

**GIPUZKOAKO FORU ALDUNDIA****INGURUMENEN ETA OBRA HIDRAULIKOETAKO  
DEPARTAMENTUA**

*Ingurumen inpaktuari buruzko txostena, GI-631 errepidea 22,95 eta 24,40 kilometro puntuen arteko aurre-rapen tartean –Azkoitia eta Urretxu artean– hobetzeko proiektuari dagokiona.*

**1. Aurrekariak.**

2023ko otsailaren 1ean, Gipuzkoako Foru Aldundiko Bide Azpiegiturarako Departamentuak GI-631 errepidea 22,950 eta 24,400 kilometro puntuen arteko aurreratze tartean –Azkoitia eta Urretxu artean– hobetzeko proiektua helarazi zion Ingurumen Zuzendaritza Nagusi honi, eta ingurumen inpaktuaren ebaluazio sinplifikatua hasteko eskatu zion, Ingurumen ebaluazioari buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legearen 45. artikuluan aurreikusita-koari jarraikiz.

Euskal Autonomia Erkidegoko Ingurumen Administrazioari buruzko abenduaren 9ko 10/2021 Legeak zehazten duenez, ingurumen inpaktuaren ebaluazio sinplifikatuaren prozedura bete behar duten proiektuen artean (II.E eranskina) ageri dira honako hauek: «3 km-tik beherako luzera jarraitu edo etenean herrietako saihebidetza erakitzea, ibilbidea aldatzea, galtzada bikoiztea eta errepideetako, autobietako eta autobideetako plataformen zabalgunek egitea». GI-631 errepidea 22,950 eta 24,400 kilometro puntuen arteko aurreratze tartean hobetzeko proiektuak 1,450 kilometroko luzerari eragiten dio, eta, beraz, ingurumen inpaktuaren ebaluazio sinplifikatua egin behar da kasu horretan, hala xedatzen baita, hain zuzen ere, Ingurumen ebaluazioari buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legearen 45. artikulutik 48. artikulura bitartekoetan.

Beraz, prozedura horren esparruan, eta abenduaren 9ko 21/2013 Legearen 46. artikuluan zehaztutako kontsulta izapidea egin ondoren, Ingurumen Zuzendaritza Nagusiari dagokio ingurumen inpaktuaren txostena egitea. Txosten horretan zehazten da, III. eranskinean ezarritako irizpideekin bat etorriz eta egindako kontsulteren emaitza ikusita, proiektuak ingurumenean inpaktu nabarmenak izan ditzakeen, eta, beraz, ingurumen inpaktuaren ebaluazio arrunta bete behar ote duen ala ez, betiere aipaturiko txosten horretan ezartzen diren baldintzei jarraikiz.

**2. Egindako kontsultak.**

Ingurumen Zuzendaritza Nagusi honek administrazio, pertsona eta erakunde hauei egin die kontsulta, eta, horretarako, haien guztien eskura ipini du Bide Azpiegiturarako Departamentuak bidalitako dokumentazioa:

- Gipuzkoako Foru Aldundiko Kultura Zuzendaritza Nagusia.
- Gipuzkoako Foru Aldundiko Mendietako eta Natura Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusia.
- Gipuzkoako Foru Aldundiko Nekazaritzako eta Lurralde Orekako Zuzendaritza Nagusia.
- Gipuzkoako Foru Aldundiko Mugikortasuneko eta Garraio Publikoko Zuzendaritza Nagusia.

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

*Informe de impacto ambiental del proyecto de mejora de la carretera GI-631 entre Azkoitia y Urretxu tramo de adelantamiento entre el PK 22,95 y EL PK 24,40.*

**1. Antecedentes.**

Con fecha 1 de febrero de 2023, el Departamento de Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Gipuzkoa remite a esta Dirección General de Medio Ambiente el Proyecto de Mejora de la carretera GI-631, tramo de adelantamiento entre el PK 22,950 y el PK 24,400 entre Azkoitia y Urretxu y solicita el inicio de la evaluación de impacto ambiental simplificada, de acuerdo con lo previsto en el artículo 45 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de evaluación ambiental.

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), la «Construcción de variantes de población, modificación de trazado, duplicaciones de calzada y ensanches de plataformas de carreteras, autovías y autopistas en una longitud continua o discontinua inferior a 3 km». El proyecto de Mejora de la carretera GI-631, tramo de adelantamiento entre el PK 22,950 y el PK 24,400, afecta a una longitud de 1,450 kilómetros 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.

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 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 Viarias:

- 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 Equilibrio Territorial de la Diputación Foral de Gipuzkoa.
- Dirección Movilidad y Transporte Público de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

- Gipuzkoako Foru Aldundiko Obra Hidraulikoetako Zuzendaritza Nagusia.
- Gipuzkoako Foru Aldundiko Lurraldearen Antolamendura Zuzendaritza Nagusia.
- Eusko Jaurlaritzako Larrialdiei Aurre Egiteko eta Meteorologiako Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Osasun Sailaren Gipuzkoako Lurralde Ordezkaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Ingurumen Kalitatearen eta Ekonomia Zirkularraren Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Lurralde Plangintzaren eta Hiri Agendaren Zuzendaritza.
- Natura Ingurunearen eta Klima Aldaketaren Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Kultura Ondarearen Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Nekazaritza eta Abeltzaintza Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Garraio Azpiegituren Zuzendaritza.
- Ihobe.
- EEE (Energiaren Euskal Erakundea).
- URA Uraren Euskal Agentzia.
- Gipuzkoako Ur Partzuergoa.
- Azkoitiko Udala.
- Iraurgi Berritzen.
- Urkome.
- Aranzadi Zientzi Elkarte.
- Eguzki talde ekologista.
- Gipuzkoako Ekologistak Martxan talde ekologista.
- Itsas Enara talde ornitologikoa.
- Haritzalde Naturzaleen Elkarte.
- ENBA (Euskal Nekazarien Batasuna).
- EHNE (Euskal Herriko Nekazarien Elkartasuna).

Bestalde, Ingurumen ebaluazioari buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legearen 9.4 artikuluan xedatutakoa aplikatuz, Azkoitiko Udalar eskatu zitzaion iragarki bat argitaratzeko iragarki taulan eta, beharrezkoa izanez gero, Udalaren webgunean; era berean, eskatu zitzaion ireki zezala hilabeteko epea jendaurrean jartzeko, edozein interesdunek egokituz jotzen zituen ingurumen arloko ekarpenak egin ahal izateko.

Era berean, dokumentazioa eskuragarri egon da Ingurumen Zuzendaritza Nagusiaren interneteko atarian ([www.gipuzkoaingurumena.eus](http://www.gipuzkoaingurumena.eus)), publiko orokorrak eta edozein interesdunek egoki irizitako ingurumen arloko ekarpenak egin zitzaten.

Ezarritako epea amaitu ondoren, eta txostena egin den egunera arte, erantzun hauek jaso dira egindako kontsultei dagokienez:

- Eusko Jaurlaritzako Nekazaritza eta Abeltzaintza Zuzendaritzak adierazi du, dokumentazioa aztertu ondoren, ez duela beharrezkotzat jotzen horri buruzko txostena egitea.
- Gipuzkoako Foru Aldundiko Kultura Zuzendaritzak, eskuragarri dagoen informazioa kontsultatu ondoren, jakinarazi du ez dagoela babestutako elementurik esku hartzea egin nahi den lekuan (ondare arkitektonikoa edo arkeologikoa, esaterako), baina inguruan badaudela ondare intereseko zenbait elementu, hala nola Urolako trenbidearen trazadura, zenbait tunel eta Alberdi y Cía zentral hidroelektrikoa. Beraz, egin beharreko proiektuak horiek kontuan har ditzala eskatu du.
- Eusko Jaurlaritzako Larrialdiei Aurre Egiteko eta Meteorologiako Zuzendaritzak Eusko Jaurlaritzak onartutako babes zibileko

- Dirección de Obras Hidráulicas de la Diputación Foral de Gipuzkoa.
- Dirección de Ordenación del Territorio 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 Azkoitia.
- Iraurgi Berritzen.
- Urkome.
- 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).

Por otra parte, en aplicación de lo dispuesto en el art. 9.4 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se solicitó al Ayuntamiento de Azkoitia la publicación de un anuncio en el tablón de edictos, y en su caso, en la página web del Ayuntamiento, así como la apertura de un plazo de exposición pública de un mes, para recibir las aportaciones de carácter ambiental que cualquier interesado considerase pertinentes.

Así mismo, 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 Dirección de Agricultura y Ganadería del Gobierno Vasco, señala que, una vez analizada la documentación, no considera necesario emitir informe al respecto.
- La Dirección de Cultura de la Diputación Foral de Gipuzkoa, por su parte, informa que, consultada la información disponible, en la ubicación donde se pretende realizar la intervención no existen elementos protegidos como patrimonio arquitectónico o arqueológico, si bien en las inmediaciones se encuentran varios elementos de interés patrimonial como el trazado del ferrocarril del Urola, varios túneles y la Central Hidroeléctrica de Alberdi y Cía., por lo que solicita que el proyecto a ejecutar los tenga en cuenta.
- La Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología del Gobierno Vasco identifica los principales riesgos de protección civil

lurralde planen eta plan berezien aurreikuspenetan jasotako babes zibileko arrisku nagusiak identifikatzen ditu. Horien artean, nabarmenezkoa da Urolaren ibilguari lotutako uholde arriskua, eta zehazten du kontuan hartu behar direla prezipitazio isomaximoak drainadurak diseinatzerakoan. Bestalde, balizko arrisku gisa identifikatzen du arrisku sismikoa, eta adierazten du V intentsitate mailako eremu batean dagoela; era berean, baso suteak izateko arriskua ere aipatzen du, nahiz eta azken arrisku hori txikia den errepidea igarotzen den eremuan. Arrisku teknologikoei dagokiernez, txostenak dio proiektua gauzatzeko ukituko den errepide zatiak oso arrisku maila txikia duela kartografiatuta, salgai arrisku-tuen garraioari lotuta.

– Eusko Jaurlaritzako Kultura Ondarearen Zuzendaritzak jakinarazi duenez, proiektuak bi trenbide zubiri –gaur egun pasabide gisa erabiltzen direnak Urolako bide berdearen barruan– eta instalazio elektrikoak hartzen dituzten bi eraikini eragingo die. Zubiak eta eraikinak Euskal Kultura Ondarearen Behin-behineko Inbentarioan daude jasota, eta, beraz, badute babes proposamen bat. Zubien kasuan, berriz, babes proposamena maila ertainekoa da. Eraikinetarako, azkenik, tokiko babes proposatzen dute. Txostenak adierazten, orobat, proiektuak hartu dituela aintzakotzat babestu beharreko elementuak eta hartu dituela beharrezko babes neurriak, Euskal Kultura Ondareari buruzko maiatzaren 9ko 6/2019 Legean ezarritako babes araubideari jarraiki.

