

**GIPUZKOAKO LURRALDE HISTORIKOKO  
ADMINISTRAZIOA**

2

**ADMINISTRACIÓN DEL TERRITORIO  
HISTÓRICO DE GIPUZKOA****GIPUZKOAKO FORU ALDUNDIA****INGURUMENEN OBRA HIDRAULIKOETAKO  
DEPARTAMENTUA**

«Azkoitia eta Urretxu artean GI-631 Errepidea, 2. Aurreratze-tartean, hobetzeko Eraikuntzako» proiektuaren Ingurumen Eraginari buruzko Txostena.

**1. Aurrekariak.**

2017ko ekainaren 26an Gipuzkoako Foru Aldundiko Bide Azpiegitura Sailak «Azkoitia eta Urretxu artean GI-631 Errepidea, 2. Aurreratze-tartean, hobetzeko Eraikuntzako Proiektuari» dagokion hasierako ingurumen-agiria igorri zion Ingurumen Zuzendaritza honi, hark ingurumen-inpaktuari dagokion ebaluazio sinplifikatua egin zezan.

21/2013 Legeak, abenduaren 9koak, Ingurumen-ebaluazioarenak, 7.2.c) artikuluan ezartzen denez, ingurumen-inpaktuari dagokion ebaluazio sinplifikatua egingo da, besteak beste, I. eranskinean edo II. eranskineko dagoeneko baimendutako (gauzatu edo gauzatzeko) proiektu baten ezaugarriak edozein modutan aldatzean, aldaketa hori 7.1.c) artikuluan deskribatutako aldaketaz aparte izanik, eta betiere, ingurumenaren gainean eragin kaltegarri adierazgarriak izan baditzake. Hala ere, legeko II. eranskinean ezartzen denaren arabera, erazketa-materialak gordetzeko instalazioetan ere, 1 ha-tik gorako azalera badute, prozedura hori jarraitu behar da.

Aurrekoarekin bat etorritik, Azkoitia eta Urretxu arteko GI-631 Errepidean, 2. zenbakidun Aurreratze-tartean, Hobetzeko Proiektua ingurumen-inpaktuaren ebaluazio sinplifikatuaren prozedura jarraitu behar da. Ebaluazio hori legeko 45tik 48ra arteko artikuluetan xedatuari jarraiki egin beharko da.

Horrenbestez, prozedura horren barnean, 21/2013 legeko 46. artikuluan zehaztutako kontsultetarako izapidea burutu ondotik, Ingurumen arloko Zuzendaritza Nagusiari dagokio ingurumen-inpaktuaren txostena igortzea. Bertan, III. eranskinean ezarritako irizpideekin bat etorritik eta egindako kontsulten emaitza ikusirik, proiektuak ingurumenaren gainean eragin adierazgarriak ekar ditzakeen zehazten da eta, horrenbestez, ingurumen-inpaktuaren ebaluazio-prozedura arrunta dagokion, edo ez duen halako eraginik txosten horretan ezarritako moduan.

**2. Egindako kontsultak.**

Ingurumen arloko Zuzendaritza Nagusi honek administrazio, pertsona eta instituzio eragindun eta interesdun hauei egin die kontsulta, Bide Azpiegitura Sailak igorritako dokumentazioa haien esku ipiniz:

- Gipuzkoako Foru Aldundiko Kulturako Zuzendaritza.
- Gipuzkoako Foru Aldundiko Mendi eta Ingurune Naturalaren Zuzendaritza.
- Gipuzkoako Foru Aldundiko Nekazaritza eta Landa Garapenerako Zuzendaritza.
- Gipuzkoako Foru Aldundiko Mugikortasuneko eta Garraio Publikoko Zuzendaritza.

**DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA****DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE  
Y OBRAS HIDRÁULICAS**

Informe de Impacto Ambiental del «Proyecto de Construcción de la Mejora de la Carretera GI-631 entre Azkoitia y Urretxu - Tramo Adelantamiento N.º 2».

**1. Antecedentes.**

Con fecha 26 de junio de 2017, el Departamento de Infraestructuras Vías de la Diputación Foral de Gipuzkoa remitió a esta Dirección de Medio Ambiente el documento ambiental inicial correspondiente al «Proyecto de Construcción de la Mejora de la Carretera GI-631 entre Azkoitia y Urretxu - Tramo Adelantamiento N.º 2» para su evaluación de impacto ambiental simplificada.

El artículo 7.2.c) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, establece que será objeto de evaluación de impacto ambiental simplificada, entre otros supuestos, cualquier modificación de las características de un proyecto del Anexo I o del Anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el artículo 7.1.c), ya autorizado, ejecutado o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente. Asimismo, según el Anexo II de la ley, las instalaciones para el depósito de materiales de extracción con una superficie superior a 1 ha también están sometidas a ese procedimiento.

De acuerdo con lo anterior, el Proyecto de Mejora de la Carretera GI-631 entre Azkoitia y Urretxu - Tramo Adelantamiento N.º 2, 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.

Por tanto, en el marco de ese procedimiento, y tras la realización del trámite de consultas especificado en el artículo 46 de la Ley 21/2013, corresponde a la Dirección General de Medio Ambiente 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.

**2. Consultas efectuadas.**

Esta Dirección General de Medio Ambiente ha consultado a las siguientes administraciones, personas e instituciones afectadas o interesadas, poniendo a su disposición la documentación remitida por el Departamento de Infraestructuras Vías:

- Dirección de Cultura de la Diputación Foral de Gipuzkoa.
- Dirección de Montes y Medio Natural de la Diputación Foral de Gipuzkoa.
- Dirección de Agricultura y Desarrollo Rural de la Diputación Foral de Gipuzkoa.
- Dirección Movilidad y Transporte Público de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

- Gipuzkoako Foru Aldundiko Lan Hidraulikoen Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlearitzako Larrialdiei Aurre Egiteko eta Meteorologiako Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlearitzako Osasun Saileko Gipuzkoako Lurralde Ordezkaritza.
- Eusko Jaurlearitzako Kultura Ondarearen Zuzendaritza.
- Natura Ingurune eta klima Aldaketako Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlearitzako Nekazaritza eta Abeltzaintza Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlearitzako Garraio Azpiegituren Zuzendaritza.
- IHOBE.
- Uraren Euskal Agentzia (URA).
- Gipuzkoako Uren Kontsortzioa.
- Kantaurikoko Ur Konfederazioa.
- Azkoitiko Udala.
- Urretxuko Udala.
- Antzuolako Udala.
- Bergarako Udala.
- Debagoieneko Mankomunitatea.
- Aranzadi Zientzia Elkarte.
- Eguzki Talde Ekologista.
- Ekologistak Martxan Gipuzkoa Talde Ekologista.
- Itsas Enara Talde Ornitologikoa.
- Debagaraia. Debagoieneko landa garapenerako elkarte.
- ENBA (Euskal Nekazarien Batasuna).
- EHNE (Euskal Herriko Nekazarien Elkartasuna).

Halaber, dokumentazioaren berri eman da eta une oro eskuagarri egon da Ingurumen arloko Zuzendaritza Nagusiaren internet atarian ([www.gipuzkoaingurumena.eus](http://www.gipuzkoaingurumena.eus)) publikoak oro har eta beste edozein interesdunek ingurumen arloan egokitutako ekarpenak egin zituzten.

Legez ezarritako epea amaituta, eta txosten hau igorri zen egunera arte, erantzun hauek jaso dira:

– Eusko Jaurlearitzako Osasun Saileko Gipuzkoako Lurralde Ordezkaritzak adierazi duenez, proiektuaren gauzamenak ez dakar inpaktu adierazgarririk osasun publikoari, ebaluazio-prozesuan kontuan hartu beharreko funtsezko alderdiei buruzko-rik.

– Eusko Jaurlearitzako Nekazaritza eta Abeltzaintza Zuzendaritzak, behin dokumentazioa aztertuta, ez du beharrezkotzat jotzen horri buruzko txostenik igortzea.

– Eusko Jaurlearitzako Kultura Ondarearen Zuzendaritzak adierazten duenez, errepidearen trazadura ez dago Kultura Ondare modura katalogatutako elementurik. Haatik, soberakinen gordailurako sarbideak eragin izan dezake Azkoitiko Trenbide Zaharraren (Urolako Trena) trazaduran, inbentarioan sartzeko proposatu dena. Hori kontuan hartu behar da lotutako elementuetan (tunelak, zubiak) eragin kritikoak ekidin eta trazaduraren jarraipena bermatzeko xedez.

Bestalde, adierazi du, planimetriari lokalizazio zehatza egitea ahalbidetzen ez badu ere, soberakinen gordailuetarako proposamen batzuek Iruarrietako Geltoki Megalitikoaren zonalde zedarrituan eragina izan dezaketela. Haatik, DPS6 zonalderako hasiera batean hautatutako kokapenak ez du eraginik inbentarioan sartutako Arkeologia Ondarean.

– Gipuzkoako Foru Aldundiko Kultura Zuzendaritzak, bestalde, jakinarazi du, behin ikerketa aztertu ondotik, frogatuta

- Dirección de Obras Hidráulicas 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 Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco.
- Dirección de Medio Natural y Cambio Climático.
- Dirección de Agricultura y Ganadería del Gobierno Vasco.
- Dirección de Infraestructuras de Transporte del Gobierno Vasco.
- IHOBE.
- Agencia Vasca del Agua URA.
- Consorcio de Aguas de Gipuzkoa.
- Confederación Hidrográfica del Cantábrico.
- Ayuntamiento de Azkoitia.
- Ayuntamiento de Urretxu.
- Ayuntamiento de Antzuola.
- Ayuntamiento de Bergara.
- Mancomunidad de Debagoiena.
- Sociedad de Ciencias Aranzadi.
- Grupo ecologista Eguzki.
- Grupo ecologista Ekologistak Martxan Gipuzkoa.
- Grupo ornitológico Itsas Enara.
- Debagaraia. Debagoieneko landa garapenerako elkarte.
- ENBA (Euskal Nekazarien Batasuna).
- EHNE (Euskal Herriko Nekazarien Elkartasuna).

Asimismo, la documentación ha sido anunciada y ha estado accesible en el portal de Internet de la Dirección General de Medio Ambiente ([www.gipuzkoaingurumena.eus](http://www.gipuzkoaingurumena.eus)) para que el público general y cualquier interesado pudiesen realizar las aportaciones de carácter ambiental que considerase oportunas.

