

GIPUZKOAKO FORU ALDUNDIA

INGURUMENEN OBRA HIDRAULIKOETAKO DEPARTAMENTUA

Aralarren Eniriotik igaratzako txaboletara doan bidea motordun ibilgailuentzat egokitzeko proiektuaren ingurumen inpaktuaren adierazpena.

1. Aurrekariak.

21/2013 Legeak, abenduaren 9koak, Ingurumen Ebaluazioari buruzkoak, 7.2b) artikuluan zehazten du I eta II eranskinetan jaso gabeko proiektuei ingurumen inpaktuaren ebaluazio sinplifikatua egingo zaiela, zuzenean edo zeharka nabarmen eragin badiezaiekete Natura 2000 sareko eremu babestuei.

2017ko uztailaren 18an, Gipuzkoako Foru Aldundiko Ekonomia Sustapeneko, Landa Ingurumeko eta Lurralde Orekako Departamentuko Mendietako eta Natura Ingurumeko Zuzendaritza Nagusiak, proiektua onartzeko organo eskuduna den aldetik, Aralarren Eniriotik Igaratzako txaboletara doan bidea motordun ibilgailuentzat egokitzeko proiektuari buruzko dokumentazioa bidali zion Ingurumen Zuzendaritza Nagusiari, honek ingurumen inpaktuaren azterketa sinplifikatua egiteko.

Prozedura horren esparruan, eta abenduaren 9ko 21/2013 Legearen 46. artikuluan zehazten den kontsulta izapidea egin ondoren, Ingurumen Zuzendaritza Nagusiak zegoen ingurumen inpaktuaren txostena igorri zuen 2018ko apirilaren 26an (2018ko apirilaren 30eko Gipuzkoako ALDIZKARI OFIZIALA); txosten horretan, III eranskinean ezarritako irizpideen arabera, eta egingandako kontsultak kontuan hartuta, ondorioztatzen da proiektuak ez duela harreman zuzen, beharrezko eta ezinbestekorik Aralarko GKL/KBEaren kudeaketarekin, eta aurkeztutako dokumentazioak ez duela frogatu, araudiak eskatzen duen ziurtasunaz, proiektuak ez duela sortuko, esparru horretan sustatzaile berak aurreikusitako antzeko proiektuekin batera, inpaktu negatibo esanguratsurik edo nabaririk Natura 2000 sareko espazio horren kontserbazio helburuetan, bertako intereseko habitaten eta espezieen ongizatean eta/edo bertako beste ingurumen elementu batzuetan.

Ondorioz, ingurumen inpaktuaren txostenak ezartzen du, aplikatzekoa den araudiari jarraituz, honako aukeretako bat hautatu behar dela:

— Proiektuari aplikatzea ingurumen inpaktuaren ebaluazio arruntaren prozedura, eta, beraz, dokumentu tekniko xehatu bat eta inpaktuen ikerketa bat aurkeztea, 21/2013 Legeak, abenduaren 9koak, 35. artikuluan zehaztutako edukiekin; eduki horiek doitu egin beharko ditu ingurumen inpaktuaren txostenean jasotako zehaztapen eta neurrietara.

— Bestela, organo eskudunak erabakitzea, bere eskumenekin eta Aralarko Baliabide Naturalak Antolatzeke Planaren 16. artikuluan xedatutakoarekin bat, egitea Enirio-Aralar Mankomunitatearen jarduketara esparruari dagokion bide azpiegituren plan bat, hura onartzeko izapideak egitea, eta dagokion ingurumen ebaluazio estrategikoaren prozedura aplikatzea.

DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA

DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE Y OBRAS HIDRÁULICAS

Declaración de impacto ambiental del proyecto de acondicionamiento para vehículos a motor del camino entre Enirio y las txabolas de Igaratza en Aralar.

1. Antecedentes.

El artículo 7.2.b) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, establece que los proyectos no incluidos en sus anexo I y II que puedan afectar de forma apreciable, directa o indirectamente, a espacios protegidos Red Natural 2000 serán objeto de una evaluación de impacto ambiental simplificada.

Con fecha 18 de julio de 2017, la Dirección General de Montes y Medio Natural del Departamento de Promoción Económica, Medio Rural y Equilibrio Territorial de la Diputación Foral de Gipuzkoa, como órgano sustantivo que debe de aprobar el proyecto, remite a la Dirección General de Medio Ambiente para su evaluación de impacto ambiental simplificada la documentación referente al proyecto de acondicionamiento para vehículos a motor del camino entre Enirio y las txabolas de Igaratza en Aralar, promovido por la Mancomunidad de Enirio Aralar.

En el marco de ese procedimiento y tras la realización del trámite de consultas especificado en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, la Dirección General de Medio Ambiente emite, con fecha de 26 de abril de 2018, el informe de impacto ambiental correspondiente (publicado en el BOLETÍN OFICIAL de Gipuzkoa de 30 de abril de 2018), en el que, de conformidad con los criterios establecidos en el anexo III y a la vista del resultado de las consultas realizadas, se concluye que el proyecto no guarda una relación directa, necesaria e imprescindible para la gestión del LIC/ZEC de Aralar, y que la documentación aportada no ha demostrado con el grado de certeza requerido por la normativa que, de forma conjunta con otros proyectos similares previstos por el mismo promotor en ese ámbito, no va a producir impactos adversos significativos o apreciables que afecten a los objetivos de conservación de dicho espacio de la Red Natura 2000 y/o a la integridad de sus hábitats y especies de interés, así como a otros elementos ambientales presentes en el mismo.

En consecuencia, el informe de impacto ambiental establece que, de acuerdo con la normativa de aplicación, se debe de llevar a cabo alguna de las siguientes opciones:

— Que el órgano promotor someta el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria presentando un documento técnico detallado y un estudio de impacto ambiental con los contenidos especificados en el art. 35 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, ajustados en función de las determinaciones y medidas que se recogen en el informe de impacto ambiental.

— O en su defecto, que el órgano sustantivo considere, en base a sus competencias y en consonancia con lo dispuesto en el artículo 16 del PORN de Aralar, elaborar y tramitar la aprobación de un plan de infraestructuras viarias en lo que respecta al ámbito de actuación de la Mancomunidad de Enirio-Aralar, y someterlo al correspondiente procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria.

