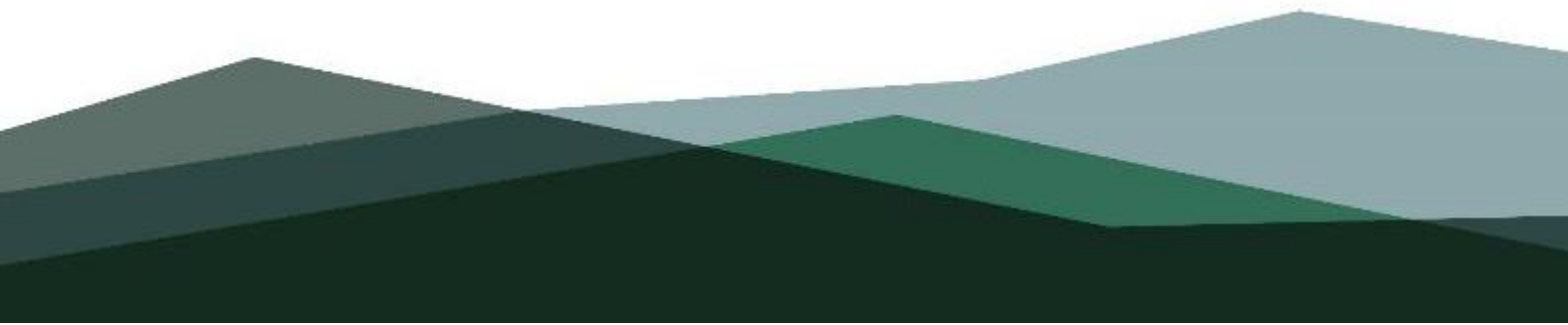


005- Caracterización de la situación del medio ambiente antes del desarrollo del plan o programa en el ámbito territorial afectado



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

6.1 DESCRIPCIÓN GENERAL

El ámbito de actuación está localizado en el barrio de Egia del municipio de Donostia, junto a la vía del FFCC Madrid-Irun. Se trata de una parcela ocupada actualmente por edificios residenciales (números 54 y 55) y una zona ajardinada. El ámbito limita al Norte con la Calzada de Egia, al este con la parcela del número 56, por el oeste con las parcelas de los números 53 y 51 y, por el sur, con la parcela del número 2 de la calle Jai Alai.



Figura 3. Localización del ámbito de actuación en el municipio de Donostia. Elaboración Ekolur.

6.2 CLIMA¹

La temperatura media en el observatorio de Igeldo (a 252 metros sobre el nivel del mar) es de 13,2°C, mientras que en el observatorio del aeropuerto (a 8 metros sobre el nivel del mar) es de 14,4°C. Las precipitaciones superan los 1.500 mm anuales, alcanzándose valores de 1.565 mm en Igeldo y 1.738 mm en el aeropuerto de Hondarribia.

¹ Agencia Estatal de Meteorología, AEMET

6.3 CALIDAD DELAIRE²

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

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

El ámbito de estudio se incluye en la zona 'Donostialdea' (ES1604), con un área de 348 km² y una población de en torno a 400.000 habitantes. La zonificación específica para el ozono incluye el ámbito de estudio en la zona 'Valles Cantábricos' con un área de 3.721 km² y una población aproximada de 880.000 habitantes.

La estación de calidad del aire más próxima al ámbito se sitúa en la calle Easo, y de acuerdo a los datos del último informe disponible, correspondiente al año 2019, los datos de esa estación para los contaminantes SO₂, CO y, PM_{2,5} muestran un nivel muy bueno. El NO₂ y PM₁₀ muestran valores inferiores al límite establecido en la normativa para estos contaminantes, y se ha cumplido el valor objetivo para el contaminante O₃.

De acuerdo con Eustat³, el Indicador de Sostenibilidad de calidad del aire en Donostialdea presentó un valor de 84,11% en 2019, lo que significa que durante ese año 307 días tuvieron una calidad del aire buena o muy buena.

6.4 OROGRAFÍA Y PENDIENTES

La parcela presenta una pendiente creciente hacia el suroeste, pasando de los 13,5 m.s.n.m en la esquina noreste de la parcela, hasta los casi 31 m.s.n.m en la esquina suroeste.

6.5 GEOLOGÍA Y GEOMORFOLOGÍA

Los materiales litológicos originales se corresponden con depósitos superficiales aluviales del periodo cuaternario, que presentan permeabilidad media por porosidad.

Desde el punto de vista geomorfológico, el ámbito forma parte del sistema antropogénico, como corresponde a un área urbanizada eminentemente residencial.

² Informe Anual de la Calidad del Aire de la CAPV, 2019. Red de control de Calidad del Aire de la CAPV. Departamento de Medio Ambiente, Política Territorial y Vivienda. Gobierno Vasco.

³ https://www.eustat.eus/elementos/ele0013600/calidad-del-aire-indicador-de-sostenibilidad-por-zonas-de-la-ca-de-euskadi-1/tbl0013694_c.html

En el área no se han identificado áreas, recorridos, ni puntos de interés geológico o geomorfológico. Tampoco se ubica en ningún 'Lugar de Interés Geológico'.

6.6 EDAFOLOGÍA Y CAPACIDAD AGROLÓGICA

El clima, la orografía, la litología y la actividad antrópica condicionan los tipos de suelos que se distribuyen en el ámbito. El área se encuentra alterado por depósitos de materiales sobre el suelo originario, y su capacidad agrológica es nula.

El Mapa de Clases Agrológicas de Gipuzkoa, elaborado en 1988, clasifica el ámbito en la clase VIII, correspondiente a suelos de muy escaso o nulo valor agronómico cuyo uso se restringe al conservativo o paisajístico. Dado que durante el desarrollo de la actuación se va a excavar el terreno para la creación de dos plantas bajo la cota actual del terreno, es posible que bajo la capa de materiales alóctonos depositados en la parcela se alcance capas de suelo de origen coluvial, cuya capacidad agrológica es moderada. De todas formas, en la actualidad no se disponen de datos para poder afirmar su existencia.

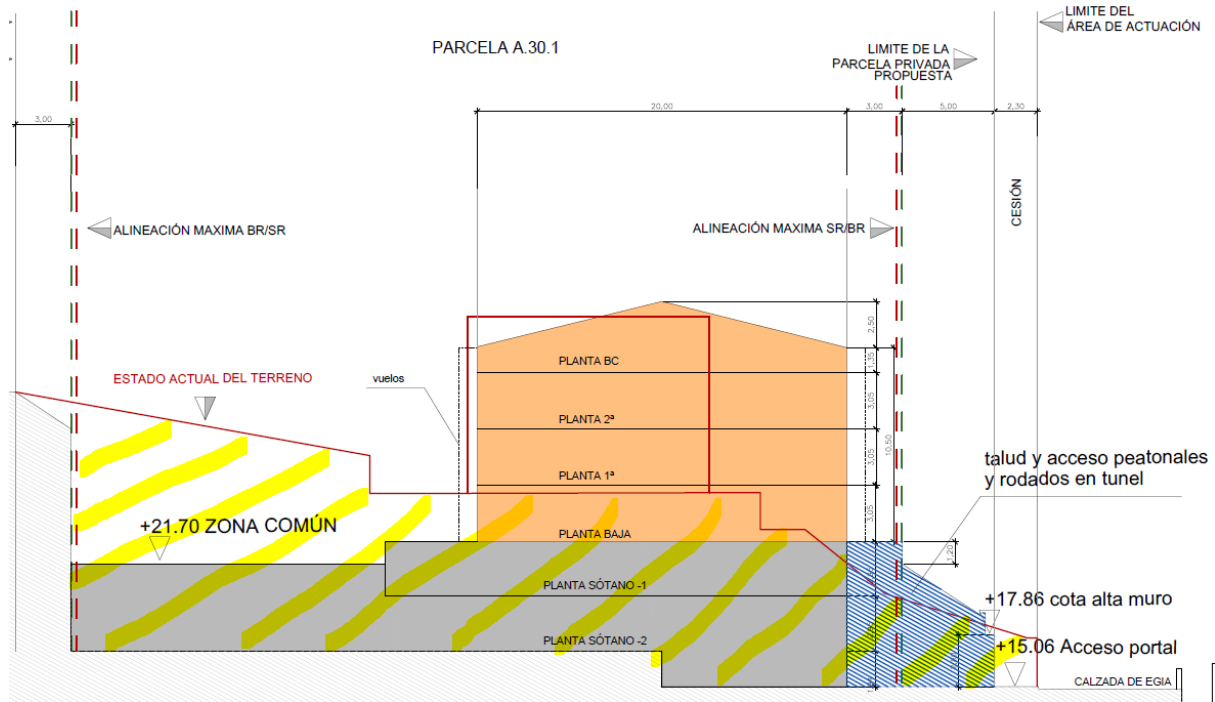


Figura 4. Sección transversal de la nueva edificación. Se ha señalado con franjas amarillas la superficie que será necesaria excavar. Fuente: Plano O.04. PEOU Calzada de Egia 54-55. Aprobación inicial. Julio 2021.

6.7 HIDROLOGÍA

6.7.1 Red hidrográfica

El ámbito del estudio se sitúa en la Unidad Hidrológica Urumea, perteneciente a la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental (ES017). El Urumea, con una cuenca de superficie total de 279 km² discurre a aproximadamente 700 m hacia el oeste. En el entorno al subámbito no hay cauces, drenando las escorrentías a través del alcantarillado urbano.



Figura 5. Hidrología superficial. Elaboración Ekolur. Fuente: Geoeuskadi.

En relación con los ámbitos competenciales de planificación, el ámbito se sitúa en el tramo bajo del río Urumea, incluido dentro de las Cuencas intracomunitarias, cuya competencia en materia de aguas recae en la Agencia Vasca del Agua (URA).

Dentro de la UH del Urumea, el ámbito se sitúa en la cuenca 'Urumea Intracomunitario', cuya cuenca vertiente es de 39,6 km², y concretamente en la subcuenca 'Urumea drenaje de transición', correspondiente a la masa de agua de transición 'Urumea Transición (ES111T018010)'. Esta masa presenta una tipología de estuario atlántico intermareal con dominancia del río sobre el estuario, siendo su naturaleza muy modificada. El eje principal de la cuenca tiene un recorrido de unos 59,5 km y un caudal hiperanual medio⁴ de 16,5 m³/s, lo que lo convierten en el río del País Vasco de mayor caudal con relación al área drenada.

El estuario del Urumea tiene una longitud total de aproximadamente 7,7 km y su profundidad varía entre 0 y 10 m, dependiendo de la zona, el estado (pleamar-bajamar) y los ciclos de la marea (vivas-muertas).

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

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

Puntos de agua

No se localiza ningún punto de agua en el subámbito del Plan Especial.

⁴ García de Bikuña y Docampo, 1990

6.7.2 Calidad de las aguas superficiales⁵

La red de seguimiento del estado de las aguas de la CAPV (URA) cuenta con las estaciones estuáricas E-UR5 y E-UR10.

De acuerdo con los datos que aporta el último informe disponible⁶, se puede decir que la masa de agua Urumea Transición en 2018 presenta un buen estado, puesto que alcanza tanto el buen estado químico como el buen potencial ecológico. Sin embargo, los macroinvertebrados de la parte interna muestran un potencial moderado.

Tabla 153 Cuadro Resumen y el diagnóstico de Estado en la masa de agua de transición del Bidasoa en 2019. (Claves: Macroinvertebrados (MI), fauna ictiológica (P), fitoplancton (F), macroalgas (M), estado biológico (BI), condiciones generales (CG) y estado ecológico: muy bueno (MB), bueno (B), moderado (Mo), deficiente (D) y malo (M). Sustancias preferentes (SP): muy bueno (MB), bueno (B), y no alcanza el buen estado (NA). Estado químico: bueno (B), y no alcanza el buen estado (NA). Estado: bueno (B) y peor que bueno (PB).

Código	Estación	MI	P	F	M	BI	CG	SP	Estado Ecológico	Estado químico	Estado
E-BI5	Irun (Behobia)	B	B	B	D	B	MB	MB	B	B	B
E-BI10	Irun (Amute)	MB	B	B	Mo	B	MB	MB	B	B	B
E-BI20	Hondarribia (Txingudi)	MB	B	MB	Mo	B	MB	MB	B	B	B
	Bidasoa Transición	MB	B	B	Mo	B	MB	MB	B	B	B

Figura 6. Diagnóstico de la masa de agua de transición Bidasoa en 2019. Fuente: Azti, Mayo 2020. Red de seguimiento del estado ecológico de las aguas de transición y costeras de la CAPV Informe de resultados. Campaña 2019. URA-Agencia Vasca del Agua.

Tabla 154 Evolución del periodo 2014-2019. Masa de agua de transición del Bidasoa. (Claves: estado ecológico: muy bueno (MB), bueno (B), moderado (Mo), deficiente (D) y malo (M). bueno (B), y no alcanza el buen estado (NA). Estado: bueno (B) y peor que bueno (PB). NCA: Normas de Calidad Ambiental.

