



**ANEXO IV: DOCUMENTO DE SÍNTESIS**  
**ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO**  
**PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICO**  
**ORDINARIO**  
**MODIFICACIÓN PUNTUAL PARCIAL DEL PLAN ESPECIAL DE**  
**ORDENACIÓN URBANA DE “ALTZATE”**  
**ERRETERIA / LEZO**  
**(GUIPUZKOA)**

AUTOR DEL ENCARGO:

JUNTA DE CONCERTACIÓN DE LA UI “ÁREA 16, ALTZATE”

DICIEMBRE 2019

## ÍNDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>4</b>
<b>2. OBJETIVOS, JUSTIFICACIÓN Y COVENIENCIA DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL.....</b>	<b>5</b>
<b>3. PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO GENERAL.....</b>	<b>6</b>
<b>4. VALORACIÓN DEL INVENTARIO Y DIAGNÓSTICO GLOBAL .....</b>	<b>7</b>
<b>5. ALTERNATIVAS RAZONABLES, TÉCNICA Y AMBIENTALMENTE VIABLES REVISADO .....</b>	<b>9</b>
5.1. RESUMEN MOTIVADO DEL PROCESO DE SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS.....	9
5.2. ALTERNATIVAS 0.....	10
5.3. ALTERNATIVA A .....	10
5.4. ALTERNATIVA B .....	11
5.5. ALTERNATIVA C .....	12
5.6. ALTERNATIVA SELECCIONADA .....	14
<b>6. SOLUCIÓN ADOPTADA.....</b>	<b>16</b>
6.1. CUADRO RESUMEN .....	16
<b>8. IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE LOS EFECTOS AMBIENTALES SOBRE EL M. AMBIENTE .....</b>	<b>17</b>
Los impactos identificados y valorados por el desarrollo del Proyecto Singular de Interés Regional, se enumeran a continuación en función de su naturaleza y valoración: .....	17
IMPACTOS NEGATIVOS POCO SIGNIFICATIVOS .....	17
IMPACTOS NEGATIVOS SIGNIFICATIVOS.....	17
IMPACTOS POSITIVOS.....	17
IMPACTOS INDETERMINADOS .....	18
<b>9. DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS AMBIENTALES .....</b>	<b>19</b>
9.1. MEDIDAS PREVENTIVAS .....	19
9.1.1. Integración Arquitectónica y Paisajística.....	19
9.1.2. Edificación y construcción sostenible.....	20
9.1.3. Ubicación de Zonas Verdes y Diseño .....	20
9.1.4. Prevención de los Riesgos Geológicos .....	20
9.1.5. Protección de Hábitats Faunísticos y Corredores Ecológicos.....	21
9.1.6. Medidas destinadas a evitar la introducción de especies alóctonas invasoras .....	21
9.1.7. Otras medidas de carácter general.....	22
9.2. MEDIDAS CORRECTORAS .....	22
9.2.1. Contaminación Atmosférica y Acústica.....	22
9.2.2. Protección del medio nocturno .....	23
9.2.3. Medidas relacionadas con la pérdida de capacidad agrológica.....	24
9.2.4. Medidas relacionadas con la afección al medio hídrico .....	25
9.2.5. Control de la contaminación de suelos y acuíferos .....	25
9.2.6. Control y gestión de residuos.....	26
9.2.7. Gestión de vertidos de aguas residuales y pluviales.....	26
9.2.8. Medidas enfocadas al ahorro del agua .....	27
9.2.9. Medidas frente al cambio climático .....	27

9.2.10.	Restauración de zonas deterioradas anejas a la actuación .....	28
9.3.	MEDIDAS COMPENSATORIAS .....	28
9.3.1.	Medidas de carácter general.....	28
9.4.	IMPACTOS RESIDUALES Y EVALUACIÓN DEL IMPACTO GLOBAL .....	29
<b>10.</b>	<b>PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL.....</b>	<b>30</b>
10.1.	PLAN DE VIGILANCIA Y SEGUIMIENTO DE FASES PREVIAS .....	33
10.2.	PLAN DE VIGILANCIA Y SEGUIMIENTO DURANTE LAS OBRAS .....	33
10.3.	Supervisión de las obras .....	33
10.4.	Supervisión de las áreas de estacionamiento de maquinaria .....	34
10.5.	Control de contaminaciones atmosféricas .....	34
10.6.	Control de aguas de escorrentía y manejo de residuos líquidos .....	35
10.7.	Señalización y control de tránsito .....	35
10.8.	PLAN DE VIGILANCIA Y SEGUIMIENTO DURANTE LA FASE DE FUNCIONAMIENTO .....	36
10.9.	LIBRO DE REGISTRO.....	36
<b>11.</b>	<b>LIMITACIONES EN EL ALCANCE Y CONTENIDO DEL EAE .....</b>	<b>37</b>

## 1. INTRODUCCIÓN

La denominada como “*Área 16 Alzate*”, engloba un conjunto de suelos urbanos situados en la margen derecha de la ría de Oiartzun, entre los municipios de Errenteria y Lezo.

Presenta una extensión de 54.000 m<sup>2</sup> situada entre los municipios de Errentería y Lezo.

Para establecer la ordenación interior y coordinada entre ambos municipios, se firmó en el año 2004 un Convenio de colaboración entre los **Ayuntamientos de Errenteria y Lezo**.

Con fecha de 26 de julio de 2007 el pleno de la corporación de Errentería aprobó definitivamente el Plan Especial de Ordenación Urbana de la Unidad de Intervención 16 “Alzate”, el cual se pretende modificar en la actualidad para adaptarlo a las nuevas circunstancias y necesidades surgidas tras el paso del tiempo.

La pretendida modificación de este instrumento de ordenación requiere ser sometida al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica, en cumplimiento del artículo 6 de la *Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental*.

En consonancia con este procedimiento se redacta el presente **Estudio Ambiental Estratégico**.

El presente documento se redacta por encargo de **JUNTA DE CONCERTACIÓN DE LA UI “ÁREA 16, ALTZATE”**, con domicilio a efectos de notificaciones en Paseo de Lugaritz, 21-Edificio Sukia 20018 Donostia.

El trabajo ha sido desarrollo por la empresa **PRADO Y SOMOSIERRA CONSULTORES S.L.**, siendo responsable de su contenido Francisco Añover Fuentes (Ldo. en Ciencias Ambientales con DNI 06268890-X).

La Aprobación Definitiva de la Modificación Propuesta se deberá realizar tanto por el **Ayuntamiento de Errentería** como el **Ayuntamiento de Lezo**, siendo por tanto ambos **órganos sustantivos**.

## 2. OBJETIVOS, JUSTIFICACIÓN Y COVENIENCIA DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL

La presente MPP del PEOU de Alzate, persigue el objetivo principal de establecer una nueva ordenación urbana adaptada a las nuevas circunstancias y necesidades surgidas tras el paso del tiempo, corrigiendo determinados aspectos.

Los aspectos a corregir del PEOU de 2007, que por tanto son los objetivos a conseguir con la presente propuesta de modificación y justifican su tramitación, son los siguientes:

- Resolver mejor la accesibilidad viaria a Alzate desde el entorno más próximo, en el término municipal de Lezo, similar al de la ordenación vigente pero mejor dimensionada al tráfico que se prevé.
- Resolver la accesibilidad de Alzate desde la margen izquierda de la ría mediante la construcción de un nuevo puente rodado peatonal que lo conecte con el Área 15. Iztietia de Errenteria.
- Integrar el paseo peatonal de borde de la margen derecha de la ría con Alzate posibilitando una mayor permeabilidad entre su interior y el propio paseo de borde.
- Recuperar la parcela de uso terciario, con destino a hotel en el término municipal de Errenteria. El Ayuntamiento de Lezo mantiene la edificabilidad que le corresponde en su término municipal con las mismas características del PEOU de 2007.
- Minimización del viario local, en el entorno de la edificación residencial, sirviendo únicamente como acceso rodado a los aparcamientos necesarios y exigidos por la LVSU de 2006, y a una dotación exigida por el Ayuntamiento de Errenteria.
- Potenciación de los paseos peatonales, además del borde de la ría, los situados entre los edificios residenciales así como la comunicación transversal entre Errenteria y Lezo.
- Consecución de una playa verde, abierta al cauce de la ría, que contribuya a la función del diseño del parque fluvial con la urbanización de Alzate.
- Modificar la disposición de los edificios para ganar vistas.
- Reajuste del nº de viviendas hasta las 278
- Reubicación del dotacional correspondiente al término municipal de Errenteria que pasaría a disponer una localización privilegiada para uso y disfrute públicos.
- ...

### 3. PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO GENERAL

El planteamiento metodológico propuesto para la elaboración del Estudio Ambiental Estratégica, se basa en el **documento de alcance** para la evaluación de los efectos en el medio ambiente y en la legislación vigente.

En este estudio se propone una sucesión de pasos en base al contenido mínimo que deberá tener el EAE, cuyo desarrollo constituirá el proceso que llevará a identificar los impactos que la actuación tendrá sobre el medio ambiente, así como las medidas que deberán tomarse para evitar, reducir o compensar los mismos.

Así, el Estudio Ambiental Estratégico contendrá al menos los siguientes aspectos:

- Análisis Ambiental del Medio.
  - Objetivos de Protección Ambiental fijados en el ámbito internacional, nacional o regional que guarden relación con el plan en cuestión.
  - Realización, valoración y diagnóstico del inventario ambiental.
- Evaluación de alternativas y resumen motivado de su proceso de selección.
- Análisis de la modificación del Plan Especial.
- Identificación y valoración de los efectos sobre el medio ambiente.
  - Descripción y caracterización de los impactos.
  - Elaboración de matriz de impactos.
  - Impactos residuales y evaluación del impacto global.
- Descripción de medidas ambientales para prevenir, reducir, eliminar o compensar los efectos ambientales negativos significativos.
- Programa de vigilancia ambiental, que deberá garantizar el cumplimiento de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias contenidas en el estudio.
- Documento de Síntesis, en términos fácilmente comprensibles.
- Cartografía y documentación complementaria.
- Informe sobre la viabilidad económica.