2018ko uztailaren 6an, eta aurretik Enirio-Aralar Mankomunitateak bidali ondoren, Mendietako eta Natura Inguruneke Zuzendaritza Nagusiak, 21/2013 Legeak, abenduaren 9koak, 39.3 artikuluan xedatuzten duenari jarraituz, Ingurumen Zuzendaritza Nagusiari bidali zion Aralarren Eniriotik Igaratzako txaboletara doan bidea ibilgailu motordunentzat egokitzeko proiektuaren ohiko ingurumen inpaktuaren ebaluazioa hasteko eskaera. Eskaerarekin batera, proiektu teknikoa, ingurumen inpaktuaren azterketa eta jendaurrean egon eta kontsultak egiteko fasean eragindako administrazio publikoengandik eta pertsona interesatuengandik jasotako ekarpenen inguruko txosten juridiko-teknikoa bidali ziren, Ingurumeneko eta Obra Hidraulikoetako Departamentuak ingurumen inpaktuaren adierazpen egokia egiteko.

2. Hautabideak eta hautatutako proiektuaren deskribapena.

Proiektu osoa Aralarko mendigunean kokatuta dago, Enirioko Mankomunitatearen lurretan, Aralarko parke naturalaren barruan. Kokapen hori bat dator, gainera, izen bereko Natura 2000 sareko lekuarekin (GKL/KBE ES2120011). Bi babes eredu horien parte izateaz gain, jarduketa eremua Gipuzkoako Katalogoko 3076.1 zenbakidun onura publikoko mendiaren parte da. Esparru horretan, Enirio Aralar Mankomunitateak Enirioko saroiaren eta Igaratzako saroiaren (Doniturrieta Garakoa, Doniturrieta Azpikoa, eta Beaskin) arteko bidea motordun ibilgailuentzat egokitzea sustatzen du, atoidun 4x4 ibilgailuek erabili ahal izateko, eta, horrela, errazteko ganadua erretiratzea hala behar denean, baita materialaren eta tresnak saroi horietako txaboletara eramatea.

Sarbideak izango duen trazatua definitzera iristeko, ingurumen dokumentuak aukeren analisi bat egin du, honako baldintzatzaile eta irizpide hauetan oinarrituta:

– Lehendabizi pista bat eraikitzea ez dakarten eta, beraz, ingurunean ingurumen eragin txikia izango luketen soluzioen bideragarritasuna aztertzen da. Azterketak ondorioztatzen du soluzio horiek ez dietela erantzuten Aralarko artzain eta abeltzainen ingurumen eta gizarte erronkei. Horrela, zela abereak erabiltzeko aukerak arazoak dakartza, bideak egun duen zabalera ez baita nahikoa orgak igarotzeko, eta, gainera, metodo honekin garraiatu daitekeen materialaren kopurua eta pisua oso mugatuak dira; Enirio eta Igaratza artean dagoen bidean hobekuntza edo egokitzapen txikiak egiteko aukerak, moto moduko ibilgailuekin ibili ahal izateko, muga handiak ditu, garraiatu beharreko materialari dagokionez, eta, gainera, ezingo liriateke animaliak garraiatu; artzainek eta abeltzainek, partekatuta, ibilgailu mekaniko arinak (beldar ibilgailuak, traktore arinak, eta abar) erabiltzeko aukera ere oso baldintzatuta dago, malda handiengatik, segurtasun baldintzengatik eta habitaten gaineko afekzioengatik; eta abeltzaintzako azpiegiturak bateratu eta sarbideak badituzten beste eremuetara lekualdatzeko aukera ez da bideragarria, egoteko, ardiak jezteko eta gazta egiteko lekuak baitira txabolak, baina abereak gobernatzeko logikari ere erantzuten diote, eta txabolak lekuz aldatzeak artaldeak ere lekualdatzea ekarriko luke.

– 0 aukera baztertu egin da (sarbidea ez egitea), gehienbat ez lukeelako bat egingo Mankomunitateak ezarritako helburuekin. Izan ere, detektatu du mendilerroko abeltzaintzarako gune nagusietarako sarbide bat egiteko beharra, egonkorra, segurua eta zentzuzko luzera duena, kontsolidatutako txabolen erabiltzaileentzat eta abeltzaintzentzat, orokorrean. Gainera, egin ezean, artzainek jarraitu egin beharko lukete Igaratzako txaboletara iristen itzulunguru handi bat eginez, eta horrek mantendu egingo luke inguru horretako abeltzaintza jardueraren zailtasuna; horrek, bere aldetik, jardueraren gainbehera ekar dezake.

– Deskribatu dira proiektuari bideragarria izan dadin aplikatu behar zaizkion gutxieneko betebeharrak tekniko, ekonomiko eta ingurumenekoak: bidearen gutxieneko zabalera 3 metrokoa izango da; luzetarako batez besteko malda % 12koa baino txikiagoa izango da, eta, gehienekoa, % 16koa baino txikiagoa (salbuespen moduan, malda horiek gainditu ahal izango dira

El 6 de julio de 2018, y tras su remisión previa por parte de la Mancomunidad de Enirio-Aralar, la Dirección General de Montes y Medio Natural en aplicación del artículo 39.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, envía a la Dirección General de Medio Ambiente la solicitud de inicio de la evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto de acondicionamiento para vehículos a motor del camino entre Enirio y las txabolas de Igaratza en Aralar, acompañada del proyecto técnico, el estudio de impacto ambiental y el informe técnico-jurídico sobre las aportaciones recibidas en la fase de información pública y de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, de cara a que el Departamento de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas emita la correspondiente declaración de impacto ambiental.