Año	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Estado ecológico	Mo	Mo	B	B	B	B
Estado químico	NA	NA	B	B	B	B
Estado	PB	PB	B	B	B	B

Figura 7. Evolución del periodo 2014-2019 de la masa de agua de transición Bidasoa en 2019. Fuente: Azti, Mayo 2020. Red de seguimiento del estado ecológico de las aguas de transición y costeras de la CAPV Informe de resultados. Campaña 2019. URA-Agencia Vasca del Agua.

6.8 Hidrogeología^{7,8}

De acuerdo con la delimitación de masas de aguas subterráneas del Plan Hidrológico de la Demarcación del Cantábrico Oriental (2015-2021), el área de estudio se asienta sobre la masa “Zumaia-Irun” (ES017MSBTES111S000015), perteneciente al sector Cuaternario de Zumaia-Irun, al dominio hidrogeológico Anticlinorio Norte y la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental. Se trata de una extensa superficie, de 214,8 km², con unos recursos renovables estimados en 53,5 hm³/año.

⁵ AZTI, 2020. Red de seguimiento del estado ecológico de las aguas de transición y costeras de la CAPV. Informe de resultados. Campaña 2019.

⁶ AZTI-Tecnalia, 2018. Red de seguimiento del estado ecológico de las aguas de transición y costeras de la CAPV. Informe de resultados. Campaña 2018.

⁷ Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental.

⁸ Infraestructura de Datos Espaciales de la Agencia Vasca del Agua URA.

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

El ámbito se identifica como Zona de Interés Hidrogeológico de depósitos aluviales y aluvio-coluviales [código GZ064-2-49].

6.9 Vegetación y usos del suelo

Como referencia básica para la realización de este apartado se ha utilizado el 'Mapa de Hábitats de la CAPV (Escala 1:10.000)'. Asimismo, se han consultado, el 'Catálogo Vasco de Fauna y Flora Amenazada' y el 'Listado de árboles singulares de la CAPV'. La cartografía original se ha actualizado y adecuado a la escala de trabajo mediante la técnica de fointerpretación (ortofoto Gobierno Vasco, año 2019).

Según señala el Mapa de Series de Vegetación (vegetación potencial) de la CAPV, la vegetación potencial predominante en el ámbito y sus alrededores correspondería con el robledal acidófilo y robledal-bosque mixto atlántico. Sin embargo, debido a la transformación del área como consecuencia de las actividades humanas y el desarrollo del tejido urbano de la ciudad, la vegetación original ha sido alterada en el entorno del ámbito, y por ello la clasificación de hábitats EUNIS clasifica el área como 'construcciones de pueblos y ciudades con alta densidad'.

La vegetación predominante en el ámbito es de tipo ruderal, herbácea y arbustiva. En el ámbito no han identificado hábitats de interés, ni especies amenazadas o de interés. Tampoco presentan valor ornamental y se han detectado ejemplares de *Buddleja davidii* y *Cortaderia selloana*, especies catalogadas como alóctonas invasoras.

La vegetación presente en el ámbito se engloba, por lo tanto, en una única unidad de vegetación, donde predomina la vegetación ruderal, herbácea y arbustiva, junto con ejemplares de especies alóctonas invasoras (*Buddleja davidii* y *Cortaderia selloana*) que confieren un aspecto degradado y descuidado a la parcela.

Se han identificado dos tipos de usos de suelo en la parcela:

- Zonas ajardinadas: 815 m² (53% de la superficie).
- Suelos artificializados: 727 m² (47% de la superficie).

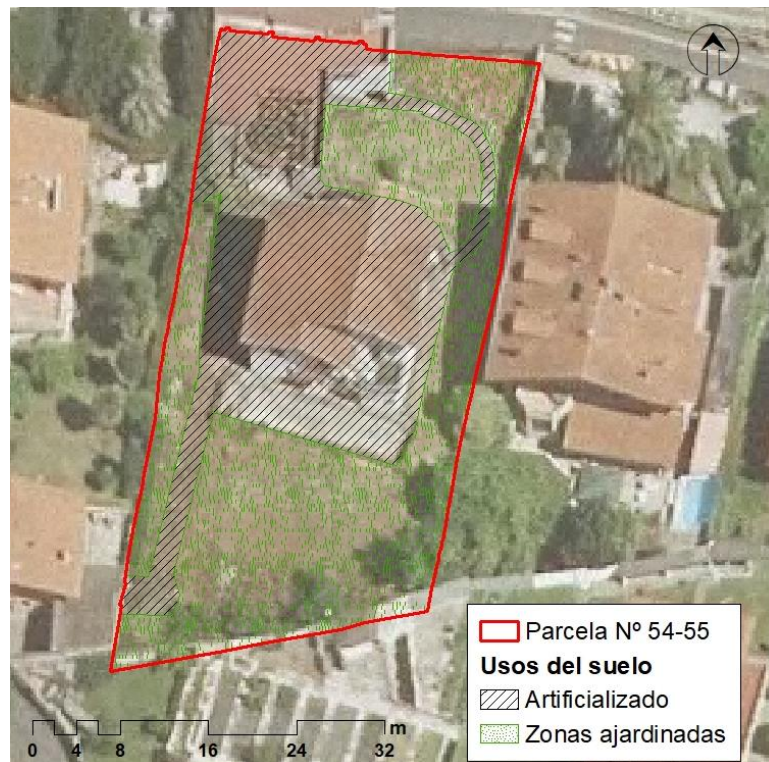


Figura 8. Usos del suelo. Elaboración: Ekolur.



Fotografía 1. La edificación del Nº 55 (izquierda) y el Nº 54 (derecha) desde el norte.



Fotografía 2. Edificación del Nº 54 desde el norte



Fotografía 3. Acceso a la parcela desde la Calzada de Egia.



Fotografía 4. Vías del ferrocarril frente a la parcela.



Fotografía 5. Vista hacia el noreste tomada junto al Nº 54.



Fotografía 6. Parte trasera del Nº 55 por el lado este hacia el norte.



Fotografía 7. Ascenso hacia la parte sur de la parcela por el lado oeste del Nº 55.



Fotografía 8. Vista hacia el oeste desde la parte trasera del Nº 55 (al fondo, edificación del Nº 56). .



Fotografía 9. Zona sureste de la parcela.



Fotografía 10. Zona sur de la parcela.

6.10 Fauna

La base de datos del Gobierno Vasco recoge 23 citas de especie catalogadas que aparecen en el Catálogo de Especies Amenazadas de la CAPV para la cuadrícula UTM 30TWN89 (10x10 Km), donde se ubica el ámbito.

Tabla 1. Especies catalogadas en la cuadrícula UTM 30TWN99 (10X10 km), donde se ubica el ámbito.

Especie	Nombre común	Categoría de Amenaza
Anfibios		
Bufo calamita	Sapo corredor	Vulnerable
Reptiles		
Zamenis longissimus	Culebra de Esculapio	De interés especial
Aves		
Accipiter gentilis	Azor común	Rara
Accipiter nisus	Gavilán común	De interés especial
Caprimulgus europaeus	Chotacabras gris	De interés especial
Charadrius dubius	Chorlitejo chico	Vulnerable
Cinclus cinclus	Mirlo acuático	De interés especial
Circaetus gallicus	Culebrera europea	Rara
Circus cyaneus	Aguilucho pálido	De interés especial
Corvus corax	Cuervo	De interés especial
Dendrocopos minor	Pico menor	De interés especial
Falco peregrinus	Halcón peregrino	Rara
Gyps fulvus	Buitre común	De interés especial
Hieraaetus pennatus	Aguililla calzada	Rara
Jynx torquilla	Torcecuello	De interés especial
Milvus milvus	Milano real	Vulnerable
Monticola saxatilis	Roquero rojo	De interés especial
Neophron percnopterus	Alimoche común	Vulnerable
Pernis apivorus	Abejero europeo	Rara
Mamíferos		
Eptesicus serotinus	Murciélago hortelano	De interés especial
Felis silvestris	Gato montés	De interés especial
Galemys pyrenaicus	Desmán ibérico	En peligro de extinción
Mustela lutreola	Visón europeo	En peligro de extinción
Mustela putorius	Turón común	De interés especial
Myotis daubentonii	Murciélago ribereño	De interés especial
Myotis nattereri	Murciélago de Natterer	Rara
Nyctalus leisleri	Nóctulo menor	De interés especial
Rhinolophus euryale	Murciélago mediterráneo de herradura	En peligro de extinción

El ámbito es coincidente también con el Área de Interés Especial (AIE) del Murciélago mediterráneo de herradura (*Rhinolophus euryale*) y la Zona de Distribución Preferente (ZDP) del lagarto verdinegro (*Lacerta schreiberi*).

La fauna presente estará condicionada por la situación del ámbito, ubicado en un área antropizada, rodeada de asentamientos urbanos, áreas residenciales e infraestructuras, que no cuenta con elementos naturalísticos notables. Debido a estas características se considera que el área no será utilizada por la mayoría de las especies faunísticas de interés citadas, aunque las edificaciones podrían ser utilizadas por los quirópteros que se detallan a continuación:

Presencia muy probable:

- *Pipistrellus pipistrellus*.
- *Pipistrellus kuhlii*.

Presencia menos probable:

- *Eptesicus serotinus* (de interés especial)
- *Pipistrellus nathusi* (de interés especial)

Presencia mucho menos probable, por tener preferencia por otros tipos de hábitats, aunque a veces ocupan edificaciones:

- *Myotis daubentonii* (de interés especial)
- *Rhinolophus euryale* (en peligro de extinción)
- *Miniopterus schreibersii* (vulnerable): en todo caso en invierno-primavera
- *Plecotus austriacus* (vulnerable)
- *Rhinolophus ferrumequinum* (vulnerable): en todo caso en invierno-primavera
- *Rhinolophus hipposideros* (vulnerable): en todo caso en invierno-primavera

6.11 ÁREAS DE INTERÉS NATURALÍSTICO Y ESPACIOS PROTEGIDOS

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

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

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

- a) Los humedales de Importancia Internacional, del Convenio relativo a los Humedales de Importancia Internacional especialmente como Hábitat de Aves Acuáticas.
- b) Los sitios naturales de la Lista del Patrimonio Mundial, de la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural.
- c) Las áreas protegidas, del Convenio para la protección del medio ambiente marino del Atlántico del nordeste (OSPAR).

- d) Las Zonas Especialmente Protegidas de Importancia para el Mediterráneo (ZEPIM), del Convenio para la protección del medio marino y de la región costera del Mediterráneo.
- e) Los Geoparques, declarados por la UNESCO.
- f) Las Reservas de la Biosfera, declaradas por la UNESCO.
- g) Las Reservas biogenéticas del Consejo de Europa.

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

Por su parte, el *Decreto Legislativo 1/2014, de 15 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Conservación de la Naturaleza del País Vasco*, establece en su artículo 13 que los espacios naturales protegidos se clasificarán en alguna de las siguientes categorías:

- a) Parque natural.
- b) Biotopo protegido.
- c) Árbol singular.
- d) Zona o lugar incluido en la Red Europea Natura 2000 (...), sin perjuicio de coincidir espacialmente, de forma total o parcial, con las categorías anteriores a), b) y c).

El ámbito objeto de análisis no forma parte de ningún espacio protegido por las figuras de protección citadas (véase *Plano 3 Espacios Naturales Protegidos*).

6.12 CORREDORES ECOLÓGICOS E INFRAESTRUCTURA VERDE

Ante la problemática de pérdida de la conectividad natural del paisaje, el proyecto de Red de Corredores Ecológicos de la CAPV (Gobierno Vasco, 2005)⁹ identificó como objetivo principal de la Red el de fomentar la conexión y la coherencia ecológica de la Red Natura 2000. Para ello, buscó la delimitación de una Red que permitiera la movilidad de la fauna a escala regional entre los espacios de la Red Natura 2000, así como elaborar una propuesta de régimen de uso y medidas de gestión de los elementos que formaran la Red de Corredores.

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

Por otro lado, las Directrices de Ordenación Territorial, cuya revisión ha sido aprobada en julio de 2019¹⁰, incluye entre sus principios rectores el de incorporar la infraestructura verde y la puesta en valor de los ecosistemas a la ordenación del medio físico.

⁹ Gurrutxaga, M. 2005. Red de Corredores Ecológicos de la Comunidad Autónoma de Euskadi. Síntesis. IKT SA. Gobierno Vasco-Eusko Jaurlaritzia.

¹⁰ Decreto 128/2019, de 30 de julio, por el que se aprueba definitivamente la revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV.

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

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

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

Los cursos de agua, sus márgenes y bosques constituyen corredores ecológicos lineales para la ictiofauna y otros animales tanto acuáticos como terrestres. Así, los cursos de agua que forman parte de la red de corredores ecológicos de la CAPV se identifican como 'Trama Azul', clasificación en la que se incluye el río Urumea.