#### 4. VALORACIÓN DEL INVENTARIO Y DIAGNÓSTICO GLOBAL

Los municipios de Errenteria y Lezo se encuentran situados en la franja costera este de la provincia de Guipuzkoa, perteneciendo ambos a la comarca de San Sebastián. Limitan:

- Término municipal de Errenteria: al norte con Lezo, al oeste con Hernani, Astigarraga y el barrio donostiarra de Alza, al sur y sureste con las localidades navarras de Arano y Goizueta respectivamente, al este con Oyarzun y al nor-noroeste con la Bahía de Pasajes.
- Término Municipal de Lezo: Al oeste, norte y noroeste con Pasajes, al noreste con Fuenterrabía, al este con Irún, al sureste y sur con Oyarzun, al sur y suroeste con Rentería y al oeste con la Bahía de Pasajes.

La zona afectada por el Plan Especial que se pretende modificar, se corresponde con la denominada “Área 16 Alzate”, la cual estaría formada por tres subsectores situados en el suelo urbano de ambos municipios.

En total ocupa una extensión de 57.494 m<sup>2</sup>, según el Plan General de Ordenación Urbana de Errenteria, no obstante, tras la aprobación del PGOU de Lezo en el año 2011, se excluyó del ámbito el subsector “Larrañaga” pasando la extensión a ser de algo más de 54.000 m<sup>2</sup>.

La totalidad del ámbito presenta un uso urbano, estando incorporado a la trama urbana de ambos municipios desde el pasado, vinculado a un industrial (almacenes de hidrocarburos de la empresa CLH).

**La calidad del aire** en el ámbito de actuación y su entorno se considera buena, si bien, **desde el punto de vista acústico se encuentra afectado por las emisiones procedentes de la línea de ferrocarril Tolosa-Irún y sobre todo de la carretera Foral GI-636 lo que deberá ser tenido en cuenta al objeto de cumplir los Objetivos de Calidad Acústica del futuro desarrollo** (se realizar e incorpora Estudios acústico y de vibraciones en el que se proponen medidas, en respuesta a esta situación).

Desde el punto de vista geomorfológico se encuentran situado en el fondo de valle formado por el río Oiartzun, una vez transformado en ría. El subsector principal del ámbito (Central, Zona A), presenta una topografía bastante alterada, estando situado entre la ría, la vía de ferrocarril San Sebastián-Irún, la carretera GI-636 y la rotonda de enlace de dicha infraestructura con las áreas urbanas colindantes de Lezo y Errenteria.

En cuanto a la vegetación aparece principalmente vegetación ruderal-nitrófila que habría ocupado los suelos expuestos de la parcela principal tras las labores realizadas de descontaminación de la parcela. En cuanto al arbolado aparecen especies procedentes de la germinación de las semillas que hasta la zona han llegado desde el entorno, frecuentemente de especies del arbolado urbano del entorno. Igualmente aparecen en la zona C “*Panier Fleuri*”, con un uso de aparcamiento, arbolado urbano de las especies castaño de indias y platanero.

En cuanto a la fauna, la carencia de hábitats naturales se traduce en la presencia de especies propias de las zonas urbanas, acostumbradas a la presencia humana y de carácter ubiquista. La cercanía al mar hace posible el avistamiento de aves costeras, al igual que en el conjunto de los núcleos urbanos del entorno.

En cuanto a la ría, considerada como una masa de agua del tipo “aguas de transición muy modificadas” en aplicación de la DMA, representa el principal nicho de especies faunísticas, estando condicionadas por una

calidad del aguas que tiende a mejorar, como consecuencia de las actuaciones llevadas a cabo en el saneamiento de los núcleos y polígonos industriales situados en la ribera del Oiartzun y su encauzamiento.

Respecto al paisaje se localiza dentro de una unidad antrópica carente de naturalidad que presenta un marcado carácter urbano en una zona en la que en el pasado colindaban los usos industrial y residencial. En la actualidad tras el desmantelamiento de la instalación industrial que albergaban mayoritariamente, los terrenos aparecen como un espacio abandonado y en desuso que perturba la percepción general de la unidad urbana.

Por último comentar que desde el punto de vista de los riesgos, **destacar la afección del subsector *Panier Fleuri*, por la crecida del periodo de retorno de 500 años vinculada a la ría de Oiartzun, lo que deberá tenerse en cuenta para destinar esta zona a un uso compatible con esta situación.** A su vez, se debe considerar la **inclusión del ámbito principal dentro del "Inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes de suelo en la CAPV" (2006), habiéndose implementado con posterioridad en el pasado, un proceso de descontaminación tras el cual se obtuvieron los correspondientes certificados de calidad del suelo, cuya validez deberá ser refrendada por el órgano autonómico competente en la materia.**

Para establecer una valoración global del conjunto de valores ambientales que presenta la zona de actuación, se ha procedido a la definición, localización y valoración de unidades ambientales homogéneas en el apartado siguiente.



## 5. ALTERNATIVAS RAZONABLES, TÉCNICA Y AMBIENTALMENTE VIABLES REVISADO

A continuación se exponen las diferentes alternativas estudiadas, entre las que se encuentra la Alternativa 0, consistente en no desarrollar el sector, y las alternativas 1, 2 y 3 en las que se presenta diferentes soluciones en cuanto a la ordenación interior del ámbito.

### 5.1. RESUMEN MOTIVADO DEL PROCESO DE SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS

Las alternativas que se proponen a continuación obedecen al histórico de propuestas reales que sobre el ámbito se han pretendido desarrollar, lo que supone una garantía de su viabilidad tanto técnica como medioambiental. Aunque no se considere relevante desde el punto de vista de la normativa de evaluación ambiental, algunas de ellas, también contaron con el visto bueno de las administraciones locales competentes en urbanísimo y de los promotores, pudiendo en consecuencia haber sido materializadas.

La superposición de condicionantes, afecciones sectoriales existentes sobre el ámbito de actuación, limita en gran medida las alternativas planteables, destacando entre estos:

- Dominio Público Marítimo-Terrestre, Servidumbre de Tránsito y Zona de Protección.
- Prescripciones derivadas del PTS Márgenes de ríos y arroyos.
- Riesgo de Inundabilidad.
- Línea de Ferrocarril.
- Autovía GI-636.
- Desnivel topográfico.
- Reparto proporcional de la edificabilidad entre ambos términos municipales (estaríamos ante un ámbito dividido en dos términos municipales cuyo desarrollo conjunto se promueve tras la firma de un convenio urbanístico entre ambos Ayuntamientos).

Sin olvidar la necesidad de dar respuesta al:

- Cumplimiento del *DECRETO 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la CAPV*, para lo cual se ha realizado un Estudio Acústico que valora la incidencia acústica, estudia varias alternativas y realiza una propuesta de medidas.
- Validez de los certificados de calidad del suelo obtenidos, que sin perjuicio de la resolución del trámite por el que solicitará la exención del procedimiento de declaración en materia de calidad del suelo, en principio afectaría al ámbito en su globalidad (salvo *Panier Fleuri*).

Del contenido del Estudio de Impacto Acústico y de Vibraciones (Anexo IX del documento urbanístico) que en sus conclusiones se indica, en cuanto a este punto se refiere, que la **ordenación propuesta por esta modificación presenta una situación acústica similar a la vigente, por tanto la modificación planteada no tendrá afectos adicionales a la ordenación incluida en el Plan Especial vigente.**

## 5.2. ALTERNATIVAS 0

La alternativa 0 consistiría en no modificar y en no desarrollar el Plan Especial vigente, es decir, dejar los terrenos al margen del desarrollo urbanístico y del crecimiento urbano.

Estos terrenos se encuentran fuertemente antropizados como consecuencia del uso intensivo que albergaron en el pasado, que requirió incluso que fueran sometidos a un proceso de descontaminación.

En esta situación los terrenos quedarían abandonados y desconectados tanto de la trama urbana como del medio rural, rodeados por un tramo de ría antropizado, zonas urbanas e infraestructuras, generando un espacio intersticial sin valores ambientales reseñables y con escaso potencial de recuperarlos de manera natural (habiendo perdido incluso el suelo), sin un uso vocacional alternativo.

En base a lo expuesto **se descarta la Alternativa 0**, debido a que el estado degradado en el que se encuentra el suelo, su clasificación urbana y su situación, no le confieren otro uso vocacional razonable que su incorporación a la trama urbana, siendo coherente y deseable propiciar la regeneración de espacios urbanos degradados para satisfacer la demanda, antes que consumir nuevo suelo rural.

## 5.3. ALTERNATIVA A

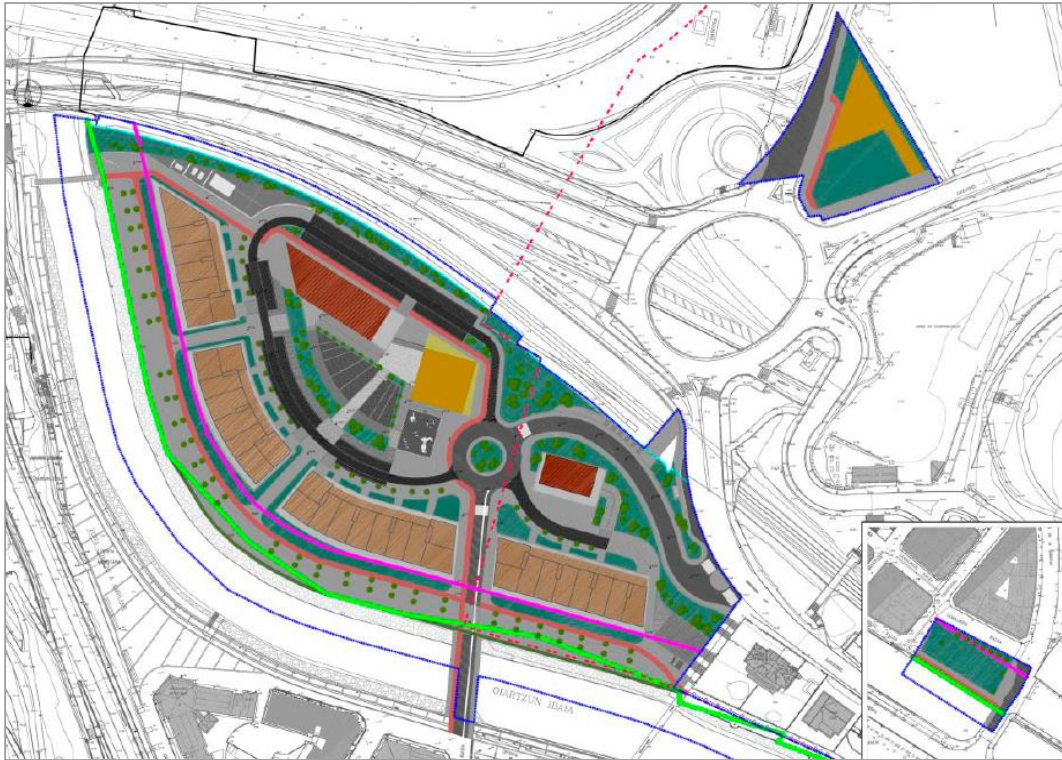
Desarrollar el PEOU vigente.