2. Alternativas y descripción del proyecto seleccionado.

El proyecto se desarrolla íntegramente en el macizo de Aralar, en terrenos de la Mancomunidad de Enirio, en el interior del Parque Natural de Aralar, coincidente, a su vez, con el lugar Natura 2000 del mismo nombre (LIC/ZEC ES2120011). Además de estas dos figuras de protección, la zona de actuación forma parte del Monte de Utilidad Pública n.º 3076.1 del Catálogo de Gipuzkoa. En este ámbito, la Mancomunidad de Enirio Aralar plantea el proyecto de acondicionamiento del camino entre la majada de Enirio y las majadas de Igaratza (Doniturrieta Azpikoa, Doniturrieta Garakoa y Beaskin), para que sea utilizable por vehículos 4x4 con remolque, y se facilite de esta forma la retirada de ganado en caso de necesidad, así como el transporte de material y enseres a las txabolas de esas majadas.

Para llegar a la definición del trazado que tendrá el acceso, el estudio de impacto ambiental efectúa un análisis de alternativas basado en los siguientes condicionantes y criterios:

– Se analiza preliminarmente la viabilidad de soluciones no basadas en la construcción de la pista que implicarían una intervención con una afección ambiental baja en el entorno. El estudio concluye que esas soluciones no dan respuesta a los retos ambientales y sociales a los que se enfrentan los pastores y ganaderos de Aralar. Así, la utilización de monturas tiene problemas debido a que la anchura del camino actual no permite el paso de carros y a que la cantidad y el peso del material que puede trasladarse con este método es muy limitada; el acondicionamiento o pequeñas mejoras del camino existente entre Enirio e Igaratza que permita el acceso mediante vehículos como motos también tiene limitaciones importantes en cuanto al material a transportar y a que no permitiría el transporte de animales; la utilización compartida entre pastores y ganaderos de medios mecánicos ligeros como orugas, tractores ligeros, etc. está muy condicionada por las altas pendientes, los condicionantes de seguridad y la afección a los hábitats; y la unificación y traslado de las infraestructuras ganaderas a otros ámbitos que ya cuentan con accesos se considera inviable porque las txabolas, además de lugares de habitación, ordeño y elaboración de queso, responden a lógicas de manejo del ganado, lo cual implicaría también el traslado de los rebaños.

– Se rechaza la alternativa 0 (no realización del acceso) fundamentalmente porque no cumpliría con los objetivos establecidos por la Mancomunidad, que ha detectado la necesidad de dotar de un acceso de una longitud razonable, estable y seguro a las principales zonas de uso ganadero de la sierra a los usuarios de las txabolas consolidadas en particular, y al conjunto de ganaderos en general; y porque de no realizarse, los pastores deberían seguir accediendo a las txabolas de Igaratza dando un considerable rodeo lo que mantendría la adversidad actual de la actividad ganadera en la zona y un posible declive de la misma.

– Se describen las exigencias técnicas, económicas y ambientales mínimas que han de aplicarse al proyecto para que sea viable: la anchura mínima de la calzada será de 3 metros, la pendiente media longitudinal será inferior a 12 % y la máxima inferior al 16 % (excepcionalmente se podrán superar esas pendientes en algunos tramos –adaptación a caminos ya existentes

zenbait tartetan –lehenagoko bideetara moldatzean edo bideak arrokari irekitzean–; aukera laburrak eta luzetarako eta zabalarako malda txikiena dutenak lehenetsiko dira; ekonomikoki kostu txikiena dakarten aukerak lehenetsiko dira; eta modu positiboagoan balioetsiko dira landaredian eta habitatetan (okupazio txikiena) eta paisaian (ikuspena eta hauskortasun bisuala) inpaktu txikiena dakarten aukerak (alde batera utziko dira ingurumen inpaktu onartezina dakartenak).

– Irizpide horiekin, lehenik eta behin, dagoeneko badauden bideak aztertu dira, eta bi aukera handi aurkitu dira: Enirioko bidea (Ataundik datorren basoko pistaren bukaeratik hasten dena) eta Maizegitiko sarbidea (Lareoko urtegitik datorren basoko pistaren bukaeratik hasten dena). Baztertu egin da Maizegitiko sarbidearen aukera, konplexutasun eta afekzio handikoa delako (trazatu guztiz berria ibar bide malkartsu batetik; intereseko landare formazioei, Maizegitiko erreka iraunkorrari eta isurketa askori eragiten die).

Horrenbestez, Enirioko aukera aztertu da, eta zenbait aukera ikusi dira. Horietako guztiek bat egiten dute lehen tartean (A), 1.892 metrokoan, Doniturrieta-Azpikoako mendateraino dagoen bideari jarraitzen diotenean. Puntu horretatik aurrera zenbait ibilbide planteatu dira (A-B, A-C, A-D, A-E eta A-F), eta aztertu egin dira arestian zehaztutako baldintzatzaile teknikoak, ekonomikoak eta ingurumenekoak kontuan hartuta. Ondorioz, A-D aukerak dituela, besteen aldean, ezaugarri positiboak, luzetarako garapenari dagokionez (2.701 m), beharrezko indusketaren bolumenari dagokionez (8.483 m³), lurren balantzeari dagokionez (5.758 m³), luzetarako batez besteko maldari dagokionez (% 4), trazatuaren azalera osoari dagokionez (17.960 m²) eta landare formazioen azalera gutxienez dagokionez (16.229 m²); horrez gain, paisaia ikuspen txikiena duena da, zenbait behaketa puntutatik.

Laburbilduz, aukeratutako pista 2.701 m luze izango da gutxi, eta ibiltzeko bidearen zabalera 3 metrokoa izango da (erauzitako ezpondaren oinarritik betetako ezpondaren gailurre-raino), eta 3,5 m-ko gutxienezko zabalera handituko da aurreikusitako den bihurtze itxi bakarrean. Trazatuaren zenbait puntutan zabaluneak izango ditu, ibilgailuak gurutzatu ahal izateko. Errodadura zoru macadam motakoa izango da; aurreikusitako balastoa erabiliko dela gune hezeenetan, eta ez da alde batera utzi enkatxo harria erabiltzea lurzoru bigunagoa duten inguruak sendotzeko.

Jarduketak zuzenean emango die zerbitzua Doniturrieta-Azpikoako (2 txabola, 1.035 ardi), Doniturrieta Garakoako (2 txabola, 760 ardi) eta Beaskineko (txabola 1, 255 ardi) saroietako txabolak erabiltzen dituzten artzainei. Abere larriei dagokienez, hiru abere-talde sedentariori emango lieke zerbitzua (bata behiena, bestea zaldiena), bakoitzeko 20 aberetik gora, baita talde txikiagoei ere.