El ámbito objeto de estudio no forma parte de la infraestructura verde a nivel de la CAPV.

6.13 MONTES DE UTILIDAD PÚBLICA

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

6.14 PAISAJE

El Convenio Europeo del Paisaje define el concepto paisaje de la siguiente manera: "*cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos*". Como se encuentra estrechamente relacionado con los Servicios Ecosistémicos Culturales (inspiración estética, intelectual y espiritual, experiencia de ocio, etc.) se reconoce al paisaje su importancia a la hora de garantizar el bienestar humano y la identidad de un territorio.

La Cartografía de Paisaje de la CAPV¹¹ delimitó las cuencas visuales de la CAPV. Se trata de áreas relativamente homogéneas, utilizando criterios de visibilidad, que guardan entre sí una relación recíproca de intervisibilidad. Concretamente, el área forma parte de la cuenca visual Pasaia [código 465]

¹¹ Departamento interuniversitario de ecología de Madrid & Departamento de proyectos y planificación rural de la universidad politécnica de Madrid. 1990. Cartografía del Paisaje de la CAPV.

que no se incluye en el Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la CAPV¹² pero sí se encuentra inventariado.

Tabla 2. Caracterización de la cuenca visual.

Cuenca visual	Área	Valor de paisaje	Cotidianidad	CPSS*	Impactos visuales negativos	Impactos visuales positivos
Pasaia	1.898 km ²	1 – muy bajo	muy cotidiano	no	Carreteras, ferrocarril, repetidores, tendidos, vertederos y canteras	Masas de agua, ríos y marino

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

Se ha asignado un valor paisajístico “muy bajo” a la cuenca, debido principalmente a la presencia de impactos negativos como tendidos eléctricos e infraestructuras de carretera (AP-8 y GI-636).

El ámbito puede considerarse como “muy cotidiano” dada su alta visibilidad desde infraestructuras de transporte de uso elevado y áreas urbanas muy utilizadas por la población, factor que incide en su fragilidad visual, entendida como su mayor o menor susceptibilidad al cambio.

En concreto, la parcela se sitúa en plena trama urbana que presenta un aspecto ordenado y una buena calidad urbanística. El área tiene un marcado carácter antrópico, y presenta una alta capacidad de absorción de los nuevos elementos urbanos propuestos en la Modificación.

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 que se dota de un marco normativo y se fijan herramientas normalizadas a la integración del paisaje en la ordenación territorial, como los Catálogos del paisaje, las Determinaciones del paisaje, los Planes de acción del paisaje y los Estudios de integración paisajística. En la actualidad, se encuentra ya redactado el Catálogo del Paisaje y Determinaciones del Paisaje Área Funcional de Donostia/San Sebastián (Donostialdea- Bajo Bidasoa).

De acuerdo con el citado Catálogo, el ámbito de estudio se caracteriza como paisaje artificial. El ámbito, se incluye en la unidad de paisaje “Bahía de Donostia” (B.U.1.), que se engloba en las Bahías y áreas urbanas del litoral. Presenta una fragilidad baja, accesibilidad visual contemplativa poco significativa y cotidianidad muy alta. En el ámbito no se encuentra ningún paisaje intangible (paisajes históricos, sociales y culturales). Los principales impactos negativos sobre el paisaje en el entorno del ámbito son el tejido urbano continuo, la autovía, el ferrocarril y las infraestructuras y terrenos relacionados. La línea del ferrocarril separa la parcela y su entorno del Enclave Paisajístico Relevante Bahía de Donostia-Zurriola.

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

¹² IKT SL & Paisaia, 2005. Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la CAPV. Anteproyecto. Gobierno Vasco.

En relación con los OCP, en las inmediaciones del ámbito se establecen los objetivos I.M.1 “mejora (de elementos y vistas) de infraestructuras de transporte” y N.R.1. “Mejora de riberas con infraestructuras de comunicación”.



Figura 9. Objetivos de Calidad Paisajística II del Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la CAPV. En el óvalo azul, situación aproximada de la parcela de estudio.

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

La totalidad de la unidad BU.1 se incluye como “AEIP Conservación y puesta en valor de su paisaje” (bajo planes de ordenación o gestión) por contribuir de forma decisiva a conformar la identidad del área funcional, para lo que serán necesarios los respectivos planes de ordenación o gestión.

6.15 PATRIMONIO CULTURAL

Según el sistema de información del Patrimonio Cultural Vasco “Ondarea”¹³, el edificio del Nº 55 está incluido como “Otros elementos protegidos” Nº ficha 1491, Casa Calzada de Egia 55.

Tras consulta con la Dirección de Patrimonio Cultural de Gobierno Vasco el 17-06-2021, se recibe la ficha de este elemento, en el que se detalla que no cuenta con ningún grado de protección actual, aunque se propone para Protección Local, conservando su estructura y diseño de los elementos originales.

¹³ <http://www.euskadi.eus/app/ondarea-patrimonio-cultural-vasco/>

Tipo de bien :	■ Arquitectura						
Denominación :	CASA CALZADA DE EGÜIA 55						
Otra denominación :	EUSKAL - KABIYA						
Localización							
Nº ficha	Territorio	Comarca	Municipio	Entidad	Barrio	Precisiones al barrio	Calle
1491	Gipuzkoa	Donostialdea	Donostia / San Sebastián		Egia Auzoa		CALZADA DE EGÜIA 55
Tipologías							
General		Específica		Subespecífica		Precisiones	
Residencial		Casa		Casa unifamiliar			
Cronología y estilo							
Período general :	■ Edad Contemporánea						
Siglo :	XX						
Estilo :	Eclecticismo						
Protección actual							
Incluido en el catálogo de planeamiento:	No						
Señalizado monumento:	No						
Fecha señalado:							
Categoría:	Ninguna						
Grado de protección actual:	Ninguna						
Protección propuesta							
Grado de protección propuesta :	Local						
Descripción y datos históricos							
Descripción :	Vivienda unifamiliar. La casa, se ha concebido en clave de arquitectura tradicional neovasca.						
Valoración :	La casa ofrece dudas cronológicas. Se propone Protección Local, protección estructural para el edificio, conservando su estructura y diseño de los elementos originales						
Conservación general :	Buena						

Figura 10. Ficha referente al edificio del Nº 55 aportada por la Dirección de Patrimonio Cultural.



Fotografía 11 y Fotografía 12. Partes delantera y trasera del edificio del Nº 55.

Por su parte, la Revisión del Plan Especial de Protección del Patrimonio Urbanístico y Construido de Donostia – San Sebastián (PEPPUC) aprobada definitivamente en marzo de 2021¹⁴, no incluye la edificación en el Catálogo de Patrimonio.

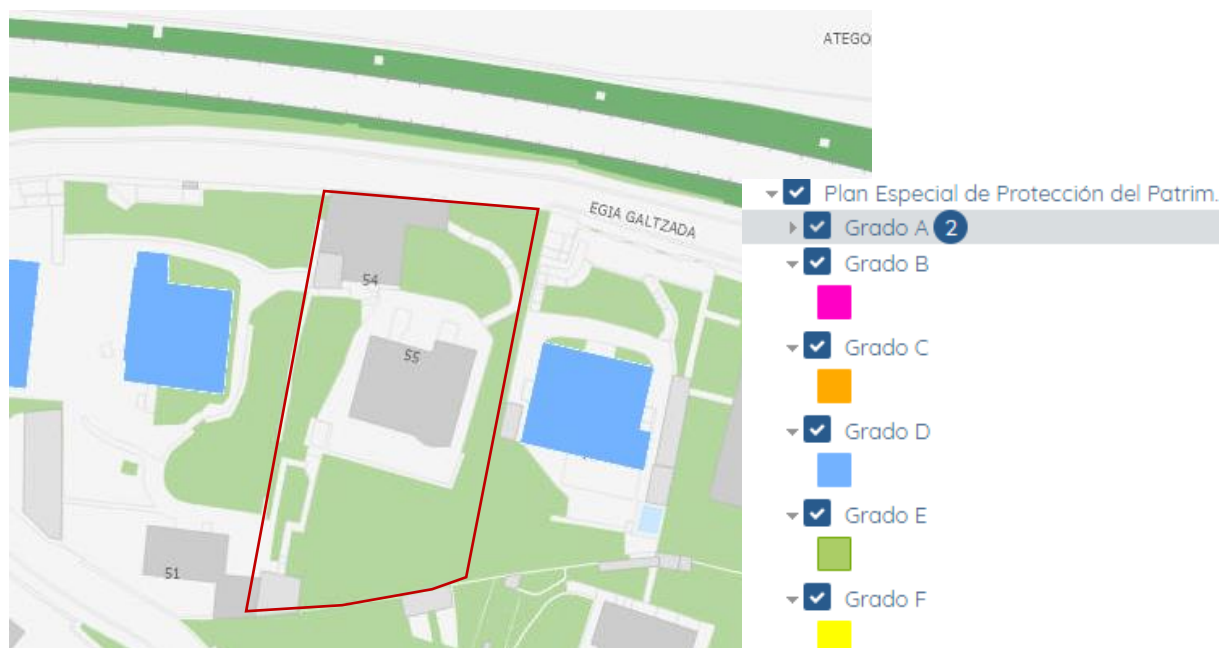


Figura 11. Elementos recogidos en el PEPPUC y su grado de protección. Fuente: visor Geodonostia
<https://www.donostia.eus/ataria/es/web/geodonostia/bisoreg>

6.16 RIESGOS AMBIENTALES

6.16.1 Riesgo de erosión

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

Según el modelo RUSLE prácticamente la totalidad de la parcela presenta niveles de erosión muy bajos y pérdidas de suelo tolerable, con tasas de 2,5 t/ha y año, donde probablemente no haya erosión neta. Una pequeña franja del extremo oriental se identifica como una zona con procesos erosivos muy graves y tasas de pérdida de suelo de 150 t/ha y año. Sin embargo, como se ha mencionado anteriormente, el ámbito se encuentra modificado, estando el entorno urbanizado, por lo que no se prevé ningún riesgo asociado a la erosión en la parcela.

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

¹⁴ Departamento de Urbanismo, Ayuntamiento de Donostia – San Sebastián. Plan Especial Protección Patrimonio Urbanístico Construido. Texto Refundido. Aprobación definitiva: 27-II-2014.
Aprobación definitiva de la revisión del Plan Especial de Protección del Patrimonio Construido de San Sebastián. BOG Nº 73 del 22-04-2021 <https://egoitza.gipuzkoa.eus/gao-bog/castell/bog/2021/04/22/c2102384.htm>

6.16.2 Suelos potencialmente contaminados

De acuerdo con el 'Inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes', aprobado por *Decreto 165/2008 de 30 de septiembre*, y cuya información se encuentra disponible en la plataforma pública Geoeuskadi, la parcela no coincide ni limita con ningún emplazamiento potencialmente contaminado.

6.16.3 Inundabilidad

De acuerdo con la cartografía de inundabilidad de la CAPV (Agencia Vasca del Agua) la parcela no coincide con zonas inundables.

6.16.4 Vulnerabilidad a la contaminación de acuíferos

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

6.16.5 Riesgo sísmico

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

6.16.6 Riesgo de incendio

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

El 'Modelo de combustibles forestales del País Vasco DAE 1999' identifica el ámbito, como zonas con riesgo bajo, que se corresponden a asentamientos urbanos con ausencia de vegetación o presencia de vegetación principalmente nitrófila, por lo que el desarrollo del Plan no supone un aumento en la exposición de las edificaciones respecto al riesgo de incendios.

6.16.7 Riesgo tecnológico

6.16.7.1 SEVESO III

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

En lo referente a esta norma, no se han detectado industrias asociadas a actividades industriales potencialmente peligrosas en el entorno del ámbito de estudio.

6.16.7.2 Transporte de mercancías peligrosas

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

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

El riesgo asociado al transporte de mercancías peligrosas por la línea ferroviaria que circula al norte de la parcela se describe como de ‘riesgo medio’, estando el ámbito incluido en la banda de afección de 100 m. Por otro lado, el riesgo asociado al transporte mercancías peligrosas por carretera incluye la Avenida Ategorrieta, que discurre al norte del ámbito, al otro lado de las vías del ferrocarril, identificándola como una vía de ‘riesgo muy bajo’, y quedando incluido el ámbito en su banda de afección de 100 m.

6.16.8 Ruido ambiental

De acuerdo con lo establecido en la legislación y normativa vigente en materia de ruido¹⁵, se elaborado la “Evaluación de ruido Medio Ambiental. Estudio de modelización acústica Nº 2021-0024/MB de la Plan Especial de Ordenación Urbana, Calzada de Egia Nº 54 y Nº 55 del AU EG07 “Jai Alai” de Donostia – San Sebastián.” que tiene por objeto y alcance, realizar un diagnóstico de ruido ambiental en el ámbito de estudio mediante procedimiento predictivo, producido por el tráfico de vehículos y ferroviario del entorno.

