

GIPUZKOAKO FORU ALDUNDIA

JASANGARRITASUN DEPARTAMENTUA

Zumaia eta Zestoa artean Narrondo-Iraeta txirrindu zein oinezkoen bidea eraikitzeko proiektuaren ingurumen-inpaktuaren txostena.

1. Aurrekariak.

Ingurumen-ebaluazioari buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legearen 46. artikuluan eta Euskadiko Ingurumen Administrazioaren abenduaren 9ko 10/2021 Legearen 79.2 artikuluan ezarritakoa betez, Trantsizio Ekologikoko Zuzendaritza Nagusiak Ingurumen Administrazioko Zuzendaritza Nagusi honi eskatu zion (biak Gipuzkoako Foru Aldundiaren Jasangarritasun Sailekoak) Zumaia eta Zestoa artean Narrondo-Iraeta Txirrindu zein Oinezkoen Bidea eraikitzeko proiektuaren ingurumen-inpaktuaren ebaluazio sinplifikatua.

Eskaerarekin batera, Eraikuntza-proiektu bat igorri zen, jarduketa osoa deskribatzen ez duena, baizik eta soilik txirrinduentzako bide horren 1 eta 2. azpi-tarteak, 1+525 kilometro-puntutik, Arroa Goikoan GI-631 errepidearen azpiko pasabidetik azken puntura arte doana, Narrondon, 4+251 kilometro-puntuan; eta 3. azpi-tartea, 0+000 kilometro-puntutik (Iraeta) 1+525 kilometro-puntura artekoa, beste proiektu batean beranduago garatzeko uzten da. Azken tarte horretan, Iraeta eta Arroako tunelak daude, gaur egun, ezin direnak erabili hainbat lur-jauzi gertatu baitira. Hori birgaitzea, Narrondotik Iraetara doan txirrindu-bide modura erabiltzeko, «Urolako Trenbideko Iraetako eta Arroako tunelak birgaitzeko eta sendotzeko proiektua» izeneko proiektu batean dago sartuta, txosten hau idazteko ere aztertu dena.

Eskaerarekin batera atxikitzen den eraikuntza-proiektuak zein Iraetako eta Arroako tunelak birgaitzeko proiektuak memoria, planoak, baldintza tekniko berezien agiria, aurrekontua eta dagozkion eranskinak barneratzen dituzte. Horien artean dago dagokion ingurumen-agiria. Edozein kasutan, eskaerarekin batera igorritako eraikuntza-proiektuaren ingurumen-azterlanaren kasuan, ingurumen-azterketa ez da soilik proiektu horren xede diren txirrindu-bideko 1 eta 2 azpi-tarteetara mugatzen; hala, Iraetako eta Arroako tunelak birgaitzeko proiektuaren ingurumen-azterlanean oinarrituta, eta eremura egindako bisiten ostean eta aldagaien bat gehiago ondare modura aztertu ondotik, 3. azpi-tartera ere areagotu da, nahiz eta modu mugatua izan; izan ere, orain arte, hori ardazari eta bere eraginari soilik dago zehaztuta.

Euskadiko Ingurumen Administrazioari buruzko abenduaren 9ko 10/2021 Legean, ingurumen-inpaktuaren ebaluazio sinplifikatuaren prozeduraren mende (II.E eranskina) egon behar duten proiektuen artean «Bizikletentzako eta oinezkoentzako bide berriak, 2 km-ko edo gehiagoko luzera jarraitua edo etena dutenak, urbanizatu gabeko eremuetatik igarotzen badira» izenekoak gaineratzen da. Narrondo-Iraeta Txirrindu eta Oinezkoentzako Bidea eraikitzeko proiektuak 4,25 km-ko luzerari eragiten dio gutxi gorabehera, eta urbanizatu gabeko eremuetan garatzen da. Beraz, ingurumen-inpaktuaren ebaluazio sinplifikatuaren prozeduraren mende dago, ingurumen-ebaluazioari buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legearen 45-48 bitarteko artikuluetan xedatutakoaren arabera gauzatu behar dena.

DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA

DEPARTAMENTO DE SOSTENIBILIDAD

Informe de impacto ambiental del proyecto de construcción de la vía ciclista peatonal Narrondo-Iraeta entre Zumaia y Zestoa.

1. Antecedentes.

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de evaluación ambiental y en el artículo 79.2 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, La Dirección General de Transición Ecológica solicitó a esta Dirección General de Administración Ambiental, ambas pertenecientes al Departamento de Sostenibilidad de la Diputación Foral de Gipuzkoa, el inicio de la evaluación de impacto ambiental simplificada del proyecto de construcción de la Vía Ciclista Peatonal Narrondo-Iraeta entre Zumaia y Zestoa.

Junto a la solicitud, se remitió un proyecto de construcción que no describe la totalidad de la actuación, sino únicamente los denominados subtramos 1 y 2 de esta vía ciclista, que van desde el PK 1+525, bajo el paso inferior de la GI-631 en Arroa Goikoa hasta el punto final en Narrondo en el PK 4+251, mientras que el subtramo 3, entre el PK 0+000 (Iraeta) y el PK 1+525, se deja para su desarrollo posterior en otro proyecto. En este último tramo, se localizan los túneles de Iraeta y Arroa que, actualmente, se encuentran en estado inutilizable por diversos desprendimientos. Su rehabilitación, para utilizarlos como parte de la vía ciclista que va de Narrondo a Iraeta, es objeto de un proyecto denominado «Proyecto de rehabilitación y refuerzo de túneles de Iraeta y Arroa del Ferrocarril de Urola», que ha sido analizado también para la redacción del presente informe.

Tanto el proyecto de construcción que acompañaba la solicitud como el proyecto de rehabilitación de los túneles de Iraeta y Arroa incluyen memoria, planos, pliego de prescripciones técnicas particulares, presupuesto y, los anejos correspondientes, entre los que se encuentra el preceptivo documento ambiental. De todas formas, en el caso del estudio ambiental del proyecto de construcción enviado con la solicitud, el análisis ambiental no se circunscribe solamente a los subtramos 1 y 2 de la vía ciclista que son el objeto de dicho proyecto, sino que, en base al estudio ambiental del proyecto de rehabilitación de los túneles de Iraeta y Arroa y tras efectuar visitas de campo y analizar alguna variable más como patrimonio, se ha ampliado también al subtramo 3, aunque de forma limitada, ya que, hasta el momento, éste solo está definido a nivel de eje y su influencia.

La Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, recoge, entre los proyectos que deben someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada (anexo II.E), «Nuevas vías ciclistas peatonales en una longitud continua o discontinua igual o superior a 2 km que discurren por áreas no urbanizadas.» El proyecto de construcción de la Vía Ciclista Peatonal Narrondo-Iraeta afecta a una longitud de 4,25 km aproximadamente y se desarrolla en áreas no urbanizadas, por lo que, efectivamente, se encuentra sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada, el cual debe efectuarse de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 45 a 48 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Horrenbestez, prozedura horren esparruan, eta abenduaren 9ko 21/2013 Legearen 46. artikuluan zehaztutako kontsulten izapidea burutu ondoren, Ingurumen Administrazio Zuzendaritza Nagusiari dagokio ingurumen-inpaktuaren txostena igortzea. Bertan, III. eranskinean ezarritako irizpideekin bat etorriz, eta egindako kontsulten emaitza ikusirik, proiektuak ingurumenean eragin adierazgarrikerik eragin dezakeen eta, horrenbestez, ingurumen-inpaktua ebaluatzeko prozedura arruntera bideratu behar den zehazten da, edo ez duen halako eraginik proiektuak ingurumenaren gainean eragin adierazgarrikerik izango ez duela bermatzeko txosten horretan ezartzen diren baldintzetan.

2. Egindako kontsultak.

Proiektuaren ezaugarriak eta eragindako lurralde-esparrua kontuan izanik, Ingurumen Administrazioaren Zuzendaritza Nagusi honek eragindako eta interesatutako honako administrazio eta instituzioei egin die kontsulta, horien eskura jarri Trantsizio Ekologikoko Zuzendaritzak igorritako dokumentazioa:

- Gipuzkoako Foru Aldundiko Kultura Zuzendaritza.
- Gipuzkoako Foru Aldundiko Nekazaritzako eta Lurralde Orekako Zuzendaritza.
- Gipuzkoako Foru Aldundiko Mendi eta Ingurune Naturalaren Zuzendaritza.
- Gipuzkoako Foru Aldundiko Mugikortasuneko eta Garraio Publikoko Zuzendaritza.
- Gipuzkoako Foru Aldundiko Lan Hidraulikoaren Zuzendaritza.
- Gipuzkoako Foru Aldundiko Lurraldearen Antolamendurako Zuzendaritza.
- Gipuzkoako Foru Aldundiko Errepideetako Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Larrialdiei Aurre Egiteko eta Meteorologiako Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Osasun Saileko Gipuzkoako Lurralde Ordezkaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Ingurumen Kalitatearen eta Ekonomia Zirkularraren Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Lurralde Plangintzaren eta Hiri Agendaren Zuzendaritza.
- Natura Ingurune eta klima Aldaketako Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Kultura Ondarearen Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Nekazaritza eta Abeltzaintza Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Garraio Azpiegituren Zuzendaritza.
- Ihobe.
- EEE (Energiaren Euskal Erakundea).
- Uraren Euskal Agentzia (URA).
- Gipuzkoako Uren Kontsurtzioa.
- Zestoako Udala.
- Zumaiaiko Udala.
- Urola Kostako Udal Elkarte.
- Urola Erdiko Mankomunitatea.
- Urkome (Urola Kostako Landa Garapenerako Elkarte).
- Iraurgi Berritzen.
- Aranzadi Zientzia Elkarte.
- Eguzki Talde Ekologista.
- Ekologistak Martxan Gipuzkoa Talde Ekologista.
- Itsas Enara Ornitologia Elkarte.

Por tanto, en el marco de dicho procedimiento y tras la realización del trámite de consultas especificado en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, corresponde a la Dirección General de Administración Ambiental emitir el informe de impacto ambiental, en el que, de conformidad con los criterios establecidos en el anexo III y a la vista del resultado de las consultas realizadas, se determina si el proyecto puede producir efectos significativos sobre el medio ambiente, y, por tanto, debe someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, o no los tiene en los términos que se establezcan en dicho informe para garantizar que el proyecto no va a tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

2. Consultas efectuadas.

Teniendo en cuenta las características del proyecto y del ámbito territorial afectado, esta Dirección General de Administración Ambiental ha consultado a las siguientes administraciones e instituciones afectadas o interesadas, poniendo a su disposición la documentación remitida por la Dirección de Transición Ecológica:

- Dirección de Cultura de la Diputación Foral de Gipuzkoa.
- Dirección de Agricultura y Equilibrio Territorial de la Diputación Foral de Gipuzkoa.
- Dirección de Montes y Medio Natural de la Diputación Foral de Gipuzkoa.
- Dirección de Movilidad y Transporte público de la Diputación Foral de Gipuzkoa.
- Dirección de Obras Hidráulicas de la Diputación Foral de Gipuzkoa.
- Dirección de Ordenación del Territorio de la Diputación Foral de Gipuzkoa.
- Dirección de Carreteras de la Diputación Foral de Gipuzkoa.
- Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología del Gobierno Vasco.
- Delegación Territorial de Gipuzkoa del Departamento de Salud del Gobierno Vasco.
- Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular del Gobierno Vasco.
- Dirección de Planificación Territorial y Agenda Urbana del Gobierno Vasco.
- Dirección de Medio Natural y Cambio Climático.
- Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco.
- Dirección de Agricultura y Ganadería del Gobierno Vasco.
- Dirección de Infraestructuras de Transporte del Gobierno Vasco.
- Ihobe.
- EVE (Ente Vasco de Energía).
- Agencia Vasca del Agua URA.
- Consorcio de Aguas de Gipuzkoa.
- Ayuntamiento de Zesto.
- Ayuntamiento de Zumaia.
- Urola Kostako Udal Elkarte.
- Mancomunidad de Urola Medio.
- Urkome (Asociación de desarrollo rural de Urola Kosta).
- Iraurgi Berritzen.
- Sociedad de Ciencias Aranzadi.
- Grupo ecologista Eguzki.
- Grupo ecologista Ekologistak Martxan Gipuzkoa.
- Grupo ornitológico Itsas Enara.

- Haritzalde Naturzaleen elkarte.
- ENBA (Euskal Nekazarien Batasuna).
- EHNE (Euskal Herriko Nekazarien Elkartasuna).

Halaber, eta partaidetza eta informazio publikoak indartzeko xedez, Ingurumen Administrazioaren Zuzendaritza Nagusiak, bere interneteko atariaren bidez (www.gipuzkoaingurumena.eus), igorritako dokumentazioa iragarri eta publiko orokorraren eskuetan ipini du, interesa duen edonork ingurumen arloan egokitzat jotzen dituen ekarpenak egin ditzan.

Ezarritako epea amaituta, eta txosten hau igorri zen egunera arte, honako erantzuna jaso da egindako kontsulten aurrean:

* Gipuzkoako Foru Aldundiko Nekazaritzako eta Lurralde Orekako Zuzendaritza. Kontsultari emandako erantzunean ondorioztatzen duenez, eraikuntza-proiektua aztertu eta proposatutako prebentziozko neurriak zein neurri zuzentzaileak egokitzat jo ondoren, ez du aurreikusten nekazaritzaren sektorean ondorio negatiboak sorraraziko dituenik, aitzitik, garapen iraunkor bat lortzeko eragin positiboa izango duela irizten da.

* Eusko Jaurlaritzako Nekazaritza eta Abeltzaintza Zuzendaritza. Ez du beharrezkotzat jotzen proiektuari buruzko txostenik igortzea.

* Eusko Jaurlaritzako Larrialdiei Aurre Egiteko eta Meteorologiako Zuzendaritza. Proiektuan eragina izan dezaketen babes zibileko arrisku esanguratsuenen berri eman du:

– Baso-suteen arriskua. Txirrindu eta oinezkoentzako bidearen trazadura, tarteka, kartografian handi edo oso handizat jotako baso-sutearen arriskuko eremuen albotik igarotzen da. Beraz, hala egikaritze-fasean, nola ustiatze-fasean, arrisku hori aintzatetsi eta prebentziozko neurri nahiz neurri zuzentzaile egokiak hartu beharko dira.