Finalizado el plazo establecido y hasta la fecha de emisión del informe, se han recibido las siguientes respuestas a las consultas efectuadas:

– La Delegación Territorial de Gipuzkoa del Departamento de Salud del Gobierno Vasco señala que la ejecución del proyecto no presenta impactos de consideración para la salud pública que supongan aspectos fundamentales que deban ser tenidos en cuenta en el proceso de evaluación.

– La Dirección de Agricultura y Ganadería del Gobierno Vasco, una vez analizada la documentación, no considera necesario emitir informe al respecto.

– La Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco informa que en el trazado de la carretera no se localizan elementos catalogados de Patrimonio Cultural. Sin embargo, el acceso al depósito de sobrantes podría afectar al trazado del Antiguo Ferrocarril de Azkoitia (Ferrocarril del Urola) propuesto para ser inventariado, lo que se deberá tener en cuenta para evitar afecciones críticas a los elementos vinculados (túneles, puentes) y garantizar la continuidad del trazado.

Por otra parte, señala que si bien la planimetría no permite una localización precisa, algunas de las propuestas para los depósitos de sobrantes podrían afectar a la zona delimitada de la Estación Megalítica de Iruarrieta, si bien la ubicación de la zona DPS6 preliminarmente seleccionada no afecta al Patrimonio Arqueológico inventariado.

– La Dirección de Cultura de la Diputación Foral de Gipuzkoa, por su parte, comunica que una vez examinado el estudio

geratzen dela ondare historiko eta artistikoari nahiz arkeologi-koari dagokionez ez dagoela eragin zuzenik, ezta zeharkakorik ere, inolako aztarnategi edo monumentu ezagunaren gainean,

– Azkenik, Natura Ingurune eta Ingurumen Plangintza Zuzendaritzak jakinarazi du proiektuaren ingurumen-agirian akats garrantzitsuak daudela, hala inpaktuaren identifikazioari dagokionez nola neurri zuzentzaileen ezarpenari dagokionez, eta horrek IIE sinplifikatuaren esparruan egiteko balioespena zailtzen duela. Txostenean adierazten denez, natura ondarearen gaineko eragin nagusiak galtzada hobetzeko proiektuak berak \* *Alnus glutinosa* eta *Fraxinus excelsior* espezedun baso alubioi izeneko 91E0 lehenatasuneko Batasunaren intereseko habitatean sortua eta betegarria gauzatzearen ondorioz Ilex espezieko oihanpedun Pagadi azidofilo atlantikoak izeneko 9120 Batasunaren intereseko habitatean eta harizti azidofilo - baso misto atlantikoko unada txiki baten gainean sortutakoa dira. Gaineratzen denez, inpaktu horiek zuzendu egin behar dira, 1:2 erako biderketa-faktoreko (eragindako azalera / konpentsatutako azalera) neurri konpentsatzaileak aplikatuz. Hala-ber, gogorarazten da betegarria gauzatzeko lizentziaren eskakerak, ur eta biodibertsitate arloko eskumeneko organoen txosten derrigorrezko eta loteslea gaineratu behar duela.

Azkenik, txostenean zonaldearen berezitasun geologikoa azpimarratzen da arroka bolkanikoak daudelako eta, 2. tartean eragindako esparrua Interes Geologikoko Lekuaren egungo zedarritzearekin bat ez badator ere, lur-erazketak gauzatzearen ondorioz egitura geologiko interesgarriak ager daitezkeela.

Jasotako erantzun guztiak, eta txosten hau igorri ostean iristen direnak, organo sustatzaileari helaraziko zaizkio, hala badagokio, kontuan har daitezzen proiektua taxutu eta izapidetzean.

### 3. 21/2013 legeko III. eranskinean ezarritako irizpideen araberrako azterketa.

\* Proiektuaren ezaugarriak:

Proiektuaren xedea Azkoitia eta Urretxu artean igarotzen den GI-631 errepideko 26+500 eta 28+000 kilometro-puntuen arteko 1.500 metroko tartea hobetzea da, nahiz eta, berez, aintzatatutako tartea Antzuola eta Bergarako udal barrutietan kokatu.

2016an GI-631 errepidea hobetzeko idatzitako alternatiben ikerketan batean Azkoitia eta Urretxu bitartean errepide hori hobetzeko barneratutako esku-hartzeen multzoan kokatzen da, 2011. urtean idatzitako Trazaduraren Proiektuaren gauzapena bere kostu handia dela medio alde batera utzi ondotik. Hobekuntzarekin lotutako esku-hartze puntualen arabera, zirkulazioaren bi noranzkoetan, horietako bakoitzean, aurreratutako hiru tarte gaitzea aurreikusten da. Ikerketa horretan 2. tarte izendatutako honetatik hastea erabaki da, ibilbidearen erdigunean kokatzen delako.

2. tarte izendatutakoa hobetzeko ingurumen-agirian sei trazadura alternatiba deskribatzen dira, Azkoitia eta Urretxu arteko GI-631 errepidea hobetzeko Informazio Ikerketan planteatutakoetan oinarrituta. Haatik, garatzeko egokiena den alternatiba modura 1. alternatiba adierazten da.

1. alternatiban egungo errepidearen plataforma luzatu egingo da, beste ertzera gurutzatu gabe eta tunelik sortu gabe. Egungo errepidea Urola ibaiaren eskuineko ertzetik igarotzen da, oro har malda pikoko zonalde batean. Horrenbestez, hartako plataforma luzatzeko lur-erazketa bortitz samarrak egin behar dira zenbait tartetan.

Proiektuaren ondorioz soberako lur asko sortuko da. Lur horren bolumena ez da zehazten dokumentazioan. Haatik, 100.000 metro kubikoz azpitikoa izango dela adierazten da. Lur hori guztiori gordetzeko zabortege bat gaitu beharko da ezinbestean. Ingurumen-agirian adierazten denez, tarte horretatik hurbil balizko bost kokapen daude. Haatik, soberakinen gordailuaren tamaina eta gertutasuna kontuan hartuz, tartearen beharri-

se comprueba que en lo relativo al patrimonio histórico-artístico y arqueológico no hay afección directa ni indirecta a ningún yacimiento ni monumento conocido.

– Por último, la Dirección de Medio Natural y Planificación Ambiental pone de manifiesto que el documento ambiental del proyecto presenta deficiencias importantes, tanto en la identificación de impactos como en el establecimiento de medidas correctoras, lo que dificulta la valoración a abordar en el marco de la EIA simplificada. El informe señala que las principales afecciones sobre el patrimonio natural son las generadas por el propio proyecto de mejora de calzada sobre el hábitat de interés comunitario prioritario 91E0 \* Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* y la generada por la ejecución del relleno sobre el hábitat de interés comunitario 9120 Hayedos acidófilos atlánticos con sotobosque de Ilex y sobre un pequeño rodal de robledas acidófilo-bosque mixto atlántico. Añade que dichos impactos deberán ser corregidos aplicando medidas compensatorias en un factor de multiplicación de 1:2 (superficie afectada / superficie compensada). Así mismo, recuerda que la solicitud de licencia para la ejecución del relleno debe contar con un informe preceptivo y vinculante de los órganos competentes en materia de aguas y biodiversidad.

Finalmente, el informe señala la singularidad geológica zonal por la presencia de rocas volcánicas y, si bien el ámbito afectado en el tramo 2 no coincide con la delimitación actual del Lugar de Interés Geológico, como consecuencia de la ejecución de los desmontes pudieran aparecer estructuras geológicas de interés.

Todas las respuestas recibidas, y las que lleguen de forma posterior a la emisión de este informe, serán remitidas al órgano promotor a fin de que, en su caso, sean tenidas en cuenta en la elaboración y tramitación del proyecto.

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

\* Características del Proyecto:

El Proyecto tiene por objeto la mejora de un tramo de 1.500 metros entre los PK 26+500 a 28+000, de la carretera GI-631 que discurre entre Azkoitia y Urretxu, si bien el tramo considerado se ubica en los términos municipales de Antzuola y Bergara.

Se enmarca entre el conjunto de actuaciones de mejora de la carretera GI-631 entre Azkoitia y Urretxu contempladas en un estudio de alternativas redactado en 2016 para la mejora de la vía, una vez descartada la ejecución del Proyecto de Trazado redactado en el año 2011 por su elevado coste. Las actuaciones puntuales de mejora prevén dotar de tres tramos de adelantamiento en cada uno de los dos sentidos de circulación. Se ha decidido empezar por éste, denominado tramo 2 en dicho estudio, dado que se encuentra en la zona central del recorrido.

Para la mejora del denominado Tramo 2, el documento ambiental describe seis posibles alternativas de trazado, basadas en las planteadas en el Estudio Informativo de la mejora de la carretera GI-631 entre Azkoitia y Urretxu, si bien señala como alternativa más adecuada a desarrollar la denominada Alternativa 1.

La alternativa 1 amplía la plataforma de la carretera actual, sin cruzar a la otra orilla ni crear túneles. La carretera actual discurre por la orilla derecha del río Urola, en general por una zona de fuertes pendientes, por lo que la ampliación de su plataforma requiere de desmontes relativamente importantes en algunos tramos.

El proyecto generará un excedente de tierras cuyo volumen no se concreta en la documentación si bien señala que será menor a los 100.000 metros cúbicos, para cuyo depósito será necesario establecer un vertedero. El documento ambiental señala que en las proximidades del tramo existen cinco posibles ubicaciones pero concluye que el depósito de sobrantes que por tamaño y cercanía mejor se adapta a las necesidades del tramo

zanetara ondoen egokitzen dena trazaduraren proiektuan DPS 6 izendatzen dena dela adierazten da. Zabortegi hori Altzazu edo Kortabarrierreka erreka-amaiera aldera kokatzen da, hura Urola ibaiaren ezkerreko ertzarekin elkartzen den gunetik hurbil. Hurbileko gainerako zabortegiak kota handiagotan lekutzen dira, mazela bereko ibarbide ezberdinetan.

\* Gauzatze-eremuan ingurumen arloko sentsibilitatea:

Proiektua Antzuola eta Bergarako udalerrietan garatzen da, Urola ibaiaren ezkerreko ertz geografikoan zehar, egun GI-631 errepidea dagoen lekuan. Tarte horretan, ibaia eta errepidea alboan malda pikoko mazelak dituztela igarotzen dira.

