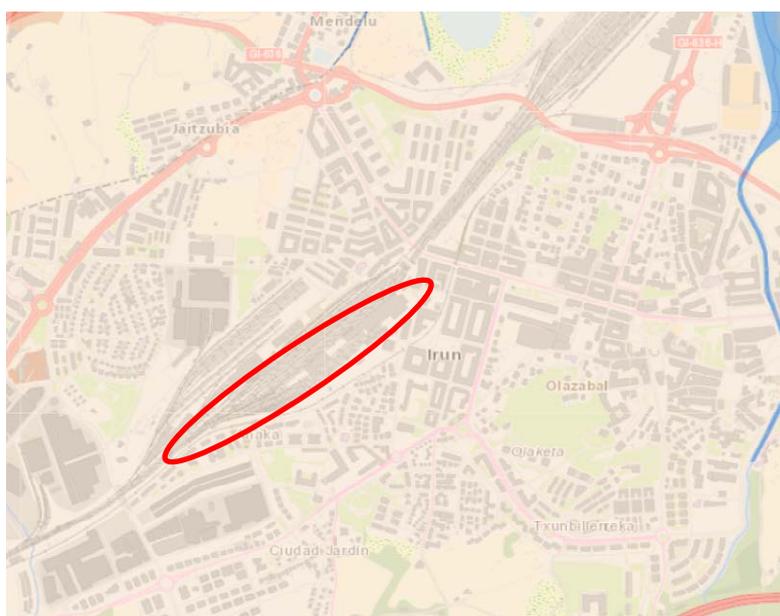
*4. En el supuesto contemplado en el **epígrafe d)** del apartado primero del artículo 23, la declaración de la calidad del suelo deberá emitirse por el órgano ambiental con anterioridad a la aprobación definitiva de los instrumentos urbanísticos que incluyan la ordenación pormenorizada de la parcela o parcelas que soporten o hayan soportado una actividad o instalación potencialmente contaminante del suelo o con anterioridad a la modificación de*

*dichos instrumentos y, preferentemente, en las fases iniciales de los respectivos procedimientos.*

*No obstante, en el supuesto de que en el emplazamiento, en todo o en parte, concurriesen circunstancias que impidieran llevar a cabo las investigaciones de la calidad del suelo, podrá procederse a la aprobación definitiva del instrumento de ordenación de que se trate sin la declaración de la calidad del suelo. En este caso, dicha declaración deberá emitirse con anterioridad a la aprobación inicial del Programa de Actuación Urbanizadora o, en su defecto, de los proyectos de reparcelación y urbanización del ámbito de gestión en cuya delimitación se incluya el emplazamiento”.*

#### **4.15.4 Vulnerabilidad a la contaminación de acuíferos**

El área de estudio presenta una vulnerabilidad muy baja a la contaminación de acuíferos.



Vulnerabilidad Muy Baja
  Ría

Imagen 42. Vulnerabilidad de acuíferos. Mediante una elipse roja se ha señalado la localización aproximada del ámbito de estudio. Fuente: Visor GeoEuskadi. Departamento de Medio Ambiente y Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco

## **5 DEFINICIÓN Y VALORACIÓN DE LAS UNIDADES AMBIENTALES Y PAISAJÍSTICAS**

El ámbito de estudio se engloba dentro de una única unidad ambiental y paisajística homogénea. Se trata de una **unidad urbana** con un valor ambiental y paisajístico bajo. Es un área transformada por la actividad humana, con una calidad paisajística muy baja y una fragilidad paisajística Media-Baja, sin vegetación y sin valores naturalísticos. En esta unidad no se detectan riesgos ambientales.

Se ha analizado el valor de las variables estudiadas que conforman esta unidad homogénea y su capacidad de acogida a los usos previstos.

Para la valoración de la capacidad de acogida se ha tenido en cuenta cuatro niveles básicos: muy baja, baja, media y alta.

- Capacidad de acogida muy baja: son aquellas áreas en las que sus condiciones ambientales de calidad o de fragilidad (capacidad de absorción) hacen que los usos previstos no sean directamente asumibles, obligando al establecimiento de una serie de medidas correctoras, y en ocasiones también medidas compensatorias.
- Capacidad de acogida baja: son aquellas áreas en las que la viabilidad global de los nuevos usos exige que, para minimizar los efectos a grados admisibles, se incorpore al Plan medidas de naturaleza estructural que afecte a la esencia de su diseño.
- Capacidad de acogida media: son aquellas áreas en las que la viabilidad global de los nuevos usos se consigue mediante la aplicación de medidas preventivas y correctoras de tipo convencional, tales como revegetación, pantallas antirruído, etc.
- Capacidad de acogida alta: son aquellas áreas cuya fragilidad global se encuentra ya disminuida por la presencia de otras infraestructuras, o cuyos terrenos se encuentran muy degradados. Aun así se considera que requieren medidas preventivas y correctoras.

El ámbito de estudio presenta en general una **capacidad de acogida alta para los usos previstos en la modificación del Plan**. Se trata de un área degradada de baja calidad paisajística, sin vegetación, sin cursos de agua, sin espacios protegidos, sin vías pecuarias, sin valor naturalístico, cuya fragilidad se ha reducido por la presencia de infraestructuras.

Las zonas con presencia de elementos del Catálogo del Patrimonio Histórico-Artístico dentro de esta unidad homogénea son las únicas áreas que tienen una capacidad de acogida muy baja. Se trata del Edificio de la Aduana y del Camino de Santiago,

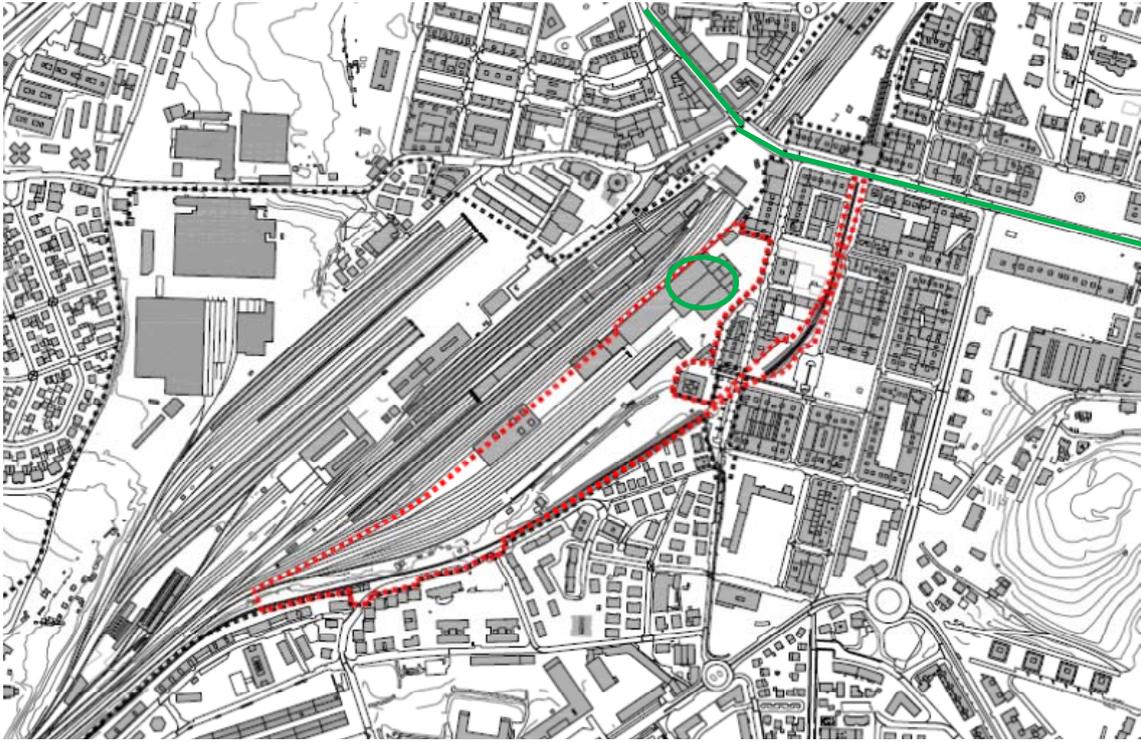


Imagen 43. Elementos del Catálogo del Patrimonio Histórico-Artístico en color verde. Fuente: Elaboración propia

## 6 POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES

Las actividades con previsible incidencia ambiental por la Modificación del PGOU son las siguientes:

### Fase de construcción necesaria para el posterior desarrollo de la Modificación del Plan

- Movimiento de tierras y actividades asociadas (Préstamos y vertederos, zonas de instalaciones auxiliares, transporte de material y maquinaria)
- Construcción de los edificios
- Consumo de recursos y mano de obra

### Fase de funcionamiento de la Modificación del Plan

- Presencia y funcionamiento de los edificios
- Incremento de tráfico
- Generación de aguas residuales y residuos
- Presencia de zonas verdes y servicios públicos
- Incremento de consumo de recursos y creación de puestos de trabajo

Debido al carácter antrópico del ámbito de estudio, no se prevén impactos sobre la calidad de los suelos, la hidrología superficial y la subterránea, la vegetación y la fauna, los espacios protegidos. Además, el ámbito de estudio no presenta riesgos ambientales destacables.

**No se prevén impactos sobre los suelos** en el ámbito de estudio ya que éstos se encuentran transformados.

**No hay cursos de agua superficial** en el ámbito de estudio. **No hay masas de agua subterránea** en el ámbito de estudio. El área de estudio presenta una vulnerabilidad muy baja de acuíferos frente a la contaminación.

**No hay presencia de vegetación natural** en el ámbito de estudio. La fauna urbana se desplazará hacia espacios colindantes semejantes a los afectados. **No hay áreas de interés para la fauna ni presencia de especies zoocenóticas protegidas** en el ámbito de estudio.

**No se prevén impactos sobre los espacios protegidos y/o de interés** ya que no hay presencia de Espacios de la Red Natura 2000, Espacios Naturales Protegidos, Lugares Naturales Protegidos, Hábitat de Interés Comunitario, en el ámbito de estudio ni en su entorno inmediato.

**No hay suelos contaminados catalogados** en el ámbito de estudio, por lo que no son previsibles riesgos de contaminación.

**No se prevén impactos sobre el patrimonio arqueológico ya que no hay yacimientos arqueológicos catalogados ni Zonas de Protección Arqueológica** en el ámbito de estudio.

**En general, el impacto será positivo ya que las actuaciones previstas permitirán una mayor integración del oeste de la ciudad con el centro y reducirán el efecto barrera que hoy existe, resolviendo la fractura urbana que representa la brecha ferroviaria.**

Con el desarrollo de la Modificación del Plan se conseguirá:

- Mejorar la conectividad y la accesibilidad, facilitando los accesos al entorno de la estación y cosiendo dos lados de la ciudad históricamente separados por las vías.
- Generar un nuevo desarrollo urbano de usos mixtos, sostenible, amable y que promueva diversidad de actividades.
- Tomar la presencia del tren como un elemento positivo y de gran fuerza en el paisaje urbano Irún, pero mejorando la forma en que la ciudad se relaciona con la zona de vías.
- Integrar la ordenación en la topografía de la zona y en el contexto histórico de Irún, conservando los elementos relevantes del patrimonio de la ciudad.

A continuación se resumen los impactos previsibles como consecuencia de la Modificación del Plan.

## 6.1 Impactos sobre la contaminación atmosférica, el confort sonoro y el paisaje durante la fase de construcción

---

El movimiento de tierras ocasionará un incremento temporal de partículas en suspensión y barro. La intensidad de la alteración será Mínima y el impacto será moderado. Las medidas protectoras necesarias serán de carácter preventivo (riego de la zona de obras, neumáticos, etc.) y su coste económico no será elevado.

