

OTRAS DISPOSICIONES

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOSTENIBILIDAD Y MEDIO AMBIENTE

1996

RESOLUCIÓN de 9 de abril de 2024, del Director de Calidad Ambiental y Economía Circular, por la que se formula informe ambiental estratégico del «Plan de Movilidad Urbana Sostenible de San Sebastián 2024-2029».

ANTECEDENTES DE HECHO

Con fecha 27 de diciembre de 2023, el Ayuntamiento de San Sebastián completó ante la Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular la solicitud del procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada del «Plan de Movilidad Urbana Sostenible de San Sebastián 2024-2029» (en adelante el Plan). La solicitud se acompañó de diversos documentos entre los cuales se encontraba el borrador del Plan y el documento ambiental estratégico, con el contenido establecido en los artículos 16 y 29 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

En aplicación del artículo 75 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, con fecha 31 de octubre de 2023, la Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular del Gobierno Vasco inició el trámite de consultas a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, con el resultado que obra en el expediente. A su vez, se informó al Ayuntamiento San Sebastián del inicio del procedimiento.

Asimismo, la documentación de la que consta el expediente estuvo accesible en la web del Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente para que cualquier persona interesada pudiera realizar las observaciones de carácter ambiental que considerase oportunas.

Una vez finalizado el plazo legal de respuesta y analizada la documentación técnica del expediente, se constata que el órgano ambiental cuenta con los elementos de juicio suficientes para formular el informe ambiental estratégico, de acuerdo con el artículo 75 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 60 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, se someterán preceptivamente al correspondiente procedimiento de evaluación ambiental los planes, programas y proyectos, y sus modificaciones y revisiones, que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, con el fin de garantizar un elevado nivel de protección ambiental y de promover un desarrollo sostenible.

El «Plan de Movilidad Urbana Sostenible de San Sebastián 2024-2029», se encuentra entre los supuestos del artículo 72.2 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, donde se establecen los planes y programas que deben ser sometidos a evaluación ambiental estratégica simplificada por el órgano ambiental, a los efectos de determinar que el plan o programa no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, en los términos establecidos en el informe ambiental estratégico, o bien, que el plan o programa debe someterse a una evaluación ambiental estratégica ordinaria porque pueda tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

jueves 25 de abril de 2024

El procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada se regula en el artículo 75, de conformidad con los criterios establecidos en el Anexo II.C de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre.

Examinada la documentación técnica del Plan, y a la vista de que el documento ambiental estratégico resulta correcto y se ajusta a los aspectos previstos en la normativa en vigor, la Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular, órgano competente de acuerdo con el Decreto 68/2021, de 23 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente, se procede a dictar el presente informe ambiental estratégico, a fin de valorar si el Plan puede tener efectos significativos sobre el medio ambiente, y por tanto, debe someterse al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria, o bien, en caso contrario, establecer las condiciones en las que debe desarrollarse el Plan para la adecuada protección del medio ambiente.

Vistas la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el Decreto 68/2021, de 23 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente, la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y demás normativa de aplicación,

RESUELVO:

Primero.– Formular el informe ambiental estratégico del «Plan de Movilidad Urbana Sostenible de San Sebastián 2024-2029», en los términos que se recogen a continuación:

A) Descripción del Plan: objetivos y actuaciones.

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible han sido instrumentos ampliamente promovidos por la Comisión Europea, mediante documentos como el Plan de Acción de la Movilidad Urbana (2009) y el Libro Blanco del Transporte (2011), hasta su posterior incorporación al marco legislativo vasco y estatal a través de una amplia normativa, entre la que cabría destacar la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca, así como la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de San Sebastián para el periodo 2024-2029 busca renovar las propuestas de movilidad del anterior plan del 2008, con nuevas actuaciones adaptadas a los cambios sociales recientes y a los nuevos retos definidos por la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de San Sebastián, actualmente en fase de tramitación.