Paisaia basotsua da nagusiki, hazkuntza azkarreko baso-espezieen plantazioak gailentzen direlarik, horien artean hariztien masa txikiak, baso mistoa eta pagadi txikiak tartekatzen dira. Urola ibaiartzaren zati bat eta hartako zenbait ibaiadar halzadiz estalita daude. Malda horren pikoa ez den zonaldeetan larre eta baseriz beteriko zenbait gune daude.

Aztergai den zonaldea ez da espazio natural babestu batean barneratzen, eta natura intereseko eremu modura ere ez da sartu inbentarioan. Aparteko balio ekologikorik ez duen gune bat den arren, bi hiri-aglomerazio garrantzitsuren artean dagoen urbanizazio eskaseko tarte bat denez, izaera malkartsu eta basotsua dena, badu nolabaiteko balioa paisaiaren ikuspegitik, paisaia-eraldaketa handien aurrean babestu egin beharko litzatekeena.

Proiektuan esku hartuko diren (27+500 eta 27+100 kilometro-puntuen artean) mazelako ugari Nekazaritza eta Basozaintzako Lurraldearen Arloko Planean barneratu dira, higadura-arriskuko zonaldeen artean.

Urola Ibaiek proiektutik hurbileko jarraipenerako estazioan egoera ekologiko «moderatu» ageri zuen, eta egoera kimiko «ona», eta nabarmentzekoa da aztergai den zonaldeak ongi mantendutako zenbait landaredi-tarte dituela, baina errepidearen trazaduraren bestaldeko ibaiartzean. Ikergai den eremuan Urola Ibaiek bi ibaiadar ditu (Altzazu edo Kortabarrierreka, eta Koñobi edo Ondamendi erreka) malda handikoak eta garapen eskaseko ertzekin, eta 10 km<sup>2</sup> baino gutxiagoko isuridun arroaz. Bertan dauden material geologikoen ondorioz, zonaldeak zaurgarritasun baxua du lurpeko uren kutsaduraren aurrean.

Eragin-eremuan dauden Batasunaren intereseko habitatak \**Alnus glutinosa* eta *Fraxinus excelsior* (haltzadi kantauriarra) espezieen Baso alubialak (91E0) eta Pagadi azidofilo atlantikoak (9120) dira, azken horretan bere altuera ezohikoa nabarmenduz, oso baxua baita.

Haranean fauna-espezie interesgarriak daude inbentariatuta, ekosistema basotsuekin, urtsuekin eta landazabalekoekin lotuak (zuhaitz-belatza, antzandobi kaskagorria, ur-zozoa, etab.). Horien artean aparteko aipamena merezi du bisoi europarrak (*Mustela lutreola*), izan ere, Europan dagoen haragijale mehatxatuena da. 2004an onartutako kudeaketa planaren arabera bisoi europarrarentzat Urola Ibaia proiektuaren eragin-eremuan zehar igarotzen den tarte «interes bereziko» eremuen artean sartzen ez bada ere, «lehtasunezko banaketako zonalde» modura dago inbentariatuta. Inguruabar horren, eta berriki Urolako arroan zenbait bisoi bistaratu izanaren ondorioz, espeziaren gaineko balizko eragina aintzatetsi behar da ezinbestean proiektuaren ebaluazio eta gauzapenean.

Azkenik, kultura ondareei dagokionez, adierazi behar da Eusko Jaurlaritzako Kultura Ondarearen Zuzendaritzak adierazten duenez, proiektuaren eremuan ez dagoela elementu katalogaturik. Haatik, planoan Oleta mendiaren mazelaren gainean murrizten den zabortegia Iruarrietako Estazio Megalitikoetik gertu lekutzen da eta hartarako sarbideek eragina izan dezakete inbentariatzeko proposatutako Azkoitiko Trenbide Zaharra-  
(Urolako Trena) trazaduran.

es el denominado en el proyecto de trazado como DPS 6. Dicho vertedero se ubica en la parte final de la regata Altzazu o Kortabarrierreka, cerca de su desembocadura en la margen izquierda del río Urola. El resto de vertederos cercanos se sitúan en cotas superiores en distintas vaguadas de la misma ladera.

\* Sensibilidad ambiental del ámbito de ejecución:

El proyecto se desarrolla en los municipios de Antzuola y Bergara, a lo largo de la margen izquierda geográfica del río Urola a donde se ubica la actual carretera GI-631. En este tramo, el río y la carretera discurren por un estrecho valle flanqueado por laderas de fuerte pendiente.

El paisaje es eminentemente boscoso, con predominio de las plantaciones de especies forestales de crecimiento rápido, entre las que se intercalan pequeñas masas de roble, bosque mixto y hayedo. Parte de las riberas del Río Urola y algunos de sus afluentes se encuentran cubiertas por alisedas. En zonas de menor pendiente se ubican algunos enclaves con prados y caseríos.

La zona de estudio no se encuentra incluida en un espacio natural protegido ni ha sido inventariada como área de interés naturalístico. Si bien se trata de un enclave sin valores ecológicos excepcionales, al tratarse de un tramo de valle poco urbanizado entre dos aglomeraciones urbanas importantes, con un carácter abrupto y boscoso, presenta cierto valor paisajístico que debería ser protegido de transformaciones paisajísticas severas.

Varias de las laderas en las que se va a intervenir en el proyecto, (entre pk 27+500 y pk 27+100) han sido incluidas por el Plan Territorial Sectorial Agroforestal entre las zonas con riesgo de erosión.

El río Urola presentaba en la estación de seguimiento cercana al proyecto un estado ecológico «moderado» y un estado químico «Bueno» y es de destacar que la zona de estudio cuenta con varios tramos con vegetación bien conservada, si bien en la ribera contraria al trazado de la carretera. En el ámbito de estudio el Urola tiene dos afluentes (las regatas Altzazu o Kortabarrierreka, y Koñobi u Ondamendi) de elevada pendiente y riberas poco desarrolladas, con cuencas vertientes de menos de 10 km<sup>2</sup>. Los materiales geológicos presentes hacen que la zona tenga una baja vulnerabilidad a la contaminación de las aguas subterráneas.

Los hábitats de interés comunitario presentes en el ámbito de afección son el hábitat prioritario 91E0\* Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (aliseda cantábrica) y el 9120 Hayedos acidófilos atlánticos, destacando en este último caso la altitud inusualmente baja a la que se asienta.

En el valle se encuentran inventariadas especies de fauna de interés, ligadas tanto a ecosistemas boscosos como fluviales y de campiña (alcotán, alcaudón común, mirlo acuático, etc.). Entre ellas merece una mención especial el visón europeo (*Mustela lutreola*), ya que se trata del carnívoro más amenazado de Europa. Si bien el tramo del río Urola que discurre por el área de afección del proyecto no forma parte de las áreas de «interés especial» para el visón europeo según el plan de gestión aprobado en 2004, sí se encuentra inventariado como «zona de distribución preferente». Esta circunstancia, junto con los recientes avistamientos de ejemplares de visón en la cuenca del Urola, obligan a considerar la posible afección sobre la especie en la evaluación y ejecución del proyecto.

Por último, indicar que respecto a los bienes culturales, la Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco señala que en el ámbito del proyecto no figuran elementos catalogados, si bien el vertedero dibujado en el plano sobre la ladera del monte Oleta se sitúa cerca de la Estación Megalítica de Iruarrieta y sus accesos podrían afectar al trazado del Antiguo Ferrocarril de Azkoitia (Ferrocarril del Urola) propuesto para ser inventariado.

\* Balizko inpaktuaren ezaugarriak:

Hautatutako alternatibarekin GI-631 errepideko tarte hone-tako errepidea eta bide segurtasuna hobetu nahi da, neurri handi batean egungo galtzada eta bertako plataforma aprobetxatuz. Horrenbestez, 2011n egindako alternatiben analisisan ikertutako trazadurako aldaketa handiak alboratu egiten dira. Horri esker, azpiegituraren balizko ingurumen-eraginak izugarri murrizten dira.

Edozein kasutan, proiektua gauzatzeak ingurunearen gainean hainbat inpaktu negatibo ekarriko ditu, identifikatu eta balioetsi egin behar direnak. Beraz, proiektuak ingurumen-baliabide horien gainean duen eragin-maila adierazgarria den zehaztu behar da; horretarako, 21/2013 legeko III. eranskinean horri dagokionez ezarritako irizpideak hartu behar dira kontuan (inpaktuaren hedadura, tamaina eta konplexutasuna, gertatzeko probabilitatea, eta baita bere iraupen, maiztasun eta atzagarritasuna ere).

Ildo horretatik, eragin aurreikusgarri nagusiekin lotuta honakoak aintzatesten dira:

– Ur-masen gainean: Errepidearen trazadura Urola Ibaiaren ibilguaren paraleloan igarotzen da haren ezkerreko ertzean. Haatik, errepidea hobetzeko beharrezkoa den plataforma handitzea ibaiaren kontrako aldean planteatzen da, mendimazela aldera. Horren ondorioz, proiektua gauzatzeak ez du ibaiaren ibilgua eta hartako ibaiertzak modu iraunkorrean okupatu eta haiengan etengabe eragitea ekarri behar. Proiektua ibilgutik hurbil dagoenez, badira nolabaiteko arriskuak isuriak edo jabari publiko hidraulikoko aldi baterako okupazioak izateko obrako fasean zehar, baina prebentziozko neurri espezifikoak hartzen badira, ez da eragin adierazgarri izango ibaiaren ibilgu nagusiko egoera ekologikoaren gainean.

Aitzitik, proiektuak, nola planteatuta dagoen ikusita, eragin handiagoak ekar ditzake ibilgu nagusiaren ibaiadar diren erre-kastoen gainean. Bestalde, egungo errepidearen trazadurak eta aurreikusitako handitzeak Koñobi (edo Ondamendi) eta Altzazu (edo Kortabarrierreka) errekaak zeharkatzen dituzte. Horrenbestez, Eraikuntzako Proiektuan hartzen den eraikuntza-irtenbidearen arabera, ur-ibilgu horien gainean eragin handiagoa edo txikiagoa izan daiteke.

Haatik, proiektuak ur-ibilguen gainean izan dezakeen eragirik azpimarragarriena DPS 6 izendatutako zabortegia gauzatzearen ondoriozkoa izango litzateke. Obretako soberakinen gordailu horrek, sustatzaileak bidalitako dokumentazioan plano gainean marraztutako alternatiba ezberdinen artean hastape-nean hautatua, ibilguaren tarte handi samar bat eta Altzazu (edo Kortabarrierreka) errekaostoen ertzak, haren amaieran, Urola Ibaiarekin bat egin baino apur bat lehenago, estaltzea dakar. Horrek azpi-arroa osoaren ibai-konektibitate ekologikoa etetea dakar.