La utilización de maquinaria en los movimientos de tierra incrementará temporalmente los niveles sonoros afectando a la población que reside en el entorno. La intensidad de la alteración será Mínima, ya que el incremento aunque ineludible en cualquier caso, será poco significativo. Dicho incremento deberá ser controlado debidamente mediante el cumplimiento de la legislación en materia de emisiones acústicas en vehículos y maquinaria de obra. El impacto será Moderado Las medidas protectoras necesarias serán simples en su ejecución y su coste económico no será elevado.

Para la construcción de los edificios, se necesitarán materiales que serán transportados por camiones. La contaminación atmosférica producida por los mismos será inapreciable frente a la existente en Irún. Lo mismo ocurrirá con los niveles sonoros.

Durante la fase de construcción, la existencia de las instalaciones auxiliares y los movimientos de tierra provocarán un efecto visual mínimo en el ámbito de estudio, no suponiendo esto un fuerte impacto sobre el paisaje debido al alto grado de alteraciones por tratarse el entorno de una zona urbana degradada.

## 6.2 Impactos sobre el Patrimonio Histórico Artístico durante la fase de construcción

---

El **Camino de Santiago**, que discurre en el límite noreste del ámbito de estudio, **no se va a modificar ni afectar** con la Modificación del Plan.

El **Edificio de Aduanas** es un edificio valioso que requiere una conservación y seguimiento, además de un nuevo propósito en la ciudad. Este edificio tiene un nivel de protección E (Nivel de Conservación Estructural). Este nivel protege los edificios en cuanto al mantenimiento de su estructura, si bien admite determinadas intervenciones para la adecuación de la misma a nuevos usos, siempre que en todo caso se respeten los elementos constitutivos de la envolvente del edificio.

**La afección previsible sobre el Patrimonio Histórico Artístico es poco significativa ya que en la recuperación del Edificio de Aduanas se mantendrá su estructura y se respetarán los elementos constitutivos de la envolvente del edificio. Sólo se llevarán a cabo algunas intervenciones para la adecuación del edificio a los nuevos usos.**

La recuperación de este edificio y el espacio adyacente, junto con la topografía, que brinda fácil acceso desde la calle Aduana, así como la oportunidad de una conexión más directa con la estación internacional, permitirá pensar en este espacio como una plaza urbana dinámica, relacionada con el emprendimiento, en apoyo de otros usos como el campus empresarial-universitario.

### 6.3 Consumo de recursos y mano de obra durante la fase de construcción

---

Durante la fase de construcción se consumirán materiales y se necesitará mano de obra. Se trata de un **impacto positivo**, por el incremento de la actividad económica y por la generación de puestos de trabajo, que conllevará, la disminución los niveles de paro.

### 6.4 Impactos sobre la calidad del aire durante la fase de funcionamiento

---

Los usos previstos por la Modificación del Plan no supondrán un incremento significativo de disminución de la calidad del aire en el ámbito de estudio.

### 6.5 Impactos sobre el cambio climático durante la fase de funcionamiento

---

Dentro del Estudio Ambiental Estratégico se integrará la variable del Cambio Climático. Para ello se hará un estudio de las posibles medidas de mitigación y adaptación que se consideren necesarias dentro del marco de la Modificación del Plan. Concretamente, en el ámbito de la mitigación, el **cálculo de las emisiones de Gases de Efecto invernadero** asociadas a la Modificación del Plan permitirá identificar así aquellas más significativas para posteriormente poder hacer una **propuesta y priorización de medidas de minimización o de reducción de esas emisiones**. Además, se incorporarán algunas de las medidas de lucha contra el cambio climático planteadas por el Gobierno Vasco en el trabajo sobre “Cambio climático y planeamiento territorial y urbanístico en la CAPV”:

- Inclusión de terrenos para espacios verdes, vinculados a un objetivo de absorción de emisiones.
- Consideraciones sobre captación de energía renovable en edificaciones.
- Condiciones de admisibilidad de materiales de construcción según el carbono o energía embebidos.

- Condiciones en materia de alineaciones y rasantes, etc.

## 6.6 Impactos sobre el confort sonoro durante la fase de funcionamiento

---

El nuevo Distrito Urbano Innovador supondrá un **incremento del tráfico de vehículos que podría incrementar los niveles sonoros en la zona de estudio**. No obstante, hay que tener en cuenta que **la Modificación del Plan se basa en un sistema de movilidad sostenible en el que peatones, ciclistas y transporte público son priorizados. Se apuesta por la electromovilidad (coches eléctricos) y por el uso de la bicicleta y del transporte público**. Se reducirá el tráfico rodado en el entorno de la calle Aduana.

En el Estudio Ambiental Estratégico se incorporará un **Estudio de Impacto Acústico** que permitirá prever el impacto acústico global de la zona como consecuencia del funcionamiento de la modificación del Plan. Tanto las conclusiones como las medidas preventivas y correctoras propuestas en el mencionado estudio acústico se tendrán en cuenta en el diseño de la modificación del Plan.

Se diseñará para mitigar los problemas de contaminación acústica existentes en la zona y su entorno (tren, aeropuerto, nodos industriales). En la ubicación de las nuevas viviendas se tendrá en cuenta el ruido actual producido por el tren con objeto de no afectar a la calidad de vida de los residentes, aplicando las medidas protectoras y correctoras que sean necesarias para reducir los niveles sonoros hasta límites admisibles.

**La eliminación o soterramiento del topo previsto en la Modificación del Plan será un impacto positivo ya que supondrá una disminución de los niveles sonoros en el ámbito de estudio.**

## 6.7 Impactos sobre el paisaje durante la fase de funcionamiento

---

Las actuaciones propuestas en la Modificación del Plan producirán un **impacto positivo al incrementar de forma significativa la calidad del paisaje**. Se transformará una zona degradada en un espacio urbano de calidad con presencia de zonas verdes. Las nuevas manzanas se integrarán en la malla urbana y en la escala existente en Irún.

La presencia del tren se trata como una calidad visual del lugar, aunque reduciendo su efecto de barrera visual y contaminación sonora.

Con la eliminación del topo se mejorarán las características paisajísticas del ámbito ya que se podrán recuperar los terrenos ocupados por la trinchera del Euskotren, que actualmente es una barrera nociva para el entorno urbano.

## 6.8 Impactos sobre el medio socio-económico durante la fase de funcionamiento

---

El desarrollo de la Modificación del Plan supondrá un **impacto positivo sobre el medio socioeconómico del municipio**, disminuyendo el paro e incrementándose el comercio y la industria durante el desarrollo de las áreas temáticas planteadas en la Modificación del Plan:

- Movilidad: Fuerte apuesta del municipio por el transporte público eléctrico.
- Logística avanzada: Tradición de Irún como polo logístico de referencia, existencia de grandes empresas del sector y una posibilidad de desarrollo intermodal.
- Retail 4.0: Vocación histórica de Irún como centro comercial de calidad con un amplio tejido empresarial en el sector y una gran empresa tractora.
- Sector Servicios Avanzados Turismo y Economía Creativa: Un tejido activo de ingenierías e iniciativas emprendedoras de pequeño tamaño, junto con una clara tendencia de especialización, así como una pujante actividad en el ámbito de la creación artística y las actividades económicas relacionadas.

La Modificación del Plan es una oportunidad inmejorable para potenciar la “marca Irún” y para revitalizar y regenerar la actividad económica del municipio.

La Modificación del Plan conseguirá la generación de un ecosistema innovador, favoreciendo la retención y desarrollo de proyectos económicos tractores y la captación y retención de personas emprendedoras, apoyándose en la actividad ya desarrollada por los agentes existentes.

**El nuevo Distrito Urbano Innovador será un catalizador de la regeneración urbana y económica de la ciudad de Irún.**

De manera preliminar, en función de la superficie prevista para las actividades empresariales dentro de las 6,4 ha del ámbito, se estima que una ocupación al 100% generaría de manera aproximada un total de **2.000 empleos** que según los datos del sector supondrían más de 200 empresas.

## 6.9 Generación de aguas residuales y residuos durante la fase de funcionamiento

El vertido de aguas residuales generadas por el uso de los edificios durante la fase de explotación de la Modificación del Plan se realizará a la red de saneamiento municipal de Irún, por lo que no se producirán vertidos a aguas superficiales. En la actualidad, las aguas residuales generadas en los edificios existentes en el ámbito se vierten a la red de saneamiento municipal de Irún que tiene capacidad suficiente para recoger este incremento de vertido previsto por el funcionamiento de la Modificación del Plan.

Como consecuencia del uso de los edificios durante la fase de explotación de la Modificación del Plan, se generarán residuos sólidos asimilables a urbanos que serán gestionados por el servicio de limpieza del Ayuntamiento de Irún. En la actualidad, los residuos generados en los

edificios existentes en el ámbito son gestionados por el servicio de limpieza del Ayuntamiento de Irún.

**Las aguas residuales y los residuos que se generen durante la fase de explotación de la Modificación del Plan no producirán un deterioro en los niveles de servicio del municipio en relación al saneamiento y a la recogida de basuras.**

### **6.10 Aumento del consumo de energía durante la fase de funcionamiento**

Los usos propuestos en la Modificación del Plan implicarán un aumento en el consumo de energía.

La Modificación del Plan recomendará que los diseños de los edificios se realicen desde el punto de vista de la **eficiencia energética, sostenibilidad y adopción de energías limpias** ya que presentan grandes ventajas.

En el diseño de los edificios se tendrá en cuenta la necesidad de optimizar el ahorro de energía y el aislamiento térmico para lograr un uso racional de la energía y cumplir con los criterios de habitabilidad definidos en el Código Técnico de Edificación. Además, se emplearán los materiales adecuados y las buenas prácticas para lograr un máximo ahorro de energía. Se ajustará el consumo energético a las necesidades de los usuarios de los edificios, tanto en confort térmico, ventilación, iluminación etc.

### **6.11 Contaminación lumínica durante la fase de funcionamiento**

Con objeto de evitar los impactos de la contaminación lumínica durante la fase de funcionamiento de la Modificación del Plan, en el diseño del Plan se recomendará que el **sistema de alumbrado contemple los criterios de eficiencia energética** y de consecución de los niveles luminotécnicos establecidos según la normativa vigente.

## **7 PROPUESTA DE PERSONAS INTERESADAS**

Se propone la siguiente relación de personas interesadas:

- Pilar Barquin abejaruco67@yahoo.es EKOLOGISTAK MARTXA
- Jose Manuel Cabrita seo-donostia@seo.org SEO BIRDLIFE
- Mikel Estonba mikelestonba@irakasle.net. Agenda Escolar 21.

## **8 AUTORES DEL DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO**

Los autores del Documento Inicial Estratégico son:

- Iñaki Ábalos. Arquitecto
- Fernando Fernández. Arquitecto
- Jerónimo van Schendel. Arquitecto
- Lourdes Rubio. Ingeniera de Caminos
- Marisa Villalmanzo. Licenciada en Ciencias Biológicas. Máster en Evaluación y Corrección de Impactos Ambientales

## 9 CONCLUSIONES

El ámbito de estudio de la Modificación del PGOU se circunscribe en el ámbito de ordenación urbanística “0.2.01. Entorno Estación”, del Plan General de Ordenación Urbana de Irún, aprobado el 28 de enero de 2015. Se trata de una zona urbana, de unas 6,4 ha.

El ámbito de estudio está antropizado. No hay aspectos ambientales ni problemas relevantes que pudieran constituir factores limitantes para las determinaciones de la Modificación del Plan.