El PEOU de 2007 lleva más de 10 años sin que se haya podido desarrollar. Es posible que de no haberse producido la crisis económica que asoló durante largo tiempo la actividad urbanística de nuestros municipios ésta ya estuviera ejecutada. Se puede considerar por tanto este PEOU de 2007 como ALTERNATIVA A.

Sus características principales, resumidas y extractadas del propio PEOU de 2007 son las siguientes:

- La integración urbanística del ámbito en la trama urbana: mediante el correcto y proporcionado desarrollo residencial de los bloques de viviendas libres y protegidas, que tal y como se refleja en la documentación gráfica, se disponen, tanto a lo largo del paseo peatonal de borde de río y en parcelas paralelas a éste, como en el anillo central del ámbito.
- La ampliación del actual paseo de borde de río: mediante la realización de un amplio paseo que incluya, además de los recorridos peatonales, bidegorri y zonas verdes entre el propio paseo y las parcelas residenciales.
- La conexión viaria completa –rodada, ciclista y peatonal-, del ámbito de Altzate con los barrios de Iztietia y Ondartxo: mediante la ejecución de un nuevo puente que será la prolongación de la calle Irún y que continuará con un nuevo viario hasta la avenida de Jaizkibel, permitiendo acceso y salida directos para el nuevo ámbito desde este corredor interurbano, así como la conexión directa del nuevo barrio con el centro de Errenteria a través del mencionado puente.
- Obtención de superficie dotacional donde poder concretar en un futuro próximo equipamientos municipales o instalaciones de carácter público: mediante la ordenación de dos parcelas dotacionales situadas de forma que cada uno de los dos municipios implicados pueda disponer de su parcela en su propio territorio.

He aquí el resultado de la propuesta denominada ALTERNATIVA A:



Pero también debe tenerse en cuenta que transcurrido un cierto tiempo sin haberse desarrollado (únicamente se han descontaminado los suelos) las nuevas tendencias urbanísticas y cambios normativos exigen nuevas soluciones de ordenación que den respuestas a los nuevos objetivos planteados.

#### **5.4. ALTERNATIVA B**

En base a la apreciación anterior el propio Ayuntamiento de Errenteria desarrolló una nueva ordenación que denominamos ALTERNATIVA B, resumiendo a continuación sus principales características:

La propuesta consta de cuatro bloques residenciales de 10 alturas (si bien se contempla una cierta flexibilidad en este extremo) dispuestos en peine con un zócalo en planta baja que aloja el uso comercial generando una alineación continua en la fachada Norte.

En paralelo a la ría se mantiene el paseo fluvial, con una configuración de berma a un nivel intermedio que integra el cauce en la urbanización. En el extremo noroeste se dispone un bloque de 7 alturas para el uso hotelero con aparcamiento propio e independiente. En la esquina opuesta el zócalo se singulariza a modo de remate, elevando su techo 4 alturas sobre la planta baja.

El viario que vertebra la propuesta mantiene la rotonda y carril segregado junto al enlace de las propuestas iniciales, continuando con un vial interior que desemboca en una segunda rotonda de acceso a la pasarela hacia el barrio de Iztieta.

En cuanto a las edificabilidades, se planteó la opción de aumentar la edificabilidad residencial, así como el número de viviendas.

Se acompaña su propuesta de ordenación que hemos denominado ALTERNATIVA B:



### 5.5. ALTERNATIVA C

Por último, se desarrolla una nueva propuesta denominada ALTERNATIVA C, que igualmente pretende servir para el desarrollo integral de Alzate.

A continuación se explican sus características principales:

- Adecuada conexión viaria entre Alzate y la Avenida Jaizkibel con proyección de una rotonda de 38 m. de  $\varnothing$  y amplios radios de curvatura, tránsitos peatonales y ciclistas, junto con traslado de la parada de autobús a una ubicación más adecuada, a la vez que se resuelven los pasos de cebra.
- Ordenación de edificios situados entre el paseo fluvial y el citado viario local interno, de modo que su dimensión (aprox. 20 m x 20,5 m) permite un resultado urbano que garantiza la permeabilidad transversal desde el borde de la ría hacia el interior de Alzate.
- Conexión de ambos márgenes de la ría a través de un puente rodado-peatonal que integra ambos paseos fluviales y refuerza los circuitos urbanos peatonales y ciclistas, alineándolo con la calle Irun del barrio de Iztietia.
- Generación de un gran paseo fluvial a lo largo de la margen derecha de la ría de anchura mínima 20 m., ensanchándose en la zona curva central hasta 40 m, donde se integran los recorridos peatonales y ciclistas longitudinales con los transversales del interior de Alzate.
- Conexión de estos recorridos en los extremos Este del término municipal de Lezo en prolongación con el paseo de borde de la ría y con las escaleras y el puente peatonal potenciando el recorrido peatonal entre los cascos urbanos de Errenteria y Lezo.



- Creación de un recorrido ciclista que conecta el actual de la Avenida Jaizkibel con la nueva vialidad rodada hasta el interior de Alzate y ésta con el paseo de borde de la ría extendiéndose hacia el Este en el término municipal de Lezo, hacia el Sur por el nuevo puente que comunica con Iztieta y hacia el Noroeste con el extremo de Alzate comunicándolo con el puente peatonal-ciclista elevado actual.
- Creación de un edificio dotacional en la zona central de Alzate, de planta semisótano y planta baja, junto a la ría, ensanchando el espacio libre, a modo de playa verde que se integra con el paseo fluvial). Este edificio dotacional de 1.400 m<sup>2</sup>t puede estar destinado a actividades culturales-deportivas relacionadas con la ría, donde se prevé la posibilidad de la disposición de un embarcadero, de unas gradas descendentes a la ría, de vegetación de la escollera, o de soluciones similares a estudiar en la futura MPURB de Alzate.
- Ampliación del paseo de borde de la ría, duplicando el actual, de modo que el más exterior hacia la ría coincide básicamente en su trazado con el actual paseo se destina a la circulación peatonal; y el interior, de nuevo trazado, se destina a bidegorri.
- Creación de gradas y elementos vegetales intercalados en la margen derecha de la ría, que potencia la interacción entre los habitantes y la ría, a la vez que la naturalización y recuperación ambiental de la escollera hormigonada
- Reparto equitativo de la edificabilidad adscrita a cada término municipal.
- Generación de una red de transporte público/privado de autobuses con acceso a Alzate.
- Previsión de aparcamientos públicos a base de unas veinte plazas en superficie distribuidas en el viario local.

La definición general antes enunciada a modo de resumen, conforma la denominada ALTERNATIVA C.



### 5.6. ALTERNATIVA SELECCIONADA

Sin perjuicio de las condiciones, ventajas e inconveniente desde el punto de vista urbanístico de cada una de las alternativas propuesta y siendo cada una de las mismas una solución razonable, técnica y ambientalmente viable. Desde la óptica ambiental se considera más ventajosa la **Alternativa C** por los siguientes motivos:

- Debido a la necesaria distribución de los edificios en el espacio disponible, se considera que todas las alternativas tendrán efectos similares en cuanto a la incidencia acústica se refiere. Se ha desarrollado un Estudio de Impacto Acústico y de Vibraciones específico (Anexo IX del documento urbanístico), en el que se indica que la alternativa seleccionada tendrá efectos similares a la vigente y propone una serie de medidas para el cumplimiento del **Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la CAPV.**
- Es la única alternativa de las propuestas, que garantiza una permeabilidad transversal desde la ría, evitando la formación de pantallas arquitectónicas en la zona de influencia del Dominio Público Marítimo Terrestre. Esto se consigue mediante una meditada propuesta de ordenación y dimensión de los edificios (aprox. 20 x 20 m), que garantiza la permeabilidad visual desde el borde de la ría hacia el interior de Altzate.