Errekastoa 0 osagai hidrauliko (1-10 km<sup>2</sup> bitartean) modura sailkatzen da, EAeko Ibaien eta erreken ertzak antolatutako Lurraldearen Arloko Planak ezarritako irizpideari jarraiki. Horri dagokionez, LAP planak irizpide orokor modura zehazten duenez, ez da baimenduko estaldurak egitea 0,5 km<sup>2</sup>-tik gorako arroa drainatzaile ibai-tarteetan. Halaber, adierazten denez, ibilguen estaldura baimenduko da 1 km<sup>2</sup>-ra arteko arroetan, azpiegitura estrategikoen kasuan.

Horrenbestez, alterazio hidromorfologiko garrantzitsua da ibilguaren azpialdeko tartearen gainean, errekaostoen egoera ekologikoa baldintzatzen duena. Horrez gain, ertz eta ibaien lurralde-antolaketa araudiarekin bateragarria ez den jardun bat da.

– Espazio natural, landaredia eta intereseko habitaten gainean: Arestian aipatu den moduan, proiektua EAEn babestutako espazio naturaleko sareari dagokion edozein lekutik at kokatzen da (LIC/ZEC natura-parkea edota biotopoa), eta baita

\* Características de potencial impacto:

La alternativa seleccionada trata de mejorar la carretera y la seguridad vial de este tramo de la GI-631 aprovechando en gran parte la calzada actual y su plataforma. Descarta, por tanto, las grandes modificaciones de trazado estudiadas en el análisis de alternativas realizado en 2011, con lo que se minimizan enormemente los potenciales impactos ambientales de la infraestructura.

En cualquier caso, la ejecución del proyecto va a generar una serie de impactos negativos sobre el medio que deben ser identificados y valorados. Por tanto, 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 principales efectos previsibles:

– Sobre las masas de agua: El trazado de la carretera discurre de forma paralela al curso del río Urola en su margen izquierda, si bien la ampliación de la plataforma necesaria para la mejora de la carretera se plantea sobre el lado contrario al río, hacia la ladera del monte. En consecuencia, la ejecución del proyecto no debe suponer la ocupación o afección permanente del cauce y de sus riberas. La cercanía del proyecto al cauce implica cierto riesgo de que se produzcan vertidos u ocupaciones temporales del dominio público hidráulico durante la fase de obras, pero siempre que se adopten las medidas preventivas específicas, no supondrán afecciones significativas sobre el estado ecológico del cauce principal del río.

En cambio, el proyecto tal y como está planteado, sí puede generar afecciones de mayor consideración sobre las regatas afluentes del curso principal. Por una parte, el trazado de la carretera actual y la ampliación prevista atraviesan las regatas Koñobi (u Ondamendi) y Altzazu (o Kortabarrierreka), por lo que, en función de la solución constructiva que se adopte en el proyecto de construcción, se podrá producir una afección más o menos significativa sobre estos cursos de agua.

Sin embargo, el impacto más importante que puede producir el proyecto sobre los cursos de agua sería el derivado de la ejecución del denominado vertedero DPS 6. Dicho depósito de sobrantes de obra, preliminarmente seleccionado de entre las diferentes alternativas dibujadas sobre plano en la documentación enviada por el promotor, supone la cubrición de un buen tramo del cauce y las riberas de la regata Altzazu (o Kortabarrierreka) en su parte final, poco antes de su desembocadura en el río Urola, lo que supone la interrupción de la conectividad ecológica fluvial de toda la subcuenca.

La regata se clasifica como de componente hidráulica 0 (entre 1-10 km<sup>2</sup>) conforme al criterio establecido por el Plan Territorial Sectorial de Márgenes de Ríos y Arroyos de la CAPV. A este respecto, el PTS determina que, como criterio general, no será autorizable la realización de coberturas en los tramos fluviales con cuenca drenante superior a 0,5 km<sup>2</sup>. Así mismo, señala que únicamente se podrá autorizar la cobertura de cauces en cuencas de hasta 1 km<sup>2</sup> en casos de infraestructuras estratégicas.

Se trata por tanto, de una alteración hidromorfológica importante sobre el tramo inferior del cauce, que condiciona el estado ecológico de toda la regata, así como una actuación incompatible con la normativa de ordenación territorial de márgenes y ríos.

– Sobre los espacios naturales, vegetación y hábitats de interés: Como se ha comentado arriba, el proyecto se sitúa fuera de cualquier lugar perteneciente a la red de espacios naturales protegido de la CAPV (LIC/ZEC, parque natural y/o bio-

natura intereseko bezala inbentariatutako eremuetatik kanpo ere. Halaber, ez du oztopatzen Natura 2000 Sareko espazioen arteko lotunerako korridore ekologikorik.

Errepidea hobetzeko esku-hartzeak egungo errepidean zehar burutzen dira eta, puntu askotan, landarediaren gaineko eragin gailena errepidearen ertzarekin lotzen den izaera erruderal eta nitrofiloa duen landarediaren gainean gertatzen da, natura intereseko baxukoa dena. Trazadura ezkerreko ertzaren gainean handitu edo aldatzen da (Azkoitirako noranzkoan), nagusiki basoko landarez hartutako mazelen gainean. Haatik, potentzialki eragindako zenbait zonalde harizti eta baso mistoen fase gazte edo degradatuz estalita daude. Aurreikusitako trazadura inguratuz, hala Urola ibaiertzean zehar nola Koñobi (edo Ondamendi) errekaostoen inguruan, haltzadien unada ugari dago, lehentasunezko intereseko habitata dena, hasiera batean proiektuko trazaduraren eragin zuzenik jasango ez dutenak.

Bestalde, DPS 6 izendatutako soberakinen gordailuak zuzenean eragingo luke, helarazitako kartografiaren mugaketaren arabera, pagadi azidofiloko unada batean, Batasunaren intereseko modura kalifikatutako habitata.

Txosten hau igortzeko helarazitako kartografiaren eskalak potentzialki eragindako azalaren xehetasunezko azterketa egitea ahalbidetzen ez badu ere eta proiektuko ingurumen-agirian behar bezala xehatutako balioespenik egiten ez bada ere bertan dauden habitat eta landare-osaeren kalitateari buruz, ez dirudi proiektuak eragin garrantzitsurik duenik landarediaren eta habitaten gainean, betiere, obrei ekin aurretik balio handieneko osaerak identifikatu, behar bezala babestu eta intereseko habitaten azalaren galera konpentsatzeko neurriak hartzen badira, galdutakoa baino handiagoa den azalera bat berrezarritza.

– Fauna-espezien gainean: Proiektuan planteatutako trazadurak dagoeneko bertan dagoen galtzada baten zati handi bat aprobetxatzen duenez, ez du ekarriko faunarako habitata (habiak egiteko eremuak, ugalketarakoak, elikadurarakoak, egonaldiak egitekoak, atsedenerakoak edo joan-etorrietarakoak) modu adierazgarrian murriztea. Bidean hesi-efektua ere ez da, hasiera batean, modu adierazgarrian areagotuko, bidearen zabalera gutxi areagotzen dela eta hobetzeko tartearen luzera eskasa kontuan hartuz. Haatik, bidearen bi aldetan konektibitate ekologikoa mantentzea aintzatezteko faktore bat izan beharko da eraikuntzako proiektuan errepidearen behin betiko diseinua egitean.

Aurrez adierazi den moduan, tarte honetan bisoi europarraren presentzia zalantzazkoa den arren, ikergai den zonaldeetik ibaian behera zenbait animalia daudela kontuan hartuz, zuhurtziaz jardun behar da derrigorrez proiektua gauzatzeko bitartean ibaiertzeko habitaten gainean balizko edozein eragozpen edo alterazio ekiditeko.

– Paisaiaren eta geomorfologiaren gainean: Proiektua gauzatzeko ezinbestekoa da inguruan dauden lur-erazketak areagotzea. Horrek, inpaktu geomorfologiko eta paisajistikoa ekarriko du. Malda pikoko mazelatan jarduten da, zenbait gunetan higadura-arrisku handia izanik. Horrek mazelen egonkortasuna eta esku-hartzeen paisaia aldetik integrazio baldintza dezake. Bestalde, proiektua nahikoa zokoratuta dagoen haran baten hondoan garatzen da eta arroa bisual mugatua duena. Horren ondorioz, sorrarazitako paisaia aldetik inpaktuaren irismena murriztu egiten da.

Balioespen horren oinarritzat hartzen den ingurumen-agiriak 1/5000 eskalako planoak baino ez dira azaltzen. Horrenbestez, proiektuak eragingo duen alterazio morfologikoari buruzko oso azaleko ideia bat baino ezin da egin. Ingurumen-agirian ere ez da ezponda eta lur-erazketetan eusteko eta egonkortzeko erabiliko diren bitarteko eta teknikei buruzko informaziorik ematen, ezta erabiltzea proposatzen diren berre-

topo), así como de áreas inventariadas como de interés naturalístico. Así mismo, no intercepta ningún corredor ecológico de enlace entre espacios de la Red Natura 2000.

Las actuaciones de mejora de la carretera se realizan a lo largo de la carretera actual y, en muchos puntos, la afección preponderante sobre la vegetación se produce sobre aquella de carácter ruderal-nitrófila asociada a los bordes de la carretera, que presenta un bajo interés naturalístico. La ampliación o modificación del trazado se realiza sobre la margen izquierda (dirección Azkoitia) sobre laderas ocupadas principalmente por plantaciones forestales, si bien en algunas zonas potencialmente afectadas se encuentran cubiertas por fases juveniles o degradadas de robledales y bosques mixtos. Bordeando el trazado previsto, tanto a lo largo de la ribera del Urola como en el entorno de la regata Koñobi (u Ondamendi), se encuentran varios rodales de alisos, hábitat de interés prioritario, que en principio no serán afectados directamente por el trazado del proyecto.

Por otra parte, el denominado depósito de sobrantes DPS 6 afectaría de manera directa, según la delimitación de la cartografía aportada, a un rodal de hayedo acidófilo, hábitat calificado como de interés comunitario.