El ámbito de estudio, que se engloba dentro de una única unidad ambiental y paisajística homogénea, con un valor ambiental y paisajístico bajo, presenta en general una capacidad de acogida alta para los usos previstos en la modificación del Plan. Se trata de un área degradada de baja calidad paisajística, sin vegetación, sin cursos de agua, sin espacios protegidos, sin vías pecuarias, sin valor naturalístico, cuya fragilidad se ha reducido por la presencia de infraestructuras.

Debido al carácter antrópico del ámbito de estudio, no se prevén impactos sobre la calidad de los suelos, la hidrología superficial y la subterránea, la vegetación y la fauna, los espacios protegidos, el patrimonio arqueológico, tanto en fase de construcción como en fase de funcionamiento de las actividades previstas en la Modificación del Plan. Además, el ámbito de estudio no presenta riesgos ambientales destacables.

No hay suelos contaminados catalogados en el ámbito de estudio, por lo que no son previsible riesgos de contaminación.

En general, el impacto previsible por la Modificación del Plan será positivo ya que las actuaciones previstas permitirán una mayor integración del oeste de la ciudad con el centro y reducirán el efecto barrera que hoy existe, resolviendo la fractura urbana que representa la brecha ferroviaria.

Los impactos previsible como consecuencia de la Modificación del Plan son los siguientes:

- Durante la fase de construcción, el movimiento de tierras necesario para el posterior desarrollo de la Modificación del Plan ocasionará un incremento temporal de los niveles sonoros y de partículas en suspensión y barro, afectando a la población que reside en el entorno. La intensidad de la alteración será Mínima y el impacto será moderado. Las medidas protectoras necesarias serán simples en su ejecución y su coste económico no será elevado.
- La afección previsible sobre el Patrimonio Histórico Artístico es poco significativa ya que en la recuperación del Edificio de Aduanas se mantendrá su estructura y se respetarán los elementos constitutivos de la envolvente del edificio. Sólo se llevarán a cabo algunas intervenciones para la adecuación del edificio a los nuevos usos.
- Consumo de recursos y mano de obra durante la fase de construcción será un impacto positivo.
- Los usos previstos por la Modificación del Plan no supondrán un incremento significativo de disminución de la calidad del aire en el ámbito de estudio.
- La Modificación del Plan priorizará las medidas de minimización o de reducción de las emisiones de Gases de Efecto invernadero para evitar impactos sobre el cambio climático.
- El nuevo Distrito Urbano Innovador supondrá un incremento del tráfico de vehículos que podría incrementar los niveles sonoros en la zona de estudio. No obstante, la Modificación del Plan se basa en un sistema de movilidad sostenible en el que peatones, ciclistas y transporte público son priorizados. En el Estudio Ambiental Estratégico se incorporará un Estudio de Impacto Acústico que permitirá prever el impacto acústico global de la zona como consecuencia del funcionamiento de la modificación del Plan. Tanto las conclusiones como las medidas preventivas y correctoras propuestas en el mencionado estudio acústico se tendrán en cuenta en el diseño de la modificación del Plan. La eliminación o soterramiento del topo previsto en la Modificación del Plan será un impacto positivo ya que supondrá una disminución de los niveles sonoros en el ámbito de estudio.
- Las actuaciones propuestas en la Modificación del Plan producirán un impacto positivo al incrementar de forma significativa la calidad del paisaje.
- El desarrollo de la Modificación del Plan supondrá un impacto positivo sobre el medio socioeconómico del municipio, generando empleo y favoreciendo la regeneración urbana y económica de la ciudad de Irún.
- Las aguas residuales y los residuos que se generen durante la fase de explotación de la Modificación del Plan no producirán un deterioro en los niveles de servicio del municipio en relación al saneamiento y a la recogida de basuras.
- La Modificación del Plan recomendará que los diseños de los edificios se realicen desde el punto de vista de la **eficiencia energética, sostenibilidad y adopción de energías limpias**. Además, en el diseño de la Modificación del Plan se aconsejará que el **sistema**

**de alumbrado contemple los criterios de eficiencia energética** y de consecución de los niveles luminotécnicos establecidos según la normativa vigente.

No son previsibles incidencias significativas sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes.

## **ANEXOS**

### **FORMULARIO DEL ANEXO V DEL DECRETO 211/2012**

---

## ANEXO V AL DECRETO 211/2012, DE 16 DE OCTUBRE

### Solicitud de evaluación ambiental estratégica

Título
MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PGOU EN EL ESPACIO FERROVIARIO DE IRÚN

Objeto
<p>El objeto de la Modificación Puntual del Plan General es la ordenación estructural y pormenorizada del ámbito de los suelos desafectados del uso ferroviario por el Ministerio y Adif y de aquellos que en el entorno permitan desarrollar un proyecto de ciudad y regeneración urbana, utilizando plenamente su potencial de renovación integrada.</p> <p>Siguiendo el proceso de tramitación urbanística de la Ley del Suelo se realizan en este Documento de Avance alternativas de ordenación en el ámbito de la Modificación Puntual. El objetivo es la transformación urbanística del área para el desarrollo del Distrito Urbano Innovador, en el marco del proyecto Viairun.</p> <p>Los objetivos sustantivos que se plantean son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Establecer una propuesta de carácter estratégico y singular en la ciudad, con la que se integra y complementa para crear las oportunas sinergias</li> <li>• La relación entre la estructura de parcelación, viario interior y bordes urbanos.</li> <li>• La mezcla de usos de actividades económicas y residenciales y las intensidades edificatorias.</li> <li>• La relación con el tratamiento de integración de la línea de Metro Donostialdea y las propuestas globales del ámbito 0.2.01 Entorno Estación, en especial la estructura urbana y la localización de la estación.</li> </ul> <p>La alternativa seleccionada tendrá un desarrollo estructurante y pormenorizado en las fases siguientes de la Modificación Puntual.</p>

Tipo de trámite	
	Formulación
	Revisión
	Revisión Parcial
X	Modificación

Tipo de instrumento	
	Directrices de Ordenación Territorial (DOT)
	Plan Territorial Sectorial (PTS)

	Plan Territorial Parcial (PTP)
	Plan Sectorial
	Programa Sectorial
X	PGOU >7.000 habitantes
	PGOU <7.000 habitantes
	Plan de Compatibilización
	Plan de Sectorización
	Plan Parcial
	Plan Especial
X	Otros, de carácter estratégico (especificar): Modificación Puntual
	Otros, con determinaciones georefenciables (especificar):

Ámbito de ordenación	
	CAPV
	Territorio Histórico:
	Araba
	Bizkaia
	Gipuzkoa
	Área Funcional (especificar):
X	Municipio (especificar, varios si es supramunicipal): IRÚN
	Otros (especificar):
	Submunicipal (especificar):
	Municipio:
	Ámbito:
	Coordenadas UTM (polígono simplificado envolvente): .....
	Superficie:

Materias incluidas en la planificación: (selección múltiple)	
	Agricultura

	Ganadería
	Silvicultura
	Acuicultura
	Pesca
	Energía
	Minería
	Industria
	Transporte
	Gestión de residuos
	Gestión de recursos hídricos
	Ocupación del Dominio Público Hidráulico o Marítimo Terrestre
	Telecomunicaciones
	Turismo
	Ordenación del territorio
<b>X</b>	Urbanismo
	Otros:
	Biodiversidad
	Cambio Climático
	Información y participación
	Otros (especificar): .....

<b>Justificación de la necesidad y oportunidad del plan o programa</b>
<p>El ámbito ha perdido el uso ferroviario y provoca disgregación funcional y espacial.</p> <p>La reordenación modifica la situación y el carácter de la urbanización actual activando en el área de centralidad actividades económicas, dotacionales y empleo, la regeneración urbana del entorno y la recuperación de condiciones ambientales urbanas.</p> <p>El plan establece la forma de la implantación de la estación de Alta Velocidad, el fomento de la movilidad sostenible y la mejor integración del Euskotren.</p> <p>La Modificación del PGOU es necesaria desarrollar una Actuación de transformación urbanística.</p>

<b>Legitimación de competencias del plan o programa</b>

El PGOU aprobado el 28 de enero de 2015 delimita el ámbito de desarrollo urbanístico 0.2.01 Entorno Estación, y establece su régimen urbanístico estructural.

La tramitación de la Modificación Puntual está establecida en la Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo del País Vasco. Fases: Formulación y definición del proceso de participación ciudadana; Avance; Adopción de Criterios y Objetivos Generales; Aprobación inicial; Información pública, Aprobación provisional; Aprobación definitiva.

El Ayuntamiento resolvió el 13 de marzo de 2018 la formulación de la Modificación Puntual de PGOU.

#### Supuesto legal de sometimiento a evaluación ambiental según el presente Decreto

##### Anexo IA de la Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco:

- Directrices de Ordenación del Territorio.
- Planes Territoriales Parciales.
- Planes Territoriales Sectoriales.
- Planes Generales de Ordenación Urbana.
- Planes de Sectorización.
- Planes de Compatibilización del planeamiento general, Planes Parciales de ordenación urbana y Planes Especiales de ordenación urbana que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente.
- Modificaciones de los planes anteriores que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente.
- Aquellos otros planes o programas que cumplan los siguientes requisitos:
  - a) Que se elaboren o aprueben por una administración pública.
  - b) Que su elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Ministros o del Consejo de Gobierno de una comunidad autónoma.
  - c) Que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente.
  - d) Que tengan relación con alguna de las siguientes materias: agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación de los dominios públicos marítimo terrestre o hidráulico, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo

Supuestos que determinan la existencia de efectos significativos sobre el medio ambiente y que el plan o programa cumple:

- Cuando establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental.
- Cuando, puedan afectar directa o indirectamente de forma apreciable a un espacio de la Red Natura 2000.
- Cuando afecten a espacios con algún régimen de protección ambiental derivado de convenios internacionales o disposiciones normativas de carácter general dictadas en aplicación de la legislación básica sobre patrimonio natural y biodiversidad o de la legislación sobre conservación de la naturaleza de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

**A9.- Planes y programas que cumplan algunos de los requisitos siguientes, cuando se determine que pueden tener efectos significativos sobre el medio ambiente su estudio caso por caso:**

- Los planes y programas que establezcan el uso de zonas de reducido ámbito territorial.
- Las modificaciones menores de planes y programas.
- Los planes y programas, y sus revisiones o modificaciones, en materias distintas a las señaladas en el apartado 8.d).

**Competencias administrativas concurrentes:**

Órgano promotor:	AYUNTAMIENTO DE IRÚN
Órgano sustantivo o responsable de la aprobación definitiva:	AYUNTAMIENTO DE IRÚN
Órgano ambiental:	DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y VIVIENDA DEL GOBIERNO VASCO

**I.2. Antecedentes del plan o programa.**

**Planificación jerárquicamente superior (en su caso)**

Instrumento	Fecha aprobación definitiva del Plan o Programa	Breve descripción y principales determinaciones de su EAE (1.000 caracteres)
Plan General de Ordenación Urbana de Irún	28 de enero de 2015	<p>El PGOU delimita el ámbito 0.2.01 Entorno Estación, y establece el régimen urbanístico estructural de la superficie delimitada. Este ámbito está calificado como Sistema General Ferroviario.</p> <p>Las determinaciones urbanísticas del ámbito, están condicionadas a la vinculación de los suelos ocupados por la plataforma ferroviaria a dicho uso, y por lo tanto, sobre los mismos las determinaciones señaladas por el plan general no tienen carácter vinculante.</p> <p>El Documento de Formulación de la Modificación del PGOU describe los antecedentes que justifican la Modificación Puntual.</p> <p>Tal y como recoge la memoria del Plan, la Dirección de Administración Ambiental del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco remite Resolución de 25 de noviembre de 2014 por la que se formula Informe definitivo de Impacto Ambiental.</p> <p>El Informe determina la utilización racional e intensiva del suelo y la gestión de la demanda de movilidad de personas.</p>

**I.3. Tramitación prevista del plan o programa.**

### Descripción de las fases previas a la solicitud del Documento de Referencia.

Acto administrativo	Fecha		Órgano emisor	Documentación asociada (Ref. normativa)
	Inicio	Final		
Solicitud de Inicio de la Evaluación Ambiental Estratégica			Gobierno Vasco	Documento Borrador de la Modificación Puntual del Plan. Documento Inicial Estratégico.