- En la alternativa C, la ría aparece como elemento principal proponiendo una ordenación “que mira hacia ella” en lugar de relegarla: propuesta de playa verde, disposición de zonas verdes y parcela dotacional propuestas, paseos peatonales, propuesta de gradas y naturalización de la escollera... Todo esto permitirá acercar al ciudadano a la ría que podrá sentir sus características (color, olor...) y disfrutar de ella, concienciándole de la importancia de su mantenimiento en buen estado y siendo a su vez vigilantes del mismo.
- La generación de un gran parque verde con una anchura mínima de 20 metros (Zona de Servidumbre de Protección), que se ensancha hasta los 40 metros en la parte central supone el retranqueo hacia el interior de las construcciones previstas, generando un espacio de mayor calidad y con mayores posibilidades de utilización.
- La propuesta de rebajar la rasante del terreno en la parte central de la curva para generar una playa verde, permitirá ensanchar el espacio disponible con el que en la actualidad cuenta la ría, que junto con la naturalización de la escollera, permitirá disminuir la rigidez del encauzamiento en su día realizado.
- La ordenación contemplada en la Alternativa C, se considera un punto de partida que encaja mejor los principios, pretensiones y determinaciones de la Ley de Costas y el Reglamento que la desarrolla. Sin perjuicio, por supuesto, de los ajustes que deban realizarse, en base a los condicionantes y prescripciones que establezca la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, durante la tramitación de la presente modificación.
- Presenta una red mayor de recorridos peatonales que a su vez permiten el fácil acceso desde el interior el ámbito hasta la ría lo que facilitará su disfrute.
- El recorrido ciclista propuesto permitirá tanto la conexión del ámbito con el exterior como la distribución de los ciudadanos por su interior, constituyendo una alternativa real a la utilización del vehículo particular. La conexión peatonal y ciclista con el barrio de Iztieta a través del puente previsto completará esta conectividad. La oferta de movilidad alternativa se complementará con la previsión de dos paradas de autobús en el ámbito.
- Resuelve mejor el desnivel que es necesario salvar para acceder hasta el sector, al proponer un viario con una pendiente más progresiva que minimizará, dentro de lo posible, la creación de taludes verticales y la realización de movimientos de tierra.
- Tanto esta alternativa como el resto, deberán implementar igualmente, medidas para mitigar la afección acústica vinculada a la carretera foral GI-636 y la línea de ferrocarril Tolosa-Irún, y alcanzar la calidad acústica requerida para el conjunto del ámbito con un uso preponderantemente residencial. No se considera que ninguna sea sensiblemente más ventajosa que el resto.

## 6. SOLUCIÓN ADOPTADA

### 6.1. CUADRO RESUMEN

EDIFICABILIDAD	ERRETERIA (m <sup>2</sup> )	LEZO (m <sup>2</sup> )	TOTAL (m <sup>2</sup> )
<b>SUPERFICIE:</b>	43.261	11.186	54.447
<b>CALIFICACIÓN GENERAL</b>			
Zona de Uso Residencial: Edificación Abierta ZUR/3	29.921	10.602	40.523
S. Gral de Comunicaciones: Distribuidor Urbano SGCS/2.2	140	361	501
S. Gral de Espacios Libres: Parques y jardines SGEL/2	1.944	0	1.944
S. Gral de Dominio Público Marítimo Terrestre SGMT/1	11.656	223	11.879
<b>EDIFICABILIDAD URBANÍSTICA</b>			
Residencial Vivienda Protegida (VPO)	3.660	1.560	5.220
Residencial Vivienda de Promoción Libre	14.840	7.215	22.055
Comercial	420	180	600
Terciario-Hotelero	2.000	0	2.000
<b>TOTAL EDIFICABILIDAD S/R</b>	<b>20.920</b>	<b>8.955</b>	<b>29.875</b>
Garajes y Anejos de Vivienda Protegida	3.540	2.038	5.578
Garajes y Anejos de Vivienda de Promoción Libre	10.336	3.340	13.676
Garajes y Anejos de Terciario-Hotelero	2.630	0	2.630
<b>TOTAL EDIFICABILIDAD B/R (FÍSICA)</b>	<b>16.506</b>	<b>5.378</b>	<b>21.884</b>
<b>EDIFICABILIDAD DOTACIONAL (FÍSICA)</b>			
Aparcamiento Público	3.652	0	3.652
Equipamiento Comunitario S/R	1.400	0	1.400
Equipamiento Comunitario B/R	1.230	0	1.230
<b>TOTAL EDIFICABILIDAD DOTACIONAL (FÍSICA)</b>	<b>6.282</b>	<b>0</b>	<b>6.282</b>

UNIDADES APROXIMADAS ORIENTATIVAS	ERRETERIA Ud.	LEZO Ud.	TOTAL Ud.
<b>UNIDADES DE VIVIENDA</b>			
Vivienda Protegida de Régimen General (VPO)	39	17	56
Vivienda de Promoción Libre	150	72	222
<b>TOTAL UNIDADES DE VIVIENDA</b>	<b>189</b>	<b>89</b>	<b>278</b>
<b>PLAZAS DE APARCAMIENTO</b>			
Garajes de Vivienda Protegida (VPO)	112	46	158
Garajes de Vivienda de Promoción Libre	296	84	380
Garajes para uso terciario-hotelero	78	0	78
<b>TOTAL APARCAMIENTOS PRIVADOS</b>	<b>486</b>	<b>130</b>	<b>616</b>
Aparcamientos públicos del equipamiento	56	0	56
Aparcamientos públicos en superficie	25	0	25
Aparcamientos públicos en parcela	144	0	144
<b>TOTAL APARCAMIENTOS PÚBLICOS</b>	<b>225</b>	<b>0</b>	<b>225</b>



## **8. IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE LOS EFECTOS AMBIENTALES SOBRE EL M. AMBIENTE**

Los impactos identificados y valorados por el desarrollo del Proyecto Singular de Interés Regional, se enumeran a continuación en función de su naturaleza y valoración:

### **IMPACTOS NEGATIVOS POCO SIGNIFICATIVOS**

- Afección a los espacios naturales protegidos y elementos de interés
- Incremento de la presión sobre el territorio
- Disminución de la calidad del aire
- Incremento de la contaminación lumínica
- Modificación de la topografía
- Pérdida de capacidad agrológica
- Afección a la red hidrológica
- Afección hidrogeológica
- Eliminación y deterioro de vegetación
- Alteración de hábitats faunísticos
- Afección sobre corredores ecológicos
- Generación y gestión de residuos
- Incremento en el consumo de recursos hídricos
- Incremento en la generación de aguas residuales
- Efectos sobre el cambio climático
- Riesgo de Inundaciones

### **IMPACTOS NEGATIVOS SIGNIFICATIVOS**

- Disminución de la calidad acústica

### **IMPACTOS POSITIVOS**

- Alteración de la calidad paisajística del paisaje urbano
- Dinamización de los sectores construcción e industrial
- Potenciación del sector servicios
- Incremento del valor del suelo
- Generación de empleo
- Aportación de recursos económicos y suelo a los Ayuntamientos

### **IMPACTOS INDETERMINADOS**

- Suelos Potencialmente contaminados

## 9. DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS AMBIENTALES

La finalidad de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias es la de evitar, corregir y/o compensar los efectos negativos que sobre el medio ambiente producirá la aprobación de la modificación del plan especial.

Algunas de las mismas forman parte del propio diseño de la ordenación interior propuesta por la modificación del Plan Especial, que entre otras cuestiones reserva el espacio para ubicar las zonas verdes junto a la ría, alejando las construcciones más del mínimo legal hacia el interior del ámbito o establece una configuración de las parcelas que albergarán las edificaciones que evitará la formación de pantalla arquitectónicas, entre otras cuestiones.

Tanto desde el punto de vista ambiental como, en muchos casos, del económico, es siempre preferible la prevención que la corrección, ya que eliminar o corregir los impactos una vez producidos es una operación más costosa económicamente y a veces difícil de realizar, por cuanto que las medidas correctoras que se planifican y ejecutan no pueden cubrir la totalidad de los efectos indeseados que se producen sobre el entorno y porque su eficacia, como se demuestra en muchos proyectos, es insuficiente.

En este sentido, una adecuada ejecución de las obras no sólo minimiza los efectos ambientales del proyecto, sino que abarata considerablemente el coste de su corrección y vigilancia.

En cuanto al momento de su aplicación, es conveniente llevar a cabo las medidas correctoras lo antes posible, para evitar la generación de impactos secundarios no deseables.

A continuación se proponen una serie de medidas que ayudarán a prevenir o a disminuir y mitigar la intensidad y magnitud esperada de estos impactos.

### 9.1. MEDIDAS PREVENTIVAS

#### 9.1.1. Integración Arquitectónica y Paisajística

Con carácter preventivo, la ordenación propuesta por la presente modificación, mejora la propuesta aprobada en cuanto a su integración arquitectónica y paisajística, tal y como se ha puesto de manifiesto en el apartado de alternativas del presente documento, pudiendo destacar los siguientes aspectos:

- Resuelve mejor el desnivel que es necesario salvar para acceder hasta el sector, al proponer un viario con una pendiente más progresiva que minimizará, dentro de lo posible, la creación de taludes verticales y la realización de movimientos de tierra.
- Disminuye el efecto pantalla de los edificios junto a la ría provocado por la ordenación aprobada, al estilizar las edificaciones, espaciarlas y retranquearlas hacia el interior, aumentando la permeabilidad visual hacia el interior.
- Se mejora la integración de la ría de Oiartzun en la trama urbana, ocupando sus márgenes inmediatas con espacios abiertos, generando una playa verde y proponiendo medidas para integrar la escollera.

- Permite generar un gran parque verde con una anchura mínima de 20 metros (Zona de Servidumbre de Protección), que se ensancha hasta los 40 m en la parte central, generando un espacio de mayor calidad y con mayores posibilidades de utilización.

Por lo tanto el diseño propuesto ha sido producto de un exhaustivo análisis de las condiciones topográficas y de visibilidad del ámbito, considerando las afecciones existentes, constituyendo en sí mismo una medida para la integración arquitectónica y paisajística de la instalación de **coste nulo**.

### 9.1.2. Edificación y construcción sostenible

Conforme a la prioridad establecida en el IV Programa Marco Ambiental, 2020, respecto a fomentar una edificación y construcción más eficiente en el uso de recursos a lo largo de todo su ciclo de vida y en especial en el aprovechamiento de los residuos al final del mismo, se deberán considerar las recomendaciones de la Guía de Edificación Ambientalmente Sostenible correspondiente, con objeto de potenciar el ahorro y la eficiencia energética de los edificios y el impulso de las energías renovables. Dichas medidas deberán incidir en al menos, los siguientes aspectos:

- Materiales. Reducción del consumo de materias primas no renovables
- Energía. Reducción del consumo de energía y/o generación de energía a partir de fuentes no renovables
- Agua potable. Reducción del consumo de agua potable
- Aguas grises. Reducción en la generación de aguas grises
- Atmosfera. Reducción de las emisiones de gases, polvo, calor y lumínicas
- Calidad interior. Mejora de la calidad del aire interior, del confort y la salud.