Onura ekarriko lieke zeharka, jarduketa eremutik gertu gertatzen direlako, Pagabeko (2 txabola, 832 ardi eta 23 behor) eta Kutixaoko (txabola 1, 457 ardi) txaboletako artzainei, eta gutxi gorabehera 400-500 abelburu larri gehiagori, horiek probetxua ateratzen baitiete Eniriotik hasi eta Ezkizubarrenako, Pagabeko gune batzuetako, Doniturrietako, Beaskineko, Igaratzako, Ontzanburuko, Igaratzako Arrateko eta Nafarroako aldeko gune batzuetako larreei.

Azkenik, eta bertaratzeari dagokionez, zenbatetsi da ustiapen garaian bidea batez beste 5 autok erabili ahal izango luke-tela eguneko, aste barruan, maiatzetik irailera, eta 7 autok eguneko, asteburuetan; urteko gainontzeko aldietan asteko auto 1era edo 2 autora jaitsiko litzateke. Egun egiten den bideen kontrola egiteari jarraituko zaio, eta baimendutako erabiltzaileei bazarrik utziko zaie sartzen.

3. *Informazio publikoaren eta administrazio publikoari egindako kontsulten izapidearen laburpena.*

Abenduaren 9ko 21/2013 Legearen 36. artikulua aplikatuz, Mendietako eta Natura Inguruneko Zuzendaritza Nagusiak ira-

o apertura en roca–), se favorecerán las alternativas cortas y de menor pendiente longitudinal y transversal, se priorizarán las alternativas económicamente menos gravosas, se valorarán más favorablemente las opciones que producen un menor impacto (descartando aquellas que conllevan un impacto ambiental inasumible) sobre la vegetación y los hábitats (menor ocupación) y el paisaje (visibilidad y fragilidad visual).

– Con esos criterios, se analizan primeramente los viales existentes identificándose dos grandes alternativas: el camino de Enirio (que parte desde el final de la pista forestal que llega desde Ataun) y el acceso por Maizegi (que parte desde el final de la pista forestal proveniente del embalse de Lareo). Se desecha la alternativa de acceso por Maizegi debido a su gran complejidad y aficción (traza completamente nueva por una valeda abrupta que afecta a formaciones vegetales de interés y al arroyo permanente de Maizegi y a múltiples escorrentías).

Se analiza, por tanto la alternativa de Enirio a través de diversas opciones que comparten todas ellas un primer tramo (A) de 1.892 metros que sigue la traza del sendero existente desde Enirio hasta el puerto de Doniturrieta-Azpikoa. A partir de este punto se plantean varios recorridos (A-B, A-C, A-D, A-E y A-F) y se analizan teniendo en cuenta los condicionantes técnicos, económicos y ambientales arriba especificados, concluyéndose que la alternativa A-D, frente a las otras, es la que muestra características más favorables al presentar magnitudes menores en cuanto al desarrollo longitudinal (2.701 m), el volumen de excavación necesario (8.483 m³), el balance de tierras (5.758 m³), la pendiente longitudinal media (4 %), la superficie total de la traza (17.960 m²) y la que ocupa menor superficie de formaciones vegetales (16.229 m²), así como la que presenta menor visibilidad paisajística desde varios puntos de observación.

En definitiva, la pista seleccionada tendrá una longitud total de 2.701 m, con una anchura de calzada transitable de 3 metros (entre la base del talud en desmonte hasta la coronación del talud en terraplén) que se ampliará hasta los 3,5 m de anchura mínima en la única curva pronunciada prevista y con unos sobrecanchos para el cruce de vehículos en varios puntos del trazado. El firme de rodadura será de tipo macadam, previéndose el empleo de balasto en las zonas más húmedas, y no descartándose la necesidad de emplear piedra de encachado para afirmar puntualmente algunas zonas en las que el terreno es más blando.

La actuación dará servicio directamente a los pastores que ocupan las txabolas de las majadas de Doniturrieta Azpikoa (2 txabolas, 1.035 ovejas), Doniturrieta Garakoa (2 txabolas, 760 ovejas) y Beaskin (1 txabola, 255 ovejas). En el caso del ganado mayor, se daría servicio a tres manadas sedentarias (dos de vacuno y una de equino) con más de 20 reses cada una, además de varios grupos más reducidos.

De manera indirecta ya que quedan próximas al ámbito de actuación, se beneficiarán los pastores de las txabolas de Pagabe (2 txabolas, 832 ovejas y 23 yeguas) y Kutixao (1 txabola, 457 ovejas), y a aproximadamente 400-500 cabezas de ganado mayor adicionales que aprovechan los pastos desde Enirio, pasando por Ezkizubarrena, zonas de Pagabe, Doniturrieta, Beaskin, Igaratza Ontzanburu, Igaratzako Arrate y las zonas de la parte de Navarra.

Finalmente, y por lo que se refiere a la frecuentación, se ha estimado que en fase de explotación la vía podrá ser utilizada por una media de 5 coches/día entre semana, y de 7 coches/día los fines de semana durante el periodo de mayo a noviembre, disminuyendo a 1-2 vehículos/semana el resto del año. Se continuará con el control existente del uso de los caminos, permitiendo el acceso únicamente a usuarios autorizados.

3. *Resumen del trámite de información pública y consultas a las administraciones.*

En aplicación del artículo 36 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, la Dirección General de Montes y Medio Natural publicó

garki bat argitaratu zuen 2018ko maiatzaren 8ko Gipuzkoako ALDIZKARI OFIZIALEAN, Eniriotik Igaratzako txaboletara doan bidea motordun ibilgailuentzat egokitzeko proiektua eta haren ingurumen inpaktuaren azterketa jendaurrean jartzeko, hogeita hamar eguneko epeaz. Era berean, kontsulta egin zitzairen eragindako administrazio publikoei eta alde aurretik ingurumen inpaktuaren ebaluazio sinplifikatuaren prozeduran kontsultatu ziren pertsona interesdunei, 30 eguneko epe horretan egoki irizitako alegazioak eta ekarpenak egin zitzaizkizaten.