Actos administrativos posteriores a la emisión del Documento de Referencia previstos en la tramitación del plan o programa			
Acto administrativo	Fecha prevista	Órgano emisor	Documentación asociada (Ref. normativa)
Formulación del Plan General	Realizada – 13 de marzo de 2018	Ayuntamiento de Irún	Documento de Formulación. Art. 90 Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo.
Avance	Noviembre de 2018		Documento de Avance. Art. 90 Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo.
Participación pública	Diciembre de 2018 – Febrero 2019		Exposición pública durante 2 meses. Art. 90 Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo.
Adopción de Criterios y Objetivos Generales	Febrero de 2019		Documento de Adopción de Criterios y Objetivos Generales. Art. 90 Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo.
Aprobación inicial.			Documento de Aprobación Inicial. Notificación a las administraciones públicas competencias sectoriales. Art. 90 Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo.
Información pública.	Durante 1 mes después de la publicación		Art. 90 Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo
Aprobación provisional.			Acuerdo de Aprobación provisional. Art. 90 Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo.
Aprobación definitiva.			Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco. Ayuntamiento de Irún

### Descripción de la participación pública durante la tramitación del plan o programa.

Trámites de participación pública, información pública y consultas			
Grado de intervención (Información, consulta o cooperación)	Fase de tramitación del plan o programa	Contenido del plan (Existencia de propuestas alternativas y amplitud de las mismas)	Plazo de intervención
Información <input checked="" type="checkbox"/>	Documento Inicial Estratégico	Fase de Elaboración del Documento de Alcance por parte del Órgano Ambiental	1 mes

Consulta <input type="checkbox"/> Cooperación <input type="checkbox"/>			
Información <input type="checkbox"/> Consulta <input checked="" type="checkbox"/> Cooperación <input type="checkbox"/>	Tras la aprobación Inicial	Documento urbanístico de la MPGOU (memoria, normativa y planos) y Estudio Ambiental Estratégico	45 días

#### I.4. Instrumentos de desarrollo posterior del plan o programa.

Tipo de instrumento	Descripción sintética	Estado de tramitación	Sometimiento a evaluación ambiental (EAE o EIA)
Plan <input type="checkbox"/> Programa <input type="checkbox"/> Proyecto <input checked="" type="checkbox"/>	Proyecto de Urbanización	Inexistente	Por determinar

## II. Marco administrativo. Identificación de determinaciones y objetivos ambientales de referencia.

### II.1. Normativa territorial y ambiental aplicable.

Temática	Normativa	Objetivos	Criterios de desarrollo	Indicadores
Biodiversidad <input type="checkbox"/> Cambio Climático y Eficiencia Energética <input type="checkbox"/> Prevención y Control de la Contaminación <input type="checkbox"/> Ordenación Territorial y Urbana <input checked="" type="checkbox"/> Patrimonio Histórico y Cultural <input type="checkbox"/> Información y Participación Pública en Medio Ambiente <input type="checkbox"/> Otros <input type="checkbox"/>	Ley 2/2006, de 30 de junio, de suelo y urbanismo	Dotar de una ordenación urbanística que responda al principio de desarrollo sostenible del artículo 3 de la Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo	Sostenibilidad ambiental Protección de recursos naturales Ocupación sostenible del suelo Regeneración del patrimonio construido Movilidad sostenible	Consumos estimados por la ordenación propuesta Superficie de zonas verdes Ocupación de suelo propuesta Medidas de aprovechamiento de energías renovables y eficiencia energética
Biodiversidad <input type="checkbox"/> Cambio Climático y Eficiencia Energética <input type="checkbox"/> Prevención y Control	Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo	Protección del suelo de la CAPV	Protección del suelo de la CAPV	Suelos potencialmente contaminados

de la Contaminación <input checked="" type="checkbox"/> Ordenación Territorial y Urbana <input type="checkbox"/> Patrimonio Histórico y Cultural <input type="checkbox"/> Información y Participación Pública en Medio Ambiente <input type="checkbox"/> Otros <input type="checkbox"/>				
Biodiversidad <input type="checkbox"/> Cambio Climático y Eficiencia Energética <input type="checkbox"/> Prevención y Control de la Contaminación <input type="checkbox"/> Ordenación Territorial y Urbana <input type="checkbox"/> Patrimonio Histórico y Cultural <input type="checkbox"/> Información y Participación Pública en Medio Ambiente <input type="checkbox"/> Otros <input checked="" type="checkbox"/>	Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental y Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas	Integración de los aspectos ambientales en el desarrollo de todas aquellas acciones recogidas en los planes y prevención de las afección sobre el medio ambiente	Protección y mejora ambiental Acción preventiva, correctiva y compensatoria Participación pública Integración de la participación pública en la toma de decisiones	Existencia de todos los documentos ambientales necesarios para la tramitación del EAE.
Biodiversidad <input type="checkbox"/> Cambio Climático y Eficiencia Energética <input type="checkbox"/> Prevención y Control de la Contaminación <input checked="" type="checkbox"/> Ordenación Territorial y Urbana <input type="checkbox"/> Patrimonio Histórico y Cultural <input type="checkbox"/> Información y Participación Pública en Medio Ambiente <input type="checkbox"/> Otros <input type="checkbox"/>	Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la CAPV	Protección de la calidad acústica del territorio y la ciudadanía	Zonificación acústica Objetivos de calidad acústica por zonas	Grado de cumplimiento de los objetivos de calidad
Biodiversidad <input type="checkbox"/> Cambio Climático y Eficiencia Energética <input type="checkbox"/> Prevención y Control	Decreto 278/2011 de 27 de diciembre, Orden 11 julio 2012, Decreto 1/2013 de 8 de enero	Controlar y Vigilar la Calidad del Aire en Euskadi	Adopción de energías limpias	No superar los valores límite

de la Contaminación <input checked="" type="checkbox"/> Ordenación Territorial y Urbana <input type="checkbox"/> Patrimonio Histórico y Cultural <input type="checkbox"/> Información y Participación Pública en Medio Ambiente <input type="checkbox"/> Otros <input type="checkbox"/>				
Biodiversidad <input type="checkbox"/> Cambio Climático y Eficiencia Energética <input type="checkbox"/> Prevención y Control de la Contaminación <input type="checkbox"/> Ordenación Territorial y Urbana <input checked="" type="checkbox"/> Patrimonio Histórico y Cultural <input type="checkbox"/> Información y Participación Pública en Medio Ambiente <input type="checkbox"/> Otros <input type="checkbox"/>	Decreto 90/2014, de 3 de junio, protección, gestión y ordenación del paisaje en la ordenación del territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco	Conservación de los valores de los paisajes Mejora paisajística del ámbito urbano Articulación armónica de los paisajes Adecuada integración paisajística de las nuevas intervenciones	Aumentar las zonas verdes. Restaurar las zonas degradadas. Estudio de integración paisajística	Superficie de creación de nuevos espacios libres Existencia de medidas encaminadas a la mejora del paisaje
Biodiversidad <input type="checkbox"/> Cambio Climático y Eficiencia Energética <input type="checkbox"/> Prevención y Control de la Contaminación <input type="checkbox"/> Ordenación Territorial y Urbana <input type="checkbox"/> Patrimonio Histórico y Cultural <input checked="" type="checkbox"/> Información y Participación Pública en Medio Ambiente <input type="checkbox"/> Otros <input type="checkbox"/>	Ley 7/1990, de 3 de julio, de Patrimonio Cultural Vasco	Protección del Patrimonio Cultural	Protección del Patrimonio Cultural	Elementos del patrimonio afectados o Estado de conservación de elementos del patrimonio

**II.2. Estrategias y planes relacionados con el plan o programa, por rango superior, ámbito ordenado o materia planificada, incluyendo sus documentos de evaluación ambiental.**

Instrumentos	Situación administrativa	Resumen de sus principales determinaciones y de las de sus Evaluaciones Ambientales
Directrices de ordenación territorial de la CAPV (DOT)	Aprobación Definitiva 11 de febrero de 1997	<p>Establecen las grandes líneas del modelo territorial de la CAPV, las iniciativas territoriales para el bienestar y la renovación y las claves y referencias para su aplicación, desde los ámbitos para el desarrollo territorial, hasta las referencias y normas de aplicación directa.</p> <p>Integran Donostia-San Sebastián en el Área Funcional Donostia-San Sebastián (Donostialdea – Bajo Bidasoa)</p>
Plan Territorial Parcial de Donostialdea-Bajo Bidasoa	Aprobación Definitiva 27 de julio de 2016	<p>El Plan General contempla a Irun en el entorno de Donostialdea – Bajo Bidasoa y como un elemento clave del espacio transfronterizo con Iparalde, en particular con los municipios colindantes de Hendaya y Urrugne, aprovechando al máximo el papel que podrá jugar una vez que se hayan realizado las nuevas transformaciones en materia de infraestructuras de redes de transporte.</p> <p>El Modelo de Ordenación del PTP propone alternativas de ordenación para la resolución integrada de los procesos de reconversión urbanística y reordenación infraestructural pendientes en diversos puntos, entre ellos la reconversión de la zona ferroviaria y reordenación urbanística del centro de Irun sensibles y estratégicos del área funcional.</p> <p>El PGOU ha optado en el espacio ferroviario por un modelo urbano que favorezca la coexistencia de usos y contemple tanto usos residenciales como de actividades económicas, de forma que se mantenga la actividad en el centro urbano a lo largo de todo el día.</p> <p>Esta alternativa es coherente con el “Protocolo entre el Ministerio de Fomento, el Gobierno Vasco, La Diputación Foral, ADIF, RENFE, ETS y el Ayuntamiento de Irun para la reordenación del espacio ferroviario de Irun”, tal y como recoge la memoria del PGOU</p>
Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible 2002 - 2020	Aprobación Definitiva Consejo de Gobierno del 4 de junio del 2002	<p>Recoge los principios básicos y metas en los que se basa la Política Ambiental Vasca:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Garantizar un aire, agua y suelos limpios y saludables.</li> <li>- Gestión responsable de los recursos naturales y de los residuos.</li> <li>- Protección de la naturaleza y la biodiversidad: un valor único a potenciar.</li> <li>- Equilibrio territorial y movilidad: un enfoque común.</li> <li>- Limitar la influencia en el cambio climático.</li> </ul> <p>El documento no ha sido sometido al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.</p>
IV Programa Ambiental de la CAPV 2015-2020	Vigente	<p>Objetivos que persigue:</p> <p>Proteger, conservar y restaurar nuestro capital natural, preservando los servicios que nos aportan los ecosistemas.</p> <p>Progresar hacia una economía competitiva, innovadora, baja en carbono y eficiente en el uso de los recursos.</p> <p>Promover y proteger la salud y el bienestar de nuestra ciudadanía.</p> <p>Incrementar la sostenibilidad del territorio.</p> <p>Garantizar la coherencia de las políticas intensificando la integración medioambiental.</p>
PTS de Creación Pública de Suelo	Aprobación definitiva 21 de	Este PTS tiene como objeto identificar las ubicaciones para la creación de suelo público

para Actividades Económicas y Equipamientos Comerciales	diciembre de 2004	de	<p>para actividades económicas y detallar las características que deben cumplir.</p> <p>Sobre el planeamiento general municipal el PTS de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y Equipamientos Comerciales parte de la asunción del planeamiento vigente sin proyectar modificaciones sobre el mismo.</p> <p>Dentro de las operaciones de creación pública del suelo en el A.F. de Donostialdea – Bajo Bidasoa en relación con las plataformas Logísticas Intermodales en Irún se establece la reordenación integral de las instalaciones ferroviarias obsoletas.</p>
PTS de Vías de Ciclistas de Gipuzkoa	Aprobación Definitiva		<p>Propone la creación de una Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (RBVCG), parcialmente ejecutada en la actualidad. El objetivo principal es integrar el uso de la bici en el transporte cotidiano de carácter urbano e interurbano, reforzando la movilidad no motorizada. La RBVCG cuenta con un carácter estructurante, al discurrir y conectar todas las comarcas, áreas funcionales y principales áreas urbanas del Territorio Histórico</p>