Si bien la escala de la cartografía aportada para la emisión de este informe no permite un análisis de detalle de las superficies potencialmente afectadas y el documento ambiental del proyecto no realiza una valoración suficientemente detallada de la calidad ecológica de los hábitats y formaciones vegetales presentes, las afecciones del proyecto sobre la vegetación y los hábitats no parecen importantes, siempre que con carácter previo al inicio de la obras se identifiquen las formaciones de mayor valor, se protejan adecuadamente y se adopten medidas para compensar la pérdida de superficie de hábitats de interés mediante la restauración de una superficie mayor a la pérdida ocasionada.

– Sobre las especies faunísticas: Como el trazado planteado en el proyecto aprovecha en gran parte una calzada ya existente, no va a producir una reducción significativa de hábitats - áreas de nidificación, reproducción, alimentación, estancia, descanso, y/o tránsito- para la fauna. El aumento del efecto barrera de la vía para la fauna tampoco será, en principio, excesivo, teniendo en cuenta el ligero aumento de la anchura de la vía y la escasa longitud del tramo sujeto a mejora, si bien el mantenimiento de la conectividad ecológica a ambos lados de la vía deberá ser un factor a considerar en el diseño definitivo de la carretera que se realice en el proyecto de construcción.

Como ya se ha comentado arriba, si bien la presencia del visón europeo en este tramo es incierta, la confirmación la existencia de ejemplares aguas debajo de la zona de estudio obliga a extremar las precauciones ante cualquier posible molestia o alteración sobre los hábitats de ribereños durante la ejecución del proyecto.

– Sobre el paisaje y la geomorfología: La ejecución del proyecto requiere de la ampliación de los desmontes existentes con el consiguiente impacto geomorfológico y paisajístico. Se actúa sobre laderas de fuerte pendiente, con un elevado riesgo de erosión en algunos puntos, lo que puede condicionar la estabilización de las laderas y la integración paisajística de las actuaciones. Por otra parte, el proyecto se desarrolla sobre un fondo de valle relativamente encajonado y con una limitada cuenca visual, con lo que se reduce el alcance del impacto paisajístico provocado.

El documento ambiental sobre el que se basa esta valoración únicamente aporta planos a escala 1/5000 con los que solo se puede hacer una idea muy aproximada de la alteración morfológica que producirá el proyecto. El documento ambiental tampoco aporta información sobre los medios y técnicas de sujeción y estabilización que se van a emplear en los taludes y desmontes, ni las medidas de restauración que se proponen uti-

zartzeko neurriei buruz ere, eta horiek errepidearen paisaia aldetiko azken inpaktua modu erabakigarrian baldintzatuko duten alderdiak dira.

Eraikuntza Proiektuan diseinuzko lehen faseetatik ezpanda eta lur-erazketen integrazio bisuala kontuan hartzen bada, egonkortzeko bioingeniaritzako teknikak aplikatzeko saiakera egiten bada, egonkortzeko teknika gogorren erabilera murrizten bada, esate baterako, gunitatuak eta hormigoi-esnezko proiektzioak, eta ingurumena eta paisaia berrezartzeko proiektu bat gaineratu eta aplikatzen bada, paisaiaren gaineko inpaktua baitaratzeko modukoa izango da ziurrenera.

– Soinuaren kalitatea, atmosferikoa eta lurzorua: Proiektuak kalitate atmosferikoa (airean diren partikula-mailak eta errekontza-gasaren mailak) eta soinuaren kalitatean (zarata-mailak) eragindako inpaktuak obretako fasearekin lotzen dira funtsean, izan ere, behin haiek amaituta egungo egoera berrezartzen da bi alderdi horietan. Horrenbestez, inpaktu mugatuak eta aldi baterakoak dira, berreskura egin daitezkeenak eta garrantzi urrikoak direnak neurri zuzentzaileak aplikatuta (ureztatzeak, ibilgailuen berrikuspen eta mantenua, laneko ordutegia, etab.) eta atzeragarriak behin horiek sorrarazten dituzten ekintzak amaituta. Bestalde, eta proiektuak egungo errepidearen trazaduraren zati handiena aprobetxatzen duenez, lurzoru ez antropizatuen gaineko eragina (nekazaritzako lurzorua, landaredia duen lurzorua) baxua da hedadura eta aparteko irismenari dagokienez.

Aurrekoa kontuan hartuz, proiektua 1. alternatiba modura deskribatutako trazaduraren arabera gauzatzeak ez dirudi ingurumen-eragin adierazgarririk ekarriko duenik, izan ere, inpaktu aurreikusgarri gehienak murriztu egin daitezke edo atzeragarriak dira eraikuntza proiektuan babes-neurriak eta neurri zuzentzaileak behar bezala aintzatetsi eta sartuz.

Haatik, soberakinen gordailutako hautatutako proposamena ez da baitaratzeko modukoa ingurumenaren ikuspegitik, izan ere, nahikoa garrantzitsua den ibilgu bat bere burualdetik urrun ikuspegi hidromorfologiko batetik aldatzea dakar, bere isolamendu ekologikoa eraginez eta azpi-arroa osoaren egoera ekologikoa baldintzatuz. Gordailu hori gauzatzean, era berean, altuera baxuko pagadi azidofilo txiki bat desagertu daiteke. Horrenbestez, DPS 6 izeneko zabortearen gauzapena alboratu egin behar da obrako soberakinen gordailua kokatzeko.

Gordailuaren kokapena ingurumen arloko alderdiak kontuan hartzen dituen alternatiben azterketa baten arabera hautatu behar da. Halako azterketarik ez dago, eta ingurumen-agerian helarazitako kartografian gordailuari dagokionez islatzen diren alternatiben atariko balioespenetik ondorioztatzen denez, Kortabarrigañekoa baserriaren bi aldetara kokatutako bi ibarbi-deak eta, bereziki, haren iparraldera kokatutakoa, esku-hartzeko modukoa izan daiteke ingurumenaren ikuspegitik.

Beraz, proiektuaren ezaugarriak, eragindako eremuaren ingurumen-sentsibilitatea eta balizko inpaktuaren ezaugarriak kontuan hartuz, eta 21/2013 Legeak, abenduaren 9koak, ingurumen ebaluazioarenak, III. eranskinen irizpideak aplikatuz, eta 22/2016 Foru Dekretuak, uztailaren 19koak, 6. artikuluan aurreikusitakoari jarraiki, zuzendaritza nagusi honek proiektu honen ingurumen-inpaktuaren txostena baldintza hauetan eman du:

**Lehen.** Azkoitia eta Urretxu artean GI-631 errepidea hobetzeko proiektuan, 2. aurreratu-tartean, ez da beharrezkoa ingurumen-inpaktuaren ebaluazioren prozedura arrunta aplikatzea, izan ere, egindako azterketaren ondotik, proiektu horrek ingurumen-elementuen gainean eragin kaltegarri adierazgarririk ez duela sorraraziko uste da, betiere, garatutako alternatiba 1. alternatiba izendatzen dena bada eta proiektuaren sustaizaileak ingurumen-inpaktuaren txosten honetako bigarren eta hirugarren ataletan ezartzen diren zehaztapenak gaineratu eta betetzen direla bermatzen badu.

lizar, aspectos que condicionarán decisivamente el impacto paisajístico final de la carretera.

Siempre que el proyecto constructivo tenga en cuenta la integración visual de taludes y desmontes desde las primeras fases de diseño, trate de aplicar técnicas de bioingeniería para la estabilización, minimice el empleo de técnicas duras de estabilización como gunitados y proyecciones de lechada de hormigón e incorpore y aplique un proyecto de restauración ambiental y paisajística, el impacto sobre el paisaje será probablemente asumible.

– Calidad sonora, atmosférica y de los suelos: Las afectaciones sobre la calidad atmosférica (niveles de partículas en suspensión y gases de combustión) y sonora (niveles de ruido) producidas por el proyecto se asocian fundamentalmente a la fase de obras, ya que una vez finalizadas las mismas se retorna a la situación actual en ambos aspectos. Se trata, por tanto de impactos limitados y temporales, recuperables y de escasa magnitud con la aplicación de medidas correctoras (riegos, revisión y mantenimiento de vehículos, horario de trabajos, etc.) y reversibles una vez finalicen las acciones que lo generan. Por su parte, y debido a que el proyecto aprovecha en la mayoría del trazado de la carretera actual, la afición sobre los suelos no antropizados (suelo agrario, suelo con vegetación) es baja en cuanto a extensión y alcance especial.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, la ejecución del proyecto conforme al trazado descrito como Alternativa 1 no parece que vaya a producir impactos ambientales significativos, ya que la mayoría de los impactos previsibles son minimizables o reversibles mediante la adecuada consideración e introducción en el proyecto constructivo de medidas protectoras y correctoras.

Sin embargo la propuesta seleccionada para el depósito de sobrantes es medioambientalmente inasumible, ya que implica la alteración hidromorfológica de un cauce relativamente importante lejos de su cabecera, provocando su aislamiento ecológico y condicionando el estado ecológico de toda la subcuenca. La ejecución de este depósito podría provocar asimismo la desaparición de un pequeño hayedo acidófilo a baja altitud. Por tanto, debe descartarse la ejecución del vertedero denominado DPS 6 como emplazamiento para el depósito de los sobrantes de obra.

El emplazamiento para el depósito de sobrantes debe seleccionarse en base a un análisis de alternativas que tenga en cuenta los aspectos ambientales. A falta de dicho análisis, de la valoración preliminar de las alternativas de depósito reflejadas en la cartografía aportada en el documento ambiental se concluye que las dos vaguadas situadas a ambos lados del caserío Kortabarrigañekoa y, en especial, la situada al Norte del mismo, podrían ser asumibles desde el punto de vista ambiental.

Por tanto, consideradas las características del proyecto, la sensibilidad ambiental del área afectada y las características del potencial impacto y aplicando los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y, en virtud de lo previsto en el art. 6 del Decreto Foral 22/2016, de 19 de julio, esta Dirección General emite informe de impacto ambiental del presente proyecto en los términos siguientes:

**Primero.** Considerar que el proyecto de mejora de la carretera GI-631 entre Azkoitia y Urretxu Tramo de adelantamiento n.º 2 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 y cuando la alternativa desarrollada sea la denominada Alternativa 1 y el promotor del proyecto garantice la efectiva incorporación y cumplimiento de las determinaciones que se establecen en los apartados segundo y tercero de este informe de impacto ambiental.

Sustatzaileak igorritako ingurumen-agirian trazadurari dago-kionez agertzen den beste edozein alternatibatan ingurumen-inpaktuaren ebaluazio arrunta aplikatu beharko da.