– Salgai arriskutsuen garraioa. Salgai arriskutsuak, eragin-eremuan, N-634 eta GI631 errepideetatik zein AP8 autopistatik igaro daitezke. Hiruen kasuan, txirrindu-bidearen trazadura horiekiko 100 metroko eragin-zerrendaren barruan igarotzen da, kartografian oso baxu modura adierazitako arriskuz lehendabiziko bi errepidetan, eta oso handi gisa adierazitakoa autopistaren kasuan. Arrisku horrekin lotuta, bideen paraleloan igarotzen den lerro bat aintzatetsi behar da, 600 metro ingurukoa, aztertutako azpiegituraren albo bakoitzetik, eremu horretan esku hartu beharko bailizateke baldintza kaskarretan istripua gertatuz gero.

* Eusko Jaurlaritzako Natura Ondarearen eta Klima Aldaketaren Zuzendaritza. Erantzun du, ingurumen-agirian azaldutako neurriekin, landaredi eta faunaren gainean adierazitako inpaktuak muga onargarrian mantenduko direla. Eraikuntza-proiektuan landare-estaldura berrezarri eta berreskuratzeko proiektuari dagokionez, Bomba Azkuren iparraldera lekutzen den lurretan gutxienez azaleraren zati bat zuhaitz eta zuhaixka autoktonoekin berriro landareztatze aukera aztertu beharko litzatekeela irizten du. Bestalde, jakinarazi duenez, espezie exotiko inbaditzaileen kudeaketan eskumena duen administrazioak flora aloktono inbaditzailea desagerrarazteko proposamena, kontratistak obrak hasi aurretik proposatu beharrekoa, baliozkotzeko premia zehaztu beharko litzateke. Azkenik, irizten du hondeatsetik eratortzen diren lurren kudeaketa eta, hala badagokio, soberakinen gordailuaren egikaritzea proiektuaren esparruan zehaztu behar direla, eta dagokion ingurumen-balorazioa izan beharko litzatekeela, IIE prozeduraren esparruan, eta ez litzatekeela itxaron behar ondoren kontratistak zehaztu arte, horrela ingurumen-ebaluazioaren oinarriak hutsaldu egingo bailirateke.

Txosten hau igorri ondotik aurretiko kontsultei egindako erantzun gehiago iritsiko balira, organo sustatzaileari igorriko zaizkio, proiektua eratu eta izapidetxean kontuan izan daitezzen.

- Haritzalde Naturzaleen elkarte.
- ENBA (Euskal Nekazarien Batasuna).
- EHNE (Euskal Herriko Nekazarien Elkartasuna).

Asimismo, y con objetivo de reforzar la participación e información públicas, la Dirección General de Administración Ambiental a través de su portal de internet (www.gipuzkoaingurumena.eus) ha anunciado y puesto a disposición del público general la documentación remitida, para que cualquier persona interesada pudiese realizar las aportaciones de carácter ambiental que considerase oportunas.

Finalizado el plazo establecido y hasta la fecha de emisión de este informe, se ha recibido la siguiente respuesta a las consultas efectuadas:

* Dirección de Agricultura y Equilibrio Territorial de la Diputación Foral de Gipuzkoa. En su respuesta a la consulta, concluye que, tras analizar el proyecto constructivo y estimar como adecuadas las medidas preventivas y correctoras propuestas, no prevé que el mismo provoque impactos negativos sobre el sector agrario sino al contrario, que tenga una influencia positiva para la consecución de un desarrollo sostenible.

* Director de Agricultura y Ganadería del Gobierno Vasco. No considera necesario emitir informe respecto al proyecto.

* Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología del Gobierno Vasco. Informa sobre los riesgos de protección civil más relevantes que pueden afectar al proyecto:

– Riesgo de incendios forestales. El trazado de la vía ciclista peatonal discurre puntualmente junto a zonas con riesgo de incendio forestal cartografiado alto o muy alto, por lo que, tanto durante la fase de ejecución como durante su explotación deberá contemplarse este riesgo y adoptar las medidas preventivas y correctoras adecuadas.

– Transporte de mercancías peligrosas. Las vías por las que pueden circular mercancías peligrosas, en el ámbito de afectación, son la N-634, la GI631 y la autopista AP8. Para las tres, el trazado de la vía ciclista discurre dentro de la banda de afectación de 100 m respecto de las mismas, con un riesgo cartografiado muy bajo en las dos primeras carreteras y muy alto en el caso de la autopista. En relación a este riesgo, se debe considerar una línea paralela a las vías de 600 metros a cada lado de la infraestructura analizada, que sería la zona a intervenir en el caso de accidente en condiciones adversas.

* Dirección de Patrimonio Natural y Cambio climático del Gobierno Vasco. Responde que, con las medidas expuestas en el documento ambiental, los impactos señalados sobre la vegetación y la fauna, se mantendrán en límites asumibles. En cuanto al proyecto de restauración y recuperación de la cubierta vegetal que propone el proyecto de construcción, considera que, en el terreno situado al norte de Bomba Azkue, se debería valorar una revegetación de al menos una parte de la superficie con árboles y arbustos autóctonos. Por otra parte, informa que deberá especificarse la necesidad de que, la administración competente en la gestión de especies exóticas invasoras, valide la propuesta de erradicación de la flora alóctona invasora que debe proponer el contratista antes del inicio de las obras. Finalmente, entiende que la gestión de las tierras procedentes de la excavación y, en su caso, la ejecución de depósitos de sobrantes, deben concretarse en el marco del proyecto y ser objeto de la correspondiente valoración ambiental en el marco del procedimiento de EIA y no esperar a su concreción posterior por parte del contratista, porque así se desvirtuaría las bases de la evaluación ambiental.

En el caso que llegaran más respuestas a las consultas previas de forma posterior a la emisión de este informe, serán remitidas al órgano promotor a fin de que sean tenidas en cuenta en la elaboración y tramitación del proyecto.

3. 21/2013 Legearen III. eranskinean ezarritako irizpideen azterkerata.

- Proiektuaren ezaugarriak:

Gaur egun, foru eskumeneko txirrindu eta oinezkoentzako bide bat dago (LPS planeko 2. zenbakiko ibilbidearen 02 012F tartea), Zumaiaiko herrigunearen Tokiko Sarea udalerrri bereko Narrondo auzoarekin lotzen duena. Bide horren trazadurak Gipuzkoako Txirrinduen Bideko LPS planean aurreikusitakoari jarraitzen dio, baina Narrondo auzoan eten egiten da. Beraz, ez du jarraipenik, ez Urola haraneko 5. zenbakidun ibilbiderantz, ezta 2. zenbakidun ibilbiderantz ere (Donostia-Mutriku). Orain aurkeztutako proiektuarekin 5. zenbakidun ibilbidearen trazadurarekin jarraitu nahi da Urolako haranerantz, Narrondo auzoa Zestoako Arroabea eta Iraeta auzoekin lotuta gera dadin. Iraetan, gaur egun, bide berdea dago dadanik, antzinako trenbidearen plataformari jarraituz, Zestoako herrigunera arte iristen dena eta, ondoren, Zestoako Bainuetxera, Lasaoa, Azpeitiara, Loiolara, Azkoitiara, Aizpurutxora, Urretxura, Zumarragara eta Legazpira doana. Modu horretan, orain aurkeztutako proiektuarekin, aukera izango da, etorkizunean Urolako haran guztia elkarlotuta gera dadin, Legazpitik Zumaiaara arte, gutxi gorabehera, 40 km-ko luzera batekin.

Narrondo-Iraeta txirrindu-bideak, oro har, 4 metroko zabalera eraginkorra izango du, eta oinezkoek zein txirrindulariek erabiltzeko izango da. Bere sekzioa EEH hondakinen 25 zentimetroko hormigoizko oinarri batekin osatuko da; haren gainean nahasketa bituminosoa paratuko da, beroan, AC16 motakoa eta D 50/70 oinarrikoa, agregakin siderurgikoa, eta AC8 Surf D 50/70 motako beste bat, agregakin siderurgikoa, 4 cm eta 3 cm, lodierakoak, hurrenez hurren. Bere zeharkako malda % 2koa izango da. Trazadura zehar arekak gauzatuko dira, eta bi elementu mota bereiziko dira, 40 cm eta 60 cm-koak, luzeraren, maldaren eta arroaren arabera, zeinaren gainean euri-urak jasoko baitira. Kontrako aldean, isurtzeko, jasotako urak kanporatzeko, unean uneko ZDL lanak planteatzen dira.

Halaber, trazadura osoan argiztapen artifizialeko zenbait puntu paratuko dira, eta baita azpiko pasabideetan, AP-8 autopistaren eta GI-631 errepidearen trazaduren azpitik ere, eta Agoteko industrialderako sarbidearen azpian. Jarduketak osatzeko, seinaleztapen horizontal eta bertikal gehiago ipiniko da, orientazioak zein kodekoak, txirrindu eta oinezkoentzako bidearenak. Halaber, proiektatutako jarduketak eragindako elementu guztiak birkokatu eta berrezarriko dira.

Trazadurari dagokionez, berau zehazteko, 0 alternatiba ez ezik, beste 2 alternatiba ezberdin aztertu dira:

* 1. alternatiba: Gipuzkoako Txirrindu Bideen Lurralde Plan Sektorialean jasotako trazadurari jarraitzen dio, non, bidearen plataforma ia osoa eratu berria den eta Euskal Trenbide Sarearen (ETS) trenbideaz aparte garatzen den. Arroerrekako errekastotik oso hurbil igarotzen da eta hainbat puntu kritiko ditu, eta baita malda pikoak eta lur-mugimendu esanguratsuak ere.

* 2. alternatiba da orain aurkeztzen den eraikuntza-proiektuan aurkeztzen dena. Trazadura berriko tartea 680 metro inguruko luzera du, eta trenbide zaharraren trazadurako 3.593 metro erabiltzen ditu.

Ingurumen-inpaktuaren azterlanean, proposatutako alternatibak aztertu ondoren, ondorio hauek ateratzen dira.

* 0 alternatiba edo ez egikaritzekoa ukatu egiten da, horrek 2013an behin betikoz onartutako LPS planean ezarritako Gipuzkoako txirrindu-bideen sarearen garapenerako aurreikuspenak betetzea eragotziko bailuke.

* Beste 2 alternatiben artean, 2. alternatibaren alde egiten da, ingurumenari so mesedegarriagoa delako; izan ere, paisaia aldetiko inpaktuak zertxobait handiagoak izan arren, gainazaleko ur-emarietatik aldentzen da, bisoi europarrarentzat interesekoak diren eremuak kaltetzea ekiditen da, eta hiri-inguru industrialetatik horrenbeste igarotzen ez denez, aisiaren eta kirolaren erabiltzaileari gehiago gozatzeko aukera emango dio.

3. Análisis en base a los criterios establecidos en el anexo III de la Ley 21/2013.

- Características del Proyecto:

Actualmente existe una vía ciclista-peatonal foral (tramo 02 012F del itinerario n.º 2 del PTS) que conecta la red local del casco urbano de Zumaia con el barrio de Narrondo del mismo municipio. El trazado de dicha vía sigue el previsto en el PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, pero se interrumpe en el barrio de Narrondo, por lo que no tiene continuidad ni hacia el itinerario n.º 5 del valle del Urola, ni hacia el n.º 2 (Donostia-Mutriku). Con el proyecto ahora presentado, se pretende continuar el trazado del itinerario n.º 5 hacia el valle del Urola, de tal manera que queden unidos el barrio de Narrondo con los de Arroabea e Iraeta de Zesto. En Iraeta, actualmente, ya se dispone de una vía verde, que, siguiendo la plataforma del antiguo ferrocarril, llega hasta el casco urbano de Zestoia y, posteriormente, al Balneario de Zestoia, Lasao, Azpeitia, Loiola, Azkoitia, Aizpurutxo, Urretxu, Zumarraga y Legazpi. De esta manera, el proyecto ahora presentado permitirá que, en un futuro, quede comunicado todo el valle del Urola desde Legazpi hasta Zumaia, con una longitud aproximada de 40 km.

La vía ciclista Narrondo-Iraeta tendrá, en general, una anchura efectiva de 4 metros y albergará tanto a peatones como ciclistas. Su sección se compondrá de una base de 25 cm de RCD de hormigón sobre la cual se dispondrá una mezcla bituminosa en caliente de tipo AC16 Base D 50/70 árido siderúrgico y otra de AC8 Surf D 50/70 árido siderúrgico de espesores 4 cm y 3 cm, respectivamente. Su pendiente transversal será del 2 %. Se ejecutarán cunetas a lo largo de la traza, diferenciándose dos tipos de elementos, de 40 cm y 60 cm, en función de la longitud, pendiente y cuenca sobre la cual recogerán las aguas pluviales. A fin de evacuar las aguas recogidas a la margen opuesta para su vertido, se plantean ODTs puntuales.

Asimismo, se dispondrá de puntos de iluminación artificial en toda la traza, así como en los pasos inferiores bajo las trazas de la AP-8, GI-631 y bajo el acceso al polígono de Agote. Las actuaciones se complementarán con la disposición de nueva señalización horizontal y vertical, tanto de orientación como de código, de la vía ciclista peatonal. Del mismo modo se reubicarán y repondrán todos aquellos elementos que resulten afectados por las actuaciones proyectadas.

En cuanto a su trazado, para su definición, aparte de la alternativa 0, se han analizado 2 alternativas distintas:

* La alternativa 1: sigue el trazado incluido en el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa en el que, prácticamente la totalidad de la plataforma de la vía es de nueva creación y se desarrolla independiente de las vías del ETS. Discurre muy cercana a la regata Arroerrega y presenta varios puntos críticos, así como pendientes pronunciadas y movimientos de tierra considerables.

* La alternativa 2 es la que se plantea en el proyecto de construcción ahora presentado. El tramo de nuevo trazado tiene una longitud de unos 680 m, mientras que utiliza 3.593 m del antiguo trazado del ferrocarril.

El estudio de impacto ambiental, tras analizar las alternativas propuestas, llega a las siguientes conclusiones.

* Se rechaza la alternativa 0 o de no ejecución, porque eso impediría el cumplimiento de las previsiones de desarrollo de la red de vías ciclistas de Gipuzkoa establecidas en el PTS aprobado definitivamente en 2013.

* Entre las otras 2 alternativas, se opta por la alternativa 2, por ser más favorable ambientalmente, ya que, aunque los impactos paisajísticos son algo superiores, se aleja de cursos de aguas superficiales, se evita afecciones a áreas de interés para el visón europeo, y al no discurrir tanto por zonas urbanas industriales proporcionará al usuario de ocio y deporte un mayor disfrute.