### II.3. Identificación de Objetivos Ambientales de referencia.

Instrumentos	Objetivos ambientales identificados	Justificación de su aplicabilidad	Criterios de desarrollo	Indicadores	Límites establecidos o propuestos
Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo	Dotar de una ordenación urbanística que responda al principio de desarrollo sostenible del artículo 3 de la Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo	Ordenación de un ámbito urbano degradado	<p>Sostenibilidad Ambiental en el consumo de recursos hídricos y energéticos y en la emisión de contaminantes</p> <p>Protección de los recursos naturales propios del suelo</p> <p>Ocupación sostenible del suelo</p> <p>Construcción sostenible</p> <p>Movilidad Sostenible</p>	<p>Consumos estimados por la ordenación propuesta</p> <p>Superficie de zonas verdes</p> <p>Medidas de aprovechamiento de energías renovables y eficiencia energética</p>	
IV Programa Marco Ambiental de la CAPV 2015-2020	Calidad acústica Movilidad Sostenible Implantación de una actividad económica que será respetuosa con el medio ambiente y eficiente en el uso de recursos.	Estudio Acústico Vías Ciclistas Reducir la ocupación de suelo	<p>Objetivos de calidad acústica</p> <p>Accesibilidad al ámbito mediante transporte público y bicicleta</p> <p>Minimizar superficie de ocupación. Eficiencia energética. Energías renovables</p>	<p>Ld en en fachada</p> <p>Km de vía ciclista</p> <p>Indicadores a desarrollar para la eficiencia en el uso de recursos</p>	<p>Los establecidos en la legislación vigente</p>
Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la	Disminuir la población expuesta a niveles altos de ruido	Determinar las medidas necesarias para la consecución de los objetivos de calidad acústica	Normativa de edificación	Ld en en fachada	Los establecidos en la legislación

CAPV		en las disposiciones legales vigentes para las áreas acústica			
Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo	Diagnosticar la calidad del suelo potencialmente contaminado	Determinar la calidad del suelo	Obtención de la declaración de calidad del suelo		

### III. Síntesis del plan o programa objeto de evaluación.

#### III.1. Ámbito territorial de ordenación y características generales.

Descripción:
<b>[Se describirá brevemente el ámbito territorial en donde se establecen las determinaciones del plan o programa (1.000 caracteres)]</b>
<p>El ámbito es un espacio fusiforme delimitado por las vías del ferrocarril al oeste y hacia el este por el borde del Ensanche y el barrio de Belaskoenea. Este borde quebrado está formado por la calle Aduana, las calles del barrio de Belaskoenea que limitan con las vías en trinchera y en superficie del Topo hasta la estación del metro de Donostialdea de Belaskoenea-Irun y las edificaciones de la calle Navegantes.</p> <p>Está dividido topográficamente en dos niveles: el definido por las plataformas ferroviarias en la cota +16, básicamente horizontal, y uno en la cota +22 ocupado por un aparcamiento en paralelo a la calle Balleneros.</p> <p>Las instalaciones de la Aduana están compuestas por el edificio catalogado y unas naves semiabandonadas y en mal estado; el entorno de la Aduana es un espacio libre urbanizado, al mismo nivel que la calle Aduana hasta la calle Tregizona y desconectado ya en el cruce con la calle Sebastián Errazu.</p> <p>El ámbito de la Modificación comprende también el en el que el Topo irrumpe en el Ensanche. El trazado a nivel condiciona su calidad urbana (permeabilidad, vistas, ruido, etc.) y sus posibilidades de renovación.</p>

#### III.2. Síntesis de objetivos y criterios generales propuestos para la planificación.

Objetivos Sustantivos del Plan y Criterios de desarrollo	
Objetivos:	<p>El objetivo de la Modificación Puntual del Plan General es la ordenación estructural y pormenorizada del ámbito de los suelos desafectados del uso ferroviario por el Ministerio y Adif y de aquellos que en el entorno permitan desarrollar un proyecto de ciudad y regeneración urbana, utilizando plenamente su potencial de renovación integrada.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Creación de un Distrito Urbano Innovador mediante la integración de las piezas y propiedades que ocupan el ámbito de la Modificación e impulsen la transformación del entorno ferroviario.</li> <li>b. Formación de un foco de centralidad en torno a la estación de Alta Velocidad y el intercambiador de transporte público, articulando la relación con el centro y las dos orillas del espacio ferroviario.</li> </ol>

Criterios de desarrollo:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Recuperación de espacios como la Aduana y la creación de focos de alto valor para el desarrollo de actividades dotacionales, económicas y mixtas, incluyendo la vivienda.</li> <li>• Ordenación del tráfico generado por ambos focos evitando el incremento de vehículos de paso en la ciudad central (Paseos de Colón y Fuenterrabía y calle Lope de Trigo) y equilibrando los accesos en distintos modos, especialmente el peatonal.</li> <li>• Desarrollo de los procesos de gestión y urbanísticos para resolver la transformación completa de piezas como el entorno de la Aduana y el suelo ferroviario desafectado, así como la incorporación paulatina de usos en otras áreas</li> <li>• Al sur del haz de vías, el desarrollo del Convenio abre una propuesta que está destinada fundamentalmente a la generación de espacios para la actividad económica y de innovación. Este ecosistema urbano, diferente a las experiencias de los parques tecnológicos y empresariales especializados, se apoya en equipamientos de formación y emprendimiento, representativos y bien integrados en la vida local.</li> <li>• La incorporación de vivienda es positiva en esta actuación para evitar grandes áreas monofuncionales. Se evita así el efecto isla y se crea un espacio de usos mixtos en el que la vitalidad es mayor en todas las horas del día. Las tipologías residenciales permiten además la coexistencia con modelos de negocio de pequeña escala, para usos comerciales, oficinas y servicios, etc.</li> <li>• La calificación variada de suelo para usos productivos, comerciales y residenciales permite diversificar el perfil inmobiliario de la operación urbanística y la obtención de recursos económicos para su financiación. Se produce también suelo de una forma más flexible que permite escalar la recuperación de la inversión en función del mercado y hacer apuestas a largo plazo en el suelo destinado a actividades económicas.</li> </ul>
--------------------------	---

<b>Objetivos Ambientales del Plan y Criterios de desarrollo</b>	
Objetivos:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Recuperación de espacios abandonados en situaciones de centralidad evitando la ocupación de nuevos suelos no urbanizados.</li> <li>• Planificación de las infraestructuras de movilidad, mejorando su eficacia en el servicio a la ciudad existente y a la articulación territorial.</li> <li>• Fomento de la regeneración urbana en el entorno, tanto del espacio público como del espacio privado como consecuencia de la inversión en servicios y la recalificación del ámbito.</li> <li>• Introducción de medidas sostenibles en la urbanización y edificación en la ordenación pormenorizada.</li> </ul>
Criterios de desarrollo:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El Plan articula el funcionamiento del intercambiador de transportes a ambos lados del haz de vías, mejorando la accesibilidad de los usuarios actuales y futuros, en relación con el flujo de usuarios en los tejidos urbanos.</li> <li>• Se reordena la circulación de autobuses y vehículos privados para el acceso al intercambiador y los nuevos usos terciarios, evitando el paso por el centro de la ciudad, utilizando como principal camino de acceso los ejes estructurantes. El plan se integra en la red de movilidad ciclista de Irún.</li> <li>• Se recuperan para los servicios públicos de la ciudad edificios con valor patrimonial, evitando su abandono y degradación.</li> <li>• Se crea un sector de usos mixtos que favorece las relaciones peatonales, las dotaciones y patrones de movilidad de cercanía.</li> <li>• Los usos terciarios avanzados y de innovación equilibran los patrones habituales de expansión periférica.</li> <li>• La urbanización incorporará criterios como el drenaje sostenible para una utilización racional de los recursos y el ahorro en infraestructuras de saneamiento.</li> <li>• Las alternativas de ordenación de la edificación favorecen el ahorro energético, mediante la orientación más favorable al soleamiento.</li> </ul>

### III.3. Descripción de las Alternativas de planificación consideradas.

#### Identificación y Justificación de los Criterios Técnicos utilizados para la validación de las alternativas.

<b>Criterios Técnicos, justificación</b>
<b>[Identificación expresa y justificación de los criterios de viabilidad técnica para la validación de alternativas (500 caracteres)]</b>
<p>La validación de las alternativas se realiza de acuerdo a un contraste con los objetivos y criterios de partida y las posibilidades de desarrollo mediante la ordenación estructurante y pormenorizada.</p> <p>Los criterios de viabilidad están basados en la capacidad de la ordenación respecto a diversos factores:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Integración con las políticas de ordenación y desarrollo municipal y territorial.</li> <li>• Implantación de usos mixtos.</li> <li>• Conexión con las infraestructuras de transporte y la malla urbana de movilidad convencional y alternativa.</li> <li>• Conservación de los edificios catalogados.</li> <li>• Relación entre el espacio privado y público en el interior de la ordenación.</li> <li>• Relación con el entorno y la integración de sinergias entre la propuesta y la ciudad cercana.</li> <li>• Aplicación de criterios de Smart Cities, Sostenibilidad, adaptación al clima y estrategias del paisaje</li> <li>• Coherencia con las estrategias de género municipales.</li> </ul>

#### Caracterización ambiental de las alternativas viables propuestas.

<b>Alternativas, denominación</b>
<p><b>Alternativa 0</b></p> <p>La alternativa 0 no tiene afecciones negativas significativas, al optar por no desarrollar ninguna actividad urbanizadora. Sin embargo, además de no presentar ningún impacto positivo desde el punto de vista social y económico, la no renovación de las edificaciones llevaría a su abandono definitivo.</p> <p>Esto implicaría que las edificaciones con valor patrimonial desaparecerían o su estado de recuperación sería irreversible. Para las edificaciones, urbanización y edificaciones sin valor patrimonial el abandono supone riesgos de contaminación, riesgos a la población, etc. Al tratarse de un suelo con uso industrial previo, el abandono y que no se retire de forma controlada aumenta los riesgos asociados.</p> <p>La alternativa 0 tampoco presenta ninguna aportación a la mejora de la movilidad sostenible o la ocupación de suelo no urbanizado fuera del ámbito de la ciudad consolidada.</p>
<p><b>Caracterización ambiental común en las alternativas 1 y 2</b></p> <p>Las dos alternativas tienen caracterizaciones ambientales similares respecto a la ocupación de suelo, mejora de la movilidad sostenible y de las condiciones socioeconómicas de la ciudad. Las dos tienen indicadores urbanísticos similares respecto a la reserva de espacios libres, y por tanto la introducción de arbolado y vegetación en la ciudad. También es equivalente la generación de equipamientos públicos y el reparto de usos entre actividades económicas y vivienda.</p> <p>El Avance del Plan aporta también criterios medioambientales para el tratamiento de la energía, residuos, y agua e la urbanización y la edificación, que serán desarrollados en los documentos de pormenorización de la ordenación; se espera que la participación ciudadana y de agentes interesados pueda aportar un punto de vista cercano sobre las fases de funcionamiento.</p> <p>Las oportunidades paisajísticas del proyecto son similares en las dos propuestas en relación con el</p>

tratamiento del suelo, la gestión de aguas pluviales, o en la edificación, las cubiertas ecológicas. Si bien algunas zonas de la estructura de los espacios públicos es diferente en las dos alternativas, los elementos de diseño que mejoran el comportamiento ambiental del espacio público son aplicables a las dos: integración del agua de lluvias, diseño de la transición entre clima y geología, sistemas agrícolas regenerativos, etc.