Por tanto esta medida se propone para prevenir o mitigar sobre todo el aumento en el consumo de recursos hídricos o energéticos, la producción de residuos y el cambio climático. Algunas de las misas son especificadas en apartados posteriores.

### 9.1.3. Ubicación de Zonas Verdes y Diseño

Como medida preventiva para la disminución de la afección ambiental las zonas verdes y espacios libres se ubicarán de forma preferente junto a la ría de Oiartzun así como en la franja perimetral del límite del ámbito.

El objeto de esta disposición es crear una zona de transición que facilite la convivencia de los diferentes usos, así como alejar las construcciones de la ría generando un espacio para amortiguar los posibles impactos.

En cuanto a las especies vegetales a implantar se recomienda que predomine la planta autóctona, de fácil mantenimiento y en armonía con el entorno, siendo más resistente y estando mejor adaptada (sin perjuicio de especies tradicionales y con arraigo cultural en la zona).

El coste de esta medida se considera **nulo**, debido a que la ley obliga a contemplar estas cesiones.

### 9.1.4. Prevención de los Riegos Geológicos

Para diseñar y posteriormente ejecutar tanto la urbanización como las edificaciones se ha realizado un estudio geotécnico que se incorpora como Anexo VIII del Documento Urbanístico. El coste de esta medida se

considera **nulo** ya que forma parte de los estudios necesarios para realizar correctamente el proyecto de urbanización.

Por otra parte se ha considerado el riesgo de inundaciones asociado de la ría de Oiartzun, para ubicar en aquellos terrenos que pudieran ser afectados por las crecidas esperadas, usos compatibles con las mismas. Igualmente el coste de esta medida es **nulo**.

#### 9.1.5. Protección de Habitats Faunísticos y Corredores Ecológicos

Si bien el ámbito de actuación se encuentra enclavado en el medio urbano, el desarrollo de las obras deberá tomar las precauciones debidas para evitar la afección innecesaria de la ría. Estas medidas son compartidas con las propuestas en otros apartados:

- Limitar el tránsito de vehículo y maquinaria pesada fuera de las zonas de actuación.
- Se evitará el acopio de materiales junto a la ría para evitar que pueda caer a la misma.
- El parque de maquinaria y el punto limpio se situarán fuera de su zona de protección (20 m).
- Se cubrirán los montones de tierra y de residuos susceptibles de ser arrastrados por el aire o la escorrentía hacia la misma.

El coste de estas medidas se considera **nulo o poco significativo**, considerando que forman parte de la debida diligencia en el desarrollo de las obras.

#### 9.1.6. Medidas destinadas a evitar la introducción de especies alóctonas invasoras

Debido al posible riesgo de invasión de especies alóctonas se hace necesario establecer una serie de actuaciones de carácter preventivo al objetivo de evitar que esta situación pueda darse.

Con este fin, durante el diseño de las zonas verdes en el correspondiente proyecto de urbanización, se utilizarán las recomendaciones y medidas contenidas en el “Manual para el diseño de parques y jardines y zonas verdes sostenibles” y en la “Guía para la selección de especies ornamentales”, elaboradas por el Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco.

Entre las medidas generales que se pueden establecer:

- Se evitará la introducción en las zonas verdes y espacios libres de especies declaradas como invasoras.
- Se utilizarán preferentemente especies de flora autóctona y tradicional de los municipios.
- Con carácter general se deberá llevar a cabo la eliminación de las poblaciones en fase de asentamiento incipiente, tanto durante la fase de obras como la fase de funcionamiento.

Entre las principales especies de flora invasora a considerar se encuentran el plumero (*Cortaderia selloana*) y la chilca (*Baccharis halimifolia*).

El coste de estas medidas se considera **nulo o poco significativo**, si bien pudiera estar condicionado por el grado de intervención que pudiera requerir.

### 9.1.7. Otras medidas de carácter general

A continuación se establecen un conjunto de medidas de carácter general:

- Vallado de las zonas de actuación. El objetivo es aislar las zonas de obras de la zona urbana y rural para minimizar los impactos producidos (ruido, emisión de polvo a la atmósfera, disminución de la calidad visual del paisaje). También tiene como objetivo evitar la entrada de personas ajenas a las obras y disminuir el riesgo de accidentes.
- Establecimiento de parques de maquinaria. Para controlar el mantenimiento de la maquinaria utilizada en la fases de urbanización y evitar la ocurrencia de afecciones negativas sobre el medio (vertidos de sustancias peligrosas, compactación del suelo, etc.). Todas las operaciones de mantenimiento de realizarán en el interior del parque de maquinaria, que deberá contar con zonas en las que el suelo esté impermeabilizado.
- Planificación del tráfico. Debido al movimiento de maquinaria pesada que tendrá lugar durante el desarrollo del ámbito, se considera necesario planificar el tráfico con suficiente antelación para minimizar las posibles molestias a la población, mediante una señalización adecuada de las obras y de las zonas de entrada y salida vehículos pesados en los accesos con carreteras.
- Plan de Prevención de Riesgos Laborales. El desarrollo de un Plan de Prevención viene impuesto por la Ley 31/1995, de 8 de Noviembre, de prevención de riesgos laborales, por lo que se considera imprescindible su redacción y ejecución en la fases de obras, para garantizar las condiciones laborales de seguridad y salud de los trabajadores.

El coste de estas medidas se considera **nulo o poco significativo** al ser obligaciones legales o que forman parte de las debidas condiciones de orden y organización con el que deberá contar la obra.

## 9.2. MEDIDAS CORRECTORAS

### 9.2.1. Contaminación Atmosférica y Acústica

#### Generada desde el ámbito hacia su entorno

La contaminación atmosférica tanto de origen químico como físico se generará durante la fase de obras y la fase de funcionamiento del ámbito de actuación proponiendo las siguientes medidas en cada fase:

#### Durante la fase de obras:

- Utilizar maquinaria correctamente dimensionada para el trabajo a realizar.
- Utilizar maquinaria con catalizadores en los sistemas de escape.
- Realizar riegos para evitar emisiones de polvo cuando se realicen movimientos de tierras en periodos secos.
- Realizar mantenimiento periódico de maquinaria.
- Cubrición de los montones de tierras y escombros que puedan originar polvo y partículas en suspensión.

Durante la fase de funcionamiento:

- Promover el uso de energías poco contaminantes como el gas natural o energías alternativas (cuando sea posible).
- Cumplimiento del Código Técnico de la Edificación en cuanto a las limitaciones de consumo energético, aislamiento y uso de fuentes de energía alternativa, como garantía de eficiencia y eficacia.
- Fomento del uso de vehículos de bajas emisiones y del transporte público.

**Generada desde el entorno hacia el ámbito**

**Declarar el ámbito como Zona de Protección Acústica Especial (Z.P.A.E)**, en base al artículo 45 del *Decreto 213/2012*: la modificación del Plan Especial incorpora el correspondiente Estudio de Impacto Acústico del futuro desarrollo, como marco en el que se establecen las medidas correctoras para poder proceder a realizar este trámite.

**Esta declaración deberá incluir un “Plan Zonal” que incorporará entre otras las medidas propuestas por el precitado Estudio de Impacto Acústico:**

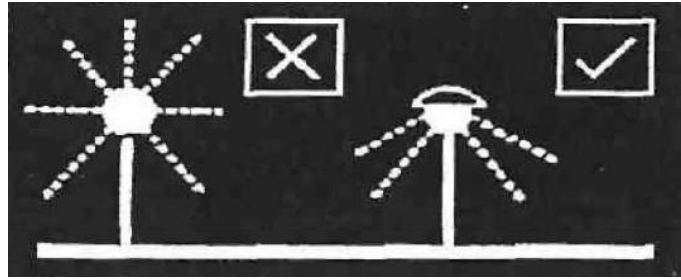
- **Ejecución de pantalla acústica que discurra lo más próxima al eje de la carretera GI-636 en su margen próximo al futuro desarrollo desde el viaducto sobre el río Oiartzun, continuando por la salida de dicha carretera a Oiartzun y llegando hasta el paso de cebrá situado en Jaizkibel Hiribidea. Todo ello con una longitud total de 398 metros, una altura de 4 metros y un coeficiente de absorción de  $\alpha$  de 0,5.**
- **Ejecución del muro de cerramiento de la vía ferroviaria a lo largo de todo el límite noreste de manera continua.**
- **Limitación de la velocidad de circulación a 30 km/h en los viales a ejecutar en el ámbito del desarrollo.**
- **Dotar a las fachadas de aislamiento necesario para que al menos se alcance los objetivos calidad acústica en el interior de las edificaciones.**

**Se debe tener en cuenta que la superposición de condicionantes y afecciones sectoriales existentes sobre el ámbito de actuación, imposibilita proponer una alternativa a la ordenación pormenorizada planteada que sea claramente más favorable desde el punto de vista acústico (PTS Márgenes de ríos y arroyos; Ferrocarril; Autovía GI-636; Dominio Público Marítimo Terrestre, Servidumbre de Tránsito y Zona de Protección; Topografía; Reparto proporcional de la edificabilidad entre ambos términos municipales...).**

**9.2.2. Protección del medio nocturno**

El conjunto de medidas que se proponen están enfocadas a la disminución de la intensidad de luz, control del momento de apagado, correcta altura y orientación de los focos, para evitar la dispersión lumínica y el derroche de energía, siendo las siguientes:

- Dirigir la orientación de luminarias hacia el interior del ámbito y hacia el suelo, especialmente en zonas colindantes con la ría.



- Instalar temporizadores programados para activar los focos de iluminación exterior, que irán variando en función de la estación del año y de la duración del periodo diurno/nocturno.
- Todas las luminarias garantizarán el nivel de iluminación mínimo exigido y respetarán los valores de contaminación lumínica, también tendrán un reductor de potencia nocturno.
- Eliminación de obstáculos a las luminarias. Se realizara poda selectiva del arbolado para evitar que intercepte el flujo luminoso y que este llegue al suelo.
- Orientación correcta de la iluminación ornamental exterior de edificios (en su caso); esta iluminación deberá dirigirse de arriba hacia abajo, y no al revés.
- La altura de los báculos se adecuará al tipo de iluminación que se persiga, de manera que se disminuya al máximo el haz de luz que salga fuera de la zona a iluminar.