Jarraian, 2. alternatibako trazadura zehaztuko da zehetasunez. Hiru azpi-tarte ditu, honako ezaugarri hauekin:

* 1 azpi-tartea (Narrondo-Arroabea). Egikaritzeari begira konplexutasun handieneko tartea da. Guztira 680 metroko luzera du eta ETS sarearen plataformatik aldentzen da, bertan dagoen tunelaren eraispena dela medio. N-634 errepidearen paraleloan igaroz, eremuan dagoen gasolindegia erabiltzen ez den trenbidearen plataformarekin lotzen du, Bombas Azkueren parean, Narrondon.

Gasolineraren parean, bertan dauden berdeguneak aprobetxatuko dira plataforma berria kokatzeko, 4 metroko zabalera izango duena; 2 metro oinezkoentzat eta beste 2 txirindularientzat. Haatik, sekzio hori 2,80 metrora arte murriztuko da ETS sarearen trazaduraren azpitik igarotzean (4+040 kilometro-puntua), Bilbo-Donostia tren-egituraren pilak eta N-634 bide-azpiegiturak baldintzatuta. Estugunearen ondoren, hasierako zeharkako sekzioa berreskuratzen da. Luzetara, sestraren kota pixkanaka areagotu egingo da % 5,50eko malda batekin, eta aldi berean, bere ardatza errepidetik urrunduko du, ETS sarearen trazadura zaharrekin elkartu arte.

Irregularitasun orografikoak gainditze aldera, 3 egitura planteatzen dira tren-egiturako pilatik ETS sarearen trazadura zaharrekin elkartu arte:

– N-634 errepidearen oinetan igarotzen den murrut bat, 50 metroko luzerakoa, eta 3+975 kilometro-puntutik abiatzen dena. ETS sarearen trazadura zaharretik egungo trenbide-linearen azpiko pasabidera arte jaisten den aldaparen azken zatian behar besteko plataforma sortu ahal izateko erabiltzen da.

– 24 metroko hegala, 3+921 kilometro-puntutik 3+897 kilometro-puntura.

– Pasagune bat, 519 metroko luzerakoa, 3+897 kilometro-puntutik 3+378 kilometro-puntura. Pasaguneko baoak 17 metroko luzerako luzetarako plaka hobikariz daude osatuta, aurretiaz fabrikatutako habeen gainean sostengatuta, eta azken horiek, aldi berean, aurrefabrikatutako zutabeen gainean, 17 metroko luzerako 7 baoz osatutako egitura bat sortuz. Haren hautaketa eragin txikiagoak izatea du oinarri, bereziki eraikuntza-prozesuari eta trafikoiari begira, ingurumen-inpaktua murriztea ekartzeaz gain.

Lur-mugimenduek sorrarazitako ezpondei dagokienez, 1H: 3V erako hondeaketa bat aurreikusten da.

Plataforma zaharreko kotara iritsi ondoren, txirindu-bidea bertatik igaroko da 175 metroan zehar, Bombas Azcue enpresaren atzealdetik igaroz, Arroabearekin lotunea erdietsi arte.

Azkenik, aipatu behar da lanak egikaritu ahal izateko, alde zurretik honako jarduketak hauek burutu beharko direla:

– Ezponda-oina hondeatzea, N-634 errepidearen parean, trafikoan eraginik sortu gabe mazelan lan egiteko behar den espazioa sortzeko; eta alde zurretik fabrikatutako L formako pantailak ipintzea, errepidera materiala erortzea ekiditeko.

– Gutxienez 3 metroko zabalerako lanerako pista bat irekitzea lur-erazketan, hondeaketak egin eta makinak sartu ahal izateko; izan ere, bestela, mazelaren maldek egikaritzea eragotziko lukete.

* 2. azpi-tartea (Arroabea-Arroa Goikoa). 2.068 metroko luzera du, eta Arroako geltoki zaharra Arroa Goikoako baserri-eremuarekin lotzen du.

Aurreko azpi-tartean ez bezala, Urolako Treneko trenbide-trazadura zaharra bere osotasunean aprobetxa daiteke, izan ere, plataforma eta horien egiturak, oro har, egoera onean daude. Batez besteko malda ere kasu honetan askoz ere apalagoa da, % 1etik beherakoa. Beraz, egiteko egokitzapenak, funtsean, trazadura soilitzea eta sastrakak kentzea eskatuko du, bide-zoru sortaren azpiko kotara arte zoladuran ebaketak egiteaz gainera.

A continuación, se pasará a definir, en detalle, el trazado de la alternativa 2. Consta de 3 subtramos con las siguientes características:

* Subtramos 1 (Narrondo-Arroabea). Es el tramo que entraña mayor complejidad en términos de ejecución. Cuenta con una longitud total de 680 metros y se desvía de la plataforma de ETS debido al derrumbe del túnel existente. Se plantea un trazado que discurriendo paralelo a la carretera N-634, conecta la gasolinera existente en el área con la plataforma del ferrocarril en desuso a la altura de Bombas Azcue, en Narrondo.

A la altura de la gasolinera, se aprovecharán las zonas verdes existentes para emplazar la nueva plataforma, que contará con una anchura de 4 metros; 2 metros destinados a los viandantes y otros 2 para el flujo ciclista. No obstante, dicha sección se verá reducida hasta los 2,80 metros a su paso por debajo del trazado de ETS (p.k. 4+040), condicionado por la pila de la estructura del FF.CC. Bilbao-Donostia y la infraestructura viaria N-634. Tras el estrechamiento, se recupera la sección transversal inicial. Longitudinalmente la rasante aumentará progresivamente su cota con una pendiente del 5,50 %, al mismo tiempo que divergirá su eje de la carretera hasta entroncar con el trazado antiguo del ETS.

A fin de salvar las irregularidades orográficas se plantean 3 estructuras desde la pila de la estructura del FF.CC hasta el enlace con el trazado antiguo de ETS:

– Un muro que transcurre a pie de carretera N-634, de 50 metros de longitud y que parte desde el PK 3+975. Se emplea para poder generar la plataforma suficiente en la parte final de la rampa que baja desde el trazado antiguo del ETS hasta el paso inferior de la línea del ferrocarril actual.

– Un voladizo de 24 metros, desde el PK 3+921 hasta el PK 3+897.

– Una pasarela de 519 metros de longitud, desde el PK 3+897 hasta el PK 3+378. Los vanos de la pasarela estarán formados por placas alveolares longitudinales de 17 metros de longitud, apoyadas sobre vigas prefabricadas y éstas, a su vez sobre pilares prefabricados, dando lugar a una estructura compuesta por 7 vanos de 17 metros de longitud. Su elección viene fundamentada en las menores afecciones resultantes, en especial a lo que al proceso constructivo y tráfico se refieren, así como la reducción del impacto ambiental.

En lo que respecta a los taludes generados por los movimientos de tierra, se prevé una excavación al 1H: 3V.

Tras alcanzar la cota de la antigua plataforma, la vía ciclista discurrirá por la misma a lo largo de 175 metros pasando por la parte posterior de la empresa Bombas Azcue hasta alcanzar el punto de conexión con Arroabea.

Finalmente, cabe señalar que, para poder ejecutar los trabajos, se deberán realizar las siguientes actuaciones previas:

– Excavación del pie del talud a la altura de la N-634 para poder generar el espacio necesario para trabajar en la ladera sin afectar al tráfico, así como instalar pantallas en L prefabricadas que eviten la caída de material a la carretera.

– Apertura de una pista de trabajo de 3 metros de ancho mínimo en desmonte para poder ejecutar las excavaciones y meter las máquinas, ya que, de lo contrario, las pendientes de la ladera imposibilitan la ejecución.

* Subtramo 2 (Arroabea-Arroa Goikoa). Tiene 2.068 metros de longitud y, une la antigua estación de Arroa con la zona de caseríos de Arroa Goikoa.

A diferencia del subtramo anterior, es posible el aprovechamiento del antiguo trazado ferroviario del ferrocarril del Urola en toda su integridad, puesto que la plataforma y sus estructuras se encuentran en general en buen estado. La pendiente media es también en este caso notablemente más moderada, situándose por debajo del 1 %. Por tanto, el acondicionamiento a realizar implicará fundamentalmente el despeje y desbroce de la traza, así como el cajeo hasta la cota inferior del paquete de firmes.

Haatik, azpi-tartean zehar unean uneko irtenbideak behar dituzten hainbat kokagune daude, esate baterako, eraikin txikiak, katenariak eta pilaketak kentzea, alboetako ezpondak birprofilatzea, eta 1+700 eta 1+560 kilometro-puntuen artean, non trazadura lubaki eran igarotzen baita lur-erazketa eremu batean, drainatzea hobetzea.

* 3. azpi-tartea (Arroa Goikoa-Iraeta). 1.525 metroko luzera du, horietatik soilik 923 igarotzen dira aire zabalean, izan ere, gainerako 602 metroak tunel barrutik igarotzen dira. Mendi-egalaren erdialdean egikarituko da, Iraetako geltoki zaharretik igarotzen den Urolako Treneko trazadura zaharrari dagokion plataforma bere osotasunean aprobetxatuz.

Azpi-tarte horretan, alde batetik, plataformak egokitzapen txikiak beharko ditu, txirrinu eta oinezkoentzako bidearen azpiegitura berria zein instalazioak lekutzeko beharrezkoak. Jardueta horiek oraindik ez dira xehetasunez zehaztu. Bestalde, Arroako eta Iraetako tunelak birgaitu egin beharko dira, eta horrek esku-hartze handiagoak eskatuko ditu, jarraian azalduko direnak. Horretarako, arestian aipatu bezala, proiektu bat dago idatzita.

Arroako tunelak 522 metroko luzera du, gutxi gorabehera, eta lerrokatzea zuzena da nagusiki. Iparraldeko ahoan, tunel faltsu bat dago, 60 metro inguruko luzera duena. Bestalde, hegoaldeko ahoan aurrez fabrikatutako tunel faltsu bat dago Matier erakoa, trilobulatua, kontserbazio-baldintza honetan, 72 metroko luzera duena, gutxi gorabehera. Hura, aldi berean, jatorrizko beste tunel faltsu batekin elkartzen da, gutxi gorabehera, 20 metroko luzerakoa. Bi ahotan luiziak edota betegarriak daude, eta meatzetunela ere, modu hermetikoan dago, bi muturretan eraitsitako materialaren erruz. Arroako tuneleko sarrera eta irteerako ahotan, mikropilote bidezko pantaila bana egingo da, hormatuak, 4 metroko substratu kompetente batean eta, meatzetunelaren zatian, sendotze-lana burutuko da, hiru sostengatze mota erabiliz, egituraren patologia-egoeraren arabera. Halaber, haren ezkerrean igarotzen den FD 150 hornidura-hodia desbideratu egingo da, sekzioaren erdialdean ahokatzeko. Azkenik, tunel horren iparraldeko ahoaren sarbidea gaur egun Telleria (Telleritxiki eta Telletxeberri), Landetaberri eta Oliden baserrietarako sarbide nagusi modura erabiltzen den udal bidetik egingo da. Bide horretatik, eta ETS sarearen mugaketatik, bertan dagoen bidea hobetu egingo da, tunelaren ahora iritsi arte.

Bestalde, Iraetako tunelak 73 metroko luzera du, gutxi gorabehera, eta lerrokatze kurbatua. Iparraldeko ahoan luzera txikiko tunel faltsu bat dago, eta hor lur-jauzi bat hautematen da. Halaber, hegoaldeko ahotik metro gutxiara, beste hondoratze bat dago, sarrerako eragozten duena. Tunel horretan, iparraldeko ahoan, sarrerako ahoaren egungo egitura eraitsiko da, lubaki erako hondeatze bat eginez 1:3 erako ezpondekin, eta tortsio hirukoitzeko sare bat instalatuko da, eta 2x2 metroko laukidun ainguratze pasiboak, 4 metroko luzerakoak. Halaber, Iraetako geltokiaren ingurumarian dagoen biltegia eraitsi egingo da. Tunel horretarako zein Arroako tuneleko hegoaldeko ahorako sarbidea Iraetako geltokitik egingo da, bertara GI-631 foru errepidetik iritsiz, zirkulazio-errei bakaurretik, Azpeitiko noranzkoan.

- Egikaritze-eremuaren ingurumen-sentsibilitatea:

Gainazaleko hidrologiari dagokionez, txirrinu-bidearen trazadura Larrondoko arroatik igarotzen da, Arroaerreka ere izendatzen dena, Urolako unitate hidrologikoaren baitakoa. Unitate hidrologiko horren barnean, Larrondo-A ur masako arroan lekutzen da (ES111R034040 kodea). Eskuragarri dauden azken datuen arabera, masa horren egoera kimikoa ona da, eta egoera ekologikoa ere ona da; eta multzoa, oro har, egoera oneko gisa baliosten da. Txirrinu-bidearen 1. tartean inguratzen da gehien Arroaerrekako ibilgura txirrinu-bidea, nahiz eta bere trazadura N-634 errepedearen kontrako erreteik igaroko den, modu paraleloan, gutxi gorabehera Bombas Azcue enpresako inguruetara iritsi arte, eta hor bertatik aldentzen da. Horrenbestez, ez du eragin zuzenik izango ibilgu horren gainean.

No obstante, existen varios emplazamientos a lo largo del subtramo que requieren de soluciones de carácter puntual, tales como la eliminación de pequeñas edificaciones, catenarias y acopios, así como el reperfilado de los taludes adyacentes y la mejora del drenaje entre los PKs 1+700 y 1+560 donde la traza discurre en trinchera en una zona de desmonte.

* Subtramo 3 (Arroa Goikoa-Iraeta). Tiene 1.525 metros de longitud, de los cuales únicamente 923 m se desarrollan a cielo abierto, ya que los 602 metros restantes discurren en túnel. Se ejecutará en una sección a media ladera, aprovechando en su totalidad la plataforma existente perteneciente al trazado del antiguo ferrocarril del Urola que pasa por la antigua estación de Iraeta.

Este subtramo, requerirá, por una parte, de adecuaciones de la plataforma de carácter menor, necesarias para albergar la nueva infraestructura de la vía ciclista-peatonal, así como las instalaciones. Estas actuaciones están todavía sin definir en detalle. Por otro lado, se deberá llevar a cabo la rehabilitación de los túneles de Arroa e Iraeta que implicará intervenciones de mayor envergadura, que se expondrán a continuación, y para los que, como ya se ha citado anteriormente, existe un proyecto redactado.