El uso de ejemplos reales sirve de material didáctico para la participación ciudadana.

Las condiciones de orientación de la edificación respecto al sol y los vientos predominantes son, sin embargo, diferentes.

#### **Alternativa 1 – bloque lineales**

Viviendas:

- Soleamiento canónico de las viviendas orientadas al S y N., apovechamiento de la radiación solar en invierno y protección sola en verano.
- Buena orientación respecto a vientos dominantes.

Terciario:

- Orientación menos favorable que las viviendas.
- Aprovecha elementos pasivos del entorno y el clima para reducir la exposición solar.

Espacio público: mayor continuidad del espacio público.

#### **Alternativa 2 – Manzanas semicerradas**

Viviendas:

- Soleamiento correcto sin autosombreamiento en la manzana, en torno a un espacio central abierto al sur.
- Variedad de situaciones de soleamiento en las viviendas.
- Ventilación natural de la vivienda, crujías óptimas.
- Buena orientación respecto a vientos dominantes, mejorable con barrea de protección del viento al oeste (viento de invierno)

Edificación de usos terciarios:

- Edificio compacto que disminuye las pérdidas térmicas y la reducción o centralización de canalizaciones e instalaciones.
- Óptima utilización de luz cenital.

Espacio público: mejor protección de los vientos dominantes en invierno y temporadas intermedias.

### **Congruencia, proporcionalidad y contribución**

#### **[Congruencia y proporcionalidad con los objetivos ambientales de referencia, así como medida en la que contribuye a su desarrollo (500 caracteres)]**

La propuesta de Modificación del PGOU y sus alternativas son coherentes con los objetivos ambientales de referencia, contribuyendo al cumplimiento de los mismos.

Es especialmente valorable que las propuestas contribuyen a los objetivos ambientales y a los de sostenibilidad social y económica en el ámbito de la Modificación y su entorno urbano inmediato, y a nivel territorial.

La reducción del consumo de suelo en el territorio a cambio de la reutilización de un espacio abandonado y funcionalmente obsoleto, está complementada además por la mejora de las condiciones específicas: incremento

de zonas verdes, introducción de sistemas e infraestructuras que mejoran la movilidad sostenible, eliminación de la contaminación del suelo, etc.

#### III.4. Principales determinaciones del plan o programa.

Denominación	Breve descripción
Ordenación estructural	Ordenación estructural en el ámbito de la Modificación y en relación con la ordenación estructural del entorno urbano y el término municipal, a nivel de Avance de planeamiento.  Artículo 53 de la Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo. Las determinaciones de los artículos 54 y 55 se realizarán en el Documento de Aprobación Inicial.
Ordenación pormenorizada	La ordenación urbanística pormenorizada se realizará en el Documento de Aprobación Inicial, desarrollando las determinaciones de los artículos 56 y 57 de la Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo.

#### IV. Caracterización ambiental del ámbito territorial potencialmente afectado.

##### IV.1. Fuentes de información y dificultades encontradas.

Fuentes de información y dificultades encontradas
<p>En esta fase de recopilación de datos no se han encontrado dificultades, limitaciones o carencias para obtener la información necesaria. Las fuentes de información han sido las siguientes:</p> <p>Visor GeoEuskadi. Departamento de Medio Ambiente y Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco</p> <p>Atlas Climático. Aemet. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente</p> <p>Red de Control del Aire de la CAPV, GeoEuskadi</p> <p>Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero del País Vasco 2016. Ihobe, Sociedad Pública de Gestión Ambiental. Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda. Gobierno Vasco</p> <p>Mapa de Ruido de Líneas Ferroviarias de Titularidad Autonómica encomendadas a E.T.S. Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco</p> <p>PGOU Ayuntamiento de Irún</p> <p>Ente Vasco de la Energía (EVE). Hoja 41-III Irún 1:25.000</p> <p>Catálogo de Patrimonio Arquitectónico. Ayuntamiento de Irún, enero de 2015</p> <p>Catálogo del Paisaje del Área Funcional Donostia-Bajo Bidasoa. Plano 1 a escala 1:50.000. Diciembre 2016. Gobierno Vasco</p> <p>Catálogo del paisaje y determinaciones del paisaje. Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco. Julio 2016</p> <p>Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresaliente de la CAPV de noviembre de 2005. Departamento de Medio</p>

Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco.

#### IV.2. Descripción ambiental del ámbito territorial potencialmente afectado.

##### Ámbito de análisis

El ámbito de estudio de la Modificación del PGOU se circunscribe en el ámbito de ordenación urbanística "0.2.01. Entorno Estación", del Plan General de Ordenación Urbana de Irún, aprobado el 28 de enero de 2015. Se trata de una zona urbana

La superficie del ámbito de estudio es de unas 6,4 ha.

##### Medio atmosférico. Calidad del aire y ruido

De acuerdo a los mapas del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco, el índice de calidad del aire (ICA) en el área de estudio es considerado Muy Bueno para el NO<sub>2</sub> y PM<sub>10</sub>, y Mejorable para el Ozono.

La Zonificación Acústica del Término Municipal de Irún engloba la mayoría del ámbito de estudio dentro de la tipología "sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte" (Artículo 20 "Tipología de áreas acústicas" del Decreto 213/2012), propuestos para la revisión del PGOU. Se trata de la Línea Ferroviaria. También hay suelos de uso residencial.

En el Estudio Ambiental Estratégico se incorporará un Estudio de Impacto Acústico que permitirá prever el impacto acústico global de la zona como consecuencia de la modificación del Plan. Tanto las conclusiones como las medidas preventivas y correctoras propuestas en el mencionado estudio acústico se tendrán en cuenta en el diseño de la modificación del Plan.

##### Geología, geomorfología y suelos

El ámbito de estudio está compuesto por materiales del Cretácico Superior. Se trata de una "Alternancia de calizas arenosas o areniscas calcáreas y margas o lutitas carbonatadas". Esta unidad presenta una Permeabilidad media por fisuración.

No existen Puntos de Interés Geológico en el ámbito de estudio ni hay presencia de Áreas Interés Geológico.

De acuerdo al visor GeoEuskadi del Gobierno Vasco, el ámbito de estudio se sitúa en la unidad geomorfológica denominada "Antropogénico". Se trata de un asentamiento urbano de alta densidad.

Los suelos en el área de estudio han sido transformados y no hay presencia de materia orgánica. Estos suelos carecen de valor agrológico (clase VIII, suelos improductivos).

El ámbito de estudio no incluye suelos potencialmente contaminados (según la última actualización del inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo ha sido aprobada por la Orden 21 de diciembre de 2017), aunque si hay presencia de los mismos en el entorno.

##### Medio hidrológico superficial y subterráneo

No hay cursos de agua superficial en el ámbito de estudio.

No hay masas de agua subterránea en el ámbito de estudio. El área de estudio presenta una vulnerabilidad muy

baja de acuíferos frente a la contaminación. No hay en el ámbito de estudio zonas de interés Hidrogeológico.

### Vegetación

La vegetación potencial en el ámbito de estudio corresponde a la serie "Robledal acidófilo y robledal-bosque mixto atlántico".

En la actualidad, la vegetación ha desaparecido por completo en la zona de actuación. No hay vegetación natural en el ámbito de estudio, que de acuerdo al mapa de Vegetación del Gobierno Vasco (Visor GeoEuskadi), está denominado como "Urbano". No hay en el ámbito de estudio Árboles Singulares.

No hay Hábitat de Interés Comunitario en el ámbito de estudio. El Hábitat de Interés Comunitario más cercano se localiza a más de 370 metros de distancia al noroeste del ámbito de estudio y es una formación herbácea seminatural.

### Fauna

Debido al carácter antrópico de la zona, no hay fauna relevante en el ámbito de estudio. La fauna presente está acostumbrada a la presencia humana. En el biotopo urbano no se identifican especies zoocenóticas protegidas o de interés.

Los corredores de enlace entre los espacios de interés para la fauna y las áreas críticas de interacción se encuentran muy alejados del ámbito de estudio. No hay áreas de interés para la fauna en el ámbito de estudio.

### Áreas naturales de especial relevancia

No hay Espacios de la Red Natura 2000 ni Lugares Protegidos en el ámbito de estudio.

No hay Espacios Naturales Protegidos en el ámbito de estudio (Parque Natural/Árbol Singular/Biotopo Protegido).

No hay Montes en el ámbito de estudio.

### Medio socioeconómico

Según los datos del Instituto Vasco de Estadística, la población de Irún en el año 2017 es de 59.681 habitantes (29.091 hombres y 30.590 mujeres). La población de 65 años y más representa el 20,98%. La densidad de población en el municipio de Irún es de 1.425,05 habitantes/Km<sup>2</sup>. La tasa de paro es del 16,9%.

El desarrollo y evolución del sector transporte y actividades asociadas han sido un elemento esencial de la economía local de Irún.

La reserva de suelo ferroviario es fundamental como soporte a las futuras alternativas y funciones de transporte intermodal, y su relación con el ferrocarril de alta velocidad.

La actividad turística, estacional y dependiente del recurso playas y servicios recreativos, es también importante en el desarrollo económico.

Un tercer elemento fundamental en la economía del municipio es la infraestructura industrial existente, como servicios avanzados a la industria, elementos de apoyo a las actividades de transportes y comerciales, la industria deportiva náutica, etc.

No hay yacimientos arqueológicos catalogados ni Zonas de Protección Arqueológica en el ámbito de estudio.

De acuerdo al Catálogo del Patrimonio Histórico-Artístico, en el ámbito de estudio hay un elemento catalogado como "Edificio Urbano Relevante". Se trata del Edificio de la Aduana (R1) que tiene un nivel de protección E (Nivel de Conservación Estructural). En el límite noreste del ámbito discurre el Camino de Santiago, con un Nivel de Protección Monumental.

No hay vías pecuarias en el ámbito de estudio.

### IV.3. Valoración Ambiental de los ámbitos territoriales implicados. Diagnóstico y Unidades Ambientales Homogéneas.

#### Caracterización ambiental

**[Resumen de la descripción a efectuar en el DI, estructurado según los factores ambientales analizados, destacando de forma especial aquellos aspectos ambientales y problemas más relevantes que pudieran constituir factores limitantes para las determinaciones del Plan o Programa (fragmentación de hábitats y especies, cambio climático, otros impactos) (3.000 caracteres)]**

El ámbito de estudio está antropizado.

No existen Puntos de Interés Geológico en el ámbito de estudio ni hay presencia de Áreas Interés Geológico.

El ámbito de estudio no incluye suelos potencialmente contaminados.

No hay cursos de agua superficial ni masas de agua subterránea en el ámbito de estudio. El área de estudio presenta una vulnerabilidad muy baja de acuíferos frente a la contaminación. No hay en el ámbito de estudio zonas de interés Hidrogeológico.

No hay en el ámbito de estudio Árboles Singulares ni vegetación natural. La fauna presente está acostumbrada a la presencia humana.

No hay Espacios Naturales Protegidos en el ámbito de estudio ni Espacios de la Red Natura 2000.