Mendietako eta Natura Ingurunekeo Zuzendaritza Nagusiak 40 ekarpen jaso zituen; horien artean, 25 ekarpenek proiektuaren aldeko jarrera erakutsi dute, eta 15ek, berriz, aldatzeko iradokizunak egiten dituzte, edo proiektuaren aurkako jarrera erakusten dute.

Proiektuaren alde agertu direnek aitortzen dute aukera bat dela, artzain eta abeltzainen bizi eta lan baldintzak hobetzen laguntzeko, eta, horrela, larre habitatak babesten laguntzen duen jarduera honi eusteko. Era horretako ekarpenak egin dituzte, batez ere, nekazaritza, abeltzaintza eta basogintzaren sektoreko elkarteek (Tolomendi, Goimen, ELE, Artzain Eskola, GIMBEL, GITEL, GILE, HEBE, Artzai Gazta Elkarte, Larsabi, Latxa Esnea Kooperatiba, Aralarko Baserritar Elkarte, Idiazabal JDBaren Kontseilu Arautzailea, Landaola, Abelur), nekazal sindikatuek (ENBA), zenbait udalek (Abaltzisketa, Beasain, Ordizia) eta partikular batzuk.

Proiektuaren aurkako erantzunak antzeko argudioak ematen dituzte. Laburbilduz: bide azpiegituren plan bat idazteko obligazioa, planifikazioaren azterketa orokorra egin beharra, proiektuaren beharrezkotasunaren justifikazio eskasa, planteatutakoa ez beste hautabideak kontuan hartu beharra, inpaktuak baloratu ahal izateko informazio urria eta Aralarko eremu babestuko araudia urratzea. Erantzun horiek datoz, funtsean, elkarte ekologistetatik (Itsas Enara, Arkamurka, Landarlan, Eguzki), kiro elkarte batzuetatik (Fortuna Kirol Elkarte, Club Vasco de Camping, Aizkorri Mendizalea Elkarte), zenbait udaletatik (Itsasondo, Zaldibia), Aranzadi zientzia elkartetik eta Gipuzkoako Mendi Federaziotik, ugatza babesteko fundaziotik eta Eusko Jaurlaritzako Natura Ondare Zuzendaritzatik.

Administrazioen beste ekarpen eta txosten batzuk adierazten dute proiektuak ez duela interferentziarik eragiten dagozkien eskumen esparruekin (Eusko Jaurlaritzako Larrialdiei Aurre Egiteko Zuzendaritza, Eusko Jaurlaritzako Nekazaritza eta Abeltzaintza Zuzendaritza, Gipuzkoako Foru Aldundiko Nekazaritza Zuzendaritza eta Kantauriko Konfederazio Hidrografikoa).

Jasotako ekarpen, alegazio eta txostenei dagokienez, proiektuaren espedientearen txosten tekniko-juridiko bat dago, alegatutako kontuak aztertu eta baloratzen dituena, eta txosten horretan ondorioztatzen denez, alderdi politiko edo abagunezkoak alde batera utzita, ikuspuntu tekniko eta juridikotik ez dago zertan izapidetu eta onartu bide azpiegituren plan bat, Mankomunitatearen ekintza plana edo Aralarko larreak antolatzeko plana, proiektua onartu aurretik; proiektuari dagokion funtsezko eta ingurumeneko tramitazioa guztiz egokia izan da; hautabideen azterketari buruz dauden arauzko betekizun guztiak bete dira, eta hautatutako aukerak kontuan hartu ditu ingurumen irizpideak; dokumentazioan eman den informazioa nahikoa eta egokia da inpaktuak baloratzeko; eta ez da parke naturalaren araudia urratzen, ezta Aralarko KBERena ere.

un anuncio en el BOLETÍN OFICIAL de Gipuzkoa de 8 de mayo de 2018 por el cual se procedía a someter a información pública el proyecto de acondicionamiento para vehículos a motor del camino entre Enirio y las txabolas de Igaratza y su estudio de impacto ambiental por el plazo de treinta días. Asimismo, se consultó a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas previamente consultadas en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada, de cara a que en el mismo plazo de 30 días informasen y presentasen las aportaciones o alegaciones que considerasen convenientes.

De las 40 aportaciones recibidas por la Dirección General de Montes y Medio Natural, puede destacarse que, de forma general, un total de 25 muestran un posicionamiento favorable al proyecto, y un total de 15 aportan sugerencias de modificación o muestran un posicionamiento desfavorable al mismo.

Las que se posicionan a favor del proyecto se basan en el reconocimiento de la oportunidad del mismo para contribuir a la mejora de las condiciones de vida y trabajo de los pastores y ganaderos y con ello al mantenimiento de una actividad que permite asimismo la preservación de los hábitats pascícolas protegidos. Estas aportaciones provienen fundamentalmente de asociaciones del sector agro-ganadero-forestal (Tolomendi, Goimen, ELE, Artzain Eskola, GIMBEL, GITEL, GILE, HEBE, Artzai Gazta Elkarte, Larsabi, Latxa Esnea Kooperatiba, Aralarko Baserritar Elkarte, Consejo Regulador de la DOP Idiazabal, Landaola, Abelur), sindicatos agrarios (ENBA), algunos Ayuntamientos (Abaltzisketa, Beasain, Ordizia) y algunos particulares.

Las respuestas desfavorables al proyecto mencionan una serie de argumentos similares que, resumidamente, serían: la obligatoriedad de redactar un plan de infraestructuras viarias, la necesidad de un análisis global de la planificación, la insuficiente justificación de la necesidad del proyecto, la necesidad de considerar otras alternativas a la planteada, la insuficiente información para la valoración de los impactos y la contravención de la normativa del espacio protegido de Aralar. Estas respuestas provienen fundamentalmente de las asociaciones ecologistas (Itsas Enara, Arkamurka, Landarlan, Eguzki), algunas asociaciones deportivas (Club Deportivo Fortuna, Club Vasco de Camping, Aizkorri Mendizalea Elkarte), algunos Ayuntamientos (Itsasondo, Zaldibia), la Sociedad de Ciencias Aranzadi, la Federación de Montaña de Gipuzkoa, la Fundación para la conservación del Quebrantahuesos y la Dirección de Patrimonio Natural del Gobierno Vasco.