**Bigarrena.** Soberakinen gordailurako DPS 6 izeneko koka-pena alde batera utzi behar da. Eraikuntzako Proiektuan obrako soberakinak kudeatzeko ingurumen arloko irtenbide onena zehazteko alternatibak aztertu beharko dira. Zabortegei edo gordailu iraunkor bat sortzea beharrezkoa bada, kokapen ezberdinak ingurumenaren ikuspegitik balioetsiko dira eta sorrarazitako inpaktuak baitaratzeko modukoak dituen aukera bat hautatuko da.

**Hirugarrena.** Azkoitia eta Urretxu artean GI-631 errepidea, 2. aurreratze-tartea, hobetzeko eraikuntza proiektuan xehetasunez eta sakonki garatuko dira sorrarazten dituen inpaktuen identifikazioa eta horien balioespena, ingurumen-inpaktuari dagozkion babes-neurriak eta neurri zuzentzaileak eta ingurumena zaintzeko programaren zehaztapenak. Eduki horiek eraikuntza proiektuaren eranskin espezifikoa jasoko dira eta eraikuntza proiektuaren baldintza jakinen, obrako neurketa eta unitateen doikuntzen, eta ingurumen-inpaktuaren txosten honetan ezartzen diren zehaztapenen arabera kuantifikatu eta doitu beharko dira.

Edozein kasutan, neurri zuzentzaileak, paisaia aldetiko integrazioarako eta ingurumena berrezartzeko proiektua eta ingurumena zaintzeko programa garatzeko aurrekontua eta baldintza teknikoen plegua eraikuntza proiektuaren aurrekontuetan eta baldintza teknikoen pleguan barneratu beharko dira eta baita lizitazioarako oinarrietan ere, horri dagokionez honakoa kontuan hartu beharko delarik:

1. Obrarako neurri zuzentzaile orokorrak:

Neurri zuzentzaileak kontuan hartu beharko dira obraren eragina jasotzen duten eremu guztietan, baita, hala badagokio, proiektuaren desjabetze-eremutik kanpo leudeken zonaldeetan ere (sarbideak eta obrak, laneko plataformak, etab.). Horietan ere neurri zuzentzaile eta itzulketa-neurri egokiak aplikatuko dira.

Obrak garatzen diren bitartean ez da beharrezkoa den azaleratik gorako eraginik sorraraziko. Horrenbestez, proiektuak ahalik eta zehaztasun handienarekin zedarritu eta kartografian islatu beharko du gehienez okupatzeko azalera-eremua, hala obrako zonalde ezberdinetan zehar, nola aldi baterako metaketak, soberakinen gordailua, obrako instalazio eta eraikinak, makineria-parkea, materialen, olioaren eta erregaien biltegiak, ibilgailuak garbitzeko eremuak, urak arazteko sistemak, trafikoren behin-behineko desbideratzeak eta obrako barneko eta kanpoko bide-sarea kokatzeari dagozkion obrako unitateetan zehar. Horri dagokionez, jardute-eremu ezberdinetara sartzeko dagoeneko erabilgarri dauden sarbideak erabiltzeko ahalegina egingo da.

Aipatutako instalazioak eta aldi baterako metaketak ingurumenera ahalik eta eragin txikiena egiteko irizpideak kontuan hartuz lokalizatuko dira. Inolaz ere ezingo dira lokalizatu intereseko landaredia osatera duten espazioetan (baso-masa autoktonoak, ibaiertzeko landaredia, lehentasunezko intereseko habitatak). Horrela, horiek ibilguetatik edo lurrazaleko ur-masetatik urrun kokatzeko ahalegina egin behar da, beherago ezartzen denaren arabera.

Obraren zuinetako uanean eta eraikuntza-lanei ekin aurretik, balizaje espezifiko sendo bat burutu beharko da, mugitzen zaila izango dena, aurreko lerroaldean aipatutako balio esanguratsuko elementu naturalen inguruan kokatzen diren lan-zonaldeak zehazki zedarritzea.

Obrazuzendaritzak eta kontratista esleipendunak, obraren zehar eta haietako berme-eremuan zehar, ingurumen-eraginaren prebentzio eta zuzenketa eta neurri zuzentzaileen gauzapean kualifikatuta dauden profesionalen aholkularitza izan

La ejecución de cualquiera de las otras alternativas de trazado expuestas en el documento ambiental remitido por el promotor deberá ser sometida a evaluación ordinaria de impacto ambiental.

**Segundo.** Se deberá descartar el emplazamiento denominado DPS 6 para el depósito de sobrantes. El proyecto de construcción deberá realizar un análisis de alternativas para determinar la mejor solución medioambiental para la gestión de los sobrantes de obra. En el caso de que sea necesaria la creación de un vertedero o depósito permanente, se valorarán ambientalmente los distintos emplazamientos posibles y se seleccionará una opción en la que los impactos generados sean asumibles.

**Tercero.** El proyecto de construcción de mejora de la carretera GI-631 entre Azkoitia y Urretxu Tramo de adelantamiento n.º 2 desarrollará en detalle y profundidad la identificación y valoración de los impactos que produce, las medidas protectoras y correctoras de impacto ambiental y las determinaciones del programa de vigilancia ambiental. Estos contenidos se recogerán en un anexo específico del proyecto constructivo y deberán ser cuantificados y ajustados en función de las condiciones concretas del proyecto de construcción, del ajuste de las mediciones y unidades de obra, y de las determinaciones que se establecen en este informe de impacto ambiental.

En todo caso, el presupuesto y los pliegos de condiciones 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 condiciones técnicas del proyecto de construcción y 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, del depósito de sobrantes, de las instalaciones y edificaciones de obra, del parque de maquinaria, de los almacenes de materiales, aceites y combustibles, de las áreas destinadas 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 afección 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 más abajo.

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



beharko dute. Kontratataren ingurumen arloko aholkularitza obra-tokian egongo da, alor horri dagozkion obrako unitateak behar bezala garatzen direla arduratuz.

### 2. Sistema hidrológikoa eta uren kalitatea:

Eskumeneko organoak ezarritako baldintzen kalterik gabe, jabari publiko hidraulikoan eta haietako zortasun- eta babes-zonaldeetan eragina duten obrek zehaztapen hauek bete beharko dituzte:

Indusketako, lur-mugimenduko eta eraikuntzako faseak era-gindako ibilguetara ahalik eta sedimentu eta bestelako kutsa-tzaile gutxien isuriz gauzatu beharko dira. Horrenbestez, Urola Ibaiaren eta hartako ibaiadarren ibilguen inguruan obrako edo-zein material mota pilatzea, aldi baterako edo modu iraunko-rran, debekatuko da, eta sortuko diren hurbileko lubeta eta lur-erazketako lur-jausiak ekiditeko beharrezkoak diren neurriak erabiliko dira.

Hori dela eta, obren gauzapenaren lehenengo faseetatik, ura isuri aurretik finak atxikitze beharrezkoak diren gailuak instalatuko dira. Horiek izan daitezke sedimentuen hesiak eta izan daitezke dekantazio-putzuak edo prentsa-iragazkiak isurien ondorioz airean metatutako partikula kopurua kontuan izan-ik beharrezkoa bada. Sistema horietan dekantatutako lohiak aldizka jasoko dira eta beren ezaugarrien arabera kudeatuko dira.

Obrako aldi baterako instalazioak (makineria-parkeak, ibil-gailuen garbiketara, gurpilen garbiketara, garbiguneak, etab.) jabari publiko hidraulikotik eta ibilguen zortasun zonalde-tik at, eta ingurunetik isolatuko dira hidraulikoki. Horrela, jaria-tze arruntetik datozen urak eta instalazioetatik datozenak berezi egingo dira. Azken horiek, hala badagokio, tratatu egingo dira isuri aurretik, horri dagokionez legez ezarritako balioak gainditu ez daitezten.

Plataformetako luzetarako drainatzeen isurien aurretik karga kutsatzailea murrizteko sistemak instalatzea (area eta koipea kentzeko kutxatila, drainatze iraunkorreko sistemak, etab.) komeni den ala ez aztertuko da.

### 3. Paisaia aldetiko integrazioa eta Berrezarpen Plana:

Paisaiarekin eta alderdi geomorfologikoekin lotuta aurrez egin diren aipamenekin bat etorriz, eremua paisaiaren ikuspegi-tik aztertu beharko da (frequentazioa, behaketa-puntu nagusie-tatik ikusgaitasuna, kalitate eta ahultasun bisuala, etab.) eta funtsean sortuko diren ezponda eta lur-erazketekin eta, hala badagokio, ezarri beharreko egitura ezberdinekin (eustormak, zorrotanak eta drainatze-lanak, etab.) lotutako paisaia aldetiko inpaktuak murrizteko eta paisaia aldetiko integrazioa ahalbide-tzeko eraikuntza arloko neurri eta irtenbideak barneratzen direla ziurtatu beharko da. Ildo horretatik:

– Ezpondetan (eta zehazki altuenen kasuan) egonkortze eta euste egokia ziurtatzeaz gain, integrazio bisuala hobetzea ahal-bidetzeko irtenbideak planteatzeko ahalegina egingo da. Guni-tatuak eta hormigo-esnezko proiektzioek paisaia eta natura aldetiko integrazioarako ahalmen oso eskasa dute. Beraz, ahal denean, eta ezponda horien ezaugarriak kontuan hartuz, beste-lako irtenbideen alde egingo da, esate baterako, maila edo sare organikoak, geo-zeldak, geo-maila bolumetrikoak, mulching (barrubiguna), landareak hesi modura, manta organikoak, metak, zurezko egiturak, eustorma eta harri-lubeta berdeak, etab.

– Ikusgarriago dauden murrak edo egiturei dagokienez, horiek eusteko edota egonkortzeko dituzten funtzioak ziurtatuz, hobeto integratzeko irtenbideak aztertuko dira. Horrela, harri-lubeta biziko murrak, kaio beltzak, murrak berdeak, bio-ingenia-ritzako murrak (krainerak) harlangaitzezko harri-lubetak edota lorategi-murrak planteatu daitezke.

medidas correctoras. La asesoría ambiental de contratista estará a pie de obra ocupándose del correcto desarrollo de las unidades de obra relacionadas con esta materia.

### 2. 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 afectados, por lo que se restringirá la acumulación de cualquier tipo de material de las obras en las proximidades del curso del río Urola y sus afluentes, sea con carácter temporal o permanente, y se dispondrán los medios necesarios para evitar los derrames de tierras de los terraplenes y desmontes cercanos que se van a generar.