El túnel de Arroa tiene una longitud aproximada de 522 metros y una alineación predominantemente recta. En la boca norte, se halla un falso túnel de longitud aproximada 60 metros, mientras que, en la boca sur, existe, un falso túnel prefabricado de tipo Matier trilobulado, en buenas condiciones de conservación, que cuenta con una longitud de 72 metros. Este, a su vez, conecta con otro túnel falso original de aproximadamente 20 metros de largo. Existen derrumbes y/o rellenos en ambas bocas y, el túnel en mina, también, se encuentra hermético debido al material desplomado en ambos extremos. En las bocas de entrada y salida del túnel de Arroa, se harán sendas pantallas de micropilotes empotrados en un sustrato competente de 4 metros y, en la parte del túnel de mina, se realizará el refuerzo, mediante tres tipos de sostenimiento en función del estado de patología de la estructura. Asimismo, se desviará la tubería de abastecimiento FD 150 que discurre en el lado izquierdo del mismo para alojarlo en el centro de la sección. Finalmente, el acceso a la boca norte de este túnel, se realizará desde el camino municipal que actualmente sirve de acceso principal a los caseríos Tellería (Telleritxiki y Telletxeberri), Landetaberri y Oliden. Desde este camino, y por el deslinde del ETS se mejorará el camino existente hasta alcanzar la boca del túnel.

Por su parte, el túnel Iraeta, tiene una longitud aproximada de 73 metros y alineación curva. En la boca norte se encuentra un falso túnel de escasa longitud en el que se detecta la presencia de un derrumbamiento. Asimismo, a pocos metros de la boca de sur, hay otro hundimiento, que impide la entrada. En este túnel, en la boca norte, se procederá a la demolición de la actual estructura en la boca de entrada, realizando una excavación en trinchera con taludes 1:3 e instalación de malla de triple torsión y anclajes pasivos en cuadrícula de 2x2 metros con longitud de 4 metros. Asimismo, se demolerá el almacén situado en las cercanías de la estación de Iraeta. El acceso tanto para este túnel como para la boca sur del de Arroa se realizará por la estación de Iraeta, accediendo a la misma desde la carretera foral GI-631, desde el único carril de circulación sentido Azpeitia.

- Sensibilidad ambiental del ámbito de ejecución:

Respecto a la hidrología superficial, el trazado de la vía ciclista discurre en la cuenca del Larrondo también llamado Arroaerreka, perteneciente a la unidad hidrológica del Urola. Dentro de esta unidad hidrológica, se engloba en la cuenca de la masa de agua de Larrondo-A (cód. ES111R034040). Según los últimos datos disponibles, esta masa alcanza buen estado químico, un estado ecológico bueno y se valora en su conjunto como un estado global bueno. El tramo 1 de la vía ciclista es aquel en el que la vía ciclista se acerca más al cauce del Arroaerreka, aunque su trazado discurrirá paralelo por el carril contrario de la N-634, hasta aproximadamente llegar a la zona de la empresa bombas Azcue, donde se aleja del mismo. En consecuencia, no tendrá una influencia directa sobre dicho cauce.

Landarediari dagokionez, trazaduraren inguruan, oraindik harizti eta jatorrizko baso mistoaren aztarnak dauden arren, txirindu-bidearen ibilbidearen zati handi bat kokatzea aurreikusten den trenbide zaharreko plataformaren beraren gainean, interes urriko zuhaixka erako landaredia eta landare erruderal hazi da, eta zenbait puntutan, baso-osaera gazte eta anitz batek hartuta dago. Gainera, flora inbaditzaile modura katalogatutako 2 espezie identifikatu dira gutxienez, tximeletan zuhaixka (*Buddleja davidii*) eta Robinia (*Robinia pseudoacacia*). Batasunaren intereseko habitatarri dagokionez, funtsean, Larratu gabeko sega-belardi atlantiarrak (HIC 6510) izenekoak bereizten da, Gipuzkoan oso ugaria, eta trenbidearen plataforma zaharraren gainean hazi dena. Ez da mehatxatutako flora-espezierik ikusi.

1. eta 2. azpi-tartetan, trazadura hiri-inguruetatik zein hiriartekoetatik igarotzen denez, N-634 eta GI-631 errepideen eta AP-8 autopistaren paraleloan edo horietatik gertu, eta industriaguneen alboetik, esate baterako, Rezola (bertan dago Bombas Azkue), Sansinenea edo Agotetik gertu, gizakiaren eragina aurreikusitako ibilbide osoan ageri da. Horren ondorioz, fauna-espezie nagusiak edozein hiri-ingurunean ohikoak direnak izango dira. Haatik, behin Arroa auzotik kanpo, eta bereziki, AP-8 autopista zeharkatu ondoren, ingurunea nekazaritza eta landa erakoa da gehiago. Beraz, eremu horietan dauden espezieak anitzagoak izango dira, eta gizakiaren presentziara horren egokituta ez daudenak. Dena den, eremu oso populatua denez, eta nekazaritza eta abeltzaintzako erabilera duenez, interferentzia-maila jakin batzuk jasaten dituzten espezieak izango dira. Oro har, ornodunen fauna Landazabaleko espezieek osatuko dute, Gipuzkoan aski sakabanatuak. Haatik, nabarmendu behar da trenbidearen tunel zaharrak elementu interesgarriak izan litezkeela kiropteroen babes gisa. Alderdi hori obrak egikaritu aurretik aztertuko da. Era berean, kontuan izango da, Arronaerreka ibilgua, interes bereziko eremua dela, Gipuzkoako Lurralde Historikoan bisoi europarraren kudeaketa plana onartzen duen 2004ko maiatzaren 12ko Foru Aginduaren arabera. Beraz, obretatik eratorritako isurien balizko inpaktu negatiboak saihesteko babes-neurriak abiaraziko dira.

Bestalde, proiektuaren eremua ez dago babestutako eremu bakar baten barruan, natura-ondarea eta biodibertsitatea kontserbatzeko araudiarekin bat etorritik. Txirindu-bidearen trazadurak, era berean, ez du bat egiten EAEko Korridor Ekologikoen Sareko egiturazko elementuekin, ezta bilbe urdinaren konexiorako elementuekin ere. Hortaz, ez du inolako interes motarik tokiko iragazkortasun ekologikoari so.

Trazaduraren eremua, Urola Kostako Paisaiaren Katalogoaren arabera, Urola Kosta kostaldea paisaia-unitatearen (UdPO1) eta Behe Urola unitatearen (UdPO3) arteko mugatik bertatik igarotzen da. Lehenengo tartearen hasieran, Narrondoko gasolindegia inguruan, bat egiten du AEIP28 Paisaia Interes Bererako Eremuarekin (Narrondo eta San Isidro), eta 1. tartearen gainerako zatia zein 2. tartea, Arroa Goikoa auzora arte, AEIP 27 (Arroa) eremuan sartzen da. Bi eremu horiek horrela sailkatuta daude, paisaia integratu eta berau hobetzeko premiagatik. Bestalde, 3. tartearen amaiera AIEP24 eremuaren inguruan dago (Iraetako meandrea). Eremu horrek sailkapen hori du paisaia berreskuratu eta balioan jartzeko premiagatik. Arestian aipatu den eran, txirindu-bidea bizitegi zantzu gehiago duten auzoen artean igaroko da, Narrondo edo Iraetatik adibidez, baina hainbat industrialdeetatik (Rezola, Sansinenea edo Agote adibidez) eta komunikabideetatik hurbil ere igaroko da, horietako zenbait oso garrantzitsuak, AP-8 autopista esaterako, paisaia eragin negatiboa dakartenak. Dena den, batez ere, azken zatian, larre edo baso-landaretza nagusitzen den eremuen ondorengatik igarotzen da, ibilbide osoaren paisaia-kalitate hobetzen laguntzen dutenak.

Txirindu-bidearen trazaduraren eremuan, ez dago kultura-ondare modura deklaraturako ondare-elementurik. Haatik, eraikitako beste elementu garrantzitsu batzuk daude, kontuan izan behar direnak proiektuaren txertatutako; horietako gehienak Urolako Trenaren trazadurarekin daude lotuta, esate baterako, Arroako geltokia (Zestoako Arau Subsidiarioetako indarreko katalogoan sartua) eta Iraetakoa. Halaber, hastapenean, Narrondoren muturrean, ira-

En cuanto a la vegetación, aunque siguen existiendo manchas de roble y bosque mixto original en las proximidades del trazado, sobre la propia plataforma del antiguo ferrocarril donde se prevé situar gran parte del recorrido de la vía ciclista, ha crecido vegetación arbustiva y ruderal de poco interés, que, en algunos puntos, está ocupada por una joven y variada formación boscosa. Además, se han identificado al menos 2 especies catalogadas como flora invasora, el arbusto de las mariposas (*Buddleja davidii*) y Robinia (*Robinia pseudoacacia*). Respecto a los hábitats de interés comunitario, se distingue básicamente el denominado Prados de siega atlánticos no pastoreados (HIC 6510), muy frecuente en Gipuzkoa y que ha crecido sobre la antigua plataforma ferroviaria. No se han observado especies de flora amenazada.

En los subtramos 1 y 2, dado que el trazado discurre por zonas urbanas e interurbanas, paralelo o cercano a las carreteras N-634, GI-631 y AP-8 y en las proximidades de zonas industriales como Rezola (donde se ubica Bombas Azkue), Sansinenea o Agote, la influencia humana está presente en todo el recorrido previsto. En consecuencia, las especies de fauna predominantes serán las típicas de cualquier entorno urbano. Sin embargo, una vez fuera del barrio de Arroa y especialmente tras cruzar la AP-8, el medio circundante es más agrícola y rural, con lo que las especies presentes en estas zonas serán más diversas y menos adaptadas a la presencia humana, aunque al ser una zona muy poblada y con uso agroganadero, serán especies tolerantes a ciertos niveles de interferencia. En general, la fauna de vertebrados está formada por especies de la campiña con amplia área de distribución en Gipuzkoa. Sin embargo, hay que resaltar que, los antiguos túneles del ferrocarril, podrían ser elementos de interés como refugio de quirópteros, aspecto que se analizará previamente a la ejecución de las obras. Asimismo, se tendrá en cuenta que, el cauce Arronaerreka, es un área de interés especial según la Orden Foral del 12 de mayo de 2004 por la que se aprueba el plan de gestión del visón europeo en el Territorio Histórico de Gipuzkoa, por lo se pondrán en marcha medidas protectoras para evitar la posibilidad de impactos negativos por la llegada de vertidos procedentes de las obras.

Por otra parte, el ámbito del proyecto no se encuentra incluido dentro de ningún espacio protegido de acuerdo con la normativa de conservación del patrimonio natural y de la biodiversidad. El trazado de la vía ciclista tampoco coincide con elementos estructurales de la Red de Corredores Ecológicos de la CAPV, ni con los elementos de conexión de la trama azul, por lo que no presenta ningún tipo de interés para la permeabilidad ecológica local.

El ámbito del trazado, según el Catálogo del Paisaje de Urola Kosta, discurre justo en el límite entre la unidad de paisaje Litoral Urola Costa (UdPO1) y la unidad Bajo Urola (UdPO3). El inicio del tramo 1, en los alrededores de la gasolinera de Narrondo, coincide con el Área de Especial Interés Paisajístico AEIP28 (Narrondo y San Isidro) y el resto del tramo 1 así como el tramo 2 hasta el barrio de Arroa Goikoa está incluida en el AEIP 27 (Arroa). Ambas áreas están así clasificadas por su necesidad de integración y mejora del paisaje. Por otra parte, el final del tramo 3, se encuentra en las cercanías del AIEP24 (meandro de Iraeta), área así clasificada por la necesidad de recuperación y puesta en valor del paisaje. Como ya se ha dicho anteriormente, la vía ciclista transcurrirá entre barrios de carácter más residencial como Narrondo o Iraeta, pero también pasará cercano a varios polígonos industriales –Rezola, Sansinenea o Agote– y vías de comunicación, algunas de gran entidad como la AP-8, que impactan negativamente en el paisaje, aunque, sobre todo en su parte final, también linda con zonas donde predominan prados o plantaciones forestales que contribuyen a mejorar la calidad paisajística del conjunto del recorrido.

En el ámbito del trazado de la vía ciclista, no se localizan elementos de patrimonio declarados bien cultural. Sin embargo, se encuentran otros elementos construidos relevantes que deberán ser tenidos en cuenta para su integración en el proyecto; la mayoría de ellos relacionados con el trazado del ferrocarril de Urola, tales como las estaciones de Arrona –incluida en el en el catálogo vigente de las NNSS de Zesto– y Iraeta. Asimismo, al inicio, en

gan industrialarekin lotzen diren zenbait elementu daude, zehazki, zonaldeko zementu-fabrika zaharrekin lotuak.

Azkenik, arriskuei dagokionez:

* Uholde arriskua. Hainbat ibilgutatik hurbil igaro arrear, bertako maldaren eraginez aurreikusitako trazaduraren eremuak ez du uholde-arriskurik, ibilguen altuerarekiko behar beste altxatuta geratzen baita.

* Salgaiak garraiatzearen ondoriozko arriskuak. Txirrindubidearen ibilbide ia osoa AP8 autopistaren 600 metroko zerrandaren barnean sartuko litzateke, proiektuaren eremuan salgai arriskuak garraiatzearen ondoriozko arrisku gehien duen bidea.

* Baso-suteen arriskua. Trazaduraren ekialdera dauden lursailetan, jadanik Bombas Azkue enpresatik gertu, oso arrisku handia dago, eta baita AP8 autopista zeharkatu ondoren, ibilbidearen amaierara arte.

* Kutsatzaileak izan daitezkeen jarduerak jasaten dituzten edo jasan dituzten kokaguneak. Inguruan lursail ugari dago, baina bakar bat ere ez dago jardute-eremuaren barruan.

- Balizko inpaktuaren ezaugarriak.

Aurreko atalean aipatutako ingurumen-elementuen ezaugarriak kontuan izanik, proiektuak ingurumen-baliabide horien gainean dituen eragin-mailak adierazgarriak izan ote daitezkeen zehaztu behar da. Horretarako, horri buruzko 21/2013 Legearen III. eranskinean ezarritako irizpideak izan behar dira kontuan (inpaktuaren hedapena, magnitudea eta konplexutasuna, gertatzeko probabilitatea, zein bere iraupen, maiztasun eta itzulgarritasuna).