– Natura Ingurunearen eta Klima Aldaketaren Zuzendaritzak nabarmendu du aurreikusitako jarduketaren gehienak egungo bide plataforman daudela oinarriturik, eta irizten dio proiektuaren ingurumen dokumentuak modu egokian heltzen diela inpaktuen azterketari eta prebentzio eta zuzenketa neurrien proposamenari. Hori horrela den heinean, baztertu egiten du proiektuak natura ondarean inpaktu nabarmenak eragingo dituenik, betiere dokumentu horretan azaldutako neurriak hartzen badira. Bestalde, landareztatze lanen mantentze aldia gutxienez bi urtera luzatzea gomendatzen du, lanak egikaritu ondotik.

– Azkenik, URA Uraren Euskal Agentziak adierazi du proiektuak Urola ibaiaren zortasun eremuari eta jabari publiko hidraulikoko zaintza eremuari eragiten diela, eta bideak ibai horretara isurtzen duten bi jariatzeko eremu izengabe zeharkatzen dituela (0,20 km<sup>2</sup> eta 0,13 km<sup>2</sup> -ko ekarpen arrokeak). Hala, gogorarazten du Uraren Euskal Agentziaren nahitaezko baimena izan beharko duela jabari publiko hidraulikoaren babes eremuetan (zortasun edo zaintza eremuan) edo jabari horretan egingo den edozein jarduerak. Era berean, adierazten du ezen, obrek irauten duten bitartean, ibilguen zortasun eremuaren gaineko erasanak ahalik eta txikiak izan behar duela eta okupazioak behar beharrezkoa bakarrik izan behar duela, eta zenbait neurri ematen ditu jabari publiko hidraulikoa babesteko, zeinak proiektuan txertatu beharko baitira.

Organo sustatzaileari bidaliko zaizkio jasotako erantzun guztiak, eta txosten hau egin ondoren iristen diren gainerakoak, proiektua egitekoan eta izapidetzekoan kontuan har ditzan.

### 3. 21/2013 Legearen III. eranskinean ezarritako irizpideen arabera azterketa.

#### \* Proiektuaren ezaugarriak:

GI-631 errepidea 22,950 eta 24,400 kilometro puntuen arteko aurrerapen tartean (Azkoitia-Urretxu) hobetzeko proiektuaren helburua da errepide zati horren trazadura hobetzea. Horretarako, hainbat jarduketa egingo dira bidearen edukiera handitzeko eta haren funtzionaltasuna ez ezik bide segurtasuna ere hobetzeko. Proiektua GI-631 errepidea Azkoitia eta Urretxu artean hobetzeko jarduketaren barruan sartzen da, zeinak 2016an idatzitako ordeko aukeren gaineko azterlan batean baitaude jasota, 2011n idatzitako trazadura proiektua gauzatea kostu handia izateagatik baztertu ondoren. Zehazki, proiektuaren xedea da aurreratzeko errei isolatu bat ezartzea gaur egungo GI-631 errepidean, 1.450 metroko tarte batean. Errei hori egitea bidearen trazadura zuzentzearekin lotuta egongo da, bai eta drainatze sistemak, bide zoruak eta euste sistemak hobetzearekin ere.

contemplados en las previsiones de los planes territoriales y especiales de protección civil aprobados por el Gobierno Vasco. Entre ellos, destaca el riesgo de inundación asociado al cauce del Urola y se especifica que se debe considerar las isomáximas de precipitación en el diseño de los drenajes. Por otra parte, identifica como posible riesgo el riesgo sísmico, señalando que el ámbito se sitúa en una zona de intensidad V, así como el riesgo de incendios forestales, si bien este último riesgo se considera bajo en la zona en la que discurre la carretera. En cuanto a los riesgos tecnológicos, el informe afirma que el tramo de carretera en el que se va a ejecutar el proyecto presenta un riesgo cartografiado asociado al transporte de mercancías peligrosas muy bajo.

– La Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco informa que el proyecto afecta a dos puentes ferroviarios que actualmente se utilizan como pasarelas dentro del trayecto de la vía verde del Urola y a dos edificaciones destinadas a albergar instalaciones eléctricas. Tanto los puentes como los edificios constan en el Inventario Provisional de Patrimonio Cultural Vasco, por lo que disponen de una propuesta de protección. En el caso de los puentes la propuesta de protección es de tipo media, mientras que, para las edificaciones, se propone una protección de carácter local. El informe continúa señalando que el proyecto ha considerado los elementos a proteger y adoptado las medidas de protección necesarias de acuerdo con el régimen de protección establecido en la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco.

– La Dirección de Medio Natural y Cambio Climático destaca que las actuaciones previstas se apoyan, en su mayor parte, sobre la actual plataforma viaria y considera que el documento ambiental del proyecto aborda de forma adecuada el análisis de impactos y la propuesta de medidas preventiva y correctoras, por lo que descarta que el proyecto vaya a generar afecciones significativas sobre el patrimonio natural, siempre que se adopten las medidas expuestas en dicho documento. Por otra parte, recomienda que el periodo de mantenimiento de las revegetaciones se alargue como mínimo a los dos años siguientes a su ejecución.

– Por último, la Agencia Vasca del Agua URA pone de manifiesto que el proyecto afecta a la zona de servidumbre y a la zona de policía del dominio público hidráulico (DPH) del río Urola y que el vial atraviesa dos escorrentías innominadas tributarias a dicho río de 0,20 km<sup>2</sup> y 0,13 km<sup>2</sup> de cuenca de aportación y recuerda que cualquier actuación que vaya a llevarse a cabo dentro de las zonas de protección del DPH (zona de servidumbre o policía) o en el citado dominio, deberá contar con la preceptiva autorización de la Agencia Vasca del Agua. Así mismo, señala que la afección a la zona de servidumbre de cauces durante las obras debe ser mínima y la ocupación la estrictamente necesaria y aporta un conjunto de medidas para la protección del Dominio Público Hidráulico (DPH) que deberán ser incorporadas al proyecto.

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 de Mejora de la carretera GI-631: Tramo de adelantamiento entre el PK 22,950 y el PK 24,400 (Azkoitia-Urretxu)», tiene por objeto la mejora de trazado de ese tramo de carretera mediante la ejecución de diversas actuaciones encaminadas al aumento de la capacidad y la mejora de la funcionalidad de la vía, así como de la seguridad vial. 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, una vez descartada la ejecución del Proyecto de Trazado redactado en el año 2011 por su elevado coste. En concreto, el proyecto consiste básicamente en la implantación, a lo largo de 1.450 metros de la actual GI-631, de un carril de adelantamiento de tipo aislado. La ejecución de este carril vendrá asociada a la rectificación del trazado de la vía, así como la mejora de los sistemas de drenaje, firmes y contención.

Hobetzeko jarduketara gauzatzeko aukerak oso baldintzaturik daude: alde batean, Urola ibaiak, eta beste aldean, berriz, zeharkako aldapa handiak eta luraren orografiak. Bazterturik geratzen da plataforma ibairantz zabaltzea. Hori dela eta, proiektatutako soluzioak aurreikusten du errepidea zabaltzeko behar den espazioa mendi mazelan lurra erazutzea. Horrek esan nahi du ezponda handiak sortuko direla lur erazuketekin, eta tarte bakoitzerako euste sistema espezifikoko beharko direla. Ez dira kontuan hartu trazadura alternatibak, eta teknikoki, ekonomikoki eta ingurumenaren aldetik bideragarria den soluzio bakarra garatu da.

Hartutako soluzioa Urretxuko noranzkorako aurreratzeko errei bat da (goranzkoa), guztira 275 metro luzekoa 22+985 kilometro puntuaren hasieratik, harik eta Aizpurutxoko zentralera iritsi arte. Ondoren, azelerazio eta dezelerazio errei zentraleraino ebazten da sarbide baten presentzia, foru errepidetik eta foru errepiderantz ezkerretara hartu ahal izateko. Sarbide hori gaintutako ondoren, puntu horretatik eremuaren amaieraraino (bide berdearen pasabidea) aurreratzeko errei bat proiektatzen da Azkoitiko noranzkoan, 475 metro inguruko luzerarekin.

Oro har, lur erazuketarako indusketek 63°-ko malda dute (1H:2V), eta ezponda gailurren goiko aldean tokian bertan berrepondatuko da pendiz txikiena duten aldapetan 1H:1,5V-ra (56°). Lur erazuketetako malda horiek ezponda egonkorren inclinazioa gaintutako epe luzera, eta, beraz, lur erazuketa guztiek egonkortasun neurri osagarriak edo babes neurriak beharko dituzte, egonkortasuna bermatzeko. Egunkortzeko edo eusteko neurriak lur erazuketen ezaugarrien arabera diseinatu dira. Alde horretatik, bereizi egin dira meteorizatutako lurzorua harkaitzetako lur erazuketak eta harkaitz «sanoko» lur erazuketak.

Harri meteorizatuan egindako lur erazuketen kasuan, beharrezkotzat jo da lur erazuketaren oina hormigoiztatutako harri lubetari eusteko hormen bidez egonkortzea. Horma horien gehieneko altuera 6 m-koa izango da, operazio zailtasunak ageri baitira goiko hormetako garaieretan. 6 metrotik gora dauden lurzoruetan lur erazuketak egindakoan eta lurzoruetan eta oso meteorizatutako harrietan induskatutako ezponden gainetan, ezpondari eustea aurreikusitako da, ezponda gunitatuz eta gunita gainean bulonatu, altzairuzko barrak eginiko buloi aktiboen bidez. Azalera horiek paisaia integratzeko, sare bolumetrikoko batzuk instalatu behar dira, bihurtura hirukoitzeko sare batek eutsita. Sare horien gainean substratu berezi bat proiektatu da, zeinaren ezaugarriak eta gaitasunak belar landaredia hazteko ahalbidetuko baitute. Landaredia ereite hidrauliko bidez sustatuko da ezpondaren gainean.

1H:2V-ko malda duten harkaitz sanoko lur erazuketetan, ezpondei eusteko, harkaitz sanoan bertan bulonatzeko planteatzen da, altzairuzko barrak eginiko buloi aktiboen bidez; era berean, bihurtura hirukoitzeko altzairuzko alambre saretak ipiniko dira lur erazuketari atxikita, baita draina kaliforniarrek ere. Harriaren egindako lur erazuketetan landare estalkia berroneratzea proposatzen da, bai eta lur erazuketen ezponda buruen eta desjabetze zerrendaren mugaren arteko zerrendan ere; horretarako, belarkiak ereingo dira hidraulikoki eta zurkarak ere ipiniko dira.

Bestalde, proiektuak erabat birdiseinatzen du egungo drainatze sistema, zeina zeharkako arekak eta hodiz baitago osaturik batez ere. Horrek, saihestu egin nahi da galtzadako ura tratamendu egokirik gabe iristea Urola ibaira. Hori lortzeko, drainatze sare bat planifikatu da, galtzadako ur guztia hidrokarburu prefabrikatuen bereizgailuetara bideratzeko. Bereizgailu horiek galtzadaren ertzetan jarriko dira.