Así, el objeto del Plan es impulsar, a través de la transformación de la movilidad, una ciudad resiliente, preparada para hacer frente a los desafíos sociales, sanitarios, económicos y medioambientales, tanto globales como locales, en coherencia con la Estrategia KLIMA-2050. El Plan busca dar respuesta a las necesidades de movilidad de las personas a través de un modelo sostenible, en las tres acepciones del término, esto es, sostenibilidad ecológica, económica y social.

Los objetivos generales del Plan son:

– Movilidad equitativa: garantizar el acceso a los principales destinos y servicios a toda la ciudadanía.

– Movilidad segura: mejora de la protección y de la seguridad.

– Movilidad limpia: mejorar la calidad ambiental de la ciudad; reducir la contaminación del aire, el ruido, los gases de efecto invernadero y el consumo energético.

– Movilidad eficiente: mejorar la eficiencia y rentabilidad del transporte de personas y mercancías en beneficio de la población, de la economía y de la sociedad en general.

Para su consecución se han definido 5 líneas estratégicas:

Línea 1.– Priorizar los modos activos sobre los motorizados (privados).

Dentro de esta línea se incluyen medidas dirigidas tanto a la mejora de la movilidad peatonal, como de la movilidad ciclista (peatonalización de calles, rehabilitación de plazas, ampliación de redes de ascensores, puesta en marcha de un plan de movilidad escolar, estrategia para la mejora de la movilidad de las personas con diversidad funcional, mejora de ejes ciclistas y corredores verdes urbanos).

Línea 2.– Repensar e incentivar el transporte público.

La puesta en marcha de las nuevas infraestructuras ferroviarias de la ciudad será un punto de inflexión para la mejora de la red de transporte público de San Sebastián.

El Plan persigue mejorar la intermodalidad entre el tren y el autobús y la reordenación y mejora de la red de transporte público urbano, mediante la canalización de las líneas de autobús de mayor capacidad por los ejes principales, la mejora del transporte público a los centros de trabajo y de actividad económica, la implantación del bus eléctrico inteligente, la electrificación de la flota de autobuses, la reordenación de la red de transporte público interurbano, mejorar la intermodalidad bicicleta / transporte público, la ampliación del sistema de bicicleta pública metropolitana y aprobación de la nueva ordenanza del taxi.

Línea 3.– Nuevos entornos urbanos.

En paralelo con la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de San Sebastián, el Plan propone medidas de fomento de una movilidad sostenible y de una ciudad más accesible, ligadas a los nuevos desarrollos urbanos previstos en el municipio.

Para ello, ya desde la fase de planeamiento, se incorporará la previsión del impacto de los nuevos desarrollos en la movilidad, para generar espacios urbanos de gran calidad, tomando en cuenta la accesibilidad, la movilidad activa, el servicio de transporte público, etc.

Se incluyen otras medidas como son: reordenación de plazas y calles, conversión de rotondas en espacios públicos, peatonalización de calles, calmado de tráfico en calles, creación de un nudo intermodal para mejora de la movilidad laboral y del uso de los servicios sanitarios, el incremento del espacio peatonal en la ruta estratégica de la costa y la reducción del espacio dedicado al automóvil sin obstaculizar el correcto flujo de autobuses.

Línea 4.– Gestionar la demanda de tráfico para transformar la movilidad.

Teniendo como punto de partida el proyecto tractor de la creación de una gran Zona de Bajas Emisiones (ZBE) en el centro, el Plan incluye medidas destinadas a transformar la movilidad hacia un modelo más sostenible. Para ello se proponen las medidas siguientes: paneles variables para la gestión del tráfico, instalación de paneles de información de la situación del tráfico y del nivel de ocupación de los aparcamientos urbanos y disuasorios, de los posibles cierres de acceso al centro, desvíos, etc.

Otro tipo de actuaciones consisten en medidas de seguridad vial, sustitución de las centrales físicas por nodos de comunicaciones que permitan modernizar la actual red de comunicaciones entre el servidor y los reguladores semafóricos de calle, fomento de la instalación de servicio de

car-sharing y de moto-sharing y del uso de vehículos a motor compartidos o la gestión de la distribución urbana de mercancías.

Línea 5.– Optimización del espacio dedicado al aparcamiento.