Con estas medidas se consigue disminuir el consumo energético, al aumentar la eficacia de las luminarias, disminuir molestias a la fauna nocturna y la contaminación lumínica por dispersión a la atmósfera del exceso de intensidad lumínica. El coste de estas medidas se considera **nulo**.

### 9.2.3. Medidas relacionadas con la pérdida de capacidad agrológica

La capacidad agrológica que en el pasado pudieron tener los terrenos del ámbito, se considera que habrían desaparecido por completo tras la incorporación de éstos al suelo urbano, la implantación del uso industrial y el posterior desmantelamiento y ejecución del Proyecto de Saneamiento Medioambiental aprobado por la CAPV.

En consecuencia se propone como medida la aportación de tierra vegetal a las zonas verdes, sin perjuicio de que durante el desarrollo de las obras, la dirección facultativa considere que parte de la capa superficial del suelo pudiese ser aprovechable.

En este caso, el suelo a aprovechar, deberá ser retirado previamente a ser afectado por las obras y almacenado convenientemente para su mantenimiento en condiciones óptimas, mediante un tratamiento de conservación que incluya:

- Su ubicación en zonas donde no se produzca un trasiego de maquinaria.
- Controlar la pérdida de suelo por erosión mediante mallas de protección contra el arrastre por el viento y el agua.



- No realizar ninguna actividad con la tierra vegetal, ya sea extracción, transporte, acopio, etc., durante los días de lluvia, ya que se forma barro y perjudica e incluso inutiliza la capa edáfica para usos posteriores.

El coste de esta medida dependerá de la cantidad de tierra vegetal que se deba aportar, debiendo incorporarse esta partida al proyecto de urbanización. En cuanto a la retirada del suelo, en su caso, para su aprovechamiento, se considera un ahorro debido al coste de la tierra vegetal.

#### 9.2.4. Medidas relacionadas con la afección al medio hídrico

La ría de Oiartzun forma parte del DPMT a los efectos previstos en la Ley 22/1988, de 28 de Julio, de Costas, y el reglamento que la desarrolla. A partir del límite interior de la ribera del mar, afectando al ámbito de actuación, se extienden la Zona de Servidumbre de Tránsito (6 m), Zona de Servidumbre de Protección (20 m) y Zona de Influencia (500 m), cuyas prescripciones han sido tenidas en cuenta a la hora de establecer la ordenación.

Sin perjuicio de los informes que deberá emitir la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar (MITECO), previos a la aprobación inicial y a la aprobación definitiva de este instrumento de planeamiento, se proponen las siguientes medidas de carácter general para minimizar la afección al DPMT durante el desarrollo de las obras:

- Garantizar la continuidad de la servidumbre de tránsito, proponiendo en su caso recorrido alternativo, según criterios y condicionantes establecidos en por el órgano competente.
- Ubicación de zonas de depósito de residuos alejadas de la ría, en todo caso fuera de su servidumbre de protección.
- Ubicación del parque de maquinaria suficientemente alejado de la ría, en todo caso fuera de su servidumbre de protección.
- Utilización de maquinaria previamente revisada.
- Control de las escorrentías generadas en el ámbito durante el desarrollo de las obras, siendo gestionadas según su naturaleza.
- En caso de tener que realizarse vertidos directos de aguas pluviales a la ría se realizarán siguiendo los condicionantes que pudiera establecer el órgano competente (URA).

El coste de esta medida se considera **nulo**, al considerarla que forma parte de la debida diligencia que el contratista deberá tener para la correcta ejecución de las obras y de los servicios con los que necesariamente deberá contar el ámbito de actuación.

#### 9.2.5. Control de la contaminación de suelos y acuíferos

La zona afectada por el Plan se trataría de un suelo urbano degradado, que en el pasado albergó un uso industrial, vinculado al almacenamiento de hidrocarburos y que tras su desmantelamiento fue objeto de descontaminación, obteniéndose los correspondientes certificados de calidad del suelo

**En cuanto a la contaminación existente previa a la actuación**

Pese a la obtención de estos certificados de calidad del suelo, será necesario refrendar la vigencia de los mismos mediante la solicitud de exención del procedimiento de declaración en materia de la calidad del suelo, de acuerdo con el artículo 25.3 de la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo. Los condicionantes que pudieran establecerse como consecuencia de este procedimiento serán considerados como medidas a los efectos de la presente evaluación ambiental.

#### **En cuanto a la contaminación que pudiera derivarse del desarrollo de la modificación propuesta**

Para evitar la contaminación en la fase constructiva tanto del suelo como de los acuíferos, las operaciones de mantenimiento de los vehículos y la maquinaria, como son cambios de aceite, recarga de combustible, lavado de vehículos, etc., no se realizarán en la zona afectada por el proyecto, debiendo realizar tales operaciones en zonas apropiadas y autorizadas.

Para evitar vertidos accidentales al sistema de saneamiento y controlar la calidad de las aguas vertidas al mismo se instalará un arqueta de registro para la toma de muestras, que podrá ser utilizada para efectuar los análisis periódicos que establezcan las administraciones competentes.

#### **9.2.6. Control y gestión de residuos**

Durante la fase de obras se generarán residuos inertes que deberán trasladarse a vertedero autorizado, y también residuos peligrosos (aceites, gasoil, etc.) que se deben recoger, almacenar y gestionar según legislación vigente (se tendrá en consideración el resultado de la tramitación del procedimiento de exención de declaración en materia de la calidad del suelo, de acuerdo con el artículo 25.3 de la *Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo*).

El proyecto de urbanización que se desarrolle deberá realizar el correspondiente “Estudio de Gestión de Residuos” conforme a lo establecido en el *RD 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición (RCDs)*.

Durante el desarrollo de las obras deberá instalarse un punto limpio para asegurar la adecuada recogida de residuos, debiendo posteriormente entregarse a un gestor autorizado según su naturaleza. Este espacio deberá estar convenientemente acondicionado para evitar la contaminación del suelo y la dispersión de los mismos.

En cuanto a los residuos generados por el funcionamiento del uso previsto, previsiblemente Residuos Sólidos Urbanos, deberán integrarse dentro del servicio de recogida de ambos municipios, cumpliendo la normativa vigente y los requerimientos establecidos por las entidades gestoras de los mismos.

El coste de esta medida podrá ser repercutido a los nuevos ciudadanos del ámbito, mediante el devengo de la correspondiente tasa.

#### **9.2.7. Gestión de vertidos de aguas residuales y pluviales**

La red de saneamiento interior del ámbito deberá ser separativa, gestionando de forma independiente las aguas pluviales de las residuales.

Considerando el uso previsto para el ámbito, las aguas residuales serán colectadas y dirigidas a la red de saneamiento existente en las inmediaciones del ámbito, para recibir un tratamiento adecuado con anterioridad a su devolución al medio hídrico.

En cuanto a las aguas pluviales se propone su vertido a la ría, al formar el ámbito parte de su cuenca natural de aportación. Para realizar este vertido, se seguirán en todo caso las indicaciones y condicionantes que pudieran establecer los organismos o entidades responsables de otorgar esta autorización (URA).

Los condicionantes que puedan establecerse serán considerados como medidas dentro del presente Estudio Ambiental Estratégico.

El coste de los servicios de saneamiento podrá ser repercutidos a los usuarios mediante el pago de la correspondiente tasa.

### **9.2.8. Medidas enfocadas al ahorro del agua**

Las medidas enfocadas al **ahorro de agua potable** están dirigidas a la instalación de sistemas en las viviendas o edificaciones. Entre ellas destacan:

- Optimización de los sistemas de abastecimiento de agua.
- Calibración frecuente de los medidores volumétricos e instalación de un contador de agua automático por vivienda.
- Optimización de los procesos individuales y del equipo en las principales áreas de consumo de agua.
- Instalación de dispositivos economizadores de agua en el interior de las viviendas.
- Aislar las tuberías de agua caliente que alimentan lavabos o duchas, para disminuir el tiempo en que se deja correr el agua hasta que alcanza la temperatura requerida.

Se considera que el coste de estas medidas será poco significativo y asumido por los correspondientes proyectos de edificación.

### **9.2.9. Medidas frente al cambio climático**

#### **Respecto a la movilidad**

El diseño del ámbito contempla recorridos peatonales y una red de carriles bicis, con continuidad en el exterior, que suponen una forma razonable de desplazamiento hacia zonas colindantes. Esta posibilidad se complementa con el puente previsto sobre la ría, de uso peatonal y con acceso rodado restringido, que permitirá la conexión del ámbito con el barrio de Iztieta, sin necesidad de utilizar el vehículo para recorridos cortos (medida preventiva).

En el punto previsto para la conexión viaria de Alzate con la Avenida Jaizkibel, se localiza una parada de autobús (Línea E06) debiendo estudiarse la suficiencia del servicio ante el previsible incremento de demanda.

En caso de ampliarse tener que ampliarse el servicio el coste de esta medida será compensado con el incremento en el número de usuarios.

#### **Respecto a la eficiencia energética y el uso de energías renovables**

Las nuevas edificaciones que se implanten deberán adaptarse a las exigencias del código técnico de la edificación, en cuanto a los requisitos de eficiencia energética y uso de energías renovables, por lo que sin duda serán más eficientes desde el punto de vista energético que la mayoría de las construcciones existentes.

El coste de estas medidas será asumido por los correspondientes proyectos de edificación.

#### **9.2.10. Restauración de zonas deterioradas anejas a la actuación**

En el caso de la posible afección debida especialmente por el trasiego de la maquinaria pesada en los viarios que rodean al ámbito de actuación, se procederá a la recuperación del firme que pueda haberse afectado.

Para evitar la dispersión de residuos en el transporte a vertedero por las carreteras de la zona, así como, la dispersión de partículas por la zona los vehículos destinados al transporte de los distintos residuos que conforman la actividad proyectadas deberán circular, cuando lo hagan por carretas locales, autonómicas o nacionales con el remolque cubierto.