A tal efecto el Estudio valora el cumplimiento de los objetivos de calidad indicados en el Decreto 213/2012, conforme dispone en el Capítulo II, Futuros Desarrollos Urbanísticos del que se extrae, entre otros, la aplicación de los siguientes artículos:

Artículo 37.– Exigencias para áreas de futuro desarrollo urbanístico.

Las áreas acústicas para las que se prevea un futuro desarrollo urbanístico, incluidos los cambios de calificación urbanística, deberán incorporar, para la tramitación urbanística y ambiental correspondiente, un Estudio de Impacto Acústico que incluya la elaboración de mapas de ruido y evaluaciones acústicas que permitan prever el impacto acústico global de la zona (...).

Artículo 42.– Evaluación de vibraciones en futuro desarrollo urbanístico.

¹⁵ Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco

En aquellos futuros desarrollos urbanísticos, en los que prevea la construcción de edificaciones a menos de 75 metros de un eje ferroviario, en todos los casos el Estudio de Impacto Acústico incluirá una evaluación de los niveles de vibración para la verificación del cumplimiento de los objetivos de calidad acústica de aplicación y para el establecimiento de medidas correctoras en el caso de que sean necesarias.

El artículo 31.2 establece que “Las áreas acústicas para las que se prevea un futuro desarrollo urbanístico, incluidos los casos de recalificación de usos urbanísticos, tendrán objetivos de calidad en el espacio exterior 5 dB(A) más restrictivos que las áreas urbanizadas existentes.”

Se trata de una parcela del territorio con uso futuro residencial, por lo tanto, los objetivos de calidad acústica que resultan de aplicación son los que aparecen en la siguiente tabla, que se corresponden con los definidos en la Tabla A del Anexo I del Decreto 213/2012, que deberán ser 5 dB(A) más restrictivos para una urbanización existente para el ambiente exterior.

En las siguientes tablas se establecen los valores límite de aplicación para el Futuro Desarrollo Urbanístico, tanto para el ambiente exterior como interior, y las referentes a vibraciones.

Tabla 3. Objetivos de calidad acústica (OCA) para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes.

	Tipo de área acústica	Índices de ruido [dB(A)]		
		L _d	L _e	L _n
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial	60	60	50

Nota: objetivos de calidad acústica aplicables en el exterior están referenciados a una altura de 2 m sobre el nivel del suelo y a todas las alturas de la edificación en el exterior de las fachadas con ventana.

Tabla 4. Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al espacio interior habitable de edificaciones destinadas a viviendas, usos residenciales, hospitalarios, educativos o culturales (1).

Uso del edificio (2)	Tipo de Recinto	Índices de ruido		
		L _d	L _e	L _n
Vivienda o uso residencial	Estancias	45	45	35
	Dormitorios	40	40	30
Hospitalario	Zonas de estancia	45	45	35
	Dormitorios	40	40	30
Educativo o cultural	Aulas	40	40	40
	Salas de lectura	35	35	35

(1) Los valores de la tabla B, se refieren a los valores del índice de inmisión resultantes del conjunto de focos emisores acústicos que inciden en el interior del recinto (instalaciones del propio edificio o colindantes, ruido ambiental transmitido al interior).

(2) Uso del edificio entendido como utilización real del mismo, en el sentido, de que si no se utiliza en alguna de las franjas horarias referidas no se aplica el objetivo de calidad acústica asociado a la misma.

Nota: los objetivos de calidad acústica aplicables en el interior están referenciados a una altura de entre 1,2 m y 1,5 m.

Tabla 5. *Objetivos de calidad acústica para ruido vibraciones aplicables al espacio interior habitable de edificaciones destinadas a viviendas, usos residenciales, hospitalarios, educativos o culturales.*

Uso del edificio	Índice de vibración Law
Vivienda o uso residencial	75
Hospitalario	72
Educativo o cultural	72

Las fuentes de ruido identificadas en el entorno de la parcela objeto de este Estudio, corresponden a la red de tráfico de vehículos de Ategorrieta Hiribidea y la C/ Calzada de Egia, y, respecto del tráfico ferroviario, corresponde a la red de Renfe del tramo Brinkola - Irun.

a) Tráfico de vehículos

Dado que no se dispone de información del mismo, se procedió a la realización de medida “in situ”, obteniendo un IMD de 10000 vehículos en Ategorrieta Hiribidea y de 300 en C/Calzada de Egia.

Para el análisis a 20 años vista, no se observan cambios significativos del vial ni del entorno, así mismo el tramo de la carretera Calzada de Egia corresponde a un tramo fundamentalmente para acceso al entorno residencial, el cual, en su caso en previsión de un aumento en orden a las posibilidades de crecimiento del entorno, se estimará un incremento del aforo actual en 15% para el escenario futuro a 20 años vista. Respecto al vial Ategorrieta Hiribidea, corresponde a un vía de acceso y salida general del municipio, por lo que, en orden a las posibilidades de aumento de tráfico, se estimará un aumento del 10% respecto del tráfico actual.

b) Tráfico ferroviario

Realizando un análisis de los datos de aforo de tráfico de la red de tráfico comercial publicado en la web oficial de ADIF en la actualidad, no se aprecia variable sobre su volumen de tráfico, tomando como referencia los años anteriores, por lo que su evolución a 20 años vista, se considera que mantendrá la tendencia constante de los mismos.

Respecto de los datos de trenes de mercancías, no es posible analizar la evolución del escenario que supondría a 20 años vista, debido a que no se dispone de datos de aforo de años anteriores, que permitan realizar una estadística de su evolución, por lo que, de cara a establecer un escenario de 20 años vista, se establece un incremento de 5%.

6.16.8.1 Niveles acústicos

Se han determinado los niveles acústicos de ruido exterior a 2 m de altura en el escenario actual. Los resultados muestran que en los periodos día y tarde, los niveles de ruido en el ámbito no superan los

OCA aplicables a un área residencial futura ($L_{d/e}=60$ dB(A)) en la mayor parte del ámbito, ni tampoco en el periodo noche ($L_n=50$ dB(A)).

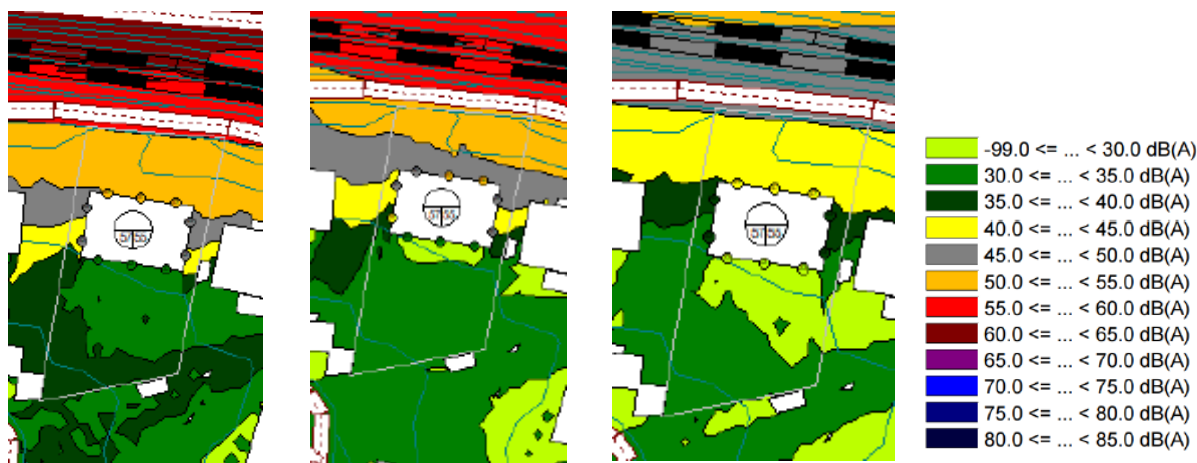


Figura 12. Mapas de Ruido. L_d , L_e y L_n (día, tarde y noche), estado actual. Altura 2 metros.

Para el escenario futuro, los resultados muestran que los niveles de ruido exterior a 2 m de altura en el ámbito de estudio, una vez ejecutados el nuevo edificio, no superarían los OCA aplicables en ninguno de los tres periodos del día.

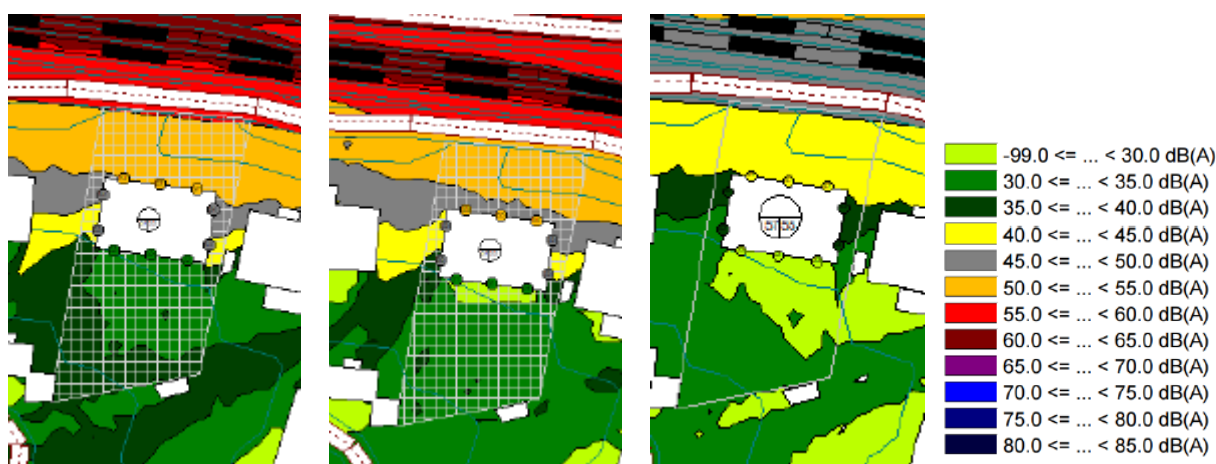


Figura 13. Mapas de Ruido. L_d , L_e y L_n (día, tarde y noche), estado futuro. Altura 2 metros.

A continuación, se presenta detalle con los niveles de inmisión tanto en fachada del edificio objeto del Estudio como en la propia parcela, estando los niveles con amplio margen de seguridad respecto de los valores límite de aplicación.

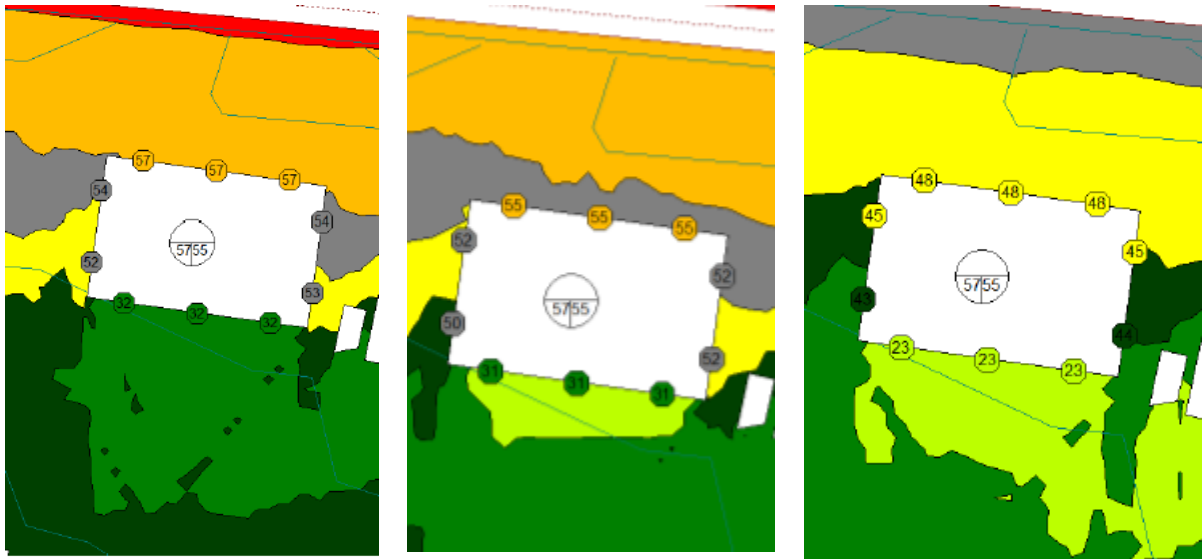


Figura 14. Detalle de los niveles de inmisión Ld, Le y Ln (día, tarde y noche). Altura 2 metros.

6.16.8.2 Análisis ambiente interior. Objetivos de calidad acústica

Al objeto de analizar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica (OCA) en los ambientes interiores, considerando un aislamiento acústico mínimo de 30 dB(A) de fachadas para las zonas del edificio más sensibles, se procede a calcular de forma global los niveles de inmisión en el interior, en relación con los niveles de impacto acústico calculados a nivel de fachada:

HORARIO DIURNO:

57 dB(A) emisión – 30 dB(A) aislamiento fachada: 27 dB(A) < 40 dB(A) permitidos

HORARIO NOCTURNO:

48 dB(A) emisión – 30 dB(A) aislamiento fachada 18 dB(A) < 30 dB(A) permitidos

A tal efecto, de acuerdo con los valores obtenidos en la simulación acústica a nivel de fachada, aislamiento de fachada y cálculo de inmisión para el interior del edificio, se determina cumplimiento con margen de seguridad.