Proiektuak lur soberakin bat sortuko du. Soberakin horrek 105.695,02 m<sup>3</sup> material aprobetxagarri eta 56.695,10 m<sup>3</sup> aprobetxaezin emango du, eta, harkaitz sanoarentzako 1,25ekoa eta harkaitz meteorizatutako 1,20ko igarotze koefizienteak aplikatu ondoren, 130.172,84 m<sup>3</sup> material aprobetxagarri eta 68.034,12 m<sup>3</sup> aprobetxaezin lortuko da -azken hori zaborteagira-. Horri dago-

Las posibilidades de ejecución de la actuación de mejora se encuentran fuertemente condicionadas por la presencia del río Urola a un lado, y de grandes pendientes transversales en la orografía del terreno al otro. Se descarta ampliar la plataforma hacia el río, por lo que la solución proyectada prevé obtener el espacio necesario para la ampliación mediante el desmonte de la ladera, lo que implica la generación de importantes taludes de desmontes que requieren de sistemas de contención específicos para cada tramo. No se han considerado alternativas de trazado, desarrollando una única solución considerada técnica, económica y ambientalmente viable.

La solución adoptada se concreta en un carril de adelantamiento para el sentido Urretxu (ascendente) de un total de 275 metros de longitud desde el inicio en el PK 22+985 hasta alcanzar la central de Aizpurutxo. A continuación, la presencia de un acceso se resuelve con carriles centrales de aceleración y deceleración para el giro a izquierdas desde y hacia la carretera foral. Superado dicho acceso, se proyecta desde ese punto, hasta el final del ámbito (pasarela de la Vía verde), un carril de adelantamiento en el sentido Azkoitia, con una longitud aproximada de 475 metros.

En general, las excavaciones de los desmontes se plantean con una pendiente de 63° (1H:2V), retaluzando localmente la parte superior de coronación de taludes en las laderas de menor pendiente a 1H:1,5V (56°). Estas pendientes en los desmontes superan la inclinación de los taludes estables a largo plazo, por lo que la totalidad de los desmontes requerirá de medidas de estabilización adicional o de protección, con el objeto de garantizar su estabilidad. Las medidas de estabilización o contención se han diseñado en función de las características de los desmontes. En este sentido, se han diferenciado los desmontes en suelos roca meteorizada y los desmontes en roca «sana».

En el caso de los desmontes en roca meteorizada, se ha considerado necesaria la estabilización del pie del desmonte mediante muros de contención de escollera hormigonados. La altura máxima de estos muros se ha establecido en 6 m, debido a las dificultades de operatividad para alturas de muros superiores. En las zonas de desmonte en suelos que superen los 6 m de altura, así como en las coronaciones en los taludes excavados en suelos y roca muy meteorizada, se ha previsto la realización de un sostenimiento del talud mediante gunitado del talud y bulonado sobre la gunita mediante bulones activos de barra de acero. La integración paisajística de estas superficies se plantea mediante la instalación de una serie de mallas volumétricas, soportadas por una malla de triple torsión, sobre las que se proyecta un sustrato especial, cuyas características y capacidades pueden permitir el crecimiento a la vegetación herbácea, que se proyectará sobre el talud mediante hidrosiembra.

En los desmontes en roca sana con pendiente 1H:2V, el sostenimiento de los taludes se plantea mediante bulonado sobre la propia roca sana mediante bulones activos de barra de acero, instalación de mallas de alambre de acero de triple torsión adosadas al talud de excavación y drenes californianos. En los desmontes resultantes en roca, así como en la banda comprendida entre las cabezas de talud de los desmontes y el límite de la banda de expropiación, se propone la recuperación de la cubierta vegetal mediante una hidrosiembra de herbáceas junto con leñosas.

Por otra parte, el proyecto rediseña por completo el sistema de drenaje actual, que consiste principalmente en cunetas y caños transversales. El objetivo es evitar que el agua de la calzada llegue al río Urola sin un tratamiento adecuado. Para lograr esto, se ha planificado una red de drenaje que canalice toda el agua de la calzada hacia separadores de hidrocarburos prefabricados. Estos separadores se colocarán en los bordes de la calzada.

El proyecto generará un excedente de tierras cuyo volumen se estima en 105.695,02 m<sup>3</sup> de material aprovechable y 56.695,10 m<sup>3</sup> no aprovechable, que tras aplicar los coeficientes de paso de 1,25 para roca sana y 1,20 para roca meteorizada y suelos, resultan 130.172,84 m<sup>3</sup> de material aprovechable que se podría valorizar y 68.034,12 m<sup>3</sup> de material no aprovechable

kionez, proiektuak adierazten du hondeaketatik eratorritako sobe-  
rakin aprobetxagarriak obran bertan edo kanpoko kokalekuan ba-  
lorizatu daitezkeela, edo, bestela, baimendutako zabortegi batera  
bideratu beharko direla; aldiz, beharrezkoa izango da tokiren ba-  
tekin pentsatzea, gutxienez sortuko diren 68.034,12 m<sup>3</sup> hondakin  
aprobetxaezinak uzteko. Proiektuak ez du informazio gehiago ema-  
ten gordailu gune horien kokapenari buruz.

\* Egikaritze eremuaren ingurumen sentikortasuna:

Proiektua Azkoitiko udal mugartean garatzen da oso-osorik,  
Urola ibaiaren ezker aldean, eta handik barrena igarotzen da GI-  
631 errepidearen egungo trazadura. Tarte horretan, ibaia eta erre-  
pidea haran estu batetik igarotzen dira, albo banatan malda han-  
diko hegalak direla.

Paisaia basotsua da batez ere, eta hazkunde azkarreko baso  
espezieen landaketak dira nagusi, horietako batzuk berriki moz-  
tuak; horien artean, hariztiak, baso mistoak eta, neurri txikiagoan,  
pagadi azidofiloen masa txikiak tartekatzen dira. Urola ibaiaren  
ertz eta ibaiadar batzuk haltzadiz estalita daude. Malda txi-  
kiagoko eremuetan, badira baserriak eta belardiak ere han-he-  
menka.

Eremu hori ez dago naturagune babestu baten barruan, eta  
ez da inbentariatu natura intereseko eremu gisa. Aparteko balio  
ekologikorik gabeko enklabea bada ere, urbanizazio maila apa-  
leko haran zatia da bi hiri aglomerazio garrantzitsuren artean,  
malkartsua eta basotsua; hori dela eta, badu nolabaiteko paisaia  
balioa, eta babestu egin beharko litzateke paisaia eraldaketa la-  
rrietatik.

Proiektuaren eraginpeko eremuaren iparraldeko muturra  
EAEko Azpiegitura Berdearen Sareko korridore ekologiko baten  
gainean dago, bai eta Gipuzkoako Azpiegitura Berdearen propo-  
sameneko Funtzionaltasun Ekologikorako Intereseko Eremu ba-  
ten gainean ere; beraz, eremu garrantzitsua da konektagarritasun  
ekologikoaren ikuspegitik.

Alderdi hidrojologikoei dagokienez, eremua Urola Unitate Hidro-  
logikoari dagokio, eta proiektuaren trazadura oso baldintzatuta  
dago ibai horren ibilguarekiko duen hurbiltasunagatik. Urola ibaiak,  
proiektutik gertu dagoen jarraipen estazioan, egoera ekologiko  
«moderata» eta egoera kimiko «ona» zituen, eta ondo kontser-  
batutako landaredia du zenbait zatitan, nahiz eta errepidearen  
trazaduraren kontrako ertzean dauden. Proiektuak, gainera, Urola-  
ren ibaiadar batzuk (4. hierarkia) atzematen ditu. Bestalde, ageri  
diren material geologikoen ondorioz, eremuak kalteberatasun txi-  
kia du lurpeko urak kutsatzearekin lotuta.

Hauek dira Batasunaren intereseko habitatak: 91E0\* Alnus  
glutinosa eta Fraxinus excelsior espezieetako baso alubialak (hal-  
tzadi kantaurrea) eta, neurri txikiagoan eta proiektuaren zuzene-  
ko eragin eremutik urrunago dauden enklabeetan, 4030 txi-  
lardi lehor europarrak.

Urola bailarako tarte horretan, intereseko fauna espezieak  
daude inbentarioan sartuta, ekosistema basotsuei, ibai ekosiste-  
mei eta landazabalarri lotuak (zuhaitz belatza, antzandobi kaska-  
gorria, ur-zozoa, eta abar). Horien artean aipamen berezia merezi  
du bisoi europarrak (Mustela lutreola), Europako haragijalerik  
mehatxatuena baita. Proiektuaren eragin eremutik igarotzen den  
Urola ibaiaren zatia ez da bisoi europarrarentzako interes bereziko  
eremuetako bat, 2004an onetsitako kudeaketa planaren arabera,  
baina lehentasunezko banaketa eremu gisa dago inbentariatuta.  
Hori dela eta, eta berriki Urola arroan bisoi aleak ikusi direnez,  
proiektua ebaluatzean eta gauzatzean kontuan hartu behar da  
espezieiari eragin dakioken kaltea.

Paisaiaren ezaugarriak dagokienez, Zarautz-Azpeitiko (Urola-  
Kosta) Paisaiaren Katalogoak Irukurutzeta eta Zamiño Mendile-  
rroak izeneko paisaia unitatearen barruan sartzen du proiektuaren  
eragin eremua. Unitate horren ezaugarria da baso masa zabalak  
izatea, Urolaren gainera erortzen diren isurialde aldapatsuak den-  
tsitatean kolonizatzen dituztenak. Katalogoak, kalitateari dago-

con destino a vertedero. A este respecto, el proyecto señala que  
los materiales aprovechables excedentes de la excavación podrían  
ser valorizados en la propia obra o en emplazamiento externos o,  
en caso contrario, deberán derivarse a un vertedero autorizado,  
mientras que será necesaria una zona para depositar los, al me-  
nos, 68.034,12 m<sup>3</sup> de excedentes. El proyecto no ofrece más in-  
formación respecto a la ubicación de dichas zonas de depósito.

\* Sensibilidad ambiental del ámbito de ejecución:

El proyecto se desarrolla íntegramente dentro de los límites  
del término municipal de Azkoitia, a lo largo de la margen izquierda  
geográfica del río Urola, por donde discurre el actual trazado de  
la carretera GI-631. En este tramo, el río y la carretera transitan  
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, algunas  
de ellas recientemente taladas, entre las que se intercalan peque-  
ñas masas de roble, bosque mixto y, en menor medida, hayedo  
acidófilo. Parte de las riberas del río Urola y algunos de sus afluen-  
tes se encuentran cubiertas por alisedas. En zonas de menor pen-  
diente se ubican algunos enclaves con prados y caseríos.