El coste de esta medida dependerá de la magnitud de los daños que pudiera ocasionarse al entorno de la zona de actuación.

### **9.3. MEDIDAS COMPENSATORIAS**

#### **9.3.1. Medidas de carácter general**

La ordenación propuesta contempla destinar una superficie de aproximadamente el 30% del ámbito a espacios libres locales de Parques y Jardines y áreas peatonales.

La ejecución de estas áreas y la incorporación de especies de porte arbóreo constituirán un sumidero de CO<sub>2</sub> que compensará en parte las emisiones producidas por el funcionamiento del uso residencial. El crecimiento de la vegetación requerirá la captación de este gas de efecto invernadero para crear sus estructuras.

Esta medida a su vez, permitirá compensar la eliminación de la vegetación que actualmente estaría proliferando en el ámbito tras el proceso de descontaminación realizado y el “impasse” producido en su desarrollo urbanístico.

El coste de esta medida se considera nulo, al considerarse que forma parte de las cesiones que obligatoriamente se deben destinar a los Ayuntamientos. En cuanto a su mantenimiento se incorporan cálculos en el Documento “4 Estudio Económico”, del Documento Urbanístico (Incorporado como Anexo II al presente documento).

#### 9.4. IMPACTOS RESIDUALES Y EVALUACIÓN DEL IMPACTO GLOBAL

A continuación se muestran los impactos generados y su grado de corrección teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras propuestas.

IMPACTOS NEGATIVOS	Valor	Nivel de Corrección	Impacto Residual
Significativos			
Disminución de la calidad acústica	Moderado	Alto (1)	Compatible
No significativos			
Afección a los espacios naturales protegidos	Compatible	Medio	Compatible
Incremento de la presión sobre el territorio	Compatible	Bajo	Compatible
Disminución de la calidad del aire	Compatible	Medio	Compatible
Incremento de la contaminación lumínica	Compatible	Bajo	Compatible
Modificación de la topografía	Compatible	Medio	Compatible
Pérdida de capacidad agrológica	Compatible	Bajo	Compatible
Afección a la red hidrológica	Compatible	Medio	Compatible
Afección hidrogeológica	Compatible	Alto	Compatible
Eliminación y deterioro de vegetación	Compatible	Alto	Compatible
Alteración de hábitats faunísticos	Compatible	Bajo	Compatible
Generación y gestión de residuos	Compatible	Bajo	Compatible
Incremento en el consumo de recursos hídricos	Compatible	Bajo	Compatible
Incremento en la generación de aguas residuales	Compatible	Medio	Compatible
Efectos sobre el cambio climático	Compatible	Medio	Compatible
Riesgo de Inundaciones	Compatible	Alto	Compatible
Indeterminados	Valor		
Suelos potencialmente contaminados	Indeterminado (2)		

- (1) La medida supone el cumplimiento de lo establecido en el *DECRETO 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco*, siendo por tanto condición necesaria para alcanzar la “compatibilidad” de este impacto.
- (2) Dependerá del sentido de la resolución del trámite por el que solicitará la exención del procedimiento de declaración en materia de calidad del suelo, según el artículo 25.3 de la *Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo*. Las condiciones que en su caso, pudieran establecerse se considerarán medidas a efectos del presente Estudio Ambiental Estratégico, para alcanzar la “compatibilidad” de este impacto.

## 10. PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

La legislación vigente sobre evaluación de impacto ambiental establece la necesidad de elaborar un Programa de Vigilancia Ambiental.

Su finalidad es asegurar que las medidas preventivas y correctoras propuestas se cumplan de manera adecuada, que se minimicen los impactos hacia los que van dirigidos y que se evite la aparición de impactos residuales indeseados.

El Programa de Vigilancia Ambiental se llevará a cabo a través de tres grandes fases:

- Plan de Vigilancia y Seguimiento de fases previas a la realización de las obras.
- Plan de Vigilancia y Seguimiento durante las obras.
- Plan de Vigilancia y Seguimiento durante el funcionamiento.

Deberá existir un libro de incidencias medioambientales donde queden reflejadas las fechas y hechos, las discusiones y propuestas de correcciones, las medidas adoptadas y los resultados obtenidos. Se recogerán las incidencias ambientales sobre cualquiera de las acciones y de los factores medioambientales. Así mismo, deberá evaluarse la eficacia y normal desarrollo de las medidas correctoras propuestas. En todos los casos deberá tenerse en cuenta la aparición de nuevos problemas y el planteamiento de soluciones.

Los objetivos del Programa de Vigilancia Ambiental son varios:

- Confirmar que la valoración de impactos del Proyecto sobre el medio receptor se ajusta a la realidad, tanto en lo que se refiere a la importancia de las alteraciones, como a que no se generan otros efectos negativos significativos no previstos de antemano.
- Confirmar que las medidas preventivas y correctoras propuestas se llevan a cabo y se realizan, de acuerdo con las pautas previamente establecidas para su ejecución y que con ello se minimizan los impactos.
- Confirmar, en su caso, que las recomendaciones se ejecutan de manera adecuada.

Las variables ambientales que deben ser objeto de seguimiento especial son:

### **Elementos de Interés y Medio Hídrico**

Se refiere a la comprobación de impactos sobre el Dominio Público Marítimo-Terrestre (DPMT) y la calidad de sus aguas. Estos impactos podrían producirse ante la necesidad de realizar infraestructuras de vertido a cauce de aguas pluviales, durante la fase obras y de funcionamiento, por lo que deberá realizarse un seguimiento para comprobar la implantación y el adecuado funcionamiento de las medidas correctoras propuestas. A su vez se deberá comprobar que se respetan, a los efectos previstos por la normativa de costas y su reglamento de aplicación, las limitaciones establecidas para el DPMT y sus servidumbres de tránsito y de protección, considerando el contenido de los informes que emita al respecto el organismo competente en la materia.

### **Atmósfera**

Esta variable tiene tres factores ambientales que deben ser objeto de seguimiento: la calidad del aire (composición físico-química de la atmósfera en las capas bajas), **la situación sonora**, (niveles sonoros existentes, teniendo en cuenta intensidad, amplitud, y/o frecuencia de ruidos), **con especial significación sobre las zonas consideradas como más vulnerables acústicamente** (zonas residenciales, equipamientos educacionales, etc.), y finalmente, situación lumínica, que valora el impacto de la contaminación lumínica en el municipio.

#### **Hidrogeología: Calidad**

Se refiere a controlar que se pueda producir contaminación de los acuíferos como consecuencia de la ejecución de las obras, por infiltración de vertidos contaminantes. En la práctica servirá igualmente para prevenir la contaminación del suelo.

#### **Vegetación y usos del suelo: Vegetación Urbana**

Se refiere a la correcta selección, implantación y mantenimiento de la vegetación que albergarán las zonas verdes y espacios libres.

#### **Riesgos: Suelos contaminados**

La vigilancia será tendente a comprobar que se cumpla lo establecido en la resolución del trámite por el que solicitará la exención del procedimiento de declaración en materia de calidad del suelo, según el artículo 25.3 de la *Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo*.

PROGRAMA DE SEGUIMIENTO AMBIENTAL				
FACT. AMBIENTALES	SUBFACTOR	FASE PREVIA Proyecto	FASE OBRAS Construcción	
			FASE FUNCIONAMIENTO Funcionamiento	
Elementos de interés y Medio Hídrico	DPMT	Comprobar que el correspondiente Proyecto de Urbanización incorpora lo establecido en los informes de los organismos competentes en el DPMT, ZST y ZSP (URA/MITECO)	Comprobar que se respeta lo establecido para el DPMT, Servid. tránsito y de protección en las medidas e informes pertinentes. Comprobar que aliviaderos de pluviales a la ría, cuentan con autorización de org. competente y se cumplen prescripciones. Comprobar cumplimiento del resto de medidas propuestas al respecto	Comprobar estabilidad de la playa verde propuesta en su convivencia con las mareas. Comprobar que el alivio se produce correctamente
	Calidad del aire (composición)	--	Control de la maquinaria para la regulación de emisiones, control de emisión e partículas por movimiento de materiales, regado de zoan de obra en los días de mucho viento, etc.	--
Atmósfera	Situación sonora (ruido)	<b>Comprobar cumplimiento resolución sobre cumplimiento del Decreto 213/2012, de 16 de octubre: Declaración Zona Prot. Acústica Especial.</b> <b>Comprobar que las medidas propuestas en el estudio Acústico y derivadas de esta Declaración, se incorporan al proyecto de urbanización y a proyectos de edificación</b>	<b>Comprobar la correcta ejecución de las medidas acústicas exigidas</b> Comprobar cumplimiento del resto de medidas propuestas durante la fase de obras	<b>Comprobar que las medidas ejecutadas tienen el resultado previsto</b>
	Situación lumínica	Comprobar que las medidas propuestas se han incorporado al correspondiente Proy. de urbanización	--	Comprobar que el funcionamiento y la orientación de las luminarias es el correcto
Hidrogeología	Calidad	--	Comprobar que selecciona un punto adecuado de la obra como parque de maquinaria y que en el no se realizan labores para su mantenimiento. Comprobar que no se producen vertidos accidentales	--
Vegetación y usos del suelo	Vegetación urbana	Comprobar que las especies seleccionadas en el Proy. de urbanización no incorporan invasoras, siendo mayoritariamente autóctonas y tradicionales de los municipios	Comprobar que las plantaciones se ejecutan correctamente, incorporando si fuera necesario tierra vegetal. Comprobar que no se produce la implantación de especies invasoras en zonas removidas	Comprobar que realiza supervisión y mantenimiento de la vegetación para favorecer su arraigo, reponer mairas y matener un buen estado fitosanitario
	Suelos contaminados	<b>Comprobar resolución sobre solicitud de exención del procedimiento de declaración en materia de calidad del suelo. Si de éste se deribaran medidas concretas se comprobará su incorporación a los documentos que procedan</b>	En caso de que se hubieran impuesto medidas comprobar que son tenidas en cuenta en la ejecución de la obra.	--



### 10.1. PLAN DE VIGILANCIA Y SEGUIMIENTO DE FASES PREVIAS

En el desarrollo de este plan se deberán alcanzar los siguientes objetivos:

- Comprobar que el diseño de los proyectos de urbanización y edificación incluyen las medidas descritas en relación a la ordenación establecida dentro de la Modificación del Plan Especial propuesto.
- Comprobar que los proyectos de urbanización y edificación, tienen en consideración los condicionantes derivados del procedimiento desarrollado para la recuperación de la calidad del suelo del ámbito y las certificaciones emitidas al respecto.
- Vigilar que se seleccionan con anterioridad al comienzo de las obras y de forma correcta, desde el punto de vista ambiental los siguientes elementos: parque de maquinaria, punto limpio, préstamos (en su caso) y vertederos. En ningún caso el parque de maquinaria y el punto limpio se ubicarán junto a la ría.
- Controlar las soluciones técnicas respecto a otras infraestructuras y servicios afectados (red eléctrica, telefonía, abastecimiento y saneamiento), con anterioridad al comienzo de las obras de construcción, encontrándose definidas dentro del proyecto técnico.