Esta línea busca reordenar las plazas de aparcamiento en superficie, repensar el papel de los parkings subterráneos, ampliar las zonas de estacionamiento regulado y potenciar el aparcamiento periférico cerca de los accesos a la ciudad.

Se incluyen la gestión de puntos de recarga eléctrica, tanto en la vía pública como en los parkings subterráneos y en edificios de uso distinto al residencial privado.

Asimismo, se plantea el estudio de nuevos aparcamientos disuasorios en superficie, aunque el Plan no incluye la ejecución de estos.

En relación con las alternativas de desarrollo previstas, se han analizado dos alternativas, además de la «tendencial». La alternativa 2, finalmente adoptada, permite cumplir todos los objetivos, anteriormente citados, a diferencia de las otras dos alternativas –la tendencial y la que plantea la implantación de la Zona de Bajas Emisiones como única medida a instaurar hasta 2030–.

El desarrollo del Plan se realizará mediante instrumentos técnicos y de gestión como son:

- Revisión de ordenanzas.
- Desarrollo de planeamiento para medidas no previstas en el Plan General de Ordenación Urbana de San Sebastián.
- Proyectos de obras.
- Formación ciudadana en movilidad sostenible.
- Revisión del sistema tarifario de los elementos que conforman la movilidad urbana.
- Aprobación de partidas presupuestarias específicas para la implementación de las actuaciones contempladas en el Plan.

B) Una vez analizadas las características del Plan propuesto y de conformidad con el artículo 75.3 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, se procede al análisis de los criterios establecidos en el Anexo II.C de la citada Ley, a fin de determinar si el Plan debe someterse a evaluación ambiental estratégica ordinaria o no.

1.– Características del plan, considerando en particular:

a) La medida en que el plan establece un marco para proyectos: a la vista de la documentación presentada y dado el carácter estratégico del Plan, se descarta que el Plan contenga condicionantes con respecto a, entre otros, la ubicación, las características, las dimensiones o el funcionamiento para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental.

b) La medida en que el plan influye en otros planes o programas, incluidos los que estén jerarquizados: El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de San Sebastián 2024-2029, en coherencia con la Estrategia KLIMA 2050, se alinea con los objetivos de movilidad de los distintos planes sectoriales y territoriales concurrentes, no apreciándose incompatibilidades ni contradicciones con estos.

c) La pertinencia del Plan para la integración de consideraciones ambientales, con el objeto, en particular, de promover el desarrollo sostenible: se considera que el Plan es pertinente para la inte-

gración de consideraciones ambientales que promueven un desarrollo sostenible, concretamente en materia de movilidad. Este Plan permite incorporar medidas encaminadas a reducir la contaminación del aire, el ruido, los gases de efecto invernadero y el consumo energético, entre otras.

d) Problemas ambientales significativos relacionados con el plan: no se detectan problemas significativos sobre el medio ambiente derivados de la ejecución del Plan siempre y cuando las actuaciones y actividades que se lleven a cabo en el ámbito de afección se realicen atendiendo a la normativa vigente en materia de, entre otros, patrimonio cultural, suelos potencialmente contaminados, vegetación autóctona, inundabilidad, contaminación acústica y lumínica y gestión de residuos.

e) Asimismo, el Plan se considera adecuado para la implantación de la legislación comunitaria o nacional en materia de medio ambiente.

2.– Características de los efectos y del área probablemente afectada:

– El ámbito del Plan se corresponde con el conjunto del municipio de San Sebastián, pese a que la casi totalidad de las medidas se circunscriban al núcleo y su entorno próximo, afectando a zonas urbanas, principalmente.

– Cambio climático: teniendo en cuenta que la principal razón del cambio climático actual, según el consenso de la comunidad científica, está ligada al aumento de la concentración en la atmósfera de Gases de Efectos Invernaderos (GEI) asociados a las actividades de producción y hábitos de consumo de las personas, resulta esencial su cuantificación y el análisis de su evolución. En este sentido, los datos del inventario de gases de efecto invernadero (GEI) del municipio de San Sebastián señalan que, en el año 2020, más de la mitad de las emisiones, excluidas las industriales, correspondieron al transporte (61 %).