Para ello, desde las primeras fases de realización de las obras, se instalarán los dispositivos de retención de finos previos al vertido de aguas que sean necesarios, que pueden ir desde las barreras de sedimentos hasta balsas de decantación o filtros prensas si la concentración de la partículas en suspensión de los vertidos lo hacen necesario. Los lodos decantados de dichos sistemas serán recogidos periódicamente y gestionados conforme a su caracterización.

La localización de las instalaciones temporales de obra (parques de maquinaria, limpieza de vehículos, lavarruedas, puntos limpios, etc.) se localizarán fuera de dominio público hidráulico y de la zona de servidumbre de los cauces, y, siempre que sea posible, de su zona de servidumbre protección, 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.

Se estudiará la conveniencia de que de forma previa al vertido de los drenajes longitudinales de las plataformas se instalen sistemas que reduzcan la carga contaminante (arquetas desarenadoras y desengrasadoras, sistemas de drenaje sostenible, etc.).

### 3. Integración paisajística y Plan de Restauración:

De acuerdo con las consideraciones que se han hecho anteriormente en relación con el paisaje y los aspectos geomorfológicos, se deberá analizar paisajísticamente el ámbito (frecuentación, intervisibilidad desde principales puntos de observación, calidad y fragilidad visual, etc.) y asegurar la incorporación de medidas y soluciones constructivas que permitan la integración y la minimización de los impactos paisajísticos asociados fundamentalmente de los taludes y desmontes que se van a generar y, en su caso, de las diferentes estructuras que se deben de implantar (muros de sustentación, bajantes y obras de drenaje, etc.). En este sentido:

– En los taludes (y específicamente para los más altos) se procurarán plantear soluciones que además de asegurar una adecuada estabilización-contención, faciliten la mejora de integración visual. El gunitado y las proyecciones de lechada de hormigón tienen muy poca capacidad de integración paisajística y naturalización, por lo que, siempre que sea posible, y según las características de esos taludes, se tenderá a utilizar otras soluciones basadas en, por ejemplo, mallas o redes orgánicas, geoceldas, geomallas volumétricas, mulching (acolchado), plantaciones vegetales en barrera, mantas orgánicas, fajinas, entramados de madera, muros y escolleras de contención verdes, etc.

– Respecto a los muros o estructuras más visibles, se estudiarán soluciones que acreditando igualmente sus funciones de contención, sujeción y/o estabilización, permitan su mejor integración, pudiéndose plantear soluciones basadas en muros en escolleras vivas, gaviones, muros verdes, muros de bioingeniería (krainers), escolleras de mampostería, muros-jardinera, etc.

– Drainatzerako hormigoizko zorroten mailakatuei dagokienez, ingurunearekin hobeto integratutako akaberadun zenbait irtenbide iker daitezke, esate baterako, harridun enkatzo-oinarrizko ibilgu ez mailakatua, ertzak landareztatuz.

Lurzoru naturalaren eta lur-erazketetako eta betegarrietako ezponden arteko forma aldetiko lotuneak (soberakinen gordailua barne) forma leun eta biribilduekin egingo dira ahal den guztietan, ertzak eta profil lerrozuzenak baztertuz, horien integrazio eta kalitate estetiko handiagoa lortze aldera. Soberakinen gordailuaren goialdeak ere forma naturalizatuen fisiografia izatea bilatuko da, zeharo lauak diren koroatze-azalera handiak ekidinez.

Landareztatzea berrezarpenaren oinarria den zonalde guztietan, landareztatze hori zonaldeko landare-serieei dagozkien espezieekin burutuko da, ahal denean, inguruneari eta zonalde biogeografikoari dagozkion espezie eta ekotipoen haziak eta aleak erabiliz, habitat naturalizatuen sorrera ahalbidezko eta ingurumarian dagoen landaredia naturalarekin lotzeko ahalegina eginez.

Azalera biluzien higadura ekidin asmoz, eragindako eremu guztietan berrezartzeko egin beharreko esku-hartzeak, ahal den heinean, obrak egiten diren bitartean gauzatuko dira. Modu horretan, obrek aurrera egin ahala ezartzen diren birmoldaketa eta landareztatze lanak gauzatuko dira. Horretarako, obrak zuzenean edo zeharka eraginda egon daitekeen landare-lurzoruaren gainaldeko geruza berreskuratuz egingo da, gerora beharrezkoak diren berrezarpen-prozesuetan baliatzeko. Landare-lurzoruaren ezaugarrien arabera, lur-medea garri organikoak erabiltzeko premia aurreikusiko da.

Landare-espezie exotiko inbaditzaileei dagokienez, proiektuan obren ondorioz haiek finkatu eta hedatzea ekiditeko neurriak gaineratu behar dira. Horri dagokionez, proiektuaren ingurunean dauden espazio ohikoenen eta dagoeneko gauzatutako obrek eragindako lurretako kolonizazio-mailaren diagnosi bat egingo da, arriskuen azterketa batekin batera. Diagnosi horretatik abiatuz, prebentziozko neurriak ezarriko dira eta, hala bada, gogokio, haiek kanporatzekoak. Halaber, zaintza-programan espezie horien agerpenaren inguruko jarraipena barneratuko da.

#### 4. Faunaren babesa:

Proiektutik hurbil dauden habitaten eta habitat horiek erabiltzen dituzten espezieen egoerari buruzko jardunen osteko ezaugarritze bat burutuko da, bisoi europarraren balizko presentzian bereziki erreparatuz. Habiak edo lurreko espezie babestuen ugalketarako zonaldeak daudela ikusten bada, basoko faunaren kudeaketan eskumena duen foru organoari horren berri eman beharko zaio.

Faunaren karakterizazioa burutu ondotik eta, beharrezkoak balitz, eraikuntza proiektuan faunarentzako beharrezkoak diren pasabide espezifiko eta eraginkorrak jasoko dira, edo horretarako drainatze-lanak egokituko dira, espezieen fauna aldetiko iragazkortasuna ahalbidezko egokienak direla uste diren errepideko puntuetan. Halaber, errepideetako egitura jakin batzuetan (kutxatilik, zaraten aurkako pantailak, etab.) faunaren gainean eragin kaltegarriak murrizteko hartuko diren neurriak zehaztuko dira.

GFako Flora eta Fauna Zerbitzuari kontsulta egingo zaio Bisoi Europarraren ugalketarako garai kritikoa (martxoaren 15etik uztailaren 31ra) ibilgutik gertu esku-hartzeak baztertu edo mugatzeko premieren inguruan.

#### 5. Obrako hondakin eta soberakinen kudeaketa:

22/2011 Legeak, uztailaren 28koak, obretan sorrarazitako hondakinak hondakin eta lurzoru kutsatuenak, aurreikusitakoarekin eta 112/2012 Dekretuak, uztailaren 26koak, eraikitze-eta eraiste-hondakinen sorrera eta kudeaketa arautzekoak

– Por lo que se refiere a de las bajantes escalonadas de hormigón para el drenaje, se podrían estudiar, otras con acabados más integrados en el entorno, tales como cauce no escalonado con base encachada con piedra, llevándose a cabo la revegetación de los márgenes.

Los acuerdos formales entre el terreno natural y los taludes de los desmontes y de los rellenos (incluido el depósito de sobrantes) 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. Se procurará que la parte superior del depósito de sobrantes también tenga una fisiografía de formas naturalizadas, evitándose superficies de coronación amplias completamente planas.

En todas aquellas zonas en las que la restauración se base en la revegetación, ésta se realizará en base a especies correspondientes a las series de vegetación de la zona, utilizando en la medida que sea posible semillas y ejemplares de especies y 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.

Respecto a las especies vegetales exóticas invasoras, el proyecto debe incorporar medidas para evitar que las obras contribuyan a su implantación y expansión. A estos efectos, se realizará un diagnóstico de las especies más habituales presentes en el entorno del proyecto, el grado de colonización de los terrenos afectados por las obras ya ejecutadas y un análisis de riesgos. A partir de dicho diagnóstico, se establecerán medidas de prevención y, en su caso, de erradicación. Asimismo, el programa de vigilancia incorporará el seguimiento de la aparición de estas especies.

#### 4. Protección de la fauna:

Se realizará una caracterización preoperacional del estado de los hábitats cercanos al proyecto y de las especies que hacen utilización de esos hábitats, prestando una especial atención a la posible presencia de visón europeo. Si se observa la existencia de nidos o zonas de reproducción de especies terrestres protegidas, se deberá comunicar su existencia al órgano foral competente en la gestión de fauna silvestre.

Tras esa caracterización faunística, y en caso de ser necesario, el proyecto constructivo recogerá los pasos de fauna específicos y eficaces necesarios, o se acondicionarán las obras de drenaje para ello, en aquellos puntos de la carretera que se consideren como los más adecuados para permitir la permeabilidad faunística transversal de las especies. Asimismo, se definirán las medidas que se adoptarán en ciertas estructuras de la carreteras (arquetas, pantallas anti ruido, etc.) para minimizar los efectos perjudiciales sobre la fauna.

Se consultará al Servicio de Flora y Fauna de la DFG la necesidad de excluir o limitar las actuaciones cercanas al cauce en el periodo crítico para la reproducción del Visón Europeo (entre el 15 de marzo y el 31 de julio).

#### 5. Gestión de residuos y sobrantes de obra:

Los residuos generados durante el transcurso de las obras se gestionarán de acuerdo con lo previsto en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados y el Decreto 112/2012, de 26 de julio, por el que se regula la producción y

xedatutakoarekin bat etorriz kudeatuko dira. Neurri orokor modura, erabat debekaturik geratzen da sortutako hondakin tipologia ezberdinak elkarren artean edo bestelako hondakin batzuekin nahastea. Teknikoki eta ekonomikoki bideragarri denean, hondakin tipologia bakoitza baliozkotu egin beharko du behar bezala baimendutako baliozkotzaile batek.

Hondakin arriskutsuen eta erabilitako olioen kudeaketa dagokion araudia betez egingo da (833/1988 Errege Dekretua eta 679/2006 Errege Dekretua, hurrenez hurren). Baimendutako kudeatzaileari entregatu arte, hondakin horiek estaldurapeko espazioetan biltegitratuko dira, behar bezala etiketatutako ontzi estankoeetan, zola iragazgaitz gainean eta balizko isuri edo ihesei eusteko kubeta edo sistema barnean, arriskutsuak ez diren eta motelak diren hondakinak biltegitratzeko zonaldetatik berezita.