Ildo horretatik, aurreikus daitezkeen eragin garrantzitsuekin lotuta, zera aintzatesten da:

– Geomorfologiaren, lurzoruen eta bere erabilera-gaitasunaren gainean: Inpaktu handiena 1 azpi-tartearen hasieran gertatuko da; izan ere, 2. eta 3. azpi-tarteetan, Urolako Trenaren trenbide-trazadura zaharreko plataforma aprobetxatuko da. Edozein eratan, 3. azpi-tartearekiko, osorik zehaztu arte itxaron behar da inpaktu hori hobeto balioesteko; izan ere, proiektuan ezarritakoa baino zabalera txikiagoa duten zati batzuetan sekzioa areagotu egin behar da. Edozein kasutan, proposatutako trazadura ikusita, inpaktu horren tamaina ez dela oso adierazgarria izango irizten da.

– Azaleko uren kalitatearen gainean. Obra-fasean zehar, Arroaerreka erreka azalera uren kalitatea gutxitu liteke 1. azpi-tartearen obra-fasean zehar egindako lur-mugimenduen ondorioz. Halaber, azaleko uren kalitatean aldaketak egon litezke nahigabeen substantzia kutsatzaileak isurtzearen ondorioz. Inpaktu horiek ez direla oso adierazgarriak irizten da. Halere, hori kontrolatu eta prebenitzeko neurriak diseinatu dira, esate baterako, iragazte- eta sedimentazio-hesiak txertatzea eta uren kalitatearen kontrolak egitea 1. azpi-tartearen. Horrez gain, iragazgaitutako azalaren gainean zonalde laguntzaileak instalatzeko betebeharraren ezartzea aurreikusi da, iturburuak edo ur-lasterak dituzten zonaldeetatik at.

– Intereseko landaredia eta habitaten gainean: Aurretiaz azaldu den eran, interes botaniko urriko landaredia da, izan ere, berdeguneen (gasolindegia alboan, Narrondon) berriro landareztutako zonaldeen (N634 errepideko ezponda) eta trenbide zaharreko plataformaren gainean bat-batean landareztutako zonaldeen parte da. Beraz, ez dela oso adierazgarria esan daiteke. Gainera, eskaerarekin baterako aurkeztutako ingurumen-azterlanen zenbait neurri zuzentzaile gaineratzen dira, adibidez, aleen markatzea eta ukitu behar ez diren eremuen balizamendua. Gainera, kontratista esleipendunak hautemandako landare inbaditzaileak baztertu eta kontrolatzeko proposamena idatzi behar du. Orobat, 1. eta 2. azpi-tarteetarako, paisaia lehengoratzeko eta estaldura berdea berreskuratzeko proiektu bat gaineratzen da, non eragindako eremuetan ereite eta hidroereiteak

el extremo de Narrondo se encuentran varios elementos asociados al pasado industrial, concretamente a las antiguas cementeras de la zona.

Por último, respecto a los riesgos:

* Inundabilidad. Aunque transcurre cercano a varios cauces, la pendiente existente hace que la zona del trazado previsto no presente riesgo de inundación al quedar suficientemente elevada respecto a la altura de los cauces.

* Riesgos por transporte de mercancías. Prácticamente todo el recorrido de la vía ciclista, entraría dentro de la banda de 600 m de la AP8, que es la vía de mayor riesgo por transporte de mercancías peligrosas en el ámbito del proyecto.

* Riesgo de incendios forestales. Existe riesgo muy alto en las parcelas al este del trazado ya cercanas a Bombas Azcue, así como tras cruzar la AP8 hasta el final del recorrido.

* Emplazamientos que soportan o han soportado actividades potencialmente contaminantes. Hay varias parcelas en las cercanías, pero ninguna se encuentra dentro del ámbito de actuación.

- Características de potencial impacto.

Teniendo en cuenta las características de los elementos ambientales mencionados en el apartado anterior, se debe de determinar si el grado de afección del proyecto sobre esos recursos ambientales pueden llegar a ser significativos, teniendo en cuenta para ello los criterios establecidos en el anexo III de la Ley 21/2013 al respecto (la extensión del impacto, su magnitud y complejidad, la probabilidad de ocurrencia, así como su duración frecuencia y reversibilidad).

En este sentido, se considera lo siguiente en relación con los efectos previsibles más relevantes:

– Sobre la geomorfología, los suelos y su capacidad de uso. El mayor impacto se producirá al inicio del subtramo 1, ya que, en los subtramos 2 y 3, se aprovechará la plataforma del antiguo trazado ferroviario del ferrocarril del Urola. De todas formas, respecto al subtramo 3, habrá que esperar a su total definición para una mejor valoración de este impacto, ya que será necesario la ampliación de la sección en algunos trechos en los que cuenta con una anchura menor de la proyectada. En cualquier caso, a la vista del trazado propuesto, se considera que la magnitud de este impacto será poco significativa.

– Sobre la calidad de las aguas superficiales. Durante la fase de obras, se podría producir una disminución de la calidad del agua superficial de la regata Arroaerreka como consecuencia de los movimientos de tierra en la fase de obras en el subtramo 1. Asimismo, podría haber alteraciones en la calidad de las aguas superficiales por vertidos accidentales de sustancias contaminantes. Estos impactos se consideran poco significativos, pero, aun así, se han diseñado medidas para su control y prevención, tales como la implantación de barreras de filtrado y sedimentación y controles de calidad de las aguas en el subtramo 1, así como la obligación de instalar las zonas auxiliares sobre superficies impermeabilizadas, fuera de zonas con manantiales o cursos de agua.

– Sobre la vegetación y hábitats de interés: Como ya se ha expuesto anteriormente, se trata de vegetación de interés botánico reducido al formar parte de zonas verdes (junto a la gasolinera en Narrondo), zonas revegetadas (talud de la carretera N634) y zonas de revegetación espontánea sobre la propia plataforma del antiguo ferrocarril, por lo que se puede considerar poco significativo. Además, el estudio ambiental presentado con la solicitud incorpora una serie de medidas correctoras, tales como el marcaje de ejemplares y el balizamiento de las áreas a no afectar, así como la redacción de una propuesta por el contratista adjudicatario para la erradicación y el control de la expansión de las plantas invasoras detectadas. Asimismo, incorpora, para los subtramos 1 y 2, un proyecto de restauración paisajística y recuperación de la cubierta verde en el que se proponen siembras

proposatzen baitira, 1. azpi-tartean sortutako lur-erazketak estaltzearekin batera, tortsio hirukoitzeko altzairuzko sare batekin, eta gainazalak hidromanta batekin gaineztatzea. Behin 3. azpi-tartean trazadura zehaztuta, hartarako paisaia lehengoratzeko proiektua ere diseinatu beharko da. Dena den, 1. eta 2. azpi-tarteetako eraikuntza-proiektura gaineratutako ingurumen-inkaktuaren azterlanean adierazten denez, hasiera batean, azpi-tarte horietarako ezarritako irizpide berdinei jarraitzeko asmoa dago.

– Faunaren gainean. Jardute-eremuak ez du bat egiten mehatxatutako espezieen banaketarako zonalde bakar batekin ere. Dagoena aski sakabanatua eta gizakiaren presentzia handiko zonaldeekin lotua dagoela uste denez, inpaktua ez dela adierazgarriegia izango uste da. Edozein modutan, ingurumen-agirian babes-neurriak eta neurri zuzentzaileak finkatu dira, esate baterako, obraren aurretik prospekzioak egitea trenbidearen tuneletan kiropteroen habiak edo koloniak topatzeko. Era berean, Arroerrekarek azaleko uren kalitatea babesteko, arestian aipatutako zenbait neurri abiarazi dira, bisoi europarraren interes bereziko eremuan edozein eragin prebenitze aldera.

– Paisaiaren gainean: Txirrindu-bidea, zatirik handienez, trenbidearen trazadura zaharretik igarotzeak paisaia aldetiko inpaktua ez oso handia izatea eragingo du. Inpaktu hori obra-fasean zehar gertatuko da nagusiki, eta bereziki, 1. azpi-tartearen egikaritze berria hartuko duen tartean, hor gauzatuko baitira lur-erazketako ezponda handiena, nahiz eta ikusizko eremua oso mugatua izango den. Horren ondorioz, ingurumen-agirian ondorioztatzen da proiektuak paisaiaren gainean izango duen inpaktua neurritzeko dela eta ez dela adierazgarriegia. Gainera, ekologiararen eta paisaiaren aldetiko integrazioarako proiektu bat gaineratzen da, nahiz eta soilik 1. eta 2. azpi-tarteetara eragingo dien. Beraz, proiektu hori osatu egin beharko da, 3. azpi-tartean ere eragina izan dezan.

– Hots-kalitatea. Jardute-eremuko hots-kalitatearen gaineko eragina, funtsean, obra-fasean zehar emango da, hein handi batean, sastrakak kentzeko eta soilguneak egiteko lanen, lur-mugimenduen eta eraispenen ondorioz. Lan horietan erabiliko den makineriarekin zarata-maila jakin batzuk emitituko dira, eta hona hauek izango dira horien hartzaile nagusiak: Zumaiaiko Narrondo auzoko biztanleak (azpi-tarte horretan egingo dira lur-mugimendu handienak eta ibiliko da makineria gehiena) eta Zestoako Arroa Bekoa auzokoak, Arroa Goikoan, A8 autopistarekiko lotunea igaro ondoren, dauden baserriak, inguruan dauden industrialde ezberdinetan beren lanpostuetara doazen langileak eta, 3. azpi-tartean, Lorentza tabernako baserria eta Arroa Goia 2, aire zabaleko tarteetatik eta ahokatzetatik gertuen dauden etxebizitzak baitira. Haatik, kontuan izan behar da, horietako asko, gaur egun, jadanik eremuan dauden bide azpiegituretako eta industrialdeetako jardunaren ondoriozko trafikoko handi samarraren eraginpean daudela. Horrenbestez, proiektuaren tamaina dela medio, inpaktu hori ez dela adierazgarriegia uste da. Neurri zuzentzaileak barnertzen dira, esate baterako, lanak egun argiz egitea eta aire zabalean erabiltzeko makineriari buruz indarrean dagoen legeria betetzea, eta populatutako zonaldeetan zarataren neurketak egitea, unean unekoak zein irupen luzekoak.

– Kultura Ondarea. Proiektuaren eremuan dauden ondare-elementuen ezaugarriak eta aurreikusitako jarduketak kontuan izanik, inpaktua ez dela adierazgarriegia uste da. Edozein modutan, trazaduraren alboko ondare-elementuak seinaleztatu eta babestu egingo dira, intereseko elementuetan eraginak izatea ekidite aldera; eta proposatzen da txirrindu-bidea seinaleztatu, eta trazadura txirrindu-biderako erabili denean, trenbidearen kultur arloko interpretazioa gaineratzea.

– Hondakinak sortzearen ondoriozko inpaktua. 1. eta 2. azpi-tarteak egikaritzean, berrerabili ezin diren 20.000 m³ soberakin inguru sortzea aurreikusi da, baimendutako zabortegira bideratuko direnak. Dena den, momentuz, ez da zehazten zein izango den. 3. azpi-tarteetara dagokionez, trazadura zehetasunez zehaztu ez denez, ezezaguna da lurren azken balantzea, baina

eta hidrosiembras en las zonas afectadas, así como la cubrición de los desmontes creados en el subtramo 1 con una malla de acero de triple torsión y el revestimiento de las superficies con una hidromanta. Una vez que se concrete el trazado en el subtramo 3, se deberá diseñar también el proyecto de restauración paisajística para el mismo, aunque, según se expone en el estudio de impacto ambiental incorporado al proyecto de construcción de los subtramos 1 y 2, en principio, se pretende seguir los mismos criterios establecidos para estos subtramos.

– Sobre la fauna. El ámbito de actuación no coincide con zona alguna de distribución de especies amenazadas. Dado que la existente se considera de amplia distribución y asociada a zonas frecuentadas por el hombre, el impacto se considera será poco significativo. De todas formas, se han establecido medidas protectoras y correctoras en el documento ambiental, tales como prospecciones previas a la obra para localización de nidos o la presencia de colonias de quirópteros en los túneles ferroviarios, así como la puesta en marcha de las medidas, que ya fueron citadas anteriormente, para la protección de la calidad de las aguas superficiales de la regata Arroerrekare con el fin de prevenir cualquier afección al área de interés especial del visón europeo.

– Sobre el paisaje: El hecho del que la vía ciclista discurra, en su mayor parte, por el antiguo trazado del ferrocarril, hará que el impacto paisajístico no sea de gran magnitud. Se dará principalmente durante la fase de obras y, especialmente, en el tramo de nueva ejecución del subtramo 1, que es donde se llevarán a cabo los taludes de desmonte de mayores dimensiones, si bien el campo visual será muy reducido. En consecuencia, el documento ambiental concluye que el impacto del proyecto sobre el paisaje es moderado y poco significativo. Además, se incorpora un proyecto de integración ecológica y paisajística, aunque éste solo afecta a los subtramos 1 y 2, por lo que deberá ser completado para afectar también al subtramo 3.

– Calidad acústica. La afección a la calidad acústica del ámbito de actuación, será fundamentalmente durante la fase de obras, debida en gran medida a los trabajos asociados a los desbroces y despejes y a los movimientos de tierra y demoliciones. La maquinaria implicada en estos trabajos supone la emisión de unos niveles de ruido, cuyos principales receptores serán: los habitantes de los barrios de Narrondo en Zumaia –subtramo donde tienen lugar los mayores movimientos de tierras y maquinaria– y Arroa Bekoa en Zestoa, los caseríos existentes en Arroa Goikoa tras pasar el enlace de la autopista A8, los trabajadores que acuden a sus puestos de trabajo en las distintas zonas industriales existentes, y, en el subtramo 3, el caserío de la taberna Lorentza y Arroa Goia 2 que son las viviendas más cercanas a los tramos a cielo abierto y a los emboquilles. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que, muchos de ellos ya se encuentran, en la actualidad, afectados por el importante tráfico de las infraestructuras viarias y la actividad de las zonas industriales presentes en el ámbito. En consecuencia, se considera que, dada la envergadura del proyecto, este impacto es poco significativo. Se incluyen medidas correctoras tales como la realización de los trabajos en horario diurno y el cumplimiento de la legislación vigente sobre maquinaria de uso al aire libre, y mediciones de ruido tanto puntuales como de larga duración en las zonas habitadas.