6.16.8.3 Análisis de vibración

El procedimiento se establece conforme a la metodología expuesta en el Decreto 213/2012, Apartado B - Métodos de evaluación para los Índices de vibraciones.

Como proceso inicial, se tomaron medidas de vibración de fondo, una vez valorado la vibración de fondo, se procedió a evaluar el nivel de transmisión que se produce en los mismos puntos de medida, siendo los eventos medidos correspondientes al paso de tren de cercanías.

Así mismo, para la realización de las medidas, se seleccionaron 3 posiciones de medida en la zona delantera orientada hacia el trazado ferroviario, próxima donde se situará la futura edificación, en los siguientes detalles se presentan las posiciones llevadas a cabo.

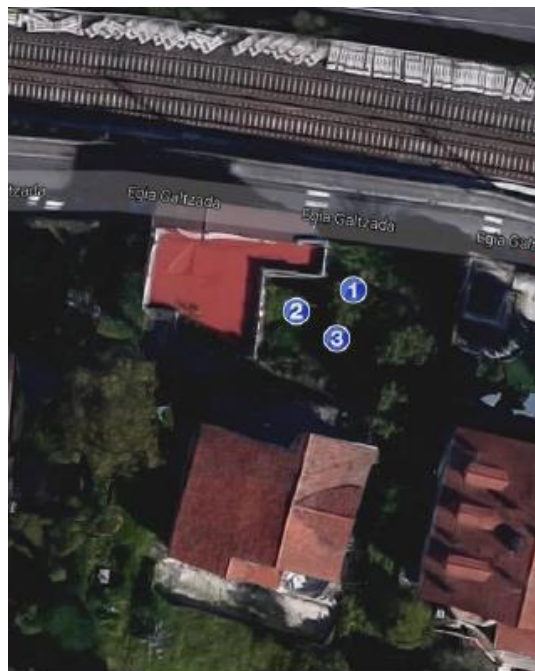


Figura 15. Posiciones de medida de las vibraciones.

Para realizar la valoración se ha tenido en cuenta lo dispuesto en el Decreto 213/2012, el cual establece en su Artículo 35.– Procedimiento de verificación de su cumplimiento, el cual establece un protocolo para vibraciones estacionarias o transitorias:

- En el caso de vibraciones estacionarias, se considerará que se respetan los objetivos de calidad acústica establecidos en el párrafo 3 del artículo 31 cuando ningún valor del índice supere los valores fijados en la tabla C, del anexo I.

- En el caso de vibraciones transitorias, los valores fijados en la tabla C, del anexo I del presente Decreto podrán superarse para un número de eventos determinado de conformidad con las disposiciones siguientes:

- 1) Se consideran los dos periodos temporales de evaluación siguientes: periodo día, comprendido entre las 07:00 - 23:00 horas y periodo noche, comprendido entre las 23:00 - 07:00 horas. En el periodo nocturno no se permite ningún exceso. En ningún caso se permiten excesos superiores a 5 dB para el horario diurno.

- 4) El conjunto de superaciones no debe ser mayor de 9. A estos efectos cada evento cuyo exceso no supere los 3 dB será contabilizado como 1 y si los supera en 3 dB se contabiliza como 3.

A tal efecto, la valoración se realiza respecto a esta franja nocturna, teniendo en cuenta que corresponde a la franja más restrictiva y que el paso tren se realiza tanto en periodo de día como de noche.

Posición de medida	Law	
	Vibración fondo	Paso de tren
Nº 1	47,3 dB(Wm)	66,6 dB(Wm)

Posición de medida	Law	
	Vibración fondo	Paso de tren
Nº 2	45,7 dB(Wm)	64,6 dB(Wm)

Posición de medida	Law	
	Vibración fondo	Paso de tren
Nº 3	56,6 dB(Wm)	61,5 dB(Wm)

Figura 16. Resultados de los niveles de vibración en las tres posiciones de medida.

Realizadas las mediciones de vibración, conforme a las posiciones de medida llevadas a cabo, los niveles de vibración producidos por los pasos de trenes se adecuan al cumplimiento de los valores límite establecidos por el DECRETO 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco, tanto para horario diurno como nocturno, con margen de seguridad (ver Tabla 5).

6.16.9 Cambio climático

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

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

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

Se han seleccionado los tipos de datos que pueden caracterizar mejor los distintos componentes de la vulnerabilidad y el riesgo para cada una de las cadenas de impacto seleccionadas, es decir, la amenaza o peligro, la exposición, la sensibilidad y la capacidad de respuesta/capacidad adaptativa. En este análisis

se valoran los riesgos en dos escenarios diferentes (RCP 4.5 y RCP 8.5), definidos en función de la emisión de gases de efecto invernadero, siendo el más desfavorable el RCP 8.5.

En concreto, el ámbito de estudio está expuesto al riesgo de impacto por olas de calor, inundaciones fluviales sobre el medio urbano e inundaciones por subida del nivel del mar:

- Respecto al impacto por olas de calor, en el periodo 2011-2040, tanto en el escenario RCP 4.5 como RCP 8.5 se produciría un aumento aproximado del 8,2% con respecto del periodo de referencia 1971-2000. En cambio, en el periodo 2071-2100 este incremento sería mayor, 20,15% en el escenario RCP 4.5 y 27,61% en el escenario RCP 8.5.
- Atendiendo al impacto por inundaciones fluviales sobre el medio urbano, en el periodo 2011-2040, en el escenario RCP 4.5 se produciría un aumento del 1,09% con respecto al periodo de referencia 1971-2000, y en el escenario RCP 8.5 este aumento sería del 1,64%. En el periodo 2071-2100 el incremento sería del 2,73% en el escenario RCP 4.5 y 5,46% en el escenario RCP 8.5.
- En cuanto al impacto por inundaciones por subida del nivel del mar sobre el medio urbano, respecto al año de referencia 2016, en el año 2050 el aumento sería del 4,03% en el escenario RCP 4.5 y 4,8% en el escenario RCP 8.5. En el año 2100 el aumento sería del 11,29% y 16,13% en los escenarios RCP 4.5 y RCP 8.5 respectivamente.

Tabla 6. Riesgos asociados al cambio climático. Elaboración propia. Fuente: Evaluación de la vulnerabilidad y riesgo de los municipios vascos ante el cambio climático.

Cadena de impacto	Índices	Riesgo				
		Periodo de referencia 1971-2000	Periodo 2011-2040		Periodo 2071-2100	
			RCP 4.5	RCP 8.5	RCP 4.5	RCP 8.5
Impacto por olas de calor sobre la salud humana	Valores normalizados (1-2)	1,34	1,45	1,45	1,61	1,71
	Posición relativa en relación con los demás municipios de la CAPV (deciles 1-10)	10	10	10	10	10
Impacto por inundaciones fluviales sobre el medio urbano	Valores normalizados (1-2)	1,83	1,85	1,86	1,88	1,93
	Posición relativa en relación con los demás municipios de la CAPV (deciles 1-10)	10	10	10	10	10
Inundaciones por subida del nivel del mar sobre el medio urbano	Valores normalizados (1-2)	1,24	1,29	1,3	1,38	1,44
	Posición relativa en relación con los demás municipios de la CAPV (deciles 1-10)	8	8	8	9	9

Teniendo en cuenta la posición relativa que presenta Donostia con respecto al conjunto de municipios de la CAPV, cabe destacar que el riesgo sobre el impacto por olas de calor y el impacto de inundaciones se sitúan en un decil alto.

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

6.17 Socioeconomía

De acuerdo con la información del Instituto Vasco de Estadística (EUSTAT), el término municipal de Donostia ocupa una superficie de 6.100 ha y contaba en 2019 con una población de 181.652 habitantes, lo que supone una densidad poblacional de 2.977,9 habitante/km².

La población se ha mantenido constante en la última década, y únicamente ha aumentado un 1,11%. La tasa bruta de natalidad es 7,13 ‰, similar a las tasas de Gipuzkoa y la CAPV, que rondan el 7,6‰ y 7,3 ‰ respectivamente (2018). La tasa de crecimiento vegetativo es negativa, de -3,46‰ (2018) y la población nacida en el extranjero supone un 7,67% (2019).

El 23,93% de la población es mayor de 65 años (2018). El índice de sobreenviejecimiento, correspondiente al porcentaje de población de 75 años y más, es del 11,9%. La población menor de 15 años supone un 12,34% del total, porcentaje ligeramente inferior al correspondiente en Gipuzkoa (14,7%).

La tasa de actividad de la población 16 y más años (2018) es de 48,26%. Estas cifras son ligeramente menores entre las mujeres mayores de 16 años, cuya tasa de actividad es de 46,03% en Donostia frente al 45,4% en la CAPV.

Por otro lado, la tasa de ocupación entre la población de 16 a 64 años (2018) es de 50,43%, similar a la media de la CAPV, que es de 50,1%. La tasa de ocupación es ligeramente inferior en mujeres: en Donostia baja al 47,28% y en la CAPV al 45,88%.

La tasa de paro de la población entre 16 y 64 años alcanzaba en 2018 la cifra de 6,55%. Algo mayor es el porcentaje entre la población de 45 y más años, donde se eleva hasta un 7,72%. Los parados de larga duración son un 3,10%.

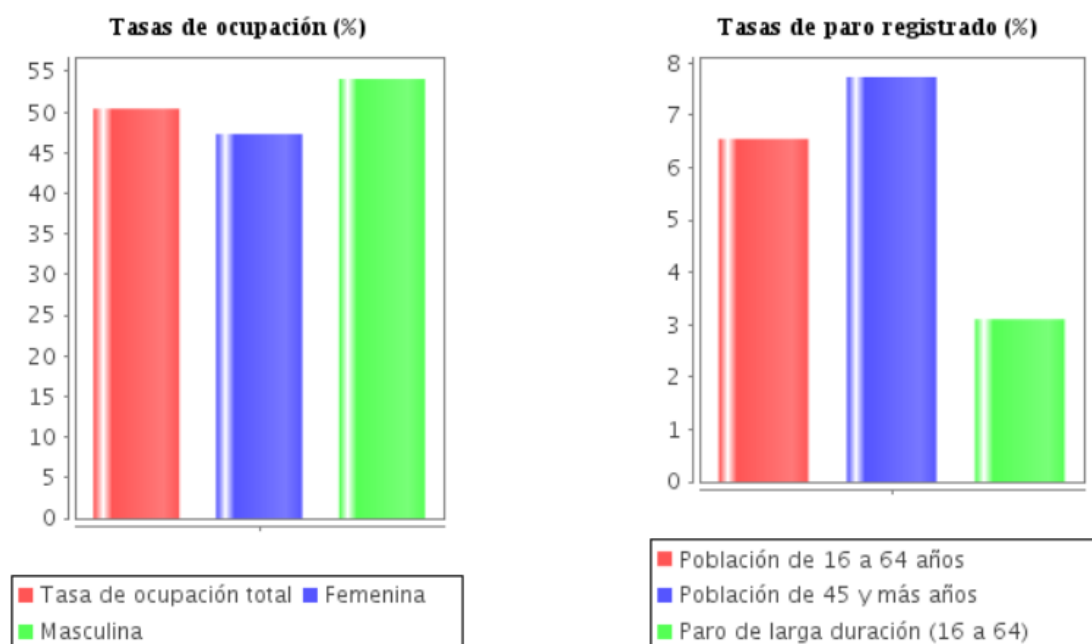


Figura 17. Tasa de ocupación y paro registrado. Fuente: Eustat.

La población se encuentra ocupada (2018) mayoritariamente en el sector de servicios (83,84%), seguido por el industrial (11,49%), siendo el peso de estos sectores en la CAPV de 74% y 19% respectivamente. En cambio, el sector de la construcción (4,24%) y, especialmente, el sector primario (0,4%) tienen un peso bajo en la ocupación de la población. En lo respectivo al Valor Añadido Bruto (VAB) el sector servicios (89,2%) representa casi la totalidad del VAB para el municipio, seguido de la construcción (5,5%) e industrial (5,3%). Por último, es reseñable que el PIB per cápita fue 39.337 € en 2016.

6.18 Movilidad

6.18.1 Accesibilidad

Además del acceso viario local, la calzada de Egia cuenta en sus inmediaciones con buenas condiciones para favorecer la accesibilidad mediante modos sostenibles: peatonal y transporte urbano.

A menos de 100 m, en la avenida de Ategorrieta, existen paradas de autobús de la red de transporte urbano DBUS hacia la parte alta del barrio de Egia, y el centro, este y oeste de la ciudad. También en la avenida de Ategorrieta hay paradas de autobús de la red de transporte interurbano Ekialdebus hacia los municipios situados al este de Donostia: Pasaia, Errenteria, Oiartzun, Irun y Hondarribia.