– En cuanto a los suelos, el ámbito de estudio incluye principalmente zonas urbanizadas con suelos antropizados, por lo que carecen de interés agrícola.

– Desde el punto de vista hidrológico, el ámbito objeto del Plan no presenta vulnerabilidades altas o muy altas a la contaminación de acuíferos, pero coincide en parte con dos elementos pertenecientes al registro de zonas protegidas: masa subterránea de Zumaia-Irún y zona de protección de la ranita meridional.

– Siendo los usos urbanísticos (urbano; industrial; equipamiento/dotacional; vías de comunicación, etc.) los predominantes en el ámbito de actuación del Plan, la vegetación potencial ha dejado paso a una vegetación ligada a ámbitos urbanos, donde la de mayor interés, como alisedas, robledal-bosque mixto de frondosas o vegetación de acantilados ha quedado relegada a zonas de elevada pendiente, riberas de cursos de agua en mejor estado de conservación y acantilados costeros.

– El mismo destino ha tenido la comunidad faunística, donde las zonas de mayor interés para esta quedan fuera del ámbito de actuación del plan 3 especies de fauna amenazada con plan de gestión: ranita meridional (*Hyla meridionalis*); desmán del pirineo (*Galemys pyrenaicus*); visón europeo (*Mustela lutreola*).

– Tampoco el ámbito de actuación del plan tiene coincidencia con Red Natura ni con ningún otro espacio natural protegido, citados en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad y en la Ley 9/2021, de 25 de noviembre, de conservación del patrimonio natural de Euskadi, pese a que el municipio coincide parcialmente con la ZEC ES2120014 Uliá y el Parque Natural Aiako Harria, así como con otras zonas de interés naturalístico del municipio,

como son: Landarbaso y Urdaburu, los acantilados de Ulia y de Igeldo, el tramo final del río Urumea, y la vega del Oria en Zubieta.

– El municipio de San Sebastián cuenta tanto con elementos de conectividad como la Infraestructura Verde –arroyos de Mendizorrotz; acantilados de Ulia; Parque de Aiako Harria; la ría del Urumea; el río Urumea; Atxulondo-Abalotz; así como con otras seis zonas de Interés para la funcionalidad ecológica y un área de mejora–. Sin embargo, la conectividad ecológica en el ámbito de actuación es muy reducida.

– Dado el carácter más antropizado del ámbito de aplicación del Plan –que incluye el centro, los barrios y los centros de trabajo del término municipal de San Sebastián–, este coincide con la gran mayoría de los numerosos elementos de interés patrimonial del municipio.

– Desde el punto de vista estético, no se halla ningún hito paisajístico en el ámbito afectado por el Plan y solo la cuenca visual, que abarca al núcleo urbano de Igeldo, catalogada como muy cotidiana, forma parte de este. Por otro lado, tanto la unidad Bahía de Donostia como la del Cinturón periférico de Donostia, del Catálogo del paisaje y determinaciones del paisaje, Área Funcional de Donostia-San Sebastián y Bajo Bidasoa, están afectadas por el ámbito del Plan. En ambas unidades, uno de los objetivos pasa por mejorar tanto los elementos como las vistas de las infraestructuras de transporte.

– En cuanto a los valores de los contaminantes en el aire con límites para la protección de la salud, estos se encuentran dentro de los límites normativos.

– La calidad acústica del ámbito del plan, y del resto del municipio, se ve afectada principalmente por el ruido de las calles, y especialmente por la noche, siendo este el foco que afecta al mayor número de habitantes, en particular el de las calles que han mantenido una velocidad máxima permitida de entre 50 y 40 km/h. Por su parte, es la línea de ADIF, en la curva de Gros, la que genera unos niveles de ruido más altos. En este sentido, muchas de las medidas previstas en el Plan de acción de mejora del ambiente sonoro en el municipio de San Sebastián están relacionados con la movilidad.