– Patrimonio cultural. Dadas las características de los elementos patrimoniales en el ámbito del proyecto y las actuaciones previstas, se considera que el impacto será poco significativo. De todas formas, se señalarán y protegerán los elementos patrimoniales colindantes al trazado a fin de evitar afecciones a elementos de interés y se propone incluir en la señalización de la vía ciclista, la interpretación a nivel cultural del ferrocarril, cuyo trazado se ha utilizado para la vía ciclista.

– Impacto por generación de residuos. En la ejecución de los subtramos 1 y 2, se han estimado un 20.000 m³ de excedentes no reutilizables que se destinarán a vertedero autorizado, aunque, por el momento, no se concreta cuál será. En cuanto al subtramo 3, dado que no se ha definido en detalle el trazado, se desconoce el balance final de tierras, pero no se espera que

ez da oso esanguratsua izatea espero, izan ere, trenbidearen trazadura zaharretik igarotzen da osorik. Iraetako eta Arroako tunelak birgaitzeko proiektuan gaineratzen den Hondakinak Kudeatzeko Azterlanaren arabera, kutsatu gabeko 2.625,41 m³ lur eta arroka inguru kalkulatzeko dira, obran bertan erabiliko direnak. Kontratista esleipendunak idatzi beharreko Hondakinak Kudeatzeko Planean hondakinak nora bideratuko diren xehetasun gehiagoz adierazi bitartean, inpaktu hori neurritzotzat jo daiteke, magnitude orokor adierazgarri batekin.

Aurreko guztia kontuan izanik, deskribatutako inpaktu aurreikusgarri gehienak ez direla adierazgarriak edo onartezinak ulertzen da, izan ere, gutxiagotu egin daitezke edo itzulgarriak izan daitezke ingurumen-agirian zerrendatzen diren babes-neurriak zein neurri zuzentzaileak eta horri dagokionez ingurumen-inpaktuaren txostenean ezartzen diren zehaztapenak eraikuntza-proiektuan gaineratuz, eta ondoren gauzatuz.

Horrenbestez, kontuan hartuta proiektuaren ezaugarriak, eragindako eremuaren ingurumen-sentsibilitatea eta inpaktu potentzialaren ezaugarriak, Ingurumen Ebaluazioari buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legearen III. eranskinetik irizpideen arabera, eta lege horren 47. artikuluan eta Euskadiko Ingurumen Administrazioari buruzko abenduaren 9ko 10/2021 Legearen 79. artikuluan xedatutakoaren arabera, eta 4/2023 Foru Dekretuan eta haren ondorengo aldaketan -6/2023 Foru Dekretua- aurreikusitakoaren arabera, Ingurumen Administrazioaren Zuzendaritza Nagusiak proiektu honen ingurumen-inpaktuaren txostena egin du, honako zehaztapen hauekin:

Lehenik. Ulertzea Narrondo-Iraeta Txirrindu eta Oinezkoentzako Bidearen eraikuntza-proiektua ez dela ingurumen-inpaktuaren ebaluaziorako prozedura arruntaren mende ipini behar; izan ere, egindako azterketaren ondotik, ulertzen da proiektu horrek ez duela kontrako inpaktu adierazgarriak eragingo ingurumen-elementuen gainean, betiere, proiektuko sustatzaileak ingurumen-inpaktuaren txosten honetako bigarren atalean ezartzen diren zehaztapenak modu eraginkorren gaineratu eta betetzea bermatzen badu.

Bigarrena. Narrondo-Iraeta Txirrindu eta Oinezkoentzako Bidearen eraikuntza-proiektuan ingurumen-inpaktuaren prebentziozko neurri zein neurri zuzentzaile guztiak eta proiektuaren ingurumen-agirian jasotako Ingurumena Zaintzeko Programako zehaztapenak osorik gauzatu dira, doitu egingo direnak txirrindu-bide hori osatzen duten 3 azpi-tarteetan eta obrako dagokion neurketa eta unitateetan aplikagarri izan daitezken. Halaber, osatu egingo dira ingurumen-inpaktuaren txosten honetan ezartzen diren zehaztapenekin.

Edozein kasutan, neurri zuzentzaileak, paisaia aldetiko integrazioarako eta ingurumena lehengoratzeko proiektua eta ingurumena zaintzeko programa garatzeko aurrekontua eta baldintza teknikoaren agiria 3 azpi-tarteak barneratzen dituen eraikuntza-proiektuko aurrekontuetan eta baldintza teknikoaren agiritan barneratu beharko dira, eta baita bere lizitazioarako oinarrietan ere, horri dagokionez zera aintzatetsi behar delarik:

1. Obrarako neurri zuzentzaile orokorrak.

Neurri zuzentzaile guztietan obren egikaritzeak eragindako eremu guztiak izan beharko dira kontuan, hala badagokio, proiektuaren desjabetze-eremutik kanpo dauden eta eragina jasoko duten (sarbideak eta obretarako bideak, lan-plataformak, etab.) zonaldeak barne, neurri zuzentzaileak eta lehengoratzeko neurriak modu egokian aplikatu daitezken.

Obrak garatzen diren bitartean ez da beharrezkoa dena baino azalera handiagoan eragingo. Beraz, proiektuan, ahalik eta zehaztasun handienaz zedarritu beharko da eta kartografian adierazi beharko da, obrako zonalde ezberdinek, zein aldi baterako material-metaketak, obrako instalazio eta eraikuntza, makineria-parkea, material, olio eta erregaien biltegiak, ibilgailuak garbitzeko guneak, urak arazteko sistemaren eremuak, trafikoaren behin-behineko desbideratzeak egiteko zonaldeak eta barneko zein

sea muy relevante ya que discurre en su totalidad por el antiguo trazado del ferrocarril. En el proyecto de rehabilitación de los túneles de Iraeta y Arroa, el estudio de gestión de residuos incorporado estima unos 2.625,41 m³ de tierras y rocas no contaminadas que se utilizarán en la propia obra. A la espera de una mayor definición del destino de los residuos en el plan de gestión de residuos que debe redactar el contratista adjudicatario, este impacto puede considerarse moderado con una magnitud global significativa.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, se entiende que la mayoría de los impactos previsibles descritos no son significativos o inasumibles, ya que son minimizables o reversibles mediante la introducción en el proyecto constructivo y posterior realización, tanto de las medidas protectoras y correctoras que se relacionan en el documento ambiental como de las determinaciones que al respecto se establecen en este informe de impacto ambiental.

Por tanto, de acuerdo con todo lo anterior, y consideradas las características del proyecto, la sensibilidad ambiental del área afectada y las características del potencial impacto según los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y según lo dispuesto en su artículo 47 y en el artículo 79 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, y en virtud de lo previsto en el Decreto Foral 4/2023 y su modificación posterior -Decreto Foral 6/2023-, esta Dirección General de Administración Ambiental emite informe de impacto ambiental del presente proyecto en los términos siguientes:

Primero. Considerar que el proyecto de construcción de la Vía Ciclista Peatonal Narrondo Iraeta no debe de someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, ya que, tras el análisis efectuado, se considera que el mismo no va a producir impactos adversos significativos sobre los elementos ambientales, siempre que el promotor del proyecto garantice la efectiva incorporación y cumplimiento de las determinaciones que se establecen en el apartado segundo de este informe de impacto ambiental.

Segundo. El proyecto de construcción de la Vía Ciclista Peatonal Narrondo-Iraeta ejecutará la totalidad de las medidas preventivas y correctoras de impacto ambiental y las determinaciones del programa de vigilancia ambiental recogidas en el documento ambiental del proyecto, que se ajustarán para que sean aplicables a lo totalidad de los 3 subtramos que conforman dicha vía ciclista y a las correspondientes mediciones y unidades de obra. Asimismo, se completarán con las determinaciones que se establecen en este informe de impacto ambiental.

En todo caso, el presupuesto y los pliegos de prescripciones técnicas para el desarrollo de las medidas correctoras, del proyecto de integración paisajística y restauración ambiental y del programa de vigilancia ambiental, deberán ser incluidos en los presupuestos y en los pliegos de prescripciones técnicas del proyecto de construcción que incluya los 3 subtramos, así como en las bases para su licitación, teniendo que considerar al respecto lo siguiente:

1. Medidas correctoras generales para la obra.

El conjunto de medidas correctoras deberá tener en cuenta la totalidad de las áreas repercutidas por la ejecución de las obras, incluidas aquellas zonas que, en su caso, se sitúen fuera del ámbito expropiatorio del proyecto y se vean afectadas (caminos de acceso y obras, plataformas de trabajo, etc.), para las que serán aplicadas igualmente las medidas correctoras y de restitución adecuadas.

No se afectará a más superficie de la necesaria durante el desarrollo de las obras, por lo que el proyecto deberá delimitar y cartografiar con la mayor exactitud posible el área máxima de superficie a ocupar, tanto por las diferentes zonas de la obra, como por las diferentes unidades de obra correspondientes a la ubicación de los acopios temporales, de las instalaciones y edificaciones de obra, del parque de maquinaria, de los almacenes de materiales, aceites y combustibles, de las áreas destinadas

kanpoko obren bide-sareko eremuak kokatzeko dagozkion obra-unitate ezberdinek hartuko duten gainazalaren azalera handiena. Ildo horretatik, jardute-eremu ezberdinetara sartzeko, aurretiaz dauden sarbideak erabiltzeko ahalegina egingo da.

Aipatutako instalazio eta aldi baterako material-metaketarako guneak kokatzeko, ingurumenaren gainean ahalik eta eragin txikiena izateko irizpideak izango dira kontuan. Ezingo dira, inolaz ere, intereseko formazio begetalak dituzten eremuetan kokatu (baso-basa autoktonoak, ibaiertzeko begetazioa, lehentasunezko intereseko habitata), eta ur ibilguetatik eta bestelako azaleko ur mesetatik urrun kokatzeko ahalegina egin beharko da, sistema hidrológicoari eta uren kalitateari buruzko 3. atalean zehaztutakoari jarraikiz.

Obren zuinketa egitean, eta eraikuntza-lanei ekin aurretik, balizamendu espezifiko sendoa eta desplazamendu zailekoa egin beharko da, aurreko lerroaldean aipatutako balio adierazgarriko natura-elementuen alboan lekutuen diren lanerako zonalde guztiak zehaztasunez zedarritzeko.

Obra-zuzendaritzak eta kontratista esleipendunak, obrek irauten duten bitartean eta horien berme-epetan zehar, ingurumen-inpaktua prebenitu eta artezteari zein neurri zuzentzaileak gauzateari so kualifikatuta dauden profesionalen aholkularitza izan beharko dute. Kontratistaren ingurumen-aholkularitza obra-tokian bertan egongo da, arlo horrekin lotutako obra-unitateak behar bezala garatzen direla arduratuz.

2. Obrako hondakinen ea soberakinen kudeaketa.

Obrek irauten duten bitartean sortutako hondakinak ekonomia zirkularra bultzatzeko hondakinen eta lurzoru kutsatuei buruzko apirilaren 8ko 7/2022 legean eta eraikitze- eta eraiste-hondakinen sorrera eta kudeaketa arautzeko uztailaren 26ko 112/2012 Dekretuan aurreikusitakoarekin bat etorri zitezkoak dira. Neurri orokor modura, berariaz debekatzen da sortutako hondakin mota ezberdinak elkarren artean edo beste hondakin batzuekin nahastea.

Gainera, bertatik bertara erabilgarri dauden materialak bererabiltzea lehenetsiko da, kanpotik ekarritako materialak gaineratzearen gainean. Halaber, teknikoki eta ekonomikoki bideragarria denean, hondakin mota bakoitzaren balorizazioa egin beharko da, horretarako, behar bezala baimendutako hondakinen kudeatzaileak erabiliz.

Bestalde, hondakin arriskutsuak eta erabilitako olioak dagozkion araudiarekin bat etorri (apirilaren 8ko 7/2022 Legea eta ekainaren 2ko 679/2006 Errege Dekretua) kudeatuko dira. Baimendutako kudeatzaileari entregatu bitartean, hondakin horiek estalpe horitutako eremutan gordeko dira, behar bezala etiketatutako ontzi estankoeetan, zolata iragazgaitzaren gainean eta kubeta edo balizko isuri edo ihesen euste-sistemen barruan, arriskutsuak ez diren eta geldoak diren hondakinak biltegiratze zonaldeetatik bereizita.

Obrako soberakinen kudeaketari dagokionez, posible denean, mailiguak, hondeatutako eremuak berrezartzea edo paisaiaingeniaritzako obrak egitea eskatzen duten beste proiektu batzuetara bideratzea lehenetsiko da, ekonomia zirkularra bultzatzeko hondakinen eta lurzoru kutsatuei buruzko apirilaren 8ko 7/2022 Legean zein hondeatutako material naturalak betelanetan eta jatorri-obretatik kanpoko beste obra batzuetan erabiltzeko balorizazio-arau orokorreari buruzko urriaren 10eko APM/1007/2017 Aginduan «betelaneko» jardunetarako ezartzen diren baldintzak betez, hots, betelanerako erabilitako hondakinek hondakinak ez diren materialak ordeztu behar dituzte, aurretiaz aipatutako helburuetarako egokiak izan behar dute, eta helburu horiek erdiesteko zehazki beharrezkoa den kopurura mugatu behar dira.

Edozein kasutan, eraikuntza-proiektua onartu aurretik, soberakin horiek nora bideratuko diren zehaztu beharko da, bere

a limpieza de vehículos, de los sistemas de depuración de aguas, de los desvíos provisionales del tráfico y de la red de caminos de obra interiores y exteriores. En este sentido, el acceso a las distintas áreas de actuación se efectuará procurando utilizar los accesos existentes.

Las instalaciones y los acopios temporales mencionados se localizarán teniendo en cuenta criterios de mínima afectación ambiental. En ningún caso podrán localizarse en espacios con formaciones vegetales de interés (masas forestales autóctonas, vegetación de ribera, hábitats de interés prioritario), debiéndose procurar su alejamiento de los cauces o de otras masas de agua superficiales, según lo especificado en el apartado 3 dedicado al sistema hidrológico y de calidad de las aguas.

En el momento del replanteo de las obras y antes del inicio de los trabajos constructivos deberá realizarse un balizamiento específico consistente y de difícil desplazamiento que delimite de forma precisa todas aquellas zonas de trabajo que se sitúen adyacentes a los elementos naturales de valor relevante mencionados en el párrafo anterior.

La dirección de obra y el contratista adjudicatario deberán contar, durante las obras y el plazo de garantía de las mismas, con la asesoría de profesionales cualificados en materia de prevención y corrección de impactos ambientales y ejecución de medidas correctoras. La asesoría ambiental del contratista estará a pie de obra ocupándose del correcto desarrollo de las unidades de obra relacionadas con esta materia.