A menos de 400 m hacia el oeste se encuentra el apeadero de Gros, para transporte ferroviario de cercanías, y avanzando hacia al suroeste, a poco más de 1 km, la estación ferroviaria de ADIF y la estación de autobuses.

En cuanto a la conexión con vías ciclistas, se encuentran a unos 400 m hacia el oeste (a la altura del apeadero de Gros) y unos 300 m hacia el norte.

6.18.2 Movilidad¹⁶

Según indican los datos del EUSTAT del año 2011, el 34,59% de la población ocupada de 16 y más años trabaja fuera del municipio. En el caso de la población estudiante de 16 y más años, el porcentaje que estudia fuera del municipio es del 33,67%.

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

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

¹⁶ Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca. Gobierno Vasco, Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras. 2016

Por último, es conveniente señalar que la ratio de vehículos/habitante en Donostia es de 0,62, cifra similar a los ratios correspondientes a la comarca, territorio histórico y comunidad autónoma, que varían entre 0,67 y 0,61 vehículos/habitante respectivamente.

6.19 Abastecimiento y saneamiento

El sistema de abastecimiento de agua en el municipio está compuesto por el embalse del Añarbe y la estación de tratamiento de agua potable de Petritegi (Astigarraga). Forma parte de la Mancomunidad de Aguas del Añarbe, gestionado por la empresa 'Aguas del Añarbe-Añarbeko Urak S.A'.

La demanda total de agua por habitante y día en el municipio de Donostia se estima en 184,05 litros/hab/día [Udalmap 2018]. Según esta misma aplicación, el último dato disponible de la demanda industrial de agua por habitante y día en el municipio de Donostia fue de 6,44 l/hab/día [Udalmap 2001].

El sistema de saneamiento, gestionado también por Aguas del Añarbe, dispone en el municipio de Donostia de la EDAR de Loiola, que depura las aguas residuales de la mancomunidad.

6.20 Residuos

Datos del año 2009 muestran que en el municipio se generaban 485 kg/habitante/año de residuos, cuya recogida en Donostia está gestionada por la mancomunidad San Marcos, en la que se integran 10 municipios de la comarca de Donostialdea.

La mancomunidad ofrece un servicio de recogida selectiva puerta a puerta de aquellos residuos asimilables a urbanos y que no tienen la calificación de peligrosos.

6.21 Consumo energético

Según Udalmap, en el año 2018 el consumo energético anual del municipio era de 3.737 Kwh/habitante, de los cuales la mayoría pertenecen al consumo del sector no industrial 3.217 Kwh/habitante, siendo 523 Kwh/habitante el consumo del sector industrial.

6.22 Unidades ambientales y paisajísticas homogéneas

Tras el análisis de las características del medio físico y de su capacidad de acogida, considerando la limitada extensión de la parcela y su homogeneidad, en el ámbito de estudio se identifica una única unidad ambiental, que se relaciona paisajística, ambiental y urbanísticamente con el resto de las parcelas residenciales de bajo desarrollo situadas en su entorno, compuestas por 1 ó 2 edificaciones residencial y rodeadas de una zona ajardinada.

7 DETERMINACIONES DE PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES

En este capítulo se identifican los planes de ordenación territorial y sectorial que pueden tener una incidencia en el ámbito de ordenación del PEOU.

A continuación, se resumen las determinaciones y principales criterios de los planes de ordenación con incidencia en el desarrollo del área, y se analiza el grado de integración de esas determinaciones y criterios en el Plan Especial de Ordenación Urbana.

7.1 Directrices de Ordenación Territorial

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

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

En relación con la regeneración urbana el modelo territorial adoptado por las DOT apuesta por “(...) impulsar la reutilización y el reciclado del territorio, desarrollando nuevos usos en espacios que ya se encuentren ocupados por la urbanización.”. Las DOT establecen directrices en materia de regeneración urbana (artículo 10 de las Normas):

- a) Priorizar la regeneración urbana, la densificación de los espacios urbanizados y el reciclado de espacios obsoletos, degradados o infrautilizados, como alternativa a nuevas ocupaciones de suelo, con el fin de satisfacer la demanda de vivienda, actividad económica y dotaciones o de resolver los desequilibrios existentes.
- b) (...) impulsar la mejora de las condiciones de calidad de las viviendas, de las edificaciones en general y del entorno urbano, mediante la rehabilitación, la habitabilidad, la accesibilidad, la sostenibilidad ambiental y la eficiencia energética.
- h) Establecer acciones específicas para reducir el consumo energético, así como para aumentar la eficiencia y el uso de fuentes y sistemas energéticos no contaminantes.
- i) Considerar la incorporación de criterios bioclimáticos en el planeamiento; estableciendo una regulación del régimen de uso y edificación que facilite la implantación y desarrollo de energías renovables y la mejora en la gestión de los residuos urbanos.

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

El ámbito, y el término municipal de Donostia en su conjunto, se incluye en el ‘sistema polinuclear vasco de capitales’ y forma parte de la cabecera del área funcional. Entre las directrices que plantean las DOT destaca por su relación con el ámbito “limitar la expansión de las áreas metropolitanas, priorizando la utilización de los suelos ya integrados en las mismas.” y “priorizar las acciones de densificación de los tejidos urbanos y periurbanos infrautilizados”.

Por todo ello se considera que el PEOU se alinea con los criterios establecidos en las DOT.

Por último, se considera conveniente señalar que el ámbito afectado por el ámbito de estudio no forma parte de ninguna de las áreas incluidas en el listado abierto de áreas de interés naturalístico de las DOT.

7.2 Plan Territorial Parcial del Área Funcional Donostialdea-Bajo Bidasoa

El Plan Territorial Parcial (PTP) de Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa)¹⁷ establece un modelo de ordenación territorial que sintetiza las principales propuestas de ordenación en relación con la regulación del medio físico, la organización de la red de transportes y comunicaciones, la configuración de una serie de áreas urbanísticas de carácter estratégico y la distribución ponderada de los nuevos desarrollos residenciales y de actividad económica sobre el conjunto del territorio del área funcional.

El PTP identifica cinco agrupaciones supramunicipales de carácter básicamente urbano y con complementos de suelo rural periurbano, definidas como «Agrupaciones Urbanas y Periurbano», para las que se apuesta por su cohesión urbana interna y la optimización de su equilibrio entre los usos residenciales, los de actividades económicas y su sistema dotacional y terciario.

El ámbito de estudio se incluye en la Agrupación Urbana y Periurbano de Centro de Donostia-San Sebastián y Urumea, que comprende el conjunto del núcleo urbano y periurbano del término municipal de Donostia-San Sebastián, salvo su parte más oriental y el pertenecido de Zubieta, y los ámbitos urbanos y periurbanos de los municipios de Astigarraga y Hernani.

En sus criterios generales para la ordenación del parque residencial establece que *“se debe priorizar el crecimiento del parque residencial basado en la reordenación interna y el mejor aprovechamiento de los tejidos urbanos ya existentes, mediante procesos de reconversión y de rehabilitación urbanística, a la programación sistemática de operaciones expansivas de ocupación de nuevos suelos.”*

Así se posibilita el aprovechamiento y renovación de los soportes infraestructurales ya existentes, sin requerir nuevos consumos de suelo y la construcción de nuevos elementos infraestructurales y dotacionales innecesarios.

¹⁷ Decreto 121/2016, de 27 de julio, por el que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Parcial (PTP) de Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa). Publicado en el BOPV nº 153 de 12 de agosto de 2016.

En consecuencia, se concluye que el PEOU de la parcela Euskal Kabia es compatible con los criterios establecidos en el PTP del área funcional Donsotialdea-Bajo Bidasoa.

7.3 Planes Territoriales Sectoriales (PTS)

7.3.1 PTS de la Red Ferroviaria en la CAPV

Este PTS¹⁸ define las actuaciones de establecimiento y desarrollo de la totalidad de la red ferroviaria de la CAPV. Establece un régimen de protección y condiciones de uso y edificación de las zonas inmediatas a la línea férrea, entendiéndose como tales la zona de dominio público, la de servidumbre y la de afección, que vincula a las administraciones públicas y particulares al llevar a cabo actos de uso y edificación del suelo.

El Sistema General de Comunicaciones de Uso Ferroviario en la Red Ferroviaria Existente está configurado por los espacios ocupados por la explanación de la línea ferroviaria, sus elementos funcionales e instalaciones afectas a su correcta explotación, y la banda de terreno de titularidad pública efectivamente existente en cada caso (...), denominada zona de dominio público. A los efectos de determinación del régimen de protección, así como de las condiciones de uso y edificación del suelo, se delimitan inmediatamente a la línea férrea, y contadas a partir de la arista exterior de la explanación tres franjas: la banda de terreno incluida en la zona de dominio público; la de servidumbre y la de afección.

Artículo 24º.- Definición de la zona de servidumbre

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

(...)

Artículo 25º.- Definición de la zona de afección

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

(...)

¹⁸ Decreto 41/2001, de 27 de febrero, por el que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco

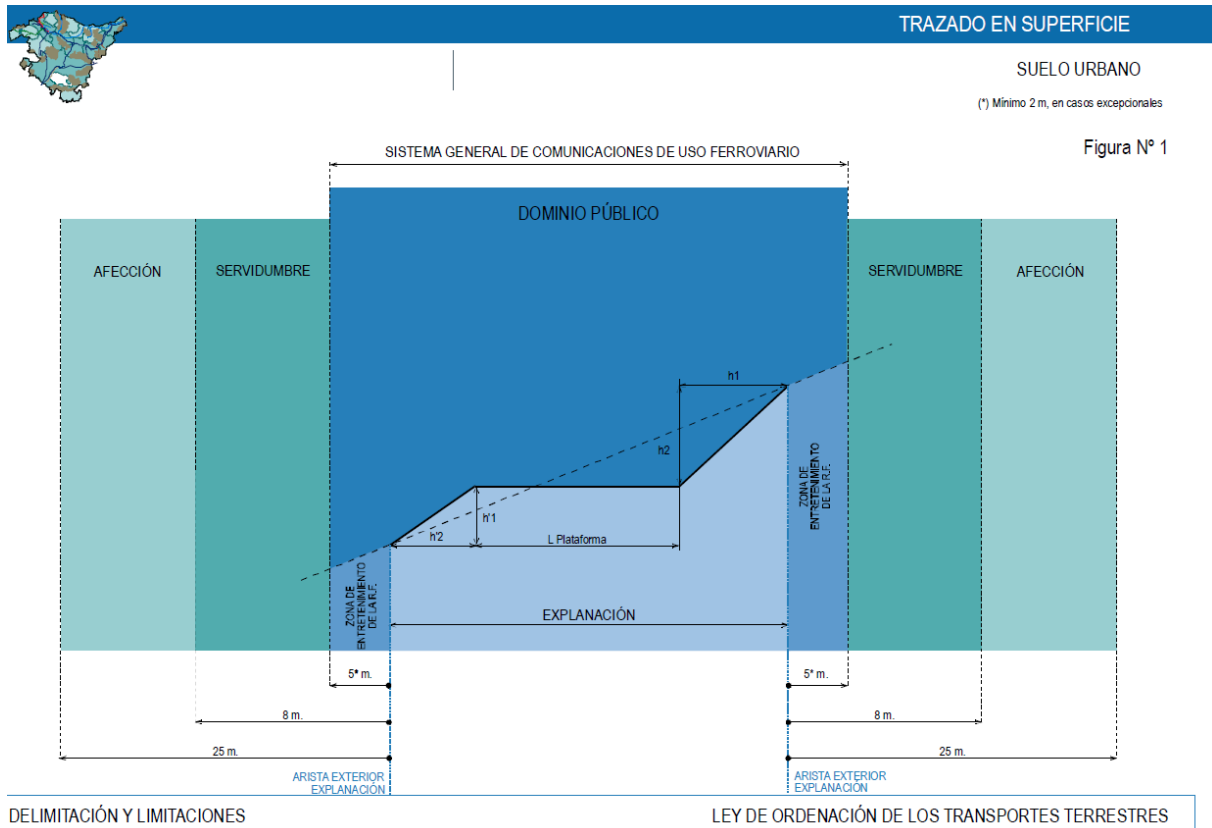


Figura 18. Superposición de los usos del suelo actuales con la ordenación propuesta en el Plan Especial.

De acuerdo con la cartografía del PEOU, el límite norte de la parcela se encuentra a 7 m del muro que separa la Calzada de Egia de la explanación de la vía, y, por tanto, una franja de aproximadamente 1 m de anchura de la parcela estaría incluida en la zona de servidumbre de la línea férrea y el tercio sur de la parcela en la zona de afección, y por tanto sería de aplicación el Régimen de uso y edificación establecido en el PTS, aunque se considera conveniente señalar que el Plan Especial tiene previsto retranquear el límite de la parcela 2,3m hacia el sur (cesión de acera), por lo que quedaría fuera del área de servidumbre de la línea férrea.