No hay aspectos ambientales ni problemas relevantes que pudieran constituir factores limitantes para las determinaciones de la Modificación del Plan

#### Definición y valoración de las unidades ambientales homogéneas.

Unidad nº	1
Denominación:	Unidad Urbana
Descripción	El ámbito de estudio se engloba dentro de una única unidad ambiental y paisajística homogénea, con un valor ambiental y paisajístico bajo. Es un área transformada por la actividad humana, con una calidad paisajística muy baja y una fragilidad paisajística Media-Baja, sin vegetación y sin valores naturalísticos. En esta unidad no se detectan riesgos ambientales.
Valoración y análisis de la capacidad de acogida	El ámbito de estudio presenta en general una capacidad de acogida alta para los usos previstos en la modificación del Plan. Se trata de un área

	<p>degradada de baja calidad paisajística, sin vegetación, sin cursos de agua, sin espacios protegidos, sin vías pecuarias, sin valor naturalístico, cuya fragilidad se ha reducido por la presencia de infraestructuras.</p>
--	---

**Valoración específica de la potencial afección del plan o programa a la Red Natura 2000.**

Los espacios de la Red Natura más próximos se encuentran a más de 700 m de distancia al noreste del ámbito de estudio. La Modificación del Plan no tendrá efectos sobre los espacios pertenecientes a la Red Natura 2000, ni sobre su coherencia.

## PLANOS DE LAS ALTERNATIVAS PLANTEADAS



- Ekipamenduk / Equipamientos.
- Ekonomia-jarduerak / Actividades económicas.
- Etxebizitzak / Residencial.
- Tokiko bideak / Vialto local.
- Barneko bideak / Vialto interno.
- Espazio libreak / Espacios libres.

**Wairun**  
Hiria gora

**irun**  
irrun

IRUNGO TRENSIDE EREMUKO  
PLAN MAGSIAREN  
FERROVIARIO DE IRUN  
ALDAKETA

MODIFICACION DEL PLAN  
GENERAL EN EL ESPACIO  
FERROVIARIO DE IRUN

Fasea: AHIRERAPEN FASEA  
Data: 2018KO AZAROA  
Fecha: NOVIEMBRE DE 2018

Fase: FASE DE AVANCE  
Fecha: NOVIEMBRE DE 2018

**AS+** UTE AS-TYPSA:  
ANÁLISIS ACORRINTOS LTIC S.L.  
TECNICA Y PROYECTOS S.A.

Proiektuaren koordinatzailea: **AS+**  
Proiektuaren burua: **AS+**  
Eskaintzailearen helbidea: **AS+**

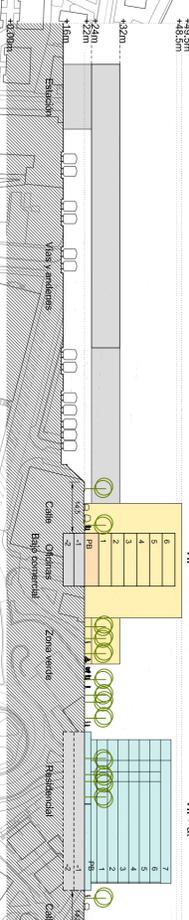
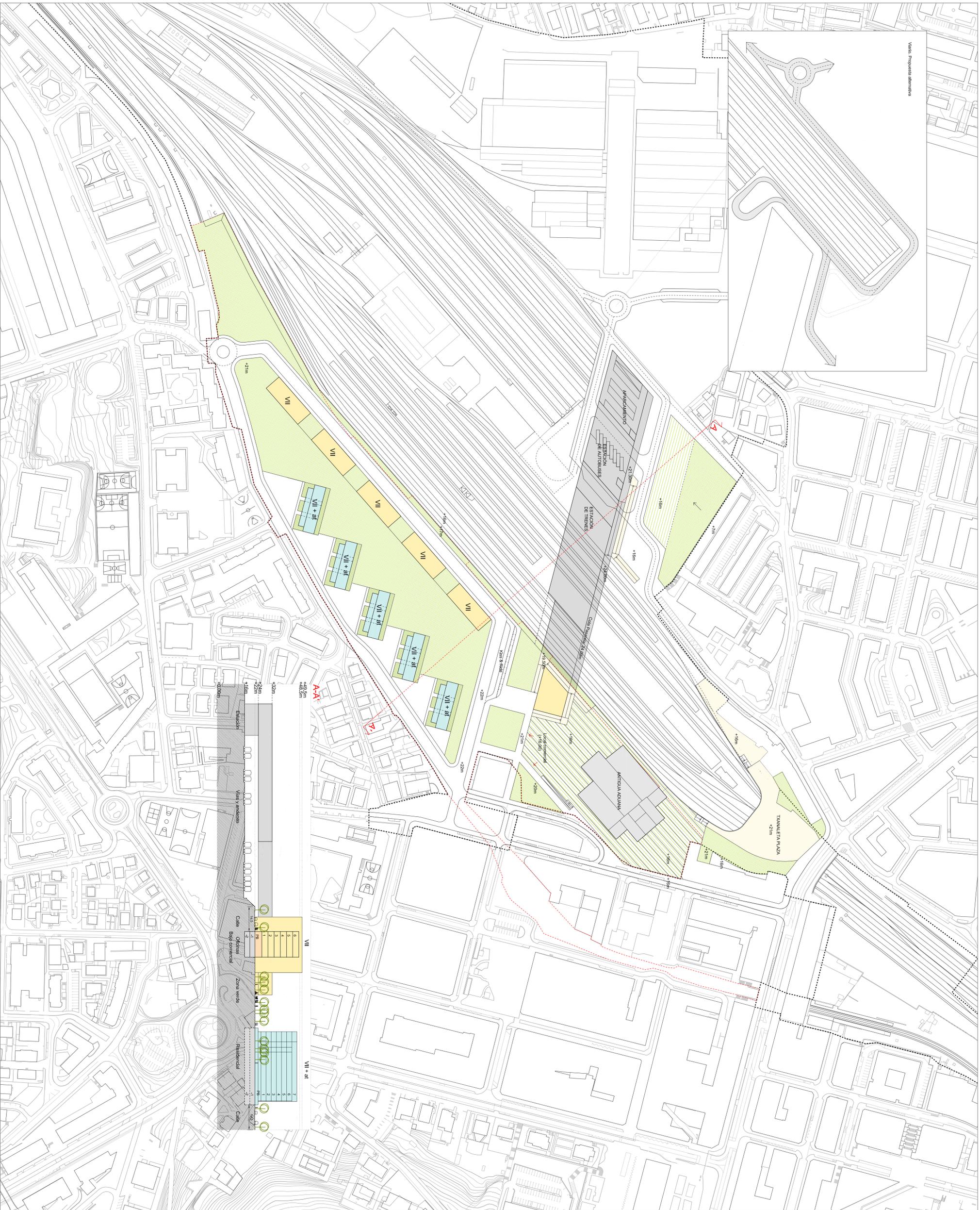
Planoaren letra:  
ALTERNATIBAK 1

Planoaren izena:  
ALTERNATIBAK 1

Planoaren data:  
ALTERNATIBAK 1

Planoaren eskala:  
E1:1500

0 10 20 50m



- LEGENDA / LEGENDA:**
- Bizitokia / Residencial
  - Bulegoak / Oficinas
  - Merkataritza / Comercio
  - Apartaketa / Parking
  - Gune berde publikoa / Zona verde pública
  - Gune berde pribatua / Zona verde privada



IRUNGO TRENSIDE EREMUKO  
PLAN NAGUSIAREN  
MODIFICACION DEL PLAN  
GENERAL EN EL ESPACIO  
FERROVIARIO DE IRUN  
AUDAKETA

Fasea: AURRERAPEN FASEAN / Fase: FASE DE AVANCE  
Data: 2018KO AZAROKA / Fecha: NOVIEMBRE DE 2018

**AS+** UTE AS+TPSA:  
ANULOZ ARQUITECTOS LTDC S.L.  
TECNICO Y PROYECTOR S.A.  
Proiektuaren koordinatzailea / Director de Proyecto: 4889

Proiektuaren izena: ALTERNATIBAREN IRUDIAK  
ETA SERZIOAK / Nombre del plano: IMAGEN DE LA ALTERNATIVA 1 Y SECCIONES

0 10 20 50m / E1:1500 / A1



- LEGENDA / LEGENDA:
- Alternatiba 1 / Alternativa 2
  - Bizitokia / Residencial
  - Bulegoak / Oficinas
  - Merkatariatza / Comercio
  - Aparkalekua / Parking
  - Gune berde publikoa / Zona verde pública
  - Gune berde pribatua / Zona verde privada

**Wairun**  
Hiria gora

**Irún**  
Euzko Lehen Unibertsitatea

IRUNGO TRENSIDE EREMUKO  
PLAN NAGUSIAREN  
MODIFICACIÓN DEL PLAN  
GENERAL EN EL ESPACIO  
FERROVIARIO DE IRÚN  
AUDAKETA

Fasean AURERAPEN FASEAN Fase FASE DE AVANCE  
Data: 2018KO AZAROA Fecha: NOVIEMBRE DE 2018

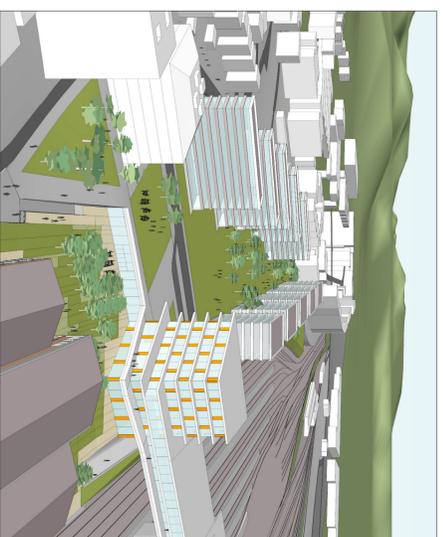
**AS+** UTE AS-TYPSA: Proiektuaren buruak  
ANÁLISIS ARQUITECTÓNICOS, LTRC, S.L. Proiektuaren buruak  
TIYPSA TECNICA Y PROYECTOS, S.A. Proiektuaren buruak

Proiektuaren izena: **ALTERNATIBOK PLANAK / PLANOS ALTERNATIVAS P-AI01.3**

1. ALTERNATIBAREN IRUDIA **IMAGEN DE LA ALTERNATIVA 1 EN**  
EL GELTIORI INGURUAN **EL ENTORNO DE LA ESTACION**

0 10 50 100m

E1:2500 A1



ALTERNATIVA 1, EDIFICACION AISLADA



ZONA DE LA ANTIGUA ADUANA. VISTA DESDE LA CALLE ADUANA



CONEXIONES ENTRE ESPACIOS VERDES PÚBLICOS



VISTA GENERAL DEL CONJUNTO DESDE EL NORTE



VISTA GENERAL DEL CONJUNTO DESDE EL ESTE



VISTA GENERAL DEL CONJUNTO DESDE EL SUR



- Ekipamenduk / Equipamientos.
- Ekonomia-jarduerak / Actividades económicas.
- Etxebizitzak / Residencial.
- Tokiko bideak / Vialto local.
- Barneko bideak / Vialto interno.
- Espazio libreak / Espacios libres.