2. Gestión de los residuos y excedentes de obra.

Los residuos generados durante el transcurso de las obras 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 el Decreto 112/2012, de 26 de julio, por el que se regula la producción y gestión de residuos de construcción y demolición. Como medida general, queda expresamente prohibida la mezcla de las distintas tipologías de residuos generados entre sí o con otros residuos.

Además, se primará la reutilización de los materiales disponibles in situ frente a la incorporación de materiales procedentes del exterior. Asimismo, siempre que resulte técnica y económicamente viable cada una de las tipologías de residuos deberá ser destinada a valorización, utilizando para ello gestores de residuos debidamente autorizados.

Por su parte, la gestión de los residuos peligrosos y de los aceites usados se hará de conformidad con su normativa correspondiente (Ley 7/2022, de 8 de abril y Real Decreto 679/2006, de 2 de junio). Hasta el momento de su entrega a gestor autorizado, el almacenamiento de esos residuos 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, separados de las zonas de almacenamiento de los residuos no peligrosos e inertes.

En cuanto a la gestión de los excedentes de obra, siempre que sea posible, se destinarán prioritariamente a otros proyectos que necesiten préstamos, regenerar zonas excavadas o llevar a cabo obras de ingeniería paisajística, cumpliendo las condiciones que la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular y la Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, sobre normas generales de valorización de materiales naturales excavados para su utilización en operaciones de relleno y obras distintas a aquéllas en las que se generaron, establecen para las operaciones de «relleno», es decir, los residuos empleados para relleno deben sustituir a materiales que no sean residuos, ser aptos para los fines mencionados anteriormente y estar limitados a la cantidad estrictamente necesaria para lograr dichos fines.

En cualquier caso, se deberá concretar, previamente a la aprobación del proyecto de construcción, cuál será el destino de

kudeaketarekin lotutako ingurumen-inpaktua baloratu ahal izateko. Gainera, azkenik soberakinen zabortege edo gordailu iraunkorra sortzea aintzatesten bada, balizko kokagune ezberdinen inguruko ingurumen-ebaluazioa egingo da, eta sorrarazitako inpaktuak onargarriak izateko moduko aukera bat hautatuko da. Inguruabar hori ematen bada, proiektuak atal edo eranskin espezifikoa izango du, otsailaren 24ko 49/2009 Dekretuko V. eranskinean ezartzen den dokumentazioa jasotzekoa. Dokumentazio hori, eskumeneko organoek uraren eta biodibertsitatearen babesaren inguruan egindako txostenekin batera, Ingurumen Administrazioaren Zuzendaritza Nagusiari igorriko zaio, eraikuntza-proiektua onartu aurretik baimendu dadin.

3. Sistema hidrologikoa eta uren kalitatea.

Eskumeneko organoek ezartzen dituzten baldintzen kalterik gabe, Jabari Publiko Hidraulikoan eta beren zortasun- eta babes-eremutan eragina duten obrek honako zehaztapen hauek bete beharko dituzte:

– Hondeaketa, lur-mugimendu eta eraikuntzako faseak egikaritzean obren inguruan igarotzen diren ibilguetara sedimentuen eta bestelako kutsatzaileen isurpena gutxitzeko ahalegina egin beharko da. Horretarako, obrak egitean, lehendabiziko faseetatik eta, oso bereziki, Arronaerreka errekaostoen inguruan, finak atxikitzeko beharrezkoak diren gailuak instalatuko dira urak isuri aurretik eta, zainketa-programan, ibilguetako uren kalitatea neurtzeko beharrezkoak diren kontrolak gaineratuko dira.

– Obrako edozein material mota ur ibilguen inguruan metatzea mugatuko da.

– Obrako aldi baterako instalazioak (makineria-parkeak, ibilgailuen garbiketara, gurgil garbitzekoak, garbiguneak, etab.) jabari publiko hidraulikotik eta bere zortasun-eremutik kanpo kokatuko dira, eta hidraulikoki isolatuko dira ingurunearekiko, jariatze-ur naturaletik datozen urak instalazio horietako uretatik bereiziz. Azken horiek, hala badagokio, tratatu egin beharko dira isuri aurretik, horri dagokionez legez ezarritako balioak gainditu ez dituzten.

4. Paisaia-integrazioa eta paisaia lehengoratzeko proiektua.

Narrondo-irureta txirrindu-bidearen trazadura osorako, paisaia lehengoratzeko eta landare-estalkia berreskuratzeko proiektuak, planoek eta dagokion aurrekontuak honako hauek jaso beharko dituzte:

– Lur naturalaren eta lur-erazketetako eta betelantetako ezpanden arteko akordio formalak, forma leun eta biribilduekin egingo dira ahal den guztietan, ertz eta profil zorrotzak baztertuz, horien integrazioa eta kalitate estetiko handiagoa lortze aldera.

– Landareztatzea egiteko, eremuko begetazio-serieei dagozkien espezieak hartuko dira oinarritzat, landare-materialak (haziak eta landareak), inguruneari berez dagozkion ekotipoen ziurtagiria eta eremu biogeografikoko ziurtagiria erabiliz, habitat naturalizatuen sorrera bultzatuz eta inguruetan dagoen landarekin naturalarekin konektatzen saiatuz.

– Soildutako azalaren higadura ekidite aldera, eragindako eremu guztiak lehengoratzeko jarduketak, ahal dela, obrak egiten diren aldi berean egingo dira. Horrela, obrek aurrera egin ahala, birmoldaketa eta landareztatzea egiteko ezartzen diren lanak gauzatzeko. Horretarako, obrak zuzenean edo zeharka eraginda egon daitekeen lurzorua goiko landare-geruza berreskuratuko da, ondoren lehengoratzeko beharrezkoak diren prozesuetan erabiltzeko. Landare-lur horren ezaugarrien arabera, medeagarri organikoak erabiltzeko premia aurreikusiko da.

– Obren berme-epetan zehar, paisaia lehengoratzeko prozesuak izan dituzten azaleretan beharrezkoak diren mantenu-lanak eta landareztatzeak burutuko dira, eta zainketa-programan, berriro landareztatutako azalaren integrazio-mailaren kontrola eta jarraipena gaineratuko da.

dichos excedentes para poder valorar el impacto ambiental asociado a su gestión. Además, si finalmente se contemplara la creación de un vertedero o depósito de sobrantes permanente, se evaluarán ambientalmente los distintos emplazamientos posibles y se seleccionará una opción en la que los impactos generados sean asumibles. Si se da dicha circunstancia, el proyecto contará con un apartado o anejo específico que recoja la documentación que establece el anexo V del Decreto 49/2009, de 24 de febrero. Esa documentación junto con los informes de los órganos competentes en materia de aguas y protección de la biodiversidad, se remitirá a esta Dirección General de Administración Ambiental de cara a su autorización con anterioridad a la aprobación del proyecto constructivo.

3. Sistema hidrológico y calidad de las aguas.

Sin perjuicio de las condiciones que impongan los órganos competentes, las obras con afección al dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbre y protección deberán ajustarse a las siguientes especificaciones:

– Las fases de excavación, movimientos de tierra y construcción deberán ejecutarse minimizando la emisión de sedimentos y otros contaminantes a los cauces que discurran en el entorno de las obras. Para ello, desde las primeras fases de realización de las obras y, muy especialmente, en las cercanías del arroyo Arronaerreka, se instalarán los dispositivos de retención de finos previos al vertido de aguas que sean necesarios y se incluirán, en el programa de vigilancia, los controles de la calidad de las aguas de los cauces, que sean necesarios.

– Se restringirá la acumulación de cualquier tipo de material de las obras en las proximidades de los cursos de agua.

– Las instalaciones temporales de obra (parques de maquinaria, limpieza de vehículos, lavarruedas, puntos limpios, etc.) se localizarán fuera del dominio público hidráulico y su zona de servidumbre, y se aislarán hidráulicamente del entorno, separando las aguas provenientes de la escorrentía natural de las aportadas por esas instalaciones, que deberán ser tratadas, en su caso, antes de su vertido de forma que no se sobrepasen los valores legales establecidos al respecto.

4. Integración paisajística y proyecto de restauración paisajística.

Para la totalidad del trazado la vía ciclista Narrondo-Irureta, el proyecto de restauración paisajística y recuperación de la cubierta vegetal, sus planos y el presupuesto correspondiente, deberán contemplar:

– Los acuerdos formales entre el terreno natural y los taludes de los desmontes y de los rellenos se realizarán siempre que sea posible con formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos, a fin de lograr una mayor integración y calidad estética de los mismos.

– La revegetación se realizará en base a especies correspondientes a las series de vegetación de la zona, utilizando material vegetal –semillas y plantas– certificado de los ecotipos propios del entorno y de la zona biogeográfica, de manera que se favorezca la creación de hábitats naturalizados y procurando conectarlos con la vegetación natural presente en las inmediaciones.

– Con objeto de evitar la erosión de las superficies desnudas, las actuaciones de restauración de todas las áreas afectadas se ejecutarán, en la medida de lo posible, de forma simultánea a la realización de las obras, de modo que a medida que progresen éstas se lleven a cabo las labores de remodelado y revegetación que se establezcan. Para ello, se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración que la precisen. Según las características de esa tierra vegetal, se preverá la necesidad de utilizar enmiendas orgánicas.

– Durante el periodo de garantía de las obras, se llevarán a cabo las labores de mantenimiento y revegetación necesarias de las superficies que hayan sido sometidas a restauración paisajística y se incluirá, en el programa de vigilancia, un control y seguimiento del grado de integración de las superficies revegetadas.

– Landare-espezie exotiko inbaditzaileen kasuan, obrei ekin aurretik, proiektuaren inguruan dauden espezie ohikoenen, obrak eragindako lurren kolonizazio-mailaren eta arriskuen gainerako azterketaren diagnosi bat egingo dute langile espezializatuek. Diagnosi horretatik abiatuta prebentziozko neurriak finkatuko dira eta, hala badagokio, desagerraraztekoak, obren ondorioz espezie horiek hedatzea saihesteko. Horrela eraturako kontrolaren azken proposamena espezie exotiko inbaditzaileen kudeaketan eskumena duen administraziora bideratuko da, onarpena eman dezan. Halaber, zainketa-programan obra-fasean zehar hartutako neurrien jarraipena gehituko da eta, horrez gain, kontrol bat gaineratuko da berme-epean zehar, espezie horiek ez direla agertzen ziurtatzeko.

3. azpi-tarte osoan egin beharreko landareztatzeak tratamenduen definizio zehatza, onartu aurretik idatziko den behin betiko proiektuan sartuko da.

5. Faunaren babesa.

Eraikuntza-proiektuaren ingurumen-inpaktuaren azterlanean bertan planteatzen den eran, obren inguruaren prospekzio bat egingo du eskumeneko teknikari batek, eta oso bereziki trenbideko tunelen kasuan, intereseko espezieen gordeleku, aterpe edo habiak egon ote daitezkeen ikusteko. Halakorik balego, dagozkion babes-neurriak eta neurri zuzentzaileak diseinatuko dira, eta horien berri eman beharko zaio baso-faunaren kudeaketan eskumena duen foru organoari.

Bestalde, arekak eta drainatzearen egituraren gainerakoak diseinatzean harrapatuta gera litezkeen ornodun txikien hilkortasuna gutxitzeko irizpidea aplikatuko da.

6. Soinu-kalitatea.

Lanek irauten duten bitartean, makineriaren mantenu orokorrari eta zarata jatorrian murrizteari dagokienez beharrezkotzat jotzen diren obretako jardun onak aplikatuko beharko dira, eta zehazki, aplikagarri denean, kanpoan erabiltzen diren makina batzuek ingurumenean sortzen dituzten soinu-emisioak arautzeko otsailaren 22ko 212/2002 Errege Dekretuan ezarritakoa, urriaren 16ko 212/2012 Dekretuan xedatutakoaren arabera ezarritako soinu-inmisioaren kalitate zenbait betetzearen ibidotik.

7. Proiektuan azpiproduktuak eta material birziklatuak erabiltzea.

Euskadiko Ingurumen Administrazioari buruzko abenduaren 9ko 10/2021 Legearen 84. artikulua (3. eta 4. atalak) betez, Narrondo-Iraeta Txirindu eta Oinezkoentzako Bidea eraikitzeke obraren kontrataziorako agirian eta baldintza teknikoetan, erabili beharrekoak diren azpiproduktu, bigarren mailako lehengai, material birziklatu edo berrerabiltzeko prestatzeko prozesuetatik eratorritako materialen portzentajeak adierazi beharko dira. Material horiek erabiltzeko gutxieneko portzentajea % 40koa izango da, justifikatutako arrazoi teknikoak direla medio, portzentaje hori txikiagoa izan behar duenean salbuetsita. Halaber, agirietan ezarri beharko da, ezen kontratua amaitzean, aipatu materialen erabilerari buruzko dokumentu bidezko justifikazioa atxiki beharko dela.

8. Airearen kalitatea.

Obren egikaritze-fasean zehar, lanetatik bertatik edo obrako ibilgailuetatik eratorrita atmosferara igorritako partikulen emisioa gutxituko da, eta horretarako, kontrol-neurriak finkatuko dira, esate baterako, kamioietako gupilak garbitzea, galtzadak eta obra-lerkua ureztatzea edota ibilgailuak mantenu-egoera egokian izatea, eraikuntza-lanetatik datozen esekitako partikulen ondorioz sortutako inpaktua murrizteko beharrezkoak direnak. Hauts erako materialak aire zabalean pilatzea saihesteko da.

Hondeatze-materialak (lurrak, hondakinak, etab.) hezetasun-baldintza egokitan garraiatuko dira, eta beharrezkoa izatekotan,

– Respecto a las especies vegetales exóticas invasoras, previamente al inicio de las obras, se realizará, por parte de personal especializado, un diagnóstico de las especies más habituales presentes en el entorno del proyecto, el grado de colonización de los terrenos afectados por las obras y un análisis de riesgos. A partir de dicho diagnóstico, se establecerán medidas de prevención y, en su caso, de erradicación para evitar la expansión de dichas especies como consecuencia de las obras. La propuesta final de control así elaborada se someterá a la aprobación de la administración competente en la gestión de especies exóticas invasoras. Asimismo, el programa de vigilancia incorporará el seguimiento de las medidas adoptadas durante la fase de obras e incluirá un control, durante el periodo de garantía para cerciorarse de la no aparición de estas especies.