Artículo 28º.- Régimen de uso y edificación de los terrenos comprendidos en la zona de servidumbre. Limitaciones y ocupaciones temporales

1.- Dentro de la zona de servidumbre no podrán realizarse nuevas edificaciones ni reedificaciones, salvo que, excepcionalmente, dadas las circunstancias concurrentes y la justificación de no perjudicar al ferrocarril, el titular de la línea así lo autorice, dando su previa conformidad a las mismas.

2.- Para la realización de obras distintas de las previstas en el punto anterior, o de cualquier otra actividad que haya de atravesar la vía o que implique alguna servidumbre o limitación sobre el ferrocarril, sus terrenos, instalaciones o dependencias se requerirá autorización previa del titular de la línea, la cual podrá establecer las condiciones en las que deba ser realizada la actividad de que se trate, previa justificación de que dichas obras o actividades no implican perjuicio alguno al ferrocarril.

3.- El uso del suelo y edificación de la zona de la servidumbre se llevará de acuerdo con las siguientes limitaciones:

a) Se autorizará la plantación de arbolado, siempre que no se perjudique la visibilidad de la línea férrea y de sus elementos funcionales, ni se origine inseguridad vial a lo largo de su trayectoria.

b) La tala de arbolado deberá autorizarse, y sólo se denegará cuando pueda perjudicar al ferrocarril por variar el curso de las aguas o producir inestabilidad de taludes, o por otras razones fundadas que así lo justifiquen.

c) No se autorizará el establecimiento de líneas eléctricas de alta tensión.

d) Las líneas eléctricas de baja tensión, telefónicas y telegráficas podrán autorizarse siempre que la distancia del poste a la arista de pie de terraplén o de desmonte no sea inferior a vez y media de su altura. Esta distancia mínima se aplicará también a los postes de los cruces aéreos.

e) No se autorizarán conducciones subterráneas salvo que, por tratarse de travesías de poblaciones o por las especiales circunstancias concurrentes, no exista otra solución técnica factible.

f) La construcción de muros de sostenimiento de desmontes y terraplenes únicamente podrá ser autorizada con carácter excepcional por la empresa titular de la línea, siempre que quede suficientemente garantizado que la misma no es susceptible de acarrear perjuicios al ferrocarril. En tal caso, se deberá presentar al titular de la línea, junto con la petición, un proyecto en el que se estudien las consecuencias de su construcción en relación con la explanación, la evacuación de las aguas pluviales, y su influencia en la seguridad en la circulación.

(...)

*Artículo 29º.- Régimen de uso y edificación de los terrenos comprendidos en la zona de afección.
Limitaciones*

1.- Para construir y reedificar en la zona de afección, así como para realizar en dicha zona cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles y, en general, realizar cualquier actividad que implique limitaciones al ferrocarril, sus terrenos, instalaciones o dependencias, se requerirá la previa autorización del titular de la línea, la cual podrá establecer las condiciones en las que deba ser realizada la actividad de que se trate.

2.- La denegación deberá fundarse en perjuicios evidentes para la seguridad del ferrocarril, en las previsiones de los planes y proyectos de ampliación o variación de la línea férrea en un futuro no superior a diez años, o bien en informes técnicos que pongan de manifiesto que las obras solicitadas pudieran afectar directa o indirectamente a la estabilidad de la plataforma o la explanación.

3.- Podrán realizarse cultivos agrícolas en la zona de afección, no requiriéndose a tal efecto autorización previa alguna, siempre que se garantice la correcta evacuación de las aguas de riego y no se causen perjuicios a la explanación, quedando prohibida la quema de rastrojos.

4.- Se autorizará la plantación de arbolado, siempre que no se perjudique la visibilidad de la línea férrea y de sus elementos funcionales, ni se origine inseguridad vial a lo largo de su trayectoria.

5.- La tala de arbolado deberá autorizarse, y sólo se denegará cuando pueda perjudicar al ferrocarril por variar el curso de las aguas o producir inestabilidad de taludes, o por otras razones fundadas que así lo justifiquen.

6.- La construcción de muros de sostenimiento de desmontes y terraplenes deberá ser autorizada por la empresa titular de la línea. A tal fin, se deberá presentar a la Empresa titular de la línea, junto con la petición, un proyecto en el que se estudien las consecuencias de su construcción en relación con la explanación, la evacuación de las aguas pluviales, y su influencia en la seguridad en la circulación.

Artículo 31º.- Requisitos a cumplimentar para el otorgamiento de las autorizaciones de uso y edificación en las zonas inmediatas a la línea férrea

1.- La concesión de las autorizaciones de uso y edificación en las zonas inmediatas a la línea férrea contempladas en este capítulo, requerirá la cumplimentación de los siguientes requisitos:

a) El interesado deberá presentar solicitud ante el titular de la línea, o en su caso, ante el órgano administrativo competente, acompañada de la documentación precisa para la correcta localización y definición de las actuaciones a realizar.

b) En caso de urbanizaciones, construcciones aisladas industriales, líneas aéreas, conducciones subterráneas, redes de abastecimiento y saneamiento, obras que incidan en el libre curso de las aguas y otras obras de importancia suficiente a juicio de la empresa titular de la línea, el proyecto redactado deberá comprender cuantos estudios, planos y demás documentos se estimen necesarios para la completa y precisa definición de las actuaciones solicitadas en su relación o influencia con el ferrocarril.

c) Examinada la documentación presentada, la empresa titular de la línea podrá requerir la complementaria que considere oportuna para la resolución.

d) La Administración competente en cada caso de oficio o a instancia de la empresa titular de la explotación de la línea o de cualquier otro interesado y, en todo caso, previo informe de aquélla dispondrá la paralización de las obras y suspensión de los usos no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las autorizaciones.

2.- El citado órgano efectuará la adecuada comprobación de las obras paralizadas y los usos suspendidos, debiendo adoptar, en el plazo de dos meses, una de las resoluciones siguientes:

a) Demoler las obras e instalaciones o impedir definitivamente los usos no autorizados o que no se ajustasen a las condiciones establecidas en la autorización.

b) Ordenar la instrucción de los oportunos expedientes para la eventual legalización de las obras o instalaciones o autorización de los usos que se adapten a las normas aplicables.

La adopción de los oportunos acuerdos se hará sin perjuicio de las sanciones y de las responsabilidades de todo orden que resulten procedentes.

3.- Las autorizaciones que corresponda otorgar al titular de la línea o, en su caso, a la Administración Ferroviaria en cada caso competente serán exigibles con carácter previo y con independencia de las que,

en su caso, correspondan a otras Administraciones con títulos de intervención de concurrentes, y especialmente a los Ayuntamientos.

Asimismo, es de aplicación lo dispuesto por la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario que establece para la Red Ferroviaria de Interés General (eje “01 Madrid – Irun/Hendaya”) una zona de dominio público de 8 m a cada lado de la arista exterior de la explanación, una zona de protección que consiste en una franja de terreno a cada lado de las mismas delimitada, interiormente, por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas situadas a 70 metros de las aristas exteriores de la explanación y el límite de edificación para zonas urbanas que se sitúa a 20 metros de la arista más próxima a la plataforma.

La ordenación propuesta de la edificación se incluye en zona de protección definida, e incumpliría con el límite de la edificación establecida. En todo caso, se trata de una situación que ya se da originalmente en las edificaciones existentes que prevén demolerse, así como en gran parte de la trama edificada del barrio de Jai Alai.

En este sentido, la Ley 38/2015 establece en su artículo 15. *Límite de edificación* lo siguiente:

3. Asimismo, los administradores generales de infraestructuras, previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el ámbito de sus competencias y de las comunidades autónomas y entidades locales afectadas, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación diferente a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, en zonas o áreas delimitadas. Esta reducción no afectará a puntos concretos, sino que será de aplicación a lo largo de tramos completos y de longitud significativa.

4. Cuando resulte necesaria la ejecución de obras dentro de la zona establecida por la línea límite de la edificación en un punto o área concreta, los administradores generales de infraestructuras, previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el ámbito de sus competencias, podrán establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a las señaladas en el apartado 2, previa solicitud del interesado y tramitación del correspondiente expediente administrativo, siempre y cuando ello no contravenga la ordenación urbanística y no cause perjuicio a la seguridad, regularidad, conservación y libre tránsito del ferrocarril, así como cuando no sea incompatible con la construcción de nuevas infraestructuras correspondientes a estudios informativos que continúen surtiendo efectos conforme a lo dispuesto en el apartado 8 del artículo 5 de esta ley.

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

7.3.2 PTS de Zonas Húmedas de la CAPV¹⁹

El PTS de Zonas Húmedas desarrolla las determinaciones de las Directrices de Ordenación Territorial a través del inventariado y clasificación de los humedales de la CAPV, y la regulación de los usos y

¹⁹ DECRETO 160/2004, de 27 de julio, por el que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Sectorial de Zonas Húmedas de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

actividades de acuerdo con su capacidad de acogida en las zonas húmedas objeto de ordenación específica. La parcela objeto de este estudio no se incluye en ninguna de las zonas húmedas incluidas en el PTS de Zonas Húmedas de la CAPV y, por ello, la normativa del PTS no se aplica en este caso.

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

Este PTS²⁰ caracteriza los cauces principales en relación con sus componentes medioambiental, urbanística e hidráulica. La normativa recogida en el PTS establece un retiro específico dependiendo de las categorías definidas según sus componentes medioambiental y urbanística, así como de la categoría del tramo definida por su componente hidráulica. Este retiro se debe aplicar para cualquier intervención de alteración del terreno natural (edificaciones, instalaciones o construcciones de cualquier tipo, explanaciones y movimientos de tierras...), salvo las relativas a las obras públicas e instalaciones de infraestructuras, o a las acciones de protección de patrimonio cultural debidamente justificadas.

Por el ámbito de estudio no discurren cursos de agua y por tanto no es de aplicación el PTS de Ríos y Arroyos de la CAPV.

7.3.4 PTS de protección y ordenación del Litoral de la CAPV²¹

PTS aprobado por el “Decreto 43/2007, de 13 de marzo, por el que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Sectorial de Protección y Ordenación del Litoral de la Comunidad Autónoma del País Vasco”. El ámbito de ordenación de este PTS es la Zona de Influencia definida en la Ley de Costas: “franja de anchura mínima de 500 m medidos a partir del límite interior de la ribera del mar”. Esta zona se hace extensible por las márgenes de los ríos hasta el sitio donde se haga sensible la influencia de las mareas, que, en el caso del País Vasco, corresponde a una cota de 5 m sobre el nivel del mar (de la bajamar viva equinoccial).

El ámbito queda fuera del ámbito de ordenación de este PTS por tratarse de un suelo residencial incluido en el entramado urbano del municipio de Donostia, de acuerdo con el PGOU de Donostia. El Artículo 5 del TOMO IV. Normas de Ordenación del Plan, establece que en los ámbitos recayentes en suelo urbano o suelo urbanizable (a excepción de las márgenes de las rías), su ordenación queda remitida al cumplimiento de la legislación de costas y al planeamiento municipal.

Teniendo en cuenta que el ámbito queda fuera del Deslinde definitivo del Dominio Público Marítimo Terrestre, se considera que la ordenación queda remitida únicamente al planeamiento municipal.

7.3.5 PTS Agroforestal de la CAPV

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

²⁰ Decreto 449/2013, de 19 de noviembre, por el que se aprueba definitivamente la Modificación del PTS de Ordenación de los Ríos y Arroyos de la CAPV, publicado en el BOPV de 12 de diciembre de 2013

²¹ DECRETO 43/2007, de 13 de marzo, por el que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Sectorial de Protección y Ordenación del Litoral de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

El ámbito, por tanto, no forma parte del ámbito de ordenación de este PTS, ya que se trata de un suelo residencial así clasificado de forma previa a la aprobación del Plan Territorial Sectorial.

7.3.6 PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa

El Documento de Aprobación Definitiva del PTS²² propone la creación de una Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (RBVCG), parcialmente ejecutada en la actualidad. El objetivo principal de la RBVCG es integrar el uso de la bicicleta en el transporte cotidiano de carácter urbano e interurbano, reforzando y fortaleciendo de esta forma la movilidad no motorizada. La RBVCG cuenta con un carácter estructurante, al discurrir y conectar todas las comarcas, áreas funcionales y principales áreas urbanas del Territorio Histórico. Alcanza una longitud de 439 Km y está constituida por nueve ejes principales.

El PTSVCG diferencia la Red Básica Foral (tramos de carácter preferentemente interurbanos que constituyen la Red Básica) y la Red básica Local de Vías Ciclistas (tramos urbanos con vocación de integrar la Red Básica). El PTSVCG recoge el Itinerario I-3 Donostia – Beasain, que discurre a aproximadamente 760 m al oeste de la parcela y el itinerario I-1 Donostia – Irun, a unos 250 m al norte.