Otros informes y aportaciones de administraciones indican que el proyecto no genera interferencias con los ámbitos competenciales correspondientes (Dirección de Atención de Emergencias del Gobierno Vasco, la Dirección de Agricultura y Ganadería del Gobierno Vasco, la Dirección de Agricultura de la Diputación Foral de Gipuzkoa y la Confederación Hidrográfica del Cantábrico).

En relación con las aportaciones, alegaciones e informes recibidos, en el expediente del proyecto consta un informe técnico-jurídico en el que se analizan y valoran las cuestiones alegadas, en el que se concluye que, con independencia de los aspectos políticos o de oportunidad, desde el punto de vista técnico-jurídico no hay obligación de tramitar y aprobar un plan de infraestructuras viarias, ni un plan de acción de la Mancomunidad ni un plan de ordenación de pastos de Aralar con carácter previo a la aprobación del proyecto; que es totalmente procedente la tramitación sustantiva y ambiental efectuada en relación con el proyecto; que se han cumplido las exigencias normativas respecto al estudio de alternativas y que la alternativa seleccionada ha tenido en cuenta los criterios ambientales; que la información aportada en la documentación ha sido suficiente y adecuada para la valoración de los impactos y que no se contrae la normativa del Parque Natural ni de la ZEC de Aralar.

4. Egindako ingurumen inpaktuaren ebaluazioaren azterketa teknikoa.

Proiektuaren ingurumen inpaktuaren ebaluazio sinplifikatuaren barruan, Ingurumen Zuzendaritza Nagusiak 2018ko apirilaren 26an ingurumen inpaktuaren txosteneko ezarri zuen ezen erabakitzen bazen proiektuaren izapidetzearekin jarraitzea aurretik Enirio-Aralar ingururako bide azpiegituren plan bat eta planari legokiokeen ingurumen ebaluazio estrategikoa izapidetu eta onartu gabe, dagokion ohiko ingurumen inpaktuaren ebaluazioa egin beharko zela.

Horrela, eta bermatzeko ez dela sortuko afekzio nabaririk edo kalterik Aralarko GKL/KBEko intereseko habitaten eta espezieen ongizatean eta espazio horren kontserbazio helburuetan, ezta proiektuaren eraginpeko beste ingurumen elementuetan ere (paisaia, landaredia, hidrogeologia, geomorfologia, kultura ondarea, eta abar), ingurumen inpaktuaren txostenak xedatzen zuten ebaluazio horretan kontuan hartu beharko liritekeela, batetik, txostenean oro har jasotzen diren zehaztapen eta neurriak, eta, zehazki, sustatzaila berak Aralarko parke naturalean eta KBEan aurreikusitako gainerako proiektuengatik sor daitezkeen eragin metagarri eta sinergikoetan eragiten duten alderdiak, eta, bestetik, aurkeztutako proiektuaren behar objektibo eta errealarri lotutakoak.

Aurkeztutako proiektuaren behar objektibo eta errealarri dagokionez, ingurumen inpaktuaren azterketak aipatzen du Enirio-Aralar Mankomunitateak Igaratzako abeltzaintza estentsiboaren egoerari eta beharrei buruzko balorazioa egin duela (Aralarko larre eremu eta gazta ekoizpen tradizionaleko gune garrantzitsuenetako bat), eta ikusi duela kudeaketa eredu hori galtzeko arrisku handia dagoela, Aralarko eremu altu horietan jardun behar duten artzain eta abeltzainek jasan behar dituzten baldintza gogorak direla-eta (klima, orografia, sarbide eta joan-etorri luzeak, hobetu daitezkeen azpiegitura eta zerbitzuak). Horrek eragin zuzena edo zeharkakoa du abeltzaintza estentsiboa abandonatzeko joeran, eta jarduera uzte horrek eragin sozioekonomiko eta kulturalak ditu, baina baita ingurumenekoak ere. Izan ere, dauden habitatak aldatzea ekarriko luke, eta landare eta animalia aniztasuna murriztea, galerak paisaiari eta medietan ibili ahal izateari dagokienez, eta larreei lotutako habitatak eta interes komunitarioko espezieak babesteko helburuak betetzeko zailtasunak, Aralarko KBEren araudian xedatutakoari jarraituz. Enirio-Aralarko Mankomunitateak egindako balorazio honek eramaten du baztertzera proiektua ez gauzatzeko hautabidea (edo egun dauden sarbideak erabiltzearena -0 hautabidea-).

Enirio eta Igaratza arteko bidearen proiektu zehatza gauzatu eta abian jartzeak soilik eta eskusiboki uki ditzakeen ingurumen elementuei dagokienez, ingurumen inpaktuaren azterketak ondorioztatzen du ezen, proposatutako neurri zuzentzaileak eta ingurumen integrazioko neurriak aplikatu ondoren, ez dela ingurumenaren gaineko inpaktu kritiko edo onartezinik gertatuko ukitutako ingurumen elementuen gainean (geologia/geomorfologia, lurzoruak, hidrologia/hidrogeologia, landaredia, flora, fauna, konektibitate ekologikoa, paisaia, kultur ondarea, biztanleria, klima aldaketa eta espazio babestuak), eta ez dela afekzio negatibo nabaririk sortuko Aralarko KBEren eta Natura 2000 Sarearen gainean. Eta hori guztia alde batera utzita proiektua beharrezkoa den ala ez Aralarko KBE kudeatzeko, edo harekin lotura handiagoa edo txikiagoa duen.