La zona no se encuentra incluida en un espacio natural pro-  
tegido, ni ha sido inventariada como área de interés naturalístico.  
Si bien se trata de un enclave sin valores ecológicos excepciona-  
les, 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 pro-  
tegido de transformaciones paisajísticas severas.

El extremo norte del ámbito de afección del proyecto se sitúa  
sobre un corredor ecológico de la Red de Infraestructura Verde  
de la CAPV y sobre una Zona de Interés para la Funcionalidad  
Ecológica (ZIFE) de la propuesta de Infraestructura Verde de Gi-  
puzkoa, por lo que se trata de una zona relevante desde el punto  
de vista de la conectividad ecológica.

En cuanto a los aspectos hidrológicos, el ámbito pertenece a  
la Unidad Hidrológica Urola y el trazado del proyecto se encuentra  
fuertemente condicionado por su cercanía al cauce de dicho río.  
El río Urola presentaba en la estación de seguimiento cercana al  
proyecto un estado ecológico «Moderado» y un estado químico  
«Bueno» y destaca por presentar varios tramos con vegetación  
bien conservada, si bien se sitúan en la ribera contraria al trazado  
de la carretera. El proyecto intercepta además algunos pequeños  
arroyos (jerarquía 4) afluentes del Urola. Por otra parte, los mate-  
riales geológicos presentes hacen que la zona tenga una baja  
vulnerabilidad a la contaminación de las aguas subterráneas.

Los hábitats de interés comunitario presentes son el hábitat  
de interés prioritario 91E0\* Bosques aluviales de Alnus glutinosa  
y Fraxinus excelsior (aliseda cantábrica) y, en menor medida y,  
en enclaves más alejados del ámbito de afección directa del pro-  
yecto, 4030 Brezales secos europeos.

En este tramo del valle del Urola se encuentran inventariadas  
especies de fauna de interés, ligadas tanto a ecosistemas bosco-  
sos 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 ame-  
nazado 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, obli-  
gan a considerar la posible afección sobre la especie en la eva-  
luación y ejecución del proyecto.

En relación a las características paisajísticas, el Catálogo del  
Paisaje de Zarautz-Azpeitia (Urola-Kosta) incluye el ámbito de  
afección del proyecto dentro de la Unidad de Paisaje denominada  
«Sierras de Irukurutzeta y Zamiño», que se caracteriza por la pre-  
sencia de extensas masas forestales que colonizan densamente  
las vertientes empinadas que caen sobre el curso del Urola. El

kionez dituen helburuen artean, ezartzen du azpiegitura linealak paisaiaren aldetik integratuta egotea eta lurraldean jarraitutasun fisiko, sozial eta ekologikoa ahalbidetu behar duela. Era berean, paisaiaren kalitatearen helburu hori lortzeko neurrien eta ekintzen artean, honako ekintza hau jasotzen du berariaz: «Ahalik eta paisaia integrazio onena bermatzea GI-631 errepidearen trazadura -Azkoitia eta Zumarraga artean- zabaltzeko eta hobetzeko jarduketan. Horretarako, berroneratu egingo dira erabilerarik gabe geratzen diren tarteak. Hala, zoladurak kenduko eta Urolaren ertzak hobetuko dira, berdeguneak, begiratokiak edo atsedenguneak sortuko dira, ibaiertzeko zuhaitzak ugaritu, eta abar».

Arriskuei dagokionez, nabarmendu behar da jarduketa eremuaren zati handi bat uholde arriskuko eremuan dagoela, eta egungo galtzadaren plataformaren zati bat, berriz, lehentasunezko fluxu eremuaren barruan. Bestalde, proiektuaren inguruko hegalek masa mugimenduen potentzialtasun handia dute. Lurzoruen Higaduraren Inbentario Nazionalaren esparruan Eusko Jaurlaritzak egindako kartografiaren arabera, masa mugimenduen potentzialtasuna handia da aztertutako eremuaren % 76an, eta txikia, berriz, Urola ibaiaren ibilguten eta Igaran ibaiaren ibaiadarraren inguruan (eremuaren % 20). Era berean, badira intentsitate oso handiko eremu txiki batzuk ere (% 4).

Azkenik, kultura ondasunei dagokionez adierazi behar da Gipuzkoako Foru Aldundian eta Eusko Jaurlaritzan gai horretan eskumena duten zuzendaritzek jakinarazi dutela ez dagoela ondare arkitektoniko edo arkeologiko gisa babestutako elementurik, baina, inguruetan, badaudela ondare intereseko hainbat elementu, hala nola Urolako trenbidearen trazadura, zenbait tunel eta Alberdi y Cía zentral hidroelektrikoa. Beraz, egin beharreko proiektuak kontuan hartu beharko ditu.

\* Inpaktu potentzialaren ezaugarriak:

GI-631 errepidea 22,950 eta 24,400 kilometro puntuen arteko aurrerapen tartean hobetzeko proiektua GI-631 errepidea hobetzeko jarduketa multzo baten parte da, betiere egungo galtzada eta haren plataforma aprobetxatuta zati handi batean. Jarduketa multzo hori aukera mesedegarriagoa da ingurumenaren aldetik, 2011n egindako alternatiben azterketan aztertutako trazadura aldaketa handiak baino, eta, beraz, izugarri gutxitzen dira azpiegiturak izan ditzakeen ingurumen inpaktuak.

Nolanahi ere, proiektua gauzatzek eragingo ditu inpaktu negatibo batzuk ingurunean, zeinak identifikatu eta baloratu egin behar baitira. Beraz, proiektuak ingurumen baliabide horietan izan dezakeen inpaktu maila esanguratsua izan daitekeen zehaztu behar da; horretarako, kontuan hartu behar dira 21/2013 Legearen III. eranskinean horri buruz ezarritako irizpideak (inpaktuaren hedadura, haren tamaina eta konplexutasuna, gertatzeko probabilitatea, bai eta iraupena, maiztasuna eta itzulgarritasuna ere).

Ildo horretan, hauxe jotzen da aurreikus daitezkeen ondorio nagusiei dagokionez:

– Naturagune, landaredi eta habitat interesgarriei dagokionez: Goian esan bezala, proiektua EAEko naturagune babestuen sareko edozein lekutatik kanpo dago (Batasuneko Garrantzizko Lekua/Kontserbazio Bereziko Eremua, parke naturala eta/edo biotopo), bai eta interes naturalistikotzat inbentariatutako eremuetatik kanpo ere.

Errepidea hobetzeko jarduketak, neurri handi batean, egungo bide plataforman oinarritzen dira, eta, beharrezkoa denean, men-debalderantz hedatzen da; beraz, egungo ezponden zati bat induskatu eta lur erauzketa berriak egin behar dira. Horrenbestez, habitaten eta landarediaren gaineko zuzeneko inpaktua errepidearen ertzean izango da batez ere, baita lur erauzketak egingo diren mendi hegalean ere. Proiektuaren ingurumen dokumentuan aurreikusitakoaren arabera, zuzenean eragindako azalera-  
ren % 35 errepidearen ertzeko landaredi erruderal nitrofilak har-

Catálogo establece, entre sus objetivos de calidad paisajística, que «las infraestructuras lineales se encuentren integradas paisajísticamente y que posibiliten la continuidad física, social y ecológica en el territorio» y, entre las medidas y acciones para alcanzar dicho objetivo de calidad paisajística, recoge específicamente la acción «Garantizar la mejor integración paisajística en la mejora del trazado de la actuación de ensanche y mejora de la GI-631 entre Azkoitia y Zumarraga, (...)». Para ello, se restaurarán los tramos que queden fuera de uso mediante la eliminación de pavimentos, mejora de las márgenes del Urola, generación de zonas verdes, miradores o áreas de descanso, incremento del arbolado de ribera, etc».

En relación a los riesgos, hay que destacar que buena parte de la zona de actuación se encuentra en zona inundable, y que parte de la plataforma de la calzada actual forma parte de la «Zona de flujo preferente». Por otra parte, las laderas circundantes al proyecto presentan una alta potencialidad de movimientos en masa. De acuerdo a la cartografía del Gobierno Vasco en el marco del Inventario Nacional de Erosión de Suelos, la potencialidad de movimientos en masa es «Alta» en el 76 % del ámbito de estudio y «Media» en el entorno de los cauces del Urola y su afluente el Igaran (20 % del ámbito), existiendo pequeñas zonas de intensidad Muy Alta (4 %).

Por último, indicar que, respecto a los bienes culturales, las direcciones competentes en la materia de la Diputación Foral de Gipuzkoa y el Gobierno Vasco, informan que no existen elementos protegidos como patrimonio arquitectónico o arqueológico, si bien, en las inmediaciones, se encuentran varios elementos de interés patrimonial como el trazado del ferrocarril del Urola, varios túneles y la Central Hidroeléctrica de Alberdi y Cía, por lo que el proyecto a ejecutar deberá tenerlos en cuenta.

\* Características de potencial impacto:

El Proyecto de Mejora de la carretera GI-631: Tramo de adelantamiento entre el PK 22,950 y el PK 24,400 forma parte de un conjunto de actuaciones de mejora de este tramo de la GI-631, aprovechando en gran parte la calzada actual y su plataforma. Este conjunto de actuaciones constituye una opción medioambientalmente más favorable que las grandes modificaciones de trazado estudiadas en el análisis de alternativas realizada 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 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 biotopo), así como de áreas inventariadas como de interés naturalístico.

Las actuaciones de mejora de la carretera se apoyan, en su mayor parte, sobre la actual plataforma viaria, extendiéndola, cuando es necesario, hacia la parte oeste de la misma, lo que obliga a excavar parte de los taludes actuales y generar nuevos desmontes. Por tanto, la afección directa sobre los hábitats y la vegetación se causará principalmente sobre la existente en el borde de la carretera, así como sobre la situada sobre las laderas sobre las que se realizarán los desmontes. Según se estima en el documento ambiental del proyecto, el 35 % de la superficie

tzen du, % 45 baso landaketek –pinua eta alertzea, batez ere– eta % 2,4 sasiakazien unadek (Robinia pseudoacacia). Beraz, kalitate ekologiko eskaseko landarediak osatuko luke azalera horren % 80 baino gehiago.

Espezie autoktonoen unadek hartzen dituzten eremuak eraginpeko azaleraren % 15 baino zertxobait gehiago dira, eta garapen maila desberdinetako harizti masei dagozkie, nahiz eta, oro har, oraindik gazteak izan edo degradatuta egon –eta, maiz, Robinia pseudoacacia espezie aloktonoarekin nahastuta–. Ondorioz, kontserbazio egoera eskasa dute oro har.