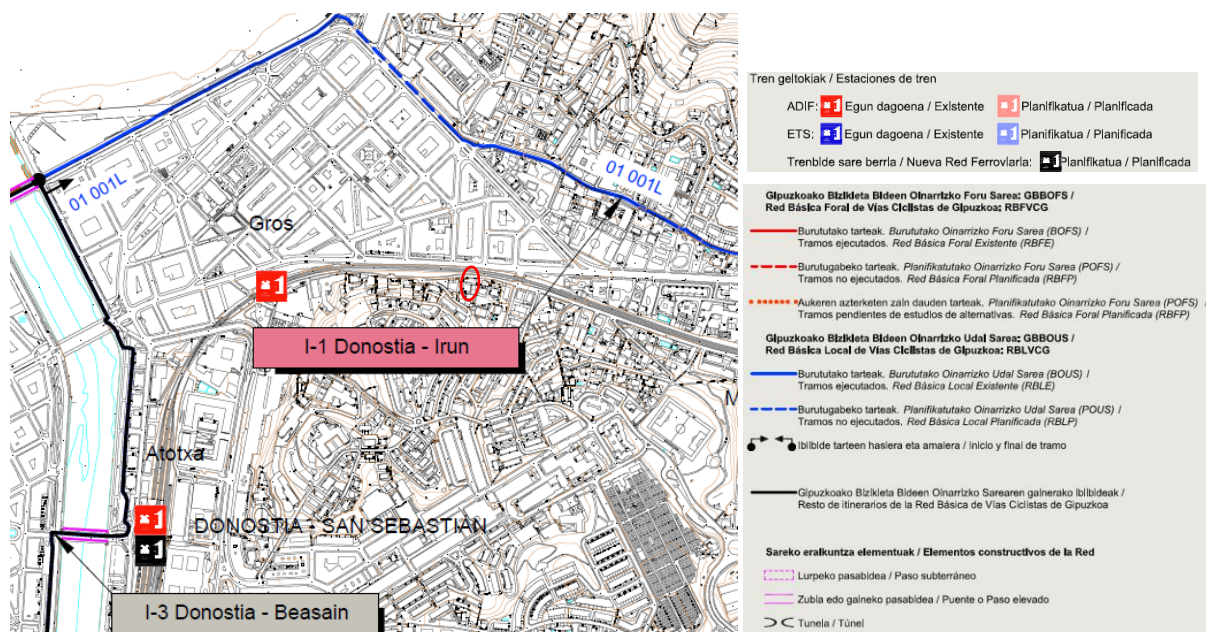


Figura 19. Captura del plano de ordenación del itinerario I-1 Donostia-Irun de la Red Básica de vías ciclistas de Gipuzkoa, en su recorrido próximo al ámbito (círculo rojo). Fuente: Plan Territorial de Vías ciclistas de Gipuzkoa.

El PTS establece para los tramos de la Red Básica Local de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (RBLVCG) su gestión y titularidad municipal. La propuesta de Red Básica Local se realiza sin perjuicio de lo que pueda acordarse una vez consultadas las correspondientes administraciones locales. En relación con la Red Básica Local el PTSVCG propone directrices recomendatorias no vinculantes salvo determinados aspectos, como son los puntos de conexión con los tramos interurbanos.

²² NORMA FORAL 2/2013, de 10 de junio, por la que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa

Asimismo, establece la obligatoriedad de que los municipios adapten sus planeamientos incluyendo estas vías ciclistas en la siguiente calificación del suelo: ‘Sistema General de Comunicación Ciclista’, al objeto de garantizar la adecuada reserva y dotación de suelos para realizar una efectiva ejecución de la infraestructura ciclista, respetando los criterios de ordenación. Esta definición, en lo que a esta calificación se refiere, vincula a todos los instrumentos de ordenación urbanística.

El Plan Especial objeto de este estudio no plantea actuaciones sobre la vía ciclista ejecutada, por lo que es compatible con este PTS.

7.4 Plan General de Ordenación Urbana de Donostia-San Sebastián

El vigente Plan General de Ordenación Urbana²³ de 2010 incluye el área en el ámbito urbanístico EG-07 Jai-Alai, que ocupa la ladera del alto de Aldakonea que vierte hacia la calle Miracruz y la Avenida de Ategorrieta. Corresponde en su totalidad con suelo urbano para el que el PGOU establece como criterios y objetivos generales de ordenación la consolidación de las características generales del ámbito urbanístico, sin que se prevean acciones específicas que puedan venir a modificarlas sustancialmente.

El PGOU establece la calificación global de zona “a.40 Residencial de Bajo Desarrollo” para para gran parte del ámbito urbanístico EG-07, zonificación en la que también se incluye la parcela Calzada de Egia nº54 y 55 objeto de este estudio. El Plan General consolida la edificabilidad existente y establece un número máximo de 4 viviendas por parcela con criterio general, salvo para aquellas parcelas con superficie mayor a 1.600 m², en las que permite hasta 6 viviendas.

El ámbito objeto de este estudio cuenta con una superficie de 1.542 m², y por pocos metros no llega a tener los 1.600 m²(s) que exige el PGOU en las parcelas a.40 para poder desarrollar 6 viviendas, lo que normativamente reduce las posibilidades de desarrollo del ámbito a 4 viviendas de un tamaño muy superior al previsto en el PGOU como óptimo, atendiendo a que la edificabilidad consolidada en el ámbito es de 711,19 m²(t). Frente a ello, se considera el ámbito es favorable para acoger un mayor número de viviendas, de tamaño más reducido, que den respuesta a la demanda existente. Por todo ello, el Plan Especial plantea modificar la zonificación pormenorizada del ámbito a una parcela de tipo “a.30 Residencial de Edificación Abierta”, y permitir el desarrollo de 8 nuevas viviendas que cumplirán con el tamaño promedio mínimo de 85 m²(t) para este tipo de parcelas.

Como se ha mencionado, la amplia mayoría de las parcelas que conforman el A.U. EG.07 “Jai Alai” mantienen su calificación de “a.40 residencial de bajo desarrollo”. Tan solo, y precisamente a lo largo de la calzada de Egia se observan algunas de las parcelas “a.30 residencial de edificación abierta”, por lo que la modificación de la zonificación pormenorizada propuesta no altera la zonificación global del A.U. EG.07.

El desarrollo propuesto cumple con las determinaciones establecidas en el PGOU de Donostia / San Sebastián. Cede a la Red de Comunicación y Aparcamientos una parcela de 67,19 m² junto a la Calzada de Egia para permitir ejecutar una acera pública continua a lo largo del frente de la parcela, y ordena 7 plazas para dotaciones de aparcamiento de bicicletas.

²³ Plan General de Ordenación Urbana de Donostia-San Sebastián, aprobado definitivamente por el Consejo de Diputados el 25 de junio de 2010 y publicado en el Boletín Oficial de Gipuzkoa nº 222, el 19 de noviembre de 2010.

7.5 Otros planes y programas

7.5.1 IV Programa marco Ambiental 2020 del País Vasco

La Ley 3/98 General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco establece, en su artículo 6, que la política ambiental del País Vasco se plasmará en un Programa Marco Ambiental (PMA) que será elaborado por el órgano ambiental cada cuatro años.

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

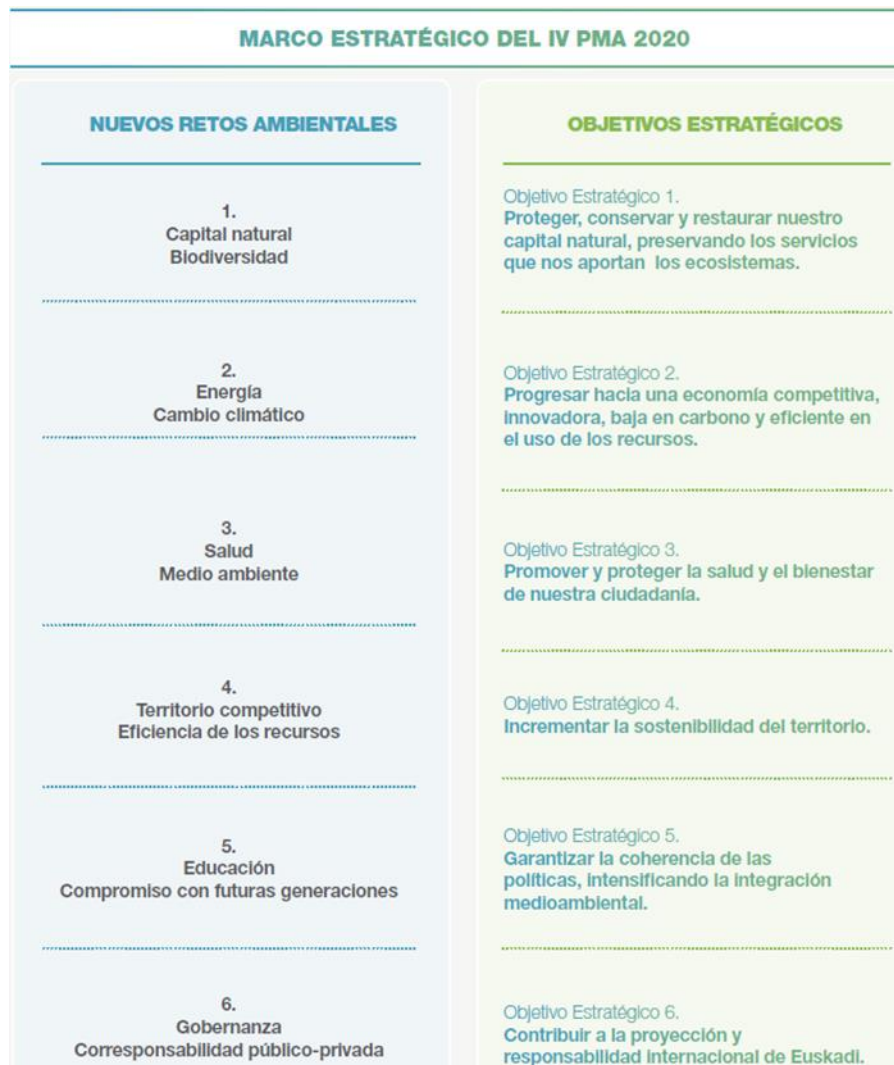


Figura 20. Retos ambientales y objetivos estratégicos del IV PMA 2020.

La figura anterior presenta los 6 retos ambientales del marco estratégico, de los que se derivan 6 objetivos estratégicos (los 4 primeros a favor del desarrollo ambiental sostenible y los 2 últimos relacionados con el sistema de gobernanza). Estos 6 objetivos se han desplegado en 75 actuaciones consideradas como prioritarias al año 2020.

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

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

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

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

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

El Plan Especial contempla el desarrollo de un proyecto de edificación sobre una parcela que actualmente se encuentra degradada y en desuso, enclavada en la trama urbana del barrio de Egia. El desarrollo del Plan supondrá un mejor aprovechamiento del suelo urbano y su redensificación, sin aumentar la ocupación de suelo agronómica y ecológicamente importante.

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

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

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

El citado Decreto en su artículo 7.3 establece que:

3.– La Administración Pública de la Comunidad Autónoma del País Vasco y las entidades de su sector público incorporarán, como documentación adicional de los proyectos de obras o actividades de su

competencia que puedan, el correspondiente Estudio de integración paisajística. En todo caso, la formulación de Estudios de integración paisajística se exigirá:

- a) En las actuaciones a las que se refiere el artículo 28.5 de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo del País Vasco.*
- b) “El artículo 28.5 establece los usos y actividades que podrán llevarse a cabo en suelo no urbanizable, que son el establecimiento de dotaciones, equipamientos y actividades de interés público, obras previstas para establecimiento de usos y servicios prestados por administraciones públicas y los caminos, vías, infraestructuras o redes.”*
- c) En los supuestos en que así se requiera por el planeamiento territorial o urbanístico.*
- d) En la realización de las infraestructuras de transportes o portuarias.*
- e) En las áreas o enclaves catalogados o inventariados por constituir parte del patrimonio histórico artístico, incluyéndose su entorno.*

Ninguna de estas condiciones se cumple en el ámbito. Por tanto, de acuerdo con este artículo el proyecto de edificación no deberá incorporar un estudio de integración paisajística por no suponer un impacto significativo sobre el paisaje y no estar recogido en los supuestos para lo que se exige este tipo de estudios.

7.5.3 Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico

Aprobado definitivamente mediante Real Decreto 1/2016, de 8 de enero. Dicho plan constituye la revisión del Plan Hidrológico 2009-2015 aprobado por Real Decreto 400/2013, de 7 de junio. El documento integra los planes hidrológicos elaborados por la Administración General del Estado, a través de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico por una parte y, por otra, por la CAPV, a través de la Agencia Vasca del Agua (URA).

El desarrollo del Plan Especial no supone el incumplimiento de las limitaciones establecidas en el Plan Hidrológico. Además, en el ámbito no se identificado ningún elemento o espacio incluido en el Registro de Zonas Protegidas del Plan Hidrológico.