Soberakinen kudeaketarako azken irtenbideari dagokionez, bigarren atalean adierazten den moduan, alternatiben inguruko azterketa bat egin beharko da, ingurumenaren ikuspegitik obrako soberakinak kudeatzeko irtenbide onena zehazteko xedez. Zabortegei edo gordailu iraunkor bat sortzea beharrezkoa bada, kokapen ezberdinak ingurumenaren ikuspegitik balioetsiko dira eta sorrarazitako inpaktuak baitaratzeko modukoak dituen aukera bat hautatuko da.

Hautatutako gordailuari dagokionez, eraikuntza proiektuan otsailaren 24ko 49/2009 Dekretuaren V. eranskinean ezartzen den dokumentazioa jasotzen duen atal edo eranskin espezifiko bat gaineratu beharko da, ingurumen-inpaktuaren txosten hone-tan aplikagarri zaizkion zehaztapen guztiak barne. Dokumentazio hori, ur eta biodibertsitatearen babes arloko eskumeneko organoen txostenekin batera, Ingurumen Zuzendaritza honetara igorriko da, eraikuntza proiektua onartu aurretik baimentze aldera.

#### 6. Soinuaren kalitatea:

Proiektuaren eremuan errepidetik gertuen dauden eraikinek jasan beharreko soinu-mailen balioespen bat egingo da, Euskal Autonomia Erkidegoko kutsadura akustikoko 212/2012 Dekretuak, urriaren 16koak, Euskal Autonomia Erkidegoko kutsadura akustikoari buruzkoak, ezarritako (D taula) bide azpiegiturretan aplikatzeko inmisio akustikoko muga-balioak urratzen ote diren zehazte aldera. Haren eraginkortasun-mailaren araber, neurri zuzentzaileak (soinu-hesiak, errepideko bidezoruak, etab.) ezartzeko aukera aztertuko da, zuzenean proiektuan edo Bide Azpiegitura Sailak horri buruz dituen aurreikuspenen esparruan (zaraten aurkako ekintza-plana, urteko partidak, etab.).

Lanek irauten duten bitartean, makineriaren mantenu orokorri eta jatorrian zarata murrizteari dagokienez beharrezkotzat aurreikusten diren obrako jardun onak aplikatu beharko dira, eta zehazki, aplikagarri zaienean, 212/2002 Errege Dekretuak, otsailaren 22koak, soinu-emisioak arautzekoak, ezarritakoa aire zabalean erabiltzeko makina jakin batzuen gainean, 212/2012 Dekretuak, urriaren 16koak, xedatutakoaren araber, ezarritako soinu-inmisioaren kalitatearekin lotutako zenbait helburu betetzearekin batera.

#### 7. Airearen kalitatea:

Obren gauzapearen fasearen araber, lanetatik edo obrako ibilgailuetatik eratorrita atmosferara egiten den partikulen emisioa murriztu egingo da. Horrez gain, eraikuntza-lanen ondorioz airean geratzen diren partikulek sorrarazitako inpaktu murrizteko beharrezkoak diren kontrol-neurriak ezarriko dira, esate baterako, kamioietako gurpilak garbitzeko sistemak, galtzaden eta obra-lekuen ureztapena edota ibilgailuen mantenu-egoera egokia ziurtatzeko sistemak. Material hausdunak aire zabalean biltegitratzea ekidingo da.

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

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. Siempre que resulte técnica y económicamente viable cada una de las tipologías de residuos deberá ser valorizada a través de valorizador debidamente autorizado.

La gestión de los residuos peligrosos y de los aceites usados se hará de conformidad con su normativa correspondiente (R.D. 833/1988 y R.D. 679/2006, respectivamente). 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 solución final para la gestión de sobrantes, tal y como se señala en el apartado segundo, se deberá realizar un análisis de alternativas para determinar la mejor solución medioambiental para la gestión de los sobrantes de obra. En el caso de que sea necesaria la creación de un vertedero o depósito permanente, se valorarán ambientalmente los distintos emplazamientos posibles y se seleccionará una opción en la que los impactos generados sean asumibles.

Respecto al depósito seleccionado, el proyecto constructivo contará con un apartado o anexo específico que recoja la documentación que establece el anexo V del Decreto 49/2009, de 24 de febrero, incluyendo todas aquellas determinaciones de este informe de impacto ambiental que le son aplicables. Esa documentación junto con los informes de los órganos competentes en materia de aguas y protección de la biodiversidad, se remitirá a esta Dirección de Medio Ambiente de cara a su autorización con anterioridad a la aprobación del proyecto constructivo.

#### 6. Calidad sonora:

Se efectuará una valoración de los niveles acústicos a los que están sometidas las edificaciones más cercanas a la carretera en el ámbito del proyecto de cara a determinar si se incumplen los valores límites de inmisión acústicos aplicables a las infraestructuras viarias establecidos en el Decreto 212/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la comunidad autónoma del País Vasco (Tabla D). Dependiendo de su grado de efectividad, se analizará la potencial implantación de medidas correctoras (barreras acústicas, firmes de carretera, etc.), ya sea directamente en el proyecto, o en el marco de las previsiones que tenga el Departamento de Infraestructuras Viarias al respecto (plan de acción contra el ruido, partidas anuales, etc.).

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. 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

karga estaltzeko gailuz hornitutako ibilgailuetan, partikulak atmosferan barreiatzea saihesteko xedez.

#### 8. Garbiketa- eta lehengoratzetan:

Obrak gauzatzen diren bitartean, obrari berez dagozkion zonaldeak eta hark eragindako ingurunea (traza, makineria-parkea, makineria igarotzeko zonaldeak, sarbideak eta eragindako bizitegi-guneak, etab.) garbitasun-baldintza ahalik eta onenetan mantenduko dira.

Ibilgailuak igarotzearen edota obrara materialak ekartzearen ondorioz obraren ingurunean sorrarazi ahal izan diren alderdiak minimizatu egingo dira, eta ingurune guztia irizpide ekologikoak erabiliz berreskuratu beharko da. Obretarako sarbideak eta obrarako kamioien joan-etorrien ondorioz kaltetutako sobrakineria gordailuetarako sarbideak, egokitu eta behar bezala lehengoratzeko dira: Kaltetu diren zonaldeak eta sarbideetako oinarrien zonaldeak konpondu, sortu ahal izan diren gehiegizko zabalerak kendu, sarbideetako ertzak lehengoratu eta integratu (landareztatzea, arekak, drainatze-sistemak, etab.).

Behin obrak amaituta, garbiketa-kanpaina zorrotza burutuko da. Horrela, proiektuko eragin-eremua obrako arrastorik gabe geratu beharko da. Eraipen, zimendu edota enkofratuen ondoriozko materialak zonaldeak kanporatu eta baimendutako gordailu edo zabortegietara eramango dira.

#### 9. Zaintza Programa:

Proiektuaren ingurumen arloko eranskinean eta ingurumen-inpaktuaren txosten honetan ezartzen diren babes-neurriak eta neurri zuzentzaileak abiaraztea ziurtatzeko beharrezkoak diren kontrolak jasotzen dituen zaintza-programa bat taxutu beharko da. Helburu horrekin, gainbegiratze-programan jarraitu beharreko ingurumen arloko sistema, alderdi edo aldagaien identifikazioa, jarraipenerako esku-hartzeak eta egiteko kontrolak barneratu beharko dira, dagokion metodologia (datuak hartzeko estrategiak, aldizkakotasuna, etab.) eta kronograma, jarraipenerako erabiltzeko adierazleak, beren unitate eta muga-mailekin edo erreferentziakoa mailekin, eta igortzeko txosten ezberdinen edukia eta horien aldizkakotasuna adierazita.

Programa hori eraikuntza proiektuan eta obrak kontratazeko baldintzen pleguan txertatuta geratuko da eta dagokion aurrekontua izango du, ez soilik obraren behin-behineko harrera gertatu arte, baizik eta obraren berme-aldi osoan zehar.

*Laugarrena.* 1/2006 Foru Dekretu Araugileak, ekainaren 6koak, Gipuzkoako Errepide eta Bideetako Foru Arauaren Testu Bategina onartzekoak, bere eranskinaren 21.4. artikuluan xedatutakoarekin bat etorritik, Azkoitia eta Urretxu artean GI-631 errepidea, 2. aurreratze-tartean, hobetzeko eraikuntza proiektua jendaurrean ipini eta entzundaldia egiteko izapidean zehar, Bide Azpiegitura Sailak dokumentu hori igorriko dio Ingurumen arloko Zuzendaritza Nagusiari, ingurumen-inpaktuaren txosten honetan ezarritako baldintza eta zehaztapenen berri emateko.

Donostia, 2017ko irailaren 28a.—Felix Asensio Robles, Ingurumeneko zuzendari nagusia. (6866)

en 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.

#### 8. 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 debida 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 y los accesos a los depósitos de sobrantes que hayan sido afectados por el trasiego de los camiones de obras, 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 (vegetación, 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.

#### 9. Programa de Vigilancia:

Se deberá elaborar un programa de vigilancia que recoja los controles necesarios para asegurar la puesta en marcha de las medidas protectoras y correctoras que establezca el anejo ambiental del proyecto y este informe de impacto ambiental. Con este fin, el programa de supervisión deberá contener la identificación de los sistemas, aspectos o variables ambientales que deberán ser objeto de seguimiento, las actuaciones de seguimiento y controles a realizar con su metodología (estrategias de tomas de datos, periodicidad, etc.) y cronograma correspondiente, los indicadores de seguimiento a utilizar con sus correspondientes unidades y niveles límite y/o de referencia, y el contenido de los diferentes informes a emitir y su periodicidad.

Este programa quedará integrado en el proyecto de construcción y en el pliego de condiciones para la contratación de las obras y contará con el presupuesto correspondiente, no sólo hasta la recepción provisional de la obra sino durante el período de garantía de la misma.

*Cuarto.* De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 21.4 del Anexo del Decreto Foral Normativo 1/2006, de 6 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Norma Foral de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa, durante el trámite de información pública y audiencia del proyecto de construcción de mejora de la carretera GI-631 entre Azkoitia y Urretxu Tramo de adelantamiento n.º 2, el Departamento de Infraestructuras Vías remitirá a la Dirección General de Medio Ambiente dicho documento de cara a informar sobre la incorporación de las condiciones y determinaciones establecidas en este informe de impacto ambiental.

San Sebastián, a 28 de septiembre de 2017.—El director general de Medio Ambiente, Felix Asensio Robles. (6866)