**Wairun**  
Hiria gero

**irun**  
irrun

IRUNGO TRENSIDE EREMUKO  
PLANU MAGSIAREN  
FERROVIARIO DE IRUN  
ALDAKETA

MODIFICACION DEL PLAN  
GENERAL EN EL ESPACIO  
FERROVIARIO DE IRUN

Fasea: AURERERAPEN FASEA  
Data: 2018KO AZAROA  
Fecha: NOVIEMBRE DE 2018

Fase: FASE DE AVANCE  
Fecha: NOVIEMBRE DE 2018

**AS+** UTE AS-TYPSA:  
ANÁLISIS ARQUITECTÓNICOS, S.L.  
TECNICA Y PROYECTOS, S.A.

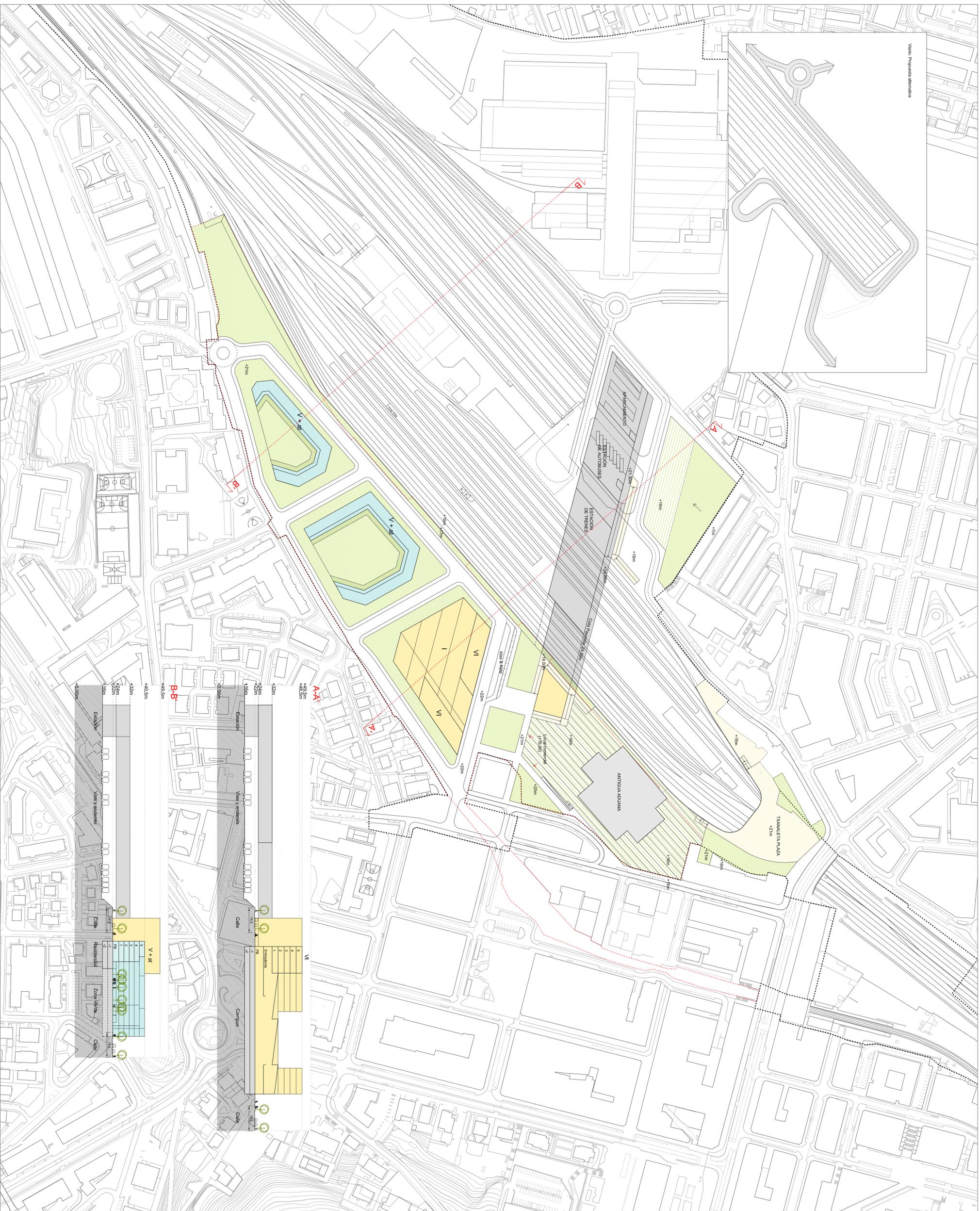
Planoaren lehen:  
ALTERNATIBAKU 2

Nombre del plano:  
ALTERNATIVA DE  
ORDENACION 2

Alternatibaren planok / Planos alternativos  
PALT2.1

0 10 20 50m

E1:1500  
A1



- LEGENDA / LEGENDA:**  
**Alternatiba 1 / Alternativa 1**
- Bizitokia / Residencial
  - Bulegoak / Oficinas
  - Merkataritza / Comercio
  - Aparkatetua / Parking
  - Gune berde publikoa / Zona verde pública
  - Gune berde pribatua / Zona verde privada

**Wairun**  
 Hiri gata

**irrun**  
 irrun

**IRUNGO TRENSIDE EREMUKO PLAN NAGUSIAREN FERRORVARIODIRUN AUDAKETA**

**MODIFICACION DEL PLAN GENERAL EN EL ESPACIO FERRORVARIODIRUN**

Fasea: AURERAPEN FASEAN / Fase: FASE DE AVANCE  
 Data: 2018KO AZAROKA / Fecha: NOVIEMBRE DE 2018

**AS+** UTE AS+TPSA: ANALIZAS ARQUITECTOS LTIC S.L. TECNICO Y PROYECTOR S.A.  
 Autor: Oihane Galarza

**UTESA** TECNICO Y PROYECTOR S.A. Proiektu Buruzakalea, 10. 48940 Leizorako. 4899

**ALTERNATIBEN PLANOK / PLANOS ALTERNATIVAS P-A102.2**

Proiektuaren izena: 2. ALTERNATIBAREN IRUDIAK Y SECCIONES  
 Margen de la alternativa 2

Proiektuaren izena: 2. ALTERNATIBAREN IRUDIAK Y SECCIONES

Nombre del plano: MARGEN DE LA ALTERNATIVA 2 Y SECCIONES

0 10 20 50m

E1:1500



- LEGENDA / LEGENDA:**  
**Alternatiba 2 / Alternativa 2**
- Bizitokia / Residencial
  - Bulegoak / Oficinas
  - Merkataritza / Comercio
  - Apartaketa / Parking
  - Zona verde publikoa / Zona verde pública
  - Zona verde pribatua / Zona verde privada

**Wairun**  
 Hiria gora

**irun**  
 irrun

**IRUNGO TRENSIDE EREMUKO PLAN NAGUSIAREN MODIFICACION DEL PLAN GENERAL EN EL ESPACIO FERROVIARIO DE IRUN AUDAETA**

**Fasean AURERAPEN FASEAN Fase FASE DE AVANCE**  
 Data: 2018KO AZAROA Fecha: NOVIEMBRE DE 2018

**AS+** UTE AS+TPSA:  
 ANALISI ARCHITECTOS LTIC S.L. PROYECTO DE OBRAS DE RECONSTRUCCION DEL AREA DE LA ESTACION DE BARRIO DE IRUN  
 TECNICA Y PROYECTOR S.A. PROYECTO DE OBRAS DE RECONSTRUCCION DEL AREA DE LA ESTACION DE BARRIO DE IRUN

**Alternatibok PLANK / PLANOS ALTERNATIVAS P-AI02.3**

Proiektuaren izena: **Nombre del plano:**  
 2. ALTERNATIBAREN IRUDIA **IMAGEN DE LA ALTERNATIVA 2 EN EL ENTORNO DE LA ESTACION**

0 10 50 100m

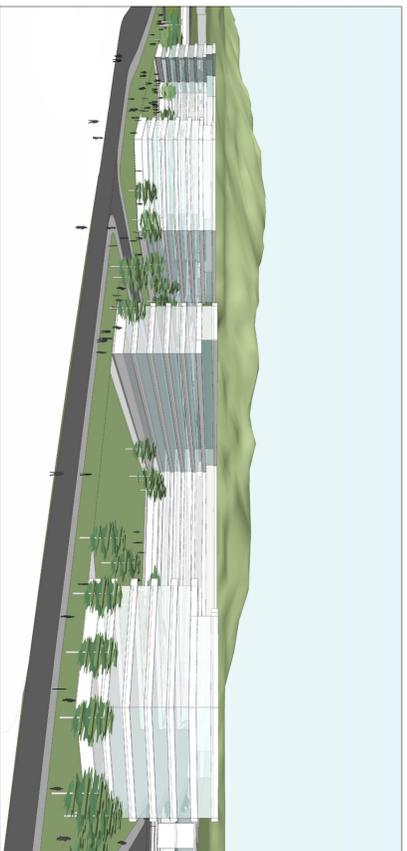
E1:2500 A1



ALTERNATIVA 2 MANZANA ABIERTA



PERSPECTIVA DE LA CALLE BALLENEROS KALEA



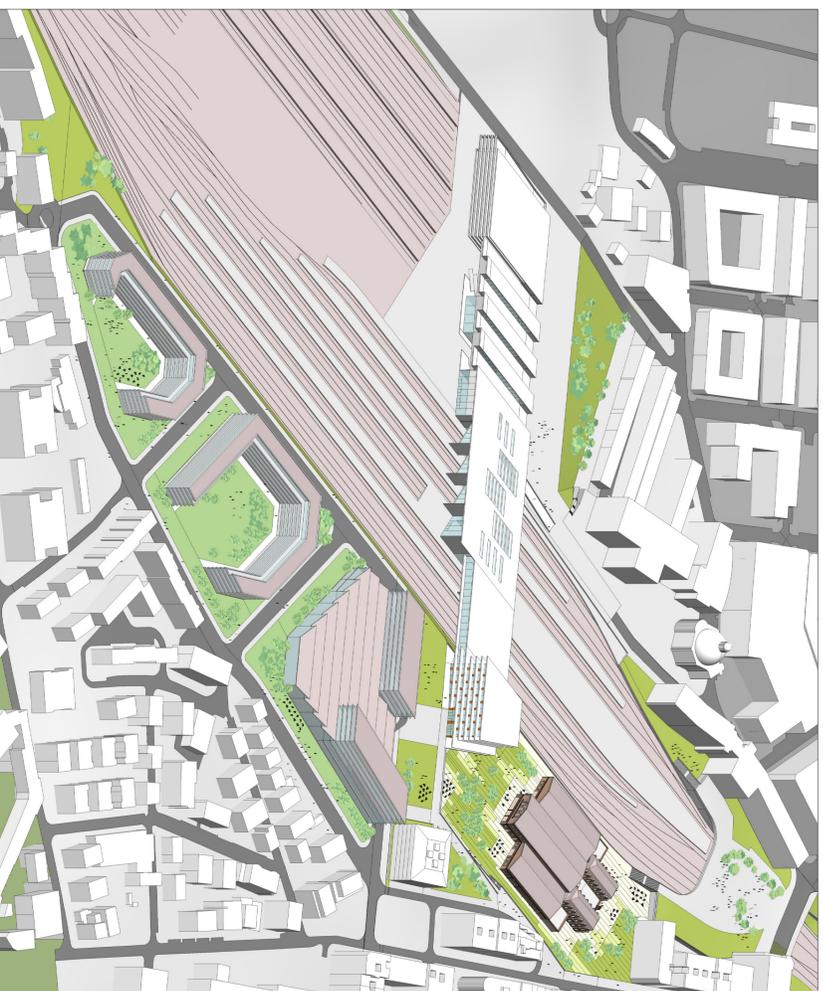
VIVIENDAS MANZANA ABIERTA, VISTA DESDE EL SUR



VISTA GENERAL DEL CONJUNTO DESDE EL ESTE



VISTA GENERAL DEL CONJUNTO DESDE EL NORTE



VISTA GENERAL DEL CONJUNTO DESDE EL SUR

## Ficha del documento

---

Archivo: UR5063-AV-MM-UR-EAE-IRUN-DocInicio\_20181121