La definición detallada de los tratamientos de revegetación que deberán ser llevados a cabo en la totalidad del subtramo 3 se incluirán en el proyecto definitivo que se redacte previo a su aprobación.

5. Protección de la fauna.

Tal y como se plantea en el propio estudio de impacto ambiental de proyecto de construcción, se realizará por técnico competente, una prospección del entorno de las obras, y muy especialmente en el caso de los túneles ferroviarios, por si pudiera haber madrigueras, refugios o nidos de especies de interés. Si así fuera, se diseñarán las medidas protectoras y correctoras correspondientes, y se deberá comunicar su existencia al órgano foral competente en la gestión de fauna silvestre.

Por otra parte, las cunetas y restos de estructura de drenaje se diseñarán con el criterio de minimizar la mortalidad de pequeños vertebrados que pudieran quedar atrapados.

6. Calidad sonora.

Durante el tiempo de duración de los trabajos, deberá aplicarse el conjunto de buenas prácticas de obra que se prevean necesarias en cuanto al mantenimiento general de maquinaria y reducción en origen del ruido, y en particular, cuando les sea de aplicación, 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, en consonancia con el cumplimiento de unos objetivos de calidad de inmisión sonora establecidos según lo dispuesto en el Decreto 212/2012, de 16 de octubre.

7. Utilización de subproductos y materiales reciclados en el proyecto.

En cumplimiento del artículo 84 –apartados 3 y 4– de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, en el pliego y las prescripciones técnicas para la contratación de la obra de construcción de la Vía Ciclista Peatonal Narrondo-Iraeta, se deberán indicar los porcentajes de subproductos, materias primas secundarias, materiales reciclados o provenientes de procesos de preparación para la reutilización que se tienen que utilizar. El porcentaje mínimo de utilización de dichos materiales será del 40 %, salvo que por motivos técnicos justificados que se deberán detallar, este porcentaje deba ser menor. Asimismo, se deberá establecer en los pliegos, que, a la finalización del contrato, se deberá adjuntar la justificación documental relativa a la utilización de los citados materiales.

8. Calidad del aire.

Durante la fase de ejecución de las obras, se minimizarán las emisiones de partículas a la atmósfera procedentes de los propios trabajos, o de los vehículos de obra, disponiéndose aquellas medidas de control, como sistemas de limpieza de ruedas de los camiones, riego de calzadas y de tajos de obra, estado de mantenimiento adecuado de los vehículos, etc., que resulten necesarias al objeto de reducir el impacto producido por las partículas en suspensión provenientes de los trabajos de construcción. Se evitará el almacenamiento de materiales pulverulentos al aire libre.

El transporte de los materiales de excavación (tierras, residuos, etc.), se realizará en condiciones de humedad óptima, y en

karga estaltzeko gailuz hornitutako ibilgailuetan, partikulak atmosferara barreiatzea ekidite aldera.

9. Argi-kutsadura eta energia-efizientzia.

Narrondo-Irurera txirritu-bidearen eraikuntza-proiektuan jasotzen den elektrizitateari eta argiztapenari buruzko 6. eranskina aldatu egingo da, 3. azpi-tarte osoan gauzatu beharreko instalazio elektrikoaren eta argiztapenaren zehaztapena jaso dezan, lan horiekin lotutako aurrekontuarekin batera.

Aldatutako eranskinean, kanpoko argiztapen-instalazioen energia-efizientziari buruzko Araudia eta horretarako jarraibide tekniko osagarriak (EA-01 eta EA-07 bitartekoak) onartzeko azaroren 14ko 1890/2008 Errege Dekretua eta Gipuzkoako Lurralde Historikoko errepide eta txirritu-bideetako Energia Efizientziaren Irizpidez hornitutako Gomendio Teknikoak betetzen dela justifikatu beharko da. Argiteria diseinatzean kalifikazio energetiko altua (A) duten instalazioak erdieste lehenetsiko da. Halaber, argi-kutsadura murrizteko xedez, instalatzen diren LED lanparak argi zuri neutroa edo epea izango dute, zorura zuzendutako eta pantaila zeharo horizontalarekin, edo gauean paisaia aldetiko diskrezioa bermatzeko beste formula batzuekin, eta ordutegi-kontrol eta presentzia hautemateko sistemen bidez argi-fluxu osoa erregulatzeko mekanismoak gaineratuko dituzte.

10. Garbiketa eta lehengoratzeko lanak.

Obrak egikaritzen diren bitartean, obra-eremuak zein eragin-dako alboko ingurunea (trazadura, makineria-parkea, makineriaren pasaguneak, sarbideak edota eragin-dako populatutako gu-neak) garbiketa-baldintza onenetan mantenduko dira.

Ibilgailuak igarotzearen edo obrara materialak eramatearen ondorioz obren inguruan gertatutako aldaketak minimizatu egingo dira, eta ingurune osoa irizpide ekologikoak erabiliz berreskuratu beharko da. Ibilgailuen joan-etorriak eragin-dako obretarako sarbideak behar bezala egokitu eta lehengoratzeko dira: Narriatu diren zoruko zatiak eta sarbideetako oinarriak konpondu, sortu ahal izan diren gehiegizko zabalerak kendu, sarbideetako ertzak berrezarri eta integratu (landareztatzea, arekak, drainatze-sistemak, etab.).

Behin obrak amaituta, garbiketa-kanpaina zorrotza garatuko da. Hala, proiektuaren eraginpeko eremua obra-arrastorik gabe geratu beharko da, erabat garbi. Eraispn, zimendatze edota kofratzeen ondoriozko materialak zonaldekanporatu eta baimendutako gordailu edo zabortegietara igorriko dira.

11. Zainketa-programa.

Ingurumen-agirira gaineratutako Ingurumena Zaintzeko Programa garatuko da, hala dagokionean, ingurumen-inpaktuaren txosten honetan ezarritako babes-neurriak eta neurri zuzentzaileak zein 3 azpi-tarteak barneratzeko, eta ustekabeko inpaktu gehiago arintzeko, eraikuntza-proiektua aldatu ostean proposatu beharrekoak berrikusteko, ezinbestez egiteko kontrolekin egokituz eta areagotuz. Programa hori eraikuntza-proiektuan eta obrak kontratatzeke baldintzen agirian txertatuta geratu beharko da, eta eraikuntza-proiektuaren aurrekontu orokorraren barruan, obraren behin-behineko harrera egin arte obra egikaritzeko ez ezik, haren berme-epan zehar beharrezkoak diren partida ekonomikoak barneratu beharko dira.

Bestalde, ingurumen arloko aholkularitzak hainbat txosten egingo ditu, hilean behin gutxienez. Horietan, obren garapenean zehar sortutako gorabeherak, ingurumen arloan horiek dituzten eraginak eta horien inpaktua arintzeko aplikatutako neurriak zehazteaz gain, ingurumen-inpaktuaren txosten honetan eta ingurumen-agirian ezarritako prebentzio neurrien eta neurri zuzentzaileen betetze-maila zehaztuko da, obra-fasearen ingurumena zaintzeko programan sartzen diren azterketa ezberdinen emaitzekin batera.

caso de resultar necesario, en vehículos dotados con dispositivos de cubrición de la carga, con objeto de evitar la dispersión de partículas a la atmósfera.

9. Contaminación lumínica y eficiencia energética.

Se modificará el anejo n.º 6 electricidad e iluminación incluido en el proyecto de construcción de la vía ciclista Narrondo-Irurera para que incluya la definición de la instalación eléctrica e iluminación que deberán ser llevados a cabo en la totalidad del subtramo 3, así como el presupuesto asociado a dichos trabajos.

Este anejo modificado deberá justificar el cumplimiento del 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, así como las Recomendaciones Técnicas con Criterios de Eficiencia Energética de carreteras y vías ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa. En el diseño del alumbrado se deberá primar la consecución de instalaciones con alta calificación energética (A). Asimismo, con el objetivo de reducir la contaminación lumínica, las lámparas LED que se instalen serán de luz blanca neutra o cálida, dirigida hacia el suelo con apantallado completamente horizontal, u otras fórmulas que garanticen la discreción paisajística nocturna e incluirán mecanismos que permitan regular el flujo luminoso total por control horario y/o detección de presencia.

10. Labores de limpieza y restitución.

Durante su ejecución, las zonas propias de las obras, así como su entorno afectado (traza, parques de maquinaria, zonas de paso de maquinaria, áreas de acceso y núcleos habitados afectados, etc.) se mantendrán en las mejores condiciones de limpieza.

Las alteraciones que se hubieran producido en el entorno de las obras debidas al paso de los vehículos, al aporte de materiales de obra, etc., serán minimizadas, debiendo ser recuperado todo el entorno con criterios ecológicos. Los accesos a las obras que hayan sido afectados por el trasiego de vehículos, se adecuarán y restituirán convenientemente: reparación de aquellas zonas del firme y de la base de los accesos que se han deteriorado, eliminación de los sobrecanchos que se hayan podido generar, restauración e integración de los bordes de los accesos (revegetación, cunetas, sistemas de drenaje, etc.).

Una vez finalizadas las obras, se llevará a cabo una rigurosa campaña de limpieza, debiendo quedar el área de influencia del proyecto totalmente limpia de restos de obras. Los materiales resultantes de demoliciones, cimentaciones, encofrados, etc., serán desalojados de la zona y enviados a depósitos o vertederos autorizados.

11. Programa de Vigilancia.

Se desarrollará el Programa de Vigilancia Ambiental incorporado al documento ambiental, adaptándolo y ampliándolo, en su caso, con aquellos controles que sean necesarios para supervisar, tanto las medidas protectoras y correctoras establecidas en este informe de impacto ambiental así como para mitigar nuevos impactos imprevistos. Este programa deberá quedar integrado en el proyecto de construcción y en el pliego de condiciones para la contratación de las obras, debiendo contar, dentro del presupuesto general del proyecto de construcción, con las partidas económicas necesarias no solo para su ejecución hasta la recepción provisional de la obra sino también durante el periodo de garantía de la misma.

Por su parte, la asesoría ambiental realizará informes, al menos mensuales, en los que además de detallar las eventualidades surgidas durante el desarrollo de las obras, sus implicaciones ambientales y las medidas aplicadas para mitigar su impacto, especificará el grado de cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras establecidas en este informe de impacto ambiental y en el documento ambiental, así como el resultado de los diferentes análisis que forman parte del programa de vigilancia ambiental de la fase de obras.

Txosten horiek eskuragarri egon beharko dira, Gipuzkoako Foru Aldundiko Ingurumen Administrazioaren Zuzendaritza Nagusiak ikuska ditzan. Obrak amaitzean, Ingurumen Administrazioaren Zuzendaritza Nagusiari ingurumen-agirian aipatutako Obra amaierako txostena igorriko zaio. Bertan izandako gorabehera, azterketa, emaitza eta irtenbide garrantzitsuenak dokumentatuko dira modu egokian, hala badagokio, proiektua egikaritzen zen bitartean sartutako unean uneko aldaketak zehaztuz, ingurumenean duten eraginari buruzko justifikazioarekin. Halaber, behin berme-epea amaituta, ustiapen-fasean egindako kontrolak garatzen ziren bitartean eskuratutako emaitzak igorri beharko dira.

Hirugarrena. Onartu aurretik, Trantsizio Ekologikoaren Zuzendaritzak Ingurumen Administrazioaren Zuzendaritza Nagusiari bidaliko dizkio 1. eta 2. azpitarteetako behin betiko proiektuak, eta, xehetasunez definituko denean, 3. azpitarte osokoak, ingurumen-inpaktuaren txosten honetan ezarritako baldintzak eta zehaztapenak ezartzearen ondoriozko aldaketekin batera. Hirugarrena.

Laugarrena. Ingurumen-inpaktuaren txosten honek indarraldia galduko du eta berez dagozkion ondorioak sortzeari utziko dio, baldin eta, behin Gipuzkoako ALDIZKARI OFIZIALEAN argitaratuta, proiektua ez balitz onartu, argitaratu zenetik, gehienez, lau urteko epean, indarra diaren luzapena adostu ezean Ingurumen-ebaluazioari buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legean aurreikusitakoari jarraituz.

Bosgarrena. Ingurumen-inpaktuaren txosten honen berri ematea Gipuzkoako Foru Aldundiaren Trantsizio Ekologikoko Zuzendaritzari, proiektuaren onarpenari buruzko erabakia hartu eta argitaratu egingo duena, Ingurumen-ebaluazioari buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legearen 48. artikuluan ezarritakoa aintzatetsiz.

Seigarrena. Gipuzkoako ALDIZKARI OFIZIALEAN eta Zuzendaritza honen web-orrialdean argitara dadin agintzea.

Donostia, 2024ko irailaren 23a.—Miriam Oca Pascual, Ingurumen Administrazioaren zuzendari nagusia.

(6982)

Dichos informes deberán estar disponibles para su inspección por la Dirección General de Administración Ambiental de la DFG. Al finalizar las obras se remitirá a la Dirección General de Administración Ambiental el informe de fin de obra mencionado en el documento ambiental, en el que se documentarán convenientemente las incidencias, análisis, resultados y soluciones más relevantes producidas, detallándose, en su caso, las modificaciones puntuales que, hayan sido introducidas durante la ejecución del proyecto, con justificación desde el punto de vista de su incidencia ambiental. Asimismo, una vez finalizado el periodo de garantía, se deberá remitir los resultados obtenidos durante el desarrollo de los controles en fase de explotación.

Tercero. Previamente a su aprobación, la Dirección de Transición Ecológica remitirá a la Dirección General de Administración Ambiental los proyectos definitivos de los subtramos 1 y 2, y, cuando se defina en detalle, de la totalidad del subtramo 3, con las modificaciones que resulten de la implementación de las condiciones y determinaciones establecidas en este informe de impacto ambiental.

Cuarto. Este informe de impacto ambiental perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el BOLETÍN OFICIAL de Gipuzkoa, no se hubiera procedido a la aprobación del proyecto en el plazo máximo de cuatro años desde su publicación, salvo que se acuerde la prórroga de su vigencia en los términos previstos en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

Quinto. Notificar el presente informe de impacto ambiental a la Dirección de Transición Ecológica de la DFG, que tomará la decisión sobre la autorización del proyecto y la publicará considerando lo establecido en el artículo 48 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

Sexto. Ordenar su publicación en el BOLETÍN OFICIAL de Gipuzkoa y en la página web de esta Dirección.

San Sebastián, a 23 de septiembre de 2024.—La directora general de Administración Ambiental, Miriam Oca Pascual.

(6982)