– Por último, existen distintos riesgos naturales y antrópico en el ámbito del Plan; desde la inundabilidad de varias zonas con riesgo de 10, 100 y 500 años de retorno, destacando el barrio de Martutene que coincide con tres Áreas con Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSIS), hasta suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo, así como amplias zonas afectadas por distintos bandas de riesgo por transporte de mercancías peligrosas. Pese a ello, la vulnerabilidad del ámbito del Plan respecto a riesgos de accidentes graves o de catástrofes es muy baja, como así lo señala el propio documento ambiental estratégico del Plan.

– En cuanto a los efectos medio ambientales del Plan, teniendo en cuenta que algunas de las medidas propuestas por el Plan consisten en actuaciones que requieren de intervenciones sobre el terreno y que las obras se realizarán en suelos antropizados (suelo urbano e infraestructuras viarias existentes), es previsible que tengan ciertos efectos negativos sobre este, generales a todo tipo de obras, tales como generación de gases efecto invernadero, riesgo de afección a recursos hídricos, geología y suelos, riesgo de afección a vegetación, fauna, conectividad ecológica, riesgo de afección a recursos estético-culturales (paisaje y patrimonio), aumento de consumo energético, generación de residuos y disminución de la calidad del aire y de la calidad acústica. En cualquier caso, se considera que estos efectos no van a ser significativos.

Una vez adoptado el Plan, y ejecutadas las acciones propuestas, se prevé que los efectos previstos, en la fase de explotación, serán netamente positivos, ya que el objeto del Plan es contribuir a una movilidad más sostenible, disminuyendo el tráfico de vehículos privados a motor, tanto en los desplazamientos internos, dentro del núcleo urbano, como en los desplazamientos externos.

Estas medidas supondrán una reducción en la emisión de gases de efecto invernadero, así como en la emisión de ruido y en la de emisiones de partículas a la atmósfera, por lo que contribuirán a una mejora en la calidad del medio ambiente urbano.

Teniendo en cuenta esto, la situación actual del ámbito, las actuaciones que derivan del Plan, y la aplicación de las medidas preventivas, protectoras y correctoras que se proponen más adelante, no se espera que de dichas actuaciones se vayan a derivar impactos significativos sobre el medio ambiente.

3.– En la presente Resolución se establecen las siguientes medidas protectoras y correctoras en orden a evitar que el Plan pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente y no sea necesario que el «Plan de Movilidad Urbana Sostenible de San Sebastián 2024-2029» se someta a evaluación ambiental estratégica ordinaria, siempre y cuando se incorporen al mismo las medidas protectoras y correctoras establecidas.

Las medidas protectoras y correctoras se ejecutarán de acuerdo con la normativa vigente, con lo establecido en la presente Resolución y, en lo que no se oponga a lo anterior, de acuerdo con lo recogido en el documento ambiental estratégico y en el propio Plan.

Por tanto, entre las determinaciones que deberá adoptar el Plan se encuentran las siguientes:

– Medidas relativas a proteger el Patrimonio Cultural.

- Se elaborará un plano en el que se superpongan los elementos patrimoniales protegidos (arqueológico-arquitectónicos y trazado del Camino de Santiago) con el ámbito de ejecución de las medidas concretas previstas en el Plan, estableciendo la necesidad de consultar con carácter preceptivo a los órganos de gestión del patrimonio cultural, tanto Foral como del Gobierno Vasco, para la obtención de la necesaria autorización y, en su caso, el establecimiento de medidas correctoras oportunas.

- Las obras e intervenciones que deriven de la ejecución del Plan se ajustarán al régimen de protección que regule los elementos de interés cultural existentes, atendiendo también, a su entorno de protección. Se tendrán en cuenta tanto los elementos catalogados, como aquellos propuestos para su protección en los niveles medio y local, así como el trazado del Camino de Santiago que discurre por el municipio.

- Sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco, en el caso de que en el transcurso de las obras se produjera algún hallazgo que suponga un indicio de carácter arqueológico se suspenderán preventivamente los trabajos en la zona y se informará inmediatamente al Departamento de Cultura de la Diputación Foral de Gipuzkoa, que será quien indique las medidas a adoptar.