### 10.2. PLAN DE VIGILANCIA Y SEGUIMIENTO DURANTE LAS OBRAS

**Con carácter general:**

- Informar a los operarios a pie de obra de los distintos requisitos contemplados en el Plan de Seguimiento.
- Controlar que las obras se realicen de forma ágil, llevando a cabo las gestiones necesarias para que no se demoren.

**Con carácter específico**, el normal desarrollo de este Plan lleva consigo los siguientes grupos de actuaciones:

### 10.3. Supervisión de las obras

Se ejecutará de forma periódica (semanal al principio y posteriormente cada quince días), controlándose los aspectos que se enuncian a continuación:

- Vigilar la generación de polvo, especialmente en los periodos secos, instando a que se proceda al regado de la zona de obras si fuera necesario (aunque atendiendo al régimen de lluvias no es esperable).
- Vigilancia y control de vertidos a suelos y cauces.
- Vigilar la presencia de residuos sólidos suelos, susceptibles de ser desplazados por el aire hacia la ría o el exterior del ámbito (plástico, cartones...).
- Inspeccionar visualmente toda la zona afectada por los trabajos, haciendo constar posibles vertidos incontrolados de residuos sólidos y/o líquidos.
- Evitar que el apilamiento de materiales extraídos en los trabajos de excavación se demoren en el tiempo, procediendo a la selección del volumen de material aprovechable para los rellenos y transportando el material inadecuado a los vertederos recomendados.

#### **10.4. Supervisión de las áreas de estacionamiento de maquinaria**

Se realizará al menos una vez al mes durante la fase de obras, incluyendo:

- Comprobar que se ha procedido de manera previa a la impermeabilización de la zona destinada al parque de maquinaria.
- Confirmar que se utilizan como tales las zonas que se han fijado en el diseño y que no se amplía su superficie.
- Confirmar la presencia de maquinaria en estas áreas durante los períodos no laborables o de descanso.
- Comprobar la presencia de contenedores para residuos sólidos y líquidos, su utilización y su retirada periódica a destinos adecuados (vertederos, plantas de transferencia, etc.).
- Inspeccionar el mantenimiento de la maquinaria utilizada en la obra.
- Vigilar que las labores de limpieza de maquinaria se realizan en los puntos fijados para tal fin y se recogen todos los vertidos generados.

#### **10.5. Control de contaminaciones atmosféricas**

Las emisiones atmosféricas generadas en las obras tienen su origen en la operación de maquinaria, equipos y vehículos, así como en el movimiento de escombros y materiales de construcción.

Los gases, material particulado y ruido son agentes causantes de impactos que afectan el ambiente y para su control se han establecido niveles permitidos de acuerdo con la normativa.

Se deben implementar medidas de manejo y control que permitan minimizar, mitigar o prevenir los efectos generados por las actividades de la obra. Estas medidas tienen como objetivos:

- Minimizar y controlar las emisiones de gases y material particulado, así como la generación de ruido por la operación de la maquinaria.
- Implementar medidas preventivas y de vigilancia a los vehículos, maquinaria y equipo utilizados durante la etapa de construcción.

##### Control de operación de maquinaria para la regulación de emisiones

La operación de maquinaria y equipos utilizados en la obra debe tener en cuenta los requisitos técnicos para su adecuado uso, de tal forma que se minimicen los efectos negativos generados por su funcionamiento. Con el mismo propósito debe existir un plan periódico de control y mantenimiento de estos elementos.

Este control está enfocado principalmente al cumplimiento por parte del contratista de las normas ambientales establecidas en la Legislación.

##### Control de emisión de partículas por movimiento de materiales

En general, el material particulado se produce por las excavaciones, el movimiento de materiales de construcción, el movimiento de maquinaria, vehículos, la disposición del material de excavación, de escombros y la conformación de terrenos.

### **10.6. Control de aguas de escorrentía y manejo de residuos líquidos**

La construcción de la obra puede afectar a las aguas superficiales o subterráneas presentes en el terreno como también las aguas lluvias y de escorrentía superficial, debido principalmente al aumento de sedimentos ocasionados por la excavación y al manejo de materiales de construcción, por tanto es necesario implementar medidas de prevención, control y mitigación para minimizar los efectos ambientales sobre los recursos hídricos.

Este programa tiene los siguientes objetivos:

- Implementar medidas de control y manejo de las aguas lluvias y de escorrentía superficial para evitar procesos erosivos.
- Minimizar el aporte de sedimentos, aceites y/o combustibles a los cuerpos de agua.
- Supervisar el vertido final de los residuos líquidos.

Para ello se llevarán a cabo las siguientes acciones:

- Delimitar las áreas a intervenir por medio de obras de geotecnia preventiva como estacas de madera y contenedores para los materiales de construcción y escombros, evitando la erosión hídrica superficial.
- Implementar canales y cunetas con desarenadores para la conducción de aguas de lluvias que puedan ocasionar procesos erosivos y aporte de sedimentos a cuerpos de agua.
- Cubrir los materiales de construcción y aquellos provenientes de excavación para evitar el arrastre por acción de las lluvias.
- Colocar elementos de protección (malla fina, plástico) en los sumideros y alcantarillas para retención de partículas mientras dure la obra.
- Procurar que las fuentes de aguas o redes de acueducto y alcantarillado, no sean receptores finales de materiales como arena, cemento y hormigón, mediante el uso de desarenadores y obras de contención.
- Evitar lavado de vehículos en obra, que deberá realizarse únicamente en sitios que cuenten con las debidas medidas de manejo y que tengan la respectiva autorización. Esta medida no impide el manguero de ruedas y bajos de máquinas y camiones antes de acceder a vías públicas para eliminar el barro.
- Impedir la disposición de residuos de aceites y lubricantes a los cuerpos de agua y sistemas de alcantarillado. El cambio de aceite debe realizarse en centros autorizados.

### **10.7. Señalización y control de tránsito**

Elaborar un plan de manejo de tránsito antes de la iniciación de los trabajos. Este debe incluir los esquemas o planos de las calles, carreteras y componentes ambientales importantes, plano de rutas de desvío y accesos temporales propuestos para el área de influencia, rutas para la circulación de la maquinaria, etc.

Tendrá como objetivos:

- Prevenir posibles accidentes del parque automotor.
- Evitar accidentes peatonales en la vía.

- Advertir sobre posibles peligros en zonas determinadas, utilizando señales reglamentarias e informativas temporales o permanentes si es el caso.
- Evitar accidentes con maquinaria pesada o de transporte de productos potencialmente contaminantes y que supongan un riesgo para la salud y el medio ambiente.

#### **10.8. PLAN DE VIGILANCIA Y SEGUIMIENTO DURANTE LA FASE DE FUNCIONAMIENTO**

Se realizarán controles periódicos durante la fase de funcionamiento de la actividad, procediendo a su corrección en caso de detectarse anomalías:

- Efectuar un seguimiento adecuado de las labores de mantenimiento y conservación del alumbrado público y de las infraestructuras viarias (aceras, calzadas, etc).
- Controlar el uso de pesticidas en las labores de tratamiento de zonas verdes.
- Revisar los distintos elementos de la red de saneamiento, con objeto de controlar que no se producen anomalías respecto a su funcionamiento (encharcamientos, obstrucciones, roturas, etc.).
- Se deberá controlar que el funcionamiento de la red de abastecimiento se realiza correctamente y que no existen fugas.

#### **10.9. LIBRO DE REGISTRO**

Con el fin de asegurar que la vigilancia ambiental sea efectiva, en cada control se procederá al registro de los datos más relevantes y al posterior análisis de la información recogida, elaborando un listado con todas las anomalías detectadas, que servirá de base para informar a los responsables a nivel de obra, para su corrección.

Toda esta información formará parte de los Informes Técnicos del Programa.

## 11. LIMITACIONES EN EL ALCANCE Y CONTENIDO DEL EAE

El presente documento se ha desarrollado siguiendo las indicaciones del documento de alcance, no obstante algunas de las cuestiones planeadas presentan un cierto grado de incertidumbre o de indefinición en el momento de la redacción del presente estudio por lo que han tenido que abordarse por medio de previsiones:

- **Presencia de suelos contaminados:** si bien debe solicitarse la exención del procedimiento de declaración en materia de calidad del suelo, según el artículo 25.3 de la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo, para confirmar la validez de los certificados de calidad del suelo, a fecha de redacción del presente Estudio Ambiental Estratégico se desconoce el sentido de la resolución de este trámite y los condicionantes que pudieran derivarse del mismo.
- **Objetivos de calidad acústica:** las medidas definitivas a implementar en el ámbito resultarán además del Estudio de Impacto Acústico y de Vibraciones realizado, del resultado de la Declaración de Zona Acústica de Protección Especial prevista para el desarrollo de este ámbito.

En Errentería y Lezo, Diciembre 2019



Fdo: Francisco Añover Fuentes  
Ldo. en Ciencias Ambientales  
DNI:06268890-X  
**Prado y Somosierra Consultores**