Proiektuak eta sustatzaila berak Aralarko Parke Naturalaren eta KBEren eremurako aurreikusita dituen gainerako irisgarritasun proiektuek batera sortzen dituzten ingurumen eragin metagarri eta sinergikoen azterketari dagokionez, ingurumen inpaktuaren azterketak adierazten du balorazio bateratua egin dela soilik jada ebaluatu eta onartu den (eta zati batean exekutatu den) proiektu bati dagokionez, hau da, Saltarrira doan pistaren

4. Análisis técnico de la evaluación de impacto ambiental efectuada.

Dentro de la evaluación de impacto ambiental simplificada del proyecto, la Dirección General de Medio Ambiente estableció en el informe de impacto ambiental emitido el 26 de abril de 2018 que en el caso de que se optase por seguir con la tramitación del proyecto sin la previa tramitación y aprobación de un plan de infraestructuras viarias para la zona de Enirio-Aralar y su correspondiente evaluación ambiental estratégica, se debía de efectuar la evaluación de impacto ambiental ordinaria correspondiente.

De esta forma, y de cara a asegurar que no se van a producir afecciones apreciables o perjuicio a la integridad de los hábitats y especies de interés del LIC/ZEC de Aralar y a los objetivos de conservación de ese espacio, ni sobre otros elementos ambientales afectados (paisaje, vegetación, hidrogeología, geomorfología, patrimonio cultural, etc.), el informe de impacto ambiental determinaba que en dicha evaluación se debería tener en cuenta, por un lado, las determinaciones y medidas que de forma general se recogen en el informe, y en particular los aspectos que inciden en los efectos acumulativos y sinérgicos que puede producir el proyecto junto a los asociados al resto de proyectos de accesibilidad previstos por el mismo promotor en el mismo ámbito del Parque Natural y ZEC de Aralar, y, por otro, los relacionados con la necesidad objetiva y real del proyecto presentado.

En relación con la necesidad objetiva y real del proyecto, el estudio de impacto ambiental menciona que la Mancomunidad de Enirio-Aralar ha efectuado una valoración de la situación y necesidades de la ganadería extensiva en Igaratza (una de las áreas de pastos y producción tradicional de queso más importantes de la sierra) y que ha observado que existe un riesgo importante de pérdida de este modelo de gestión debido a las duras condiciones (clima, orografía, accesos y desplazamientos largos, infraestructuras y servicios mejorables) en las que deben desarrollar su actividad los pastores y ganaderos en esas zonas altas de la sierra, lo cual repercute directa o indirectamente en la tendencia al abandono de la ganadería extensiva que, además de consecuencias socioeconómicas y culturales, implicaría a nivel ambiental una alteración de los hábitats existentes y disminución de la diversidad vegetal y animal, unas pérdidas de paisaje y de transitabilidad de los montes, y una dificultad para cumplir con los objetivos de protección de los hábitats y las especies de interés comunitario asociados a los pastos, según lo dispuesto en la normativa de la ZEC de Aralar. Esta valoración efectuada por la Mancomunidad de Enirio-Aralar le lleva a descartar la alternativa de no ejecución del proyecto (o utilización de los accesos actualmente existentes -alternativa 0-).

Por lo que se refiere a los elementos ambientales que pueden verse afectados única y exclusivamente por la ejecución y funcionamiento del proyecto concreto de acceso entre Enirio e Igaratza, el estudio de impacto ambiental analiza y concluye que, tras la aplicación de las medidas correctoras y de integración ambiental propuestas, no se van a producir impactos ambientales críticos o inasumibles sobre ninguno de los elementos ambientales afectados (geología/geomorfología, suelos, hidrología/hidrogeología, vegetación, flora, fauna, conectividad ecológica, paisaje, patrimonio cultural, población, cambio climático, y espacios protegidos) ni supone afecciones negativas apreciables sobre la ZEC de Aralar y la Red Natura 2000 que impliquen afecciones a su integridad; y todo ello de forma independiente a que el proyecto se pueda considerar como más o menos necesario para la gestión de la ZEC de Aralar o que tenga mayor o menor relación con la misma.

En lo que respecta al análisis de los efectos ambientales acumulativos y sinérgicos que puede producir el proyecto conjuntamente con el resto de proyectos de accesibilidad previstos por el mismo promotor en el ámbito del PN/ZEC de Aralar, el estudio de impacto ambiental señala que la valoración conjunta se ha efectuado únicamente en relación con el proyecto ya evaluado y aprobado (y efectuado en parte) de la pista de acceso a

proiektuari dagokionez. Izan ere, ingurumen inpaktuaren txostenean aipatzen diren gainerako proiektuak (Ariñate eta Igaratza arteko pistak –eta Latosa, Pagabe, Pardeluts eta Zotaletara doazen adarrak–) ez dira berez proiektuak, Mankomunitateak detektatu eta 2015-2019 aldirako ekintza planean bildu dituen «beharrak» baizik, ongi baloratu ahal izateko definizio maila nahikorik gabe. Horrela, ingurumen inpaktuaren azterketak Aralar KBERi lotutako faktoreen eta inguru horretako paisaiaren gaineko eragin metagarri eta sinergikoak aztertu ditu, baina soilik bi proiektu hauei dagokienez: Enirio eta Igaratza arteko bidea hobetzeko proiektua eta aurreko proiektua, Saltarrira iristeko pistari dagokiona. Eta azterketa horretatik ondorioztatu du ez dela eragin metagarri edo sinergiko nabari edo onartezinik detektatu.

Horri dagokionez, ingurumen inpaktuaren txostenean argudiatu eta eskatzen zen bezala, gainerako irisgarritasun proposamenak oraindik proiektu gisa definituta ez badaude ere, jasota eta onartuta daude Mankomunitateak ofizialki onartu duen plan batean eta, beraz, ingurumen inpaktuaren azterketak, dagokien xehetasun mailarekin, kontuan hartu eta aztertu egin behar zituen proposamen horiek guztiek elkarrekin eragin ditzaketen eragin metagarri eta sinergikoak, Aralar PN/KBERen balio babestuen eta inplikaturako gainerako ingurumen faktoreen gainekoak.