– Medidas relativas a la protección de los valores naturales de interés:

- Aunque de las actuaciones previstas no se prevea una afección directa sobre la hidrología subterránea o superficial, deberán establecerse medidas para evitar o minimizar los riesgos de afección a los cursos de agua superficial y masas de aguas subterráneas durante las obras.

jueves 25 de abril de 2024

- Del mismo modo, pese a la que la mayoría de las actuaciones afectarán previsiblemente a zonas antropizadas - con vegetación ruderal-nitrófila, en el mejor de los casos-, deberán priorizarse las alternativas con menor afección sobre vegetación de interés.

- Restauración de los espacios afectados por las obras: se restaurarán todas las áreas que hayan sido afectadas por el desarrollo de actuaciones del plan, incluyendo la reposición, en su caso, de la vegetación arbolada que resulte eliminada. En su caso, la revegetación de los espacios libres se realizará lo antes posible, para evitar procesos erosivos, arrastres de sólidos a la red de drenaje y la colonización de especies alóctonas invasoras. Se priorizarán criterios de sostenibilidad, de acuerdo con el «Manual para el diseño de jardines y zonas verdes sostenibles», elaborado por el Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco, de manera que se reduzca el riesgo de introducción de especies invasoras. En ningún caso se emplearán especies alóctonas con potencial invasor, como *Fallopia japonica*, *Robinia pseudoacacia*, *Cortaderia selloana* u otras, en las labores de revegetación y ajardinamiento. Se garantizará que la tierra vegetal utilizada en las labores de restauración no contiene propágulos de flora invasora.

Por ello, los proyectos de obra llevarán asociado un «Proyecto de restauración», en el que se desarrollen las actuaciones con el suficiente nivel de detalle que permitan su ejecución, incluyendo el presupuesto. Además, incorporarán un «Protocolo de erradicación y control de flora alóctona invasora» que contemple tanto medidas de erradicación de las especies existentes como de control, en su caso, de las tierras externas recibidas durante las obras.

– Medidas relativas a los suelos potencialmente contaminados.

- Dada la presencia en el ámbito del Plan de parcelas incluidas en el inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo, deberá considerarse la necesidad de tramitar una declaración de la calidad del suelo en caso de que se dé alguna de las circunstancias descritas en el artículo 23 de la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

- Asimismo, de acuerdo con dicha Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo, los movimientos de tierra que deban ejecutarse exigirán la previa aprobación, por parte del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma, de un plan de excavación selectiva en el marco del correspondiente procedimiento de declaración de la calidad del suelo. Es por ello recomendable la consulta del «Plan de Excavación Selectiva 2020» del Gobierno Vasco.

- Sin perjuicio de lo anterior, en el caso de que en el transcurso de las obras se detecten otros emplazamientos que hayan soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo, o cuando se den indicios fundados de la existencia de sustancias contaminantes del suelo, se deberá informar de tal extremo, y de forma inmediata, al Ayuntamiento de San Sebastián y a la Viceconsejería de Sostenibilidad Ambiental, con el objeto de que esta defina las medidas a adoptar y las personas físicas o jurídicas obligadas a ejecutarlas, en cumplimiento del artículo 22.2 de la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

– Medidas relativas a otros riesgos detectados.

- Las actuaciones que deriven del Plan deberán tener en cuenta lo establecido en la normativa del Plan Hidrológico de la Demarcación del Cantábrico Oriental vigente y en la normativa específica sobre protección contra inundaciones del apartado E.2 del Plan Territorial Sectorial (PTS) de Ordenación de los Ríos y Arroyos de la Comunidad Autónoma del País Vasco, así como en el artículo 14.bis del Reglamento del Dominio Público Hidráulico (RDPH).

– Medidas en relación con la contaminación lumínica.

- En materia de iluminación exterior, deberá tenderse a la maximización de la eficiencia energética y la minimización de la contaminación lumínica, de conformidad con el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus Instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07.