Urolaren erriberan zehar, errepidearen trazadura inguratuz, haltzadi masa handiak ageri dira, zeinak Batasuneko lehentasunezko habitat naturalak baitira (91E0\*), eta inguruan interes natural-handiko landaredia. Proiektuaren ingurumen dokumentuan adierazten denez, Urolako ibai ingurunea ez inbaditzeko diseinatu da, eta, beraz, ez die eragiten ingurunerako interes ekologiko handia duten ibaiertzeko formazio horiei. Bestalde, alderdi positibo gisa, proiektuak aurreikusten du ibaiertzeko haltzadi landaredia leheneratzea egungo galtzadako azaleretan –hau da, proiektua gauzatu ondoren abandonatuta geratuko diren tokiotan, 23+850 eta 24+200 kilometro puntuen inguruan dauden bihurtuenean inguruan–. Beraz, hori gauzatzeko habitat horrek hartzen duen azalera handitzea ekar dezake.

Hori horrela izanik, proiektuak landaredian eta habitatetan izango dituen inpaktuak ez dirudite handiak, baldin eta obrak hasi aurretik beharrezko neurriak hartzen badira Urola ibaiaren ertzeko haltzadiak behar bezala identifikatzeko, balizatzeko eta babesteko, eta, horrekin batera, proiektuaren intereseko habitatetan –haltzadien eta harizti baso mistoen– azalera galera konpentsatzeko jarduketak sartzen badira, eragindako galerak ukiturikoa baino azalera handiagoa lehengoratu.

– Lotura ekologikoari eta fauna espezieei buruz: Konektagarritasun ekologikoari dagokionez, adierazi behar da proiektua ezarriko den eremuaren iparraldeko zatiak eragin txikia duela EAeko Azpiegitura Berdearen Sareko korridore ekologiko batean, bai eta Gipuzkoako Azpiegitura Berdearen Proposameneko Funtzionaltasun Ekologikorako Intereseko Eremu batean ere (GAB-GOUK-01). Alabaina, proiektuan aurreikusitako jarduketek eragin oso partziala dute elementu horietan, eta ez dirudi galtzada handitzeak eta ezponda berriek lotura ekologikoa arriskuan jartzen dutenik eta egungo errepideak sortutakoa baino zatiketa maila nabarmen handiagoa eragiten dutenik, kontuan hartuta bidearen zabalera pixka bat handitu dela eta oso txikia dela hobetu beharreko tartea.

Bestalde, proiektuan planteatutako trazadurak lehendik dagoen galtzada bat aprobetxatzen duenez hein handi batean, ez du habitatetan murrizketa nabarmenik eragingo faunarentzat –habiak egiteko, ugaltzeko, elikatzeko, egoteko, atseden hartzeko eta/edo bizitzeko eremuak–. Hala ere, tarte horretan bisoi europarraren presentzia ziurra ez izan arren, azterketa eremuan behar bezala eginda baieztatzen bada espezie horretako buruak daudela, kontu handiz ibili behar da ibaiertzeko habitatei kalterik edo aldaketarik ez eragiteko proiektua gauzatzean.

– Paisaiari eta geomorfologiari buruz: Proiektua gauzatzeko, lehendik dauden lur erazketak handitu behar dira, eta horrek geomorfologia eta paisaia inpaktua eragingo du. Pendiz handiko hegaletan esku hartuko da, eta ezegonkortasun handia dago zenbait puntutan. Horrek baldintzatu egin ditzake mendi hegalak egonkortzeko lanak, bai eta jarduketak paisaian integratzekoak ere. Ondorioz, paisaiaren gaineko inpaktua izan daiteke potentzialki ebaluatutako proiektuaren ingurumen inpaktu nagusia.

Bestalde, proiektua nahiko zokoan dagoen eta ikus arrotzat hartu dauden haran hondo batean garatzen da, eta, beraz, murriztu egiten da eragindako paisaia inpaktuaren irismena. Alde horretatik, proiektuaren ingurumen dokumentuak badauka ikusgarritasunaren

directamente afectada está ocupada por vegetación ruderal-nitrofila del borde de la carretera, el 45 % por plantaciones forestales –principalmente pino y alerce– y el 2,4 % por rodales de falsa acacia (Robinia pseudoacacia), por lo que más del 80 % de dicha superficie estaría compuesta por vegetación de escasa calidad ecológica.

Las zonas ocupadas por rodales de especies autóctonas representan algo más del 15 % de la superficie afectada, correspondiendo a masas de robleal en diferentes grados de desarrollo, aunque generalmente en estado juvenil o degradado y, con frecuencia, entremezcladas con la especie alóctona Robinia pseudoacacia, con lo que presentan en general un pobre estado de conservación.

A lo largo de la ribera del Urola, bordeando el trazado de la carretera, existen importantes masas de alisedas, que constituyen hábitats de interés comunitario prioritario (91E0\*) y la vegetación de mayor interés naturalístico de la zona. Según se señala en el documento ambiental del proyecto, éste se ha diseñado evitando invadir el entorno fluvial del Urola y, por lo tanto, no se afecta en ningún momento a estas formaciones riparias de gran interés ecológico para el entorno. Por otra parte, como aspecto positivo, el proyecto contempla la recuperación de la vegetación riparia de aliseda en aquellas superficies de la calzada actual que tras la ejecución del presente proyecto quedarán abandonadas, en torno a las curvas situadas en torno a los PK 23+850 y PK 24+200, por lo que su ejecución puede suponer un incremento de la superficie ocupada por este hábitat.

Por tanto, las afecciones del proyecto sobre la vegetación y los hábitats no parecen importantes, siempre que con carácter previo al inicio de las obras se adopten las medidas necesarias para identificar, balizar y proteger adecuadamente las alisedas de la ribera del río Urola y se incorporen al proyecto actuaciones para compensar la pérdida de superficie de hábitats de interés –alisedas y robledales-bosques mixtos– mediante la restauración de una superficie mayor a la pérdida ocasionada.

– Sobre la conectividad ecológica y las especies faunísticas: En relación a la conectividad ecológica, hay que señalar que la parte septentrional del área de implantación del proyecto afecta levemente a un corredor ecológico de la Red de Infraestructura Verde de la CAPV, así como a una «Zona de Interés para la Funcionalidad Ecológica» (ZIFE GAB-GOUK-01) de la Propuesta de Infraestructura verde de Gipuzkoa, si bien las actuaciones del proyecto inciden muy parcialmente sobre dichos elementos y no parece que la ampliación de la calzada y los nuevos taludes comprometan la conectividad ecológica y ni provoquen un grado de fragmentación significativamente mayor que la generada por la carretera actual, teniendo en cuenta el ligero aumento de la anchura de la vía y la escasa longitud del tramo sujeto a mejora.

Por otra parte, 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. Sin embargo, si bien la presencia del visón europeo en este tramo es incierta, la confirmación de 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 una elevada inestabilidad en algunos puntos, lo que puede condicionar la estabilización de las laderas y la integración paisajística de las actuaciones. En consecuencia, la afección sobre el paisaje puede constituir, potencialmente, el principal impacto ambiental del proyecto evaluado.

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. En este sentido, el documento ambiental del proyecto cuenta con

azterketa bat, Eusko Jaurlaritzaren LIDAR datuekin egindako lur-  
raren eredu digital batean oinarrituta. Azterketa horrek ondoriozta-  
tzen duenez, proiektuaren eremuaren ikus arroa 2,3 km<sup>2</sup>-koa baino  
ez da, hau da, 5 km-ko radio bateko eremuaren % 2,54.

Ingurumen integrazioarako eta hobekuntzarako neurrien artean,  
proiektuak barnean hartzen du, orobat, sortutako ezpondaren  
azalera gehiena ereite hidraulikoaren bidez landareztatzea, eta  
sare bolometrikoak, substratuaren proiektzioa eta halako teknikak  
erabiltzea gutinatzearen bidez egonkortuko diren eta landarezta-  
tzen zailak diren azaleretan.

Ezponden integrazio bisuala edo, gutxienez, ezponda berriek  
ingurunearekin duten kontraste kromatikoa indargabetzea  
landareztatze teknika horien arrakastaren araberakoa izango  
da. Izan ere, lehengoratuak azalera osoan ez dago bermatuta  
teknika horiek eraginkorrak izango direnik, eta faktore klimatikoek,  
mikroklimatikoek eta nekez kontrola daitezkeen beste parametro  
batzuek baldintzatu dezakete. Hala ere, hondatutako ia azalera  
osoan aplikatzea aurreikusten bada, eta jarduketa eremu bisual  
txiki batean egiten bada, ondorioztatu daiteke paisaiaren gaineko  
inpaktua onargarria izango dela, nahiz eta errepideak ezponda  
handiak sortuko dituen.

– Ur masei dagokienez: Errepidearen trazadura Urola ibaiaren  
bidearekiko paraleloan igarotzen da, ezkerretatik, baina errepidea  
hobetzeko behar den plataforma handitzea ibaiaren kontrako al-  
dean planteatzen da, hots, mendiaren hegalean. Ondorioz, proiektu-  
a gauzatzeak ez du esan nahi etengabe okupatu edo erasango  
direnik ibilgua eta ibaiertzak. Proiektua ibilgura hurbiltzeak nola-  
baiteko arriskua dakar obren fasean jabari publiko hidraulikoaren  
aldi baterako isurketak edo okupazioak gertatzeko, baina, pre-  
bentzio neurri espezifikoak hartzen badira, ez dute izango eragin  
nabarmenik ibaiaren ibilgu nagusiaren egoera ekologikoan.

Era berean, bada zuzeneko erasan bat –hedapen mugatua  
badu ere– gaur egun errepidea zeharkatzen duten bi ur ibilgu txi-  
kiren gainean. Ibaiaren ibilgua pixka bat luzatu egingo da zorro-  
tenen eta lurperatzearen bidez, galtzadaren zabalera handitzearen  
ondorioz.

– Soinu eta atmosfera kalitatea: Proiektuak atmosferaren ka-  
litatean (partikula esekien mailak eta errekontza gasak) eta so-  
nuaren kalitatean (zarata mailak) dituen eraginak, funtsean, obren  
fasearekin daude loturik. Izan ere, obrak amaitu ondoren lehengo  
egoerara itzuliko da aipaturiko bi erasanei dagokienez. Beraz, in-  
paktuak mugatuak eta aldi baterakoak dira, berroneratzeko mo-  
dukoak eta txikiak, neurri zuzentzaileak aplikatuta (ureztatzeak,  
ibilgailuen berrikuspena eta mantentzea, lanen ordutegia, etab.),  
eta atzera lehengora berroneratuko dira sortzen dituzten jard-  
uketan amaitutakoan.

– Kultura ondareari buruz: Eusko Jaurlaritzako Kultura Onda-  
rearen Zuzendaritzaren txostenak adierazten duenez, proiektuak  
egokiro hartu ditu kontuan proiektuaren eragin eremutik hurbil  
dauden kultura elementuak, eta, ildo horretan, hartu ditu behar-  
rezko babes neurriak, Euskal Kultura Ondareari buruzko 6/2019  
Legean ezarritako babes araubidearen arabera; beraz, ondorioz-  
tatu daiteke ez duela eragin negatibo nabarmenik izango ondare  
elementu horietan.