Sin perjuicio de las anteriores, las medidas a aplicar en la ejecución de los proyectos de desarrollo guardarán relación con el manual de buenas prácticas en obras, gestión de tierras y sobrantes, producción y gestión de residuos, control de suelos excavados, protección de las aguas, de la calidad del aire y de la calidad acústica. Entre otras, deberán adoptarse las siguientes medidas, las cuales deberán incorporarse a las determinaciones que finalmente adopte el Plan:

- Manual de buenas prácticas para su utilización por el personal de obra. Contendrá como mínimo aspectos relacionados con periodos de trabajo, maquinaria, evitar vertidos a las aguas, la minimización de producción del polvo y ruido, minimizar afecciones negativas sobre el sosiego público, la gestión de residuos, etc.

- Delimitación de la zona de obras y ubicación de instalaciones auxiliares: las obras, así como el conjunto de operaciones auxiliares que impliquen ocupación del suelo, se desarrollarán en el área mínima imprescindible para su ejecución. Las áreas de instalación del contratista, incluidos el parque de maquinaria, las casetas de obra, el área de almacenamiento temporal de materiales de obra, zonas de acopios temporales de tierra vegetal y de residuos, se proyectarán en base a criterios de mínima afección ambiental.

- Producción y gestión de residuos: los diferentes residuos generados, incluidos los procedentes de excavaciones, se gestionarán de acuerdo con lo previsto en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular y normativas específicas que les sean de aplicación.

En atención a los principios jerárquicos sobre gestión de residuos, se debe fomentar la prevención en la generación de los residuos o, en su caso, que estos se gestionen con el orden de prioridad establecido en el artículo 8 de la citada Ley 7/2022, de 8 de abril, a saber: prevención, preparación para la reutilización, reciclado, y otros tipos de valorización, incluida la valorización energética.

Los residuos únicamente podrán destinarse a eliminación si previamente queda debidamente justificado que su valorización no resulta técnica, económica o medioambientalmente viable.

Los sistemas de recogida de residuos peligrosos deberán ser independientes para aquellas tipologías de residuos cuya posible mezcla en caso de derrames suponga aumento de su peligrosidad o mayor dificultad de gestión. Los recipientes o envases que contienen residuos peligrosos cumplirán las normas de seguridad establecidas en el artículo 21 de la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular y permanecerán cerrados hasta su entrega a gestor evitando cualquier pérdida de contenido por derrame o evaporación. Los recipientes o envases citados deberán estar etiquetados de forma clara, legible e indeleble y de acuerdo con la normativa vigente.

Se procederá al acondicionamiento de una zona específica para almacenamiento provisional de residuos peligrosos tales como latas de aceite, filtros, aceites, pinturas, etc., habilitando, además, y separados de aquellos, contenedores específicos para residuos inertes. Asimismo, a lo largo de la obra y mientras duren los trabajos, se instalarán dispositivos estancos de recogida (bidones,

etc.) de los residuos generados, procediéndose a su separación de acuerdo con su naturaleza, todo ello previo a su almacenamiento temporal en el mencionado punto limpio.

Queda expresamente prohibida la mezcla de las distintas tipologías de residuos generados entre sí o con otros residuos o efluentes, segregándose los mismos desde su origen y disponiéndose de los medios de recogida y almacenamiento adecuados para evitar dichas mezclas.

Hasta el momento de su entrega a gestor autorizado, el almacenamiento de aceites agotados se realizará en espacios bajo cubierta, en recipientes estancos debidamente etiquetados, sobre solera impermeable y en el interior de cubetos o sistemas de contención de posibles derrames o fugas.

Con objeto de facilitar el cumplimiento de esta normativa, deberán disponerse sistemas de gestión de los residuos generados en las diferentes labores. Estos sistemas serán gestionados por los encargados de dichas labores, que serán responsables de su correcta utilización por parte de los operarios. En particular, en ningún caso se producirán efluentes incontrolados procedentes del almacenamiento de combustibles y productos y del mantenimiento de la maquinaria, ni la quema de residuos.

La gestión de los aceites usados se realizará de acuerdo con el Real Decreto 679/2006, de 2 de junio, por el que se regula la gestión de los aceites industriales usados.

Los residuos de construcción y demolición se gestionarán de acuerdo con lo estipulado en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición y en el Decreto 112/2012, de 26 de junio, por el que se regula la gestión de los residuos de construcción y demolición, con el fin de impulsar una construcción más eficiente en el uso de los recursos a lo largo de todo su ciclo de vida y, en especial, en el aprovechamiento de los residuos al final de este.

Se primará la valorización de excedentes de tierras y rocas en una obra cercana con necesidad de préstamos; si no fuera posible, los sobrantes de excavación generados durante las obras se llevarán a depósito de sobrantes autorizado y su gestión se ajustará a la legislación vigente –Real Decreto 646/2020, de 7 de julio, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero, y Decreto 49/2009, de 24 de febrero por el que se regula la eliminación de residuos mediante el depósito en vertedero y ejecución de rellenos–.

– Protección de los suelos y las aguas: se establecerán las medidas preventivas y correctoras para la fase de obras para evitar la afección por vertidos accidentales, especialmente durante el mantenimiento de maquinaria (utilización de materiales absorbentes, retirada y gestión de tierras afectadas por el vertido, etc.).

Las zonas de acopio, instalaciones auxiliares o parque de maquinaria se localizarán en superficies impermeables. Se evitará el mantenimiento de maquinaria en zonas no impermeabilizadas y, en todo caso, las operaciones de repostaje, cambio de lubricantes etc., de la maquinaria que se utilice en obra deberá realizarse sobre plataforma impermeabilizada con sistema de recogida de residuos, específicamente aceites usados, para evitar la contaminación de las aguas.

Se dispondrá de dispositivos de limpieza de los vehículos y de maquinaria, incluyendo plataformas de lavado de las ruedas para evitar el transporte de barro o polvo y los viales utilizados por los camiones para entrar o salir de la obra, deberán mantenerse limpios, utilizando agua a presión o barredoras mecánicas.

– Ruido en obras: de acuerdo con lo previsto en el artículo 22 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo refe-

jueves 25 de abril de 2024

rente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, la maquinaria utilizada en la fase de obras debe ajustarse a las prescripciones establecidas en la legislación vigente referente a emisiones sonoras de maquinaria de uso al aire libre y, en particular, cuando les sea de aplicación, a lo establecido en el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre (modificado por el Real Decreto 524/2006, de 28 de abril), y en las normas complementarias.

Durante el tiempo de duración de las obras deberá aplicarse buenas prácticas operativas para la reducción en origen del ruido, en particular, en las operaciones de excavación, demolición, carga y descarga y transporte, así como en cuanto al mantenimiento general de maquinaria utilizada y la reducción en origen del ruido y vibraciones.

Se respetará un horario de trabajo diurno.

En el caso de que las obras duren más de 6 meses, de acuerdo con el artículo 35bis del Decreto 213/2012, de 16 de octubre, será necesaria la elaboración de un estudio de impacto acústico para la definición de las medidas correctoras oportunas.

Segundo.– Determinar que, de acuerdo con los términos establecidos en este informe ambiental estratégico, y siempre que se adopten las medidas protectoras y correctoras establecidas en la presente Resolución, así como las planteadas por el promotor que no se opongan a las anteriores, no se prevé que el «Plan de Movilidad Urbana Sostenible de San Sebastián 2024-2029», vaya a producir efectos adversos significativos sobre el medio ambiente y, por tanto, no debe someterse a evaluación ambiental estratégica ordinaria.

Tercero.– Comunicar el contenido de la presente Resolución al Ayuntamiento de San Sebastián.

Cuarto.– Ordenar la publicación de la presente Resolución en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Quinto.– De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 75.5 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, el presente informe ambiental estratégico perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el Boletín Oficial del País Vasco, no se hubiera procedido a la aprobación del «Plan de Movilidad Urbana Sostenible de San Sebastián 2024-2029», en el plazo máximo de cuatro años. En ese caso, deberá iniciarse nuevamente el procedimiento de evaluación ambiental del Plan salvo que solicite la prórroga de su vigencia al órgano ambiental. En este supuesto, el órgano ambiental otorgará, en su caso, un nuevo plazo de vigencia del informe ambiental estratégico en los términos que se determinen reglamentariamente.

Vitoria-Gasteiz, a 9 de abril de 2024.

El Director de Calidad Ambiental y Economía Circular,
JAVIER AGIRRE ORCAJO.