– Nekazaritzako lurzoruen eta baliabideen gaineko inpak-  
tuak: Proiektuak egungo errepidearen trazadura gehiena aprobe-  
txatzen duenez, ez du galduko nekazaritzako ekoizpen lurrik, eta  
ez du izango zuzeneko erasanik nekazaritza ustiatzeari.

Aurreko guztia kontuan hartuta, ez dirudi proiektua gauzate-  
ak ingurumen inpaktu esanguratsurik eragingo duenik; izan ere,  
aurreikus daitezkeen inpaktu gehienak minimizagarriak edo be-  
rroneragarriak dira, eraikuntza proiektuan neurri babesle eta zu-  
zentzaileak behar bezala ezartzen badira.

un análisis de la visibilidad realizado en base a un modelo digital  
del terreno a partir de los datos LIDAR del Gobierno Vasco, que  
concluye que la cuenca visual del ámbito del proyecto es de sólo  
2,3 km<sup>2</sup>, un 2,54 % del territorio contenido en un radio de 5 km.

Así mismo, el proyecto incorpora, entre sus medidas de inte-  
gración y mejora ambiental, la revegetación mediante hidrosiem-  
bra de la mayor parte de la superficie de talud generada, em-  
pleando técnicas como mallas volumétricas y la proyección de  
sustrato en aquellas superficies que se van a estabilizar mediante  
gutinado y son difíciles de revegetar.

La integración visual de los taludes o, al menos, la atenuación  
del contraste cromático de los nuevos taludes con su entorno,  
dependerá del éxito de estas técnicas de revegetación, cuya efec-  
tividad en toda la superficie restaurada no está garantizada y  
puede estar condicionada por factores climáticos, microclimáticos  
y otros parámetros difícilmente controlables, si bien la previsión  
de su aplicación sobre prácticamente toda la superficie afectada,  
así como la pequeña cuenca visual en la que la actuación será  
visible, lleva a concluir que el impacto sobre el paisaje será pro-  
bablemente asumible, a pesar de los grandes taludes que gene-  
rará la carretera.

– Sobre las masas de agua: El trazado de la carretera discurre  
de forma paralela al curso del río Urola, por 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 do-  
minio 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 prin-  
cipal del río.

Así mismo, hay una afección directa, aunque de limitada ex-  
tensión, sobre dos pequeños cursos de agua que actualmente  
cruzan transversalmente la carretera cuyo cauce será modificado  
en una longitud ligeramente mayor mediante bajantes y soterra-  
mientos como consecuencia del incremento de la anchura de la  
calzada.

– Calidad sonora y atmosférica: Las afecciones sobre la cali-  
dad 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.

– Sobre el patrimonio cultural: según señala el informe de la  
Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco, el proyecto  
ha considerado adecuadamente los elementos culturales cerca-  
nos al ámbito de afección del proyecto y ha adoptado las medidas  
de protección necesarias de acuerdo con el régimen de protección  
establecido en la Ley 6/2019, de Patrimonio Cultural Vasco, por  
lo que se puede concluir que no causará efectos negativos signifi-  
cativos sobre dichos elementos patrimoniales.

– Impactos sobre los suelos y los recursos agrarios: Debido  
a que el proyecto aprovecha en la mayoría del trazado de la ca-  
rretera actual, no va a producir pérdida de suelo productivo agra-  
rio ni afección directa sobre las explotaciones agrarias.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, la ejecución del proyecto  
no parece que vaya a producir impactos ambientales significati-  
vos, ya que la mayoría de los impactos previsibles son minimiza-  
bles o reversibles mediante la adecuada consideración e intro-  
ducción en el proyecto constructivo de medidas protectoras y co-  
rrectoras.



Beraz, proiektuaren ezaugarriak, eragindako eremuaren ingurumen sentikortasuna eta inpaktu potentzialaren ezaugarriak kontuan hartuta, Ingurumen Ebaluazioari buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legearen III. eranskineko irizpideak aplikatuta, eta uztailaren 19ko 22/2016 Foru Dekretuaren 6. artikuluari jarraikiz, Ingurumen Zuzendaritza Nagusiak proiektu honen ingurumen inpaktuari buruzko txostena egin du, zehaztaperen hauekin:

**Lehenengoa.** Kontuan hartzea GI-631 errepidea 22,950 eta 24,400 kilometro puntuen arteko aurrerapen tartean hobetzeko proiektuak ez duela behar ingurumen inpaktuaren ebaluazio arruntaren prozedura; izan ere, egindako azterketaren ondoren, ondorioztatzen da proiektuak ez duela eragingo inpaktu kaltegarri nabarmenik ingurumen elementuetan, betiere proiektuaren sustatzaileak bermatzen badu eraginkortasunez txertatzen eta betetzen direla ingurumen inpaktuaren txosten honen bigarren atalean ezartzen diren zehaztaperenak.

**Bigarrena.** GI-631 errepidea 22,950 eta 24,400 kilometro puntuen arteko aurrerapen tartean hobetzeko proiektuak –Azkoitia eta Urretxu artean– ingurumen inpaktuari buruzko neurri prebentibo eta zuzentzaile guztiak ez ezik gauzatuko ditu proiektuaren ingurumen dokumentuan jasotako ingurumena zaintzeko programaren zehaztaperenak ere. Neurri horiek neurketetara eta obra unitateetara egokituko dira, eta ingurumen inpaktuaren txosten honetan ezartzen diren zehaztaperenekin osatuko dira.

Nolanahi ere, eraikuntza proiektuaren aurrekontuetan, baldintza teknikoaren agirietan eta lizitaziorako oinarrietan sartu beharko dira neurri zuzentzaileak, paisaia integrazteko eta ingurumena lehengoratzeko proiektua eta ingurumena zaintzeko programa garatzeko aurrekontua eta baldintza teknikoaren agiriak, eta, ildo horretan, alderdi hauek hartu beharko dira kontuan:

#### 1. Obrarako neurri zuzentzaile orokorrak:

Neurri zuzentzaileen multzoan, kontuan hartu beharko dira obrak gauzatzeak eragindako eremu guztiak, eta aintzat hartuko dira, kasuak hala eskatzen duenean, proiektuaren desjabetze eremutik kanpo dauden eta kalteak izan ditzaketen eremuak ere (sarbideak eta obrak, lan plataformak, eta abar). Horietan guztietan, zuzentzeko eta lehengoratzeko neurri egokiak aplikatuko dira.

Obrak egiten diren bitartean, ez zaio eragingo obretarako behar baino azalera gehiagori. Beraz, proiektuak ahalik eta zehatz mugatu eta kartografiatu beharko du okupatu beharreko gehieneko azalera eremua, dela obraren beraren eremua, bai aldi baterako metaketan kokapenari dagozkion obra unitateak, obrako instalazio eta eraikinak, makineriaren parkeak, biltegiak (materialak, olioak eta erregaiak gordetzekoak), ibilgailuak garbitzeko eremuak, urak arazteko sistemak, trafikoaren behin-behineko desbideratzeak eta barneko eta kanpoko obra bideen sareak). Alde horretatik, lehendik dauden sarbideak erabiltzen saiatu beharko da jarduketara eremuetara sartzeko.

Ingurumenean ahalik eta eragin txikiena izateko irizpideei jarraikiz kokatuko dira aipatutako instalazioak eta aldi baterako metaketak. Inola ere ezingo dira kokatu intereseko landare formazioak dituzten espazioetan (baso masa autoktonoak, ibaiertzeko landaredia, lehentasunezko intereseko habitatak), eta ibilguetatik edo azaleko beste ur masa batzuetatik urruntzeko ahalegina egin beharko da, beherago zehaztutakoaren arabera.

Obren zuinketa egiten den unean eta eraikuntza lanak hasi aurretik, balizamendu espezifiko finkatu beharko da, sendoa eta mugitzeko zaila, eta zehatz-mehatz mugatu beharko dira aurreko paragrafoan aipatutako balio handiko elementu naturalen ondoan dauden lan eremu guztiak.

Obra zuzendaritzak eta kontratista adjudikaziodunak, obrek dirauten bitartean eta obrak bermatzeko epean, profesional kua-

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 de Medio Ambiente emite informe de impacto ambiental del presente proyecto en los términos siguientes:

**Primero.** Considerar que el Proyecto de Mejora de la carretera GI-631, tramo de adelantamiento entre el PK 22,950 y el PK 24,400 entre Azkoitia y Urretxu 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 mejora de la carretera GI-631, tramo de adelantamiento entre el PK 22,950 y el PK 24,400 entre Azkoitia y Urretxu 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 a las mediciones y unidades de obra, y se completarán con 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, 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,

lifikatuen aholkularitza izan beharko dute ingurumen inpaktuak prebenitzeko eta zuzentzeko beharrezko neurriak hartzeari begira. Kontratataren ingurumen aholkularitza obretan bertan egongo da, eta arlo horrekin lotutako obra unitateak behar bezala garatzea arduratuko da.

## 2. Obrako hondakinen eta soberakinen kudeaketa:

Obrek irauten duten bitartean sortutako hondakinak Ekonomia zirkularrerako hondakinei eta lurzoru kutsatuei buruzko apirilaren 8ko 7/2022 Legean eta eraikuntza eta eraipen hondakinen ekoizpena eta kudeaketa arautzen duen uztailaren 26ko 112/2012 Dekretuan aurreikusitakoaren arabera kudeatuko dira. Neurri orokor gisa, berariaz debekatuta egongo da sortutako hondakinen tipologia desberdinak elkarren artean edo beste hondakin batzuekin nahastea. Teknikoki eta ekonomikoki bideragarria bada, hondakin tipologia bakoitza behar bezala baimendutako balorizazioarekin bidez balioztatu beharko da.

Hondakin arrisksutsuen eta olio erabilien kudeaketa dagokion araudiaren arabera egingo da (apirilaren 8ko 7/2022 Legea eta ekainaren 2ko 679/2006 Errege Dekretua). Hondakin horiek, baimendutako kudeatzaile bati eman arte, estalpean utziko dira behar bezala etiketatutako andel estankoetan; zola iragazgaitz baten gainean egon beharko dute, kubo txikietan edo ihesei eta isuriei eusteko sistemen barruan, hondakin ez-arrisksutsuak eta geldoak biltegitratzeko guneetatik bereizita.

Obra soberakinen kudeaketari dagokionez, balioa eman beharko zaie berriro ahal den guztietan, eta hondeatutako eremuak lehengoratzeko edo paisaia ingeniariatzako obretarako erabiliko dira, betiere Ekonomia zirkularrerako hondakinei eta lurzoru kutsatuei buruzko apirilaren 8ko 7/2022 Legeak etiketatze eragiketarako ezartzen dituen baldintzak betez. Hau da, betelane-tarako erabiltzen diren hondakinak baliatu behar dira berez hondakinak ez diren materialen ordez; era berean, egokiak izan behar dute lehen aipatutako helburuetarako eta helburu horiek lortzeko behar beharrezkoa den kantitatera mugatuta egon behar dute.

Proiektuan zehazten den bezala, obrako soberakin guztiak ezin bazaie eman balioa, ordezko aukerak aztertu beharko dira, obrako soberakin horiek kudeatzeko ingurumen soluzio onena zein den zehazteko. Nolanahi ere, gainerako eraikuntza proiektuarekin batera onetsi beharko da obra soberakinak kudeatzeko plangintza zehatza, eta Bide Azpiegiturarako Departamentuak, ingurumen inpaktuaren txosten honen laugarren atalaren arabera, Ingurumen Zuzendaritza Nagusiari bidali beharko dion dokumentazioan jaso beharko da, ingurumen inpaktuaren txosten honetan ezarritako baldintzak eta zehaztapenak txertatzeari buruzko informazioa emate aldera.

Soberakinak kudeatzeko planaren kasuan, zabortegei edo biltegi iraunkor bat sortzea aurreikusten bada, ingurumenaren aldetik balioetsiko dira posible diren kokaleku guztiak, eta baten aldeko hautua egingo da, kontuan harturik aukera horretan onargarriak direla sortutako inpaktuak. Halakorik gertatuz gero, proiektuak atal edo eranskin espezifiko bat izango du, otsailaren 24ko 49/2009 Dekretuaren V. eranskinean ezarritako dokumentazioa jasoko duena, aplikagarri zaizkion ingurumen inpaktuaren txosten honetako zehaztapen guztiak barnean harturik. Ingurumen Zuzendaritza Nagusira bidaliko dira dokumentazio hori eta uren eta biodibertsitatearen babesaren arloan eskumena duten organoen txostenak, eta zuzendaritza hark dagokion baimena eman beharko du eraikuntza proiektua onetsi aurretik.

## 3. Sistema hidrológico eta uren kalitatea:

Organo eskudunek ezartzen dituzten baldintzen kalte gabe, zehaztapen hauek bete beharko dituzte jabari publiko hidraulikoari eta haren zor eta babes eremuei eragiten dieten obrek:

— Hondeaketa faseak, lur mugimenduak eta eraikuntza faseak eragindako ibilguetara jalkinak eta bestelako kutsatzaileak

con la asesoría de profesionales cualificados en materia de prevención y corrección de impactos ambientales y ejecución de 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. 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 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. 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 (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 sobrantes de obra, siempre que sea posible, deberán valorizarse mediante su empleo en la regeneración en zonas excavadas o para 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 establece 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 el caso de que, tal y como se detalla en el proyecto, no fuera posible la valorización de la totalidad de los sobrantes de obra, se deberá realizar un análisis de alternativas para determinar la mejor solución medioambiental para la gestión de dichos sobrantes de obra. En cualquier caso, la planificación detallada de la gestión de los sobrantes de obra deberá aprobarse junto con el resto del proyecto de construcción y deberá constar en la documentación que, el Departamento de Infraestructuras Viarias deberá remitir, según el apartado cuarto de este informe de impacto ambiental, a la Dirección General de Medio Ambiente de cara a informar sobre la incorporación de las condiciones y determinaciones establecidas en este informe de impacto ambiental.

En el caso de el plan de gestión de sobrantes contemple 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. Si se da dicha circunstancia, el proyecto 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.

## 3. Sistema hidrológico y calidad de las aguas:

Sin perjuicio de las condiciones que impongan los órganos competentes, las obras con afcción 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

ahalik eta gutxien isuriz gauzatu beharko dira. Hori dela eta, galarazi egingo da Urola ibaiaren eta haren ibaiadarren ibilguaren inguruan obretako edozein material mota metatzea, aldi baterako edo behin betiko, eta, horretaz gainera, beharrezkoak diren birtartekoak jarriko dira sortuko diren lubetaketako eta inguruko lur erauzketetako lur isurketak saihesteko.

Horretarako, obrak egiteko lehen faseetatik hasita, urak isuri aurretik finak atxikitzeko beharrezkoak diren gailuak instalatuko dira –izan daitezke sedimentu hesiak, dekantazio putzuak edo prentsa iragazkiak–, baldin eta isurketetan partikula esekien kontzentrazioak hala eskatzen badu. Sistema horietatik dekantatutako lohiak bildu egingo dira aldian-aldian, eta haien ezauzgarrien arabera kudeatuko dira.

– Obrako aldi baterako instalazioen kokapena (makineria parkeak, ibilgailuen garbiketak, gurgil garbiketak, garbiguneak, eta abar) jabari publiko hidraulikotik eta ibilguen zor eremutik kanpo taxutuko da, eta, ahal den guztietan, haien babes zortasunetik kanpo ipiniko dira. Hala, isolatu egingo dira inguruetatik hidraulikoki, eta bereizi egingo dira berezko jariatze urak eta instalazio horiek ekarritakoak. Ur horiek tratatu egin beharko dira isuri aurretik, ez ditzaten gaintu ur horietarako ezarritako legezko balioak.

#### 4. Paisaia integrazioa eta berroneratzeko plana:

Paisaiari eta alderdi geomorfologikoei buruz aurretik egin diren kontsiderazioen arabera, ziurtatu beharko da txertatzen direla eraikuntza neurriak eta soluzioak, batez ere sortuko diren ezpodei eta lur erauzketei lotutako paisaia inpaktuak integrazteko eta inpaktu horiek ahalik eta txikiak izan daitezen. Era berean, ziurtatu beharko da ezartzen direla kasuaren arabera nahitaezkoak izan daitezkeen bestelako egiturak, hala nola euste hormak, zorrotenak eta drainatze obrak, eta abar. Alde horretatik:

– Ezpondetan –eta, bereziki, garaienetan– proposatzen diren soluzioei dagokienez, ahalik eta egonkortze euspen egokiena ziurtatzeaz gainera, integrazio bisuala hobetzen lagundu beharko dute. Gunitatzeak eta hormigoi esnearen proiektzioak oso nekez integrazten eta naturalizatzen dira paisaian. Hori dela eta, egonkortasun eta segurtasun baldintzek posible egiten duten guztietan eta ezponda horien ezaugarrien arabera, beste soluzio batzuk erabiltzearen aldeko hautua egingo da, esate baterako, sareta edo sare organikoak, geogelaxkak, geomaila bolumetrikokoak, mulching edo bigungarria, hesi lanak egiten dituzten landareak, manta organikoak, egur xeheak, zurezko bilbadurak, murru eta euste horma berdeak, eta abar).

– Gehien ikusten diren horma edo egiturei dagokienez, ahalik eta ondoen integrazten diren soluzioak aztertuko dira, betiere kontuan izanik haien euste eta/edo egonkortze funtzioa. Hala, saiaturik da ahalik eta ondoen integrazten, eta, ildo horretan, hainbat eraketa soluzioak planteatuko dira, hala nola harri lubeta erako murruak, gabioiak, horma berdeak, bioingeniaritza hormak (krainerrak), horma erako harri lubetak, jardineria hormak eta abar.

– Zorrotenei dagokienez, ingurunean integrazteko ahalegina egingo da ahal den guztietan, eta, horretarako, oinarri enkatoduna duten ibilgu mailakatu gabeak eta halako soluzioak baliatuko dira. Era berean, ertzak landareztatu egingo dira.

Ahal den guztietan, forma leun eta biribilduekin egingo dira lursail naturalaren eta lur erauzketen zein betelaren ezponden arteko lotura formalak, eta saihestu egingo dira ertzak eta profil zuzenak, ahalik eta integrazio eta kalitate estetiko handiena lortzeko.

Berroneratzea landareztatzean oinarritzen den eremu guztietan, inguruko landaredi serieei dagozkien espezieak baliatuko dira, eta, horretaz gainera, ingurunean eta eremu biogeografikoko ekotipoen ziurtagiria duen landare materiala baliatuko da (haziak eta landareak); hartara, habitat naturalizatuak sortzea erraztuko da eta inguruan dagoen landaredi naturalarekin lotzeko ahalegina egingo da.

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 las 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.

#### 4. 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 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 las condiciones de estabilidad y seguridad lo hagan posible, y según las características de esos taludes, se procurará 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-jardinería, etc.

– Por lo que se refiere a de las bajantes, siempre que sea posible se procurará integrarlas en el entorno en base a soluciones como los cauces no escalonados 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 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.

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 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.

Gainazal gorrien higadura saihesteko, obrak egiten diren aldi berean egingo dira ukitutako eremu guztiak lehengoratzeko jarduketak, ahal den neurrian; horrela, obrak egikaritu ahala, proiektuan definituriko birmoldaketa eta landareztatze lanak egingo dira. Horretarako, obrak zuzenean edo zeharka erasan dezakeen landare lurzorua goiko geruza berreskuratuko da, ondoren hura behar duten leheneratze prozesuetan erabiltzeko. Landare lur horren ezaugarrien arabera, medeagarri organikoak erabiltzeko beharra aurreikusiko da.

Landare espezie exotiko inbaditzaileei dagokienez, proiektuak neurriak jaso behar ditu obrek ez ditzaten barreiatu espezie horiek. Horretarako, urrats hauek egingo dira: proiektuaren ingurunean dauden espezie ohikoenen diagnostikoa egingo da, dagoeneko egindako obrek eragindako lurren kolonizazio maila aztertuko da eta, hirugarrenik, arriskuen azterketa bat gauzatuko da. Diagnostiko horretatik abiatuta, prebentzio neurriak eta, beharrezkoa denean, deuseztapen neurriak ezarriko dira. Era berean, zaintza programak espezie horien agerpenaren jarraipena jasoko du.

#### 5. Fauna babestea:

Proiektutik gertu dauden habitaten eta habitat horiek erabiltzen dituzten espezieen egoeraren eragiketa aurreko karakterizazioa egingo da, eta arreta berezia eskainiko zaio bisoi europarraren balizko presentziari, baita anfibioen hilkortasun handiko tartean edo pasagune ohiko presentziari ere. Babestutako lehorreko espezieen habiak edo ugalketa eremuak daudela ikusiz gero, jakinaren gainean ipini beharko da fauna basatia kudeatzeko esku-mena duen foru organoa.

Fauna karakterizazio horren ondoren, eraikuntza proiektuak drainatzeetan egin beharreko egokitzapenak jasoko ditu beharrezkoa izanez gero, ugaztun txikiak eta anfibioak errazago igarotzeko (dauden edo aurreikusita dauden hodian ordez drainatze handiagoak ipiniz) edo, kasuak hala eskatzen badu, harrapatuta hiltzen diren espezie kalteberenen tasa ahalik eta gehien txikitzeko. Era berean, arekak eta drainatze egituraren gainerako zatiak diseinatzean, ahalik eta gehien murriztuko da harrapatuta geratu eta hil daitezkeen ornodun txikien tasa.

Bisoi europarra ugaltzeko aldi kritikoan (martxoaren 15etik uztailaren 31ra bitartean) ibilguaren inguruko jarduketak baztertu edo mugatu behar diren galdetuko zaio Gipuzkoako Foru Aldundiaren Flora eta Fauna Zerbitzuari.

#### 6. Soinu kalitatea:

Proiektuaren eremuan errepidetik hurbilen dauden eraikinek jasaten dituzten maila akustikoen balorazioa egingo da, eta, hala, zehaztuko da bete gabe geratzen ote diren urriaren 19ko 1367/2007 Errege Dekretuaren III. eranskinean ezarritako bide azpiegiturei aplikatu beharreko immisio balio akustikoak (errege dekretu horren bidez garatzen 37/2003 Legea, azaroaren 17koa, zaratari buruzkoa, zonakatze akustikoari, kalitate helburuei eta emisio akustikoei dagokienez). Eraginkortasun mailaren arabera, neurri zuzentzaileak (oztopo akustikoak, errepide zoruak, eta abar) ezartzeko aukera aztertuko da, bai proiektuan bertan, bai Bide Azpiegiturarako Departamentuak horri buruz dituen aurreikuspenen esparruan (zarataren aurkako ekintza plana, urteko partidak, eta abar).

Lanak irauten duten bitartean, beharrezkotzat jotzen diren obrako jardunbide egokien multzoa aplikatu beharko da, makinak mantentze orokorrari eta zarata jatorrian murrizteari dagokienez. Era berean, bereziki aplikatzekoa izango da aire zabalean erabiltzen diren makina jakin batzuek ingurunean sortzen dituzten soinu emisioak arautzen dituen otsailaren 22ko 212/2002 Errege Dekretuan ezarritakoa, urriaren 16ko 212/2012 Dekretuan xedatutakoaren arabera ezarritako soinu immisioaren kalitate helburuak betetzearekin bat etorritik.

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.

#### 5. 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, así como a la existencia de zonas de paso frecuente o tramos de alta mortalidad de anfibios. 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 las adaptaciones necesarias en los drenajes para facilitar el paso de pequeños mamíferos y anfibios (sustituyendo los caños existentes o previstos por drenajes de mayor tamaño) o, en su caso, minimizar la mortalidad por atropello de las especies más sensibles. Así mismo, las cunetas y resto de estructura de drenaje se diseñarán con el criterio de minimizar la mortalidad de pequeños vertebrados que pudieran quedar atrapados.

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).

#### 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 anexo III del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. 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. Airearen kalitatea:

Obrak egikaritzeko fasean, lanek berek edo obrako ibilgailuek ahalik eta partikula gutxien isuriko dute atmosferara, eta kontrol neurriak ezarriko dira horretarako, hala nola kamioien gurpilak garbitzeko sistemak, galtzadak eta obra lekuak ureztatzeko sistemak, ibilgailuen mantentze egoera egokia, eta abar. Izan ere, irizten zaio beharrezkoak direla neurri horiek, eraikuntza lanetatik datozen partikula esekiek eragindako inpaktua murrizteko. Hauts itxurako materialak ez dira biltegitratuko aire zabalean.

Hondeaketa materialak (lurrak, hondakinak, eta abar) hezetasun baldintza egokietan garraiatuko dira, eta, beharrezkoa izanez gero, zama estaltzeko gailuak dituzten ibilgailuetan, ez dadin barreiatu partikularik atmosferara.

#### 8. Garbiketa eta lehengoratzeko lanak:

Obrak egiten diren bitartean, ahalik eta ondoen garbituko dira obrek berezko dituzten eremuak eta eragindako ingurunea (trazadura, makineria parkeak, makinak igarotzeko guneak, ukituriko sarbideak eta biziguneak, eta abar).

Ahalik eta txikienak izango dira ibilgailuak igarotzearen, obrako materialak ekartzearen eta abarren ondorioz obren ingurunean gertatutako aldaketak, eta irizpide ekologikoen arabera lehengoratu beharko da ingurune osoa. Behar bezala egokitu eta lehengoratu dira obrako kamioien joan-etorrien ondorioz eragindako obrarako sarbideak eta soberakinen biltegitarako sarbideak: zoruaren eremuak eta hondatu diren sarbideen zoladura konpontzea, sor daitezkeen gainzabalerak kentzea, sarbideen ertzak lehengoratzeko eta integratzeko (landareztatzea, arekak, drainatze sistemak, eta abar).

Obrak amaitu ondoren, garbiketa kanpaina zorrotza egingo da, eta proiektuaren eragin eremuak obra hondarririk gabe geratu beharko du. Eraisketen, zimenduen, kofratuen eta abarren ondoriozko materialak eremutik atera eta baimendutako biltegi edo zabortegietara bidaliko dira.

#### 9. Zaintza programa:

Proiektuaren ingurumena zaintzeko programa osatu egin beharko da, ingurumen inpaktuaren txosten honetan zehazten diren neurri babesle eta zuzentzaileak martxan jartzen direla ziurtatzeko beharrezkoak diren kontrolekin. Helburu horrekin, gainbegiratzeko programak alderdi hauek hartu beharko ditu barnean: monitorizatu behar diren ingurumen sistemak, alderdiak edo aldagaiak identifikatzea; egin beharreko jarraipen eta kontrol neurriak eta haietarako beharrezko metodologia (datuak biltzeko estrategiak, maiztasuna eta abar); dagokion kronograma; erabili beharreko jarraipen adierazleak, dagozkien unitateekin eta muga edo erreferentzia mailekin; bai eta sortu behar diren txostenak eta haien maiztasuna ere.

Zaintza programan sartu beharreko kontrolen artean, hauek ageri dira:

– Lehenbiziko puntuan jasotako obrarako neurri zuzentzaile orokor guztiak betetzen direla bermatzeko beharrezko kontrolak, okupatu beharreko gehieneko azaleraren mugaketa eta babestu beharreko balio handieneko elementu naturalen baliztasunaren barne.

– Obra soberakinen kudeaketa egokiaren jarraipena egitea, 2. apartatuan aipatzen den soberakinen kudeaketaren plangintzaren arabera.

– Obrak egin bitartean Urola ibaiko uraren kalitatearen jarraipena egitea, eta urak isuri aurretik finak atxikitzeko gailuen instalazio egokiaren eta eraginkortasunaren jarraipena egitea.

– Landare espezie exotiko inbaditzaileen ezarpenaren diagnostikoa, jarraipena eta kontrola, bai eta halakoak prebenitzeko eta, beharrezkoa izanez gero, desagerrarazteko neurrien aplikazioa ere.

#### 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 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 (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.

#### 9. Programa de Vigilancia:

El programa de vigilancia ambiental del proyecto deberá ser completado con los controles necesarios para asegurar la puesta en marcha de las medidas protectoras y correctoras que se especifican en este informe de impacto ambiental. Con este propósito, el programa de supervisión debe abarcar la identificación de los sistemas, aspectos o variables ambientales que deben ser monitoreados, las medidas de seguimiento y control a llevar a cabo junto con su metodología (incluyendo estrategias de recolección de datos, frecuencia, etc.), un cronograma correspondiente, los indicadores de seguimiento a emplear con sus correspondientes unidades y niveles límite y/o de referencia, así como los informes que se deben generar y su frecuencia.

Entre los controles que se deberán incorporar al programa de vigilancia se encuentran los siguientes:

– Los necesarios para garantizar el cumplimiento de la totalidad de las medidas correctoras generales para la obra recogidas en el punto 1, incluyendo la delimitación del área máxima de superficie a ocupar y el balizamiento de los elementos naturales de mayor valor a proteger.

– El seguimiento de la correcta gestión de los sobrantes de obra conforme a la planificación de la gestión de los sobrantes a que se refiere el apartado 2.

– El seguimiento de la calidad del agua del río Urola durante las obras y de la correcta instalación y efectividad de los dispositivos de retención de finos previos al vertido de aguas.

– Diagnóstico, seguimiento y control de la implantación de especies vegetales exóticas invasoras en la zona de obra, así como de la aplicación de las medidas para la prevención su introducción y, en su caso, erradicación.

— Teknikari espezialista batek proiektutik gertu dauden habitaten eta habitat horiek baliatzen dituzten fauna espezieen egoera aztertzea eta ezaugarritzea, eta arreta berezia jartzea bisoi europarraren balizko presentziari, baita anfibioen hilkortasun handiko tarteen edo pasagune ohikoen presentziari ere.

— Kalitate akustikoaren jarraipena: zarata mailen neurketak egitea ustiapen fasean, aplikatu beharreko immisioaren muga balio akustikoak betetzen ez diren ala ez zehazteko.

Programa hau eraikuntza proiektuan ez ezik obrak kontratazeko baldintza agirian ere txertatuko da, eta dagokion aurrekontua izango du, ez obra behin-behinean jaso arte bakarrik, baita obraren berme aldian ere.

*Laugarrena.* Gipuzkoako Errepide eta Bideen Foru Arauaren testu bategina onartzen duen ekainaren 6ko 1/2006 Foru Dekretu Arauemailearen eranskineko 21.4 artikuluan xedatutakoaren arabera, GI-631 errepidea 22,950 eta 24,400 kilometro puntuen arteko aurrerapen tartean hobetzeko proiektua jendaurreko erakustaldi eta entzunaldi izapidean den bitartean, Bide Azpiegituretako Departamentuak proiektu eguneratua bidaliko dio Ingurumen Zuzendaritza Nagusiari, ingurumen inpaktuaren txosten honetan ezarritako baldintzak eta zehaztapenak txertatzeari buruzko informazioa emateko.

Donostia, 2023ko maiatzaren 3a.—Mónica Pedreira Lanchas, Ingurumeneko zuzendari nagusia. (3203)

— Prospección y caracterización preoperacional, por parte de técnico especialista, del estado de los hábitats cercanos al proyecto y de las especies faunísticas que hacen utilización de esos hábitats, prestando una especial atención a la posible presencia de visón europeo, así como a la existencia de zonas de paso frecuente o tramos de alta mortalidad de anfibios.

— Seguimiento calidad acústica: mediciones de los niveles de ruido durante la fase de explotación de cara a determinar si se cumplen los valores límites de inmisión acústicos aplicables.

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 Mejora de la carretera GI-631, tramo de adelantamiento entre el PK 22,950 y el PK 24,400, el Departamento de Infraestructuras Viarias remitirá a la Dirección General de Medio Ambiente el proyecto actualizado de cara a informar sobre la incorporación de las condiciones y determinaciones establecidas en este informe de impacto ambiental.

San Sebastián, a 3 de mayo de 2023.—La directora general de Medio Ambiente, Mónica Pedreira Lanchas. (3203)