Beraz, halako azterketarik egin ez denez, ondorioztatzen du ezen, ingurumen inpaktuaren azterketak bi proiektuen eragin metagarri eta sinergikoei buruz egiten duen balorazioa egokia izan daitekeen arren, ez dela geratu nahikoa frogatuta, ingurumen inpaktuaren azterketen eta Natura 2000 Sarearen araudiak nahiz horri buruz dauden oinarriko gida tekniko eta interpretazio agiriak eskatzen duten ziurtasun mailaz, bi proiektu horien eta Enirio-Aralar Mankomunitatearen ekintza planean jasota dauden gainerako irisgarritasun proposamenen eragin metagarri eta sinergikoen ingurumenean ondorio kritiko edo onartezinak izan ez ditzaketenik, edo kaltea eragingo ez dutenik Aralar KBERen habitaten eta intereseko espezieen gainean nahiz espazio hori babesteko helburuen gainean, edo ukitutako beste ingurumen elementuen gainean.

Ondorioz, adierazitako bi proiektuez gain, eta aipatu araudiari jarraituz, ekintza planean jasotako irisgarritasun proposamenak ezingo dira proiektu moduan izapidetu eta onartu, baldin eta lehendabizi ez bada egiten Aralar larre eremuko behar orokorre buruzko azterketa bat (sarbideak, azpiegiturak eta zerbitzuak). Azterketa hori egin daiteke bide azpiegituren plan baten bidez, larreak antolatzeko planaren bidez eta/edo Mankomunitatearen ekintza planaren bidez. Gainera, ezinbestekoa izango da ingurumen ebaluazio estrategikoko prozedura bat egitea, aurreikusitako jarduketak guztiek Aralar Parke Naturalaren eta KBERen ingurumen balio guztien gainean izango duten ingurumen eragina era integratuan aztertu ahal izateko.

Beraz, aurreko guztia kontuan hartuta, 21/2013 Legeak, abenduaren 9koak, ingurumen ebaluazioari buruzkoak, 47.1 artikuluan xedatutako aplikatuz, eta 22/2016 Foru Dekretuak, ekainaren 19koak, aurreikusitakoari jarraikiz, ingurumen inpaktuaren adierazpen hau egin dut, Aralarren Eniriotik Igaratzako txaboletara doan bidea motordun ibilgailuentzat egokitze proiektuari dagokionez:

Lehen: Alde batera utzita Eniriotik Igaratzako txaboletara doan bidea motordun ibilgailuentzat egokitze proiektua eta lehenago onartutako beste bat –Saltarriko txaboletarako eta saroirako sarbideak antolatu eta berritzeko–, Enirio-Aralar Mankomunitatearen esparruan ezingo dira izapidetu eta onartu Mankomunitatearen ekintza planean jasota dauden gainerako irisgarritasun proposamenak (Ariñate eta Igaratza arteko pistak, Zotaleta, Pardeluts eta Latosako adarrekin), ez eta bestelakoak ere, baldin eta aurretik ez bada egiten Aralar larre eremuko behar orokorre buruzko azterketa bat (sarbideak, azpiegiturak eta zerbitzuak). Azterketa hori egin daiteke bide azpiegituren

Saltarrri, dado que el resto de los que se mencionan en el informe de impacto ambiental (pistas entre Ariñate e Igaratza –con ramales a Latosa, Pagabe, Pardeluts y Zotaleta–) no son proyectos como tales, sino simples «necesidades» detectadas por la Mancomunidad y recogidas en su plan de Acción 2015-2019, sin un nivel de definición suficiente como para abordar una valoración adecuada. De esta forma, el estudio de impacto ambiental tras analizar los efectos acumulativos y sinérgicos únicamente en relación con los producidos por ambos proyectos (el actual correspondiente a la mejora del acceso entre Enirio e Igaratza y el anterior de acceso a Saltarrri) sobre los factores asociados a la ZEC de Aralar y al paisaje de la zona, concluye que no se detectan efectos acumulativos o sinérgicos relevantes que los hagan inasumibles.

En este sentido, tal y como se ya se argumentaba y solicitaba en el informe de impacto ambiental, aunque el resto de las propuestas de accesibilidad no estén aún definidas a nivel de proyecto, sí que están reconocidas y asumidas por un plan oficialmente aprobado por la Mancomunidad, por lo que con el nivel de detalle correspondiente, deberían de haberse tenido en cuenta y analizado dentro del procedimiento de EIA los efectos acumulativos y sinérgicos que pueden producir en su conjunto todos ellos sobre los valores protegidos del PN/ZEC de Aralar y el resto de los factores ambientales implicados.

Por tanto, ante la falta de este análisis se concluye que, si bien la valoración del estudio de impacto ambiental de los efectos acumulativos y sinérgicos de los dos proyectos analizados puede ser correcta, no ha quedado demostrado con el grado de certeza requerido por la normativa de EIA y Red Natura 2000 y los documentos de interpretación y guías técnicas fundamentales establecidos al respecto que los efectos acumulativos y sinérgicos de aquellos dos proyectos junto con el resto de propuestas de accesibilidad recogidas en el plan de acción de la Mancomunidad de Enirio-Aralar no van a tener efectos ambientales críticos o inasumibles o perjuicio sobre la integridad de los hábitats y especies de interés de la ZEC de Aralar y los objetivos de conservación de ese espacio, ni sobre otros elementos ambientales afectados.

En consecuencia, aparte de los dos proyectos referenciados, y de acuerdo con la normativa mencionada, no podrá llevarse a cabo la tramitación y aprobación en forma de proyecto de ninguna del resto de las propuestas de accesibilidad señaladas en el plan de acción hasta que se efectúe previamente un análisis de las necesidades globales de accesos, infraestructuras y servicios de la zona de pastos del macizo de Aralar (a través del correspondiente plan de infraestructuras viarias, plan de ordenación de pastos y/o plan de acción de la Mancomunidad) y se efectúe un procedimiento de evaluación ambiental estratégica que permita el análisis de forma integrada de las afectaciones ambientales que producen todas las actuaciones contempladas sobre el conjunto de valores ambientales del Parque Natural y la ZEC de Aralar.

Por tanto, de acuerdo con todo lo anterior y en aplicación de lo dispuesto en el artículo 47.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y en virtud de lo previsto en el Decreto Foral 22/2016, de 19 de julio, emito la presente Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de acondicionamiento para vehículos a motor del camino entre Enirio y las txabolas de Igaratza en Aralar, en los términos siguientes:

Primero: Aparte del proyecto de acondicionamiento para vehículos a motor del camino entre Enirio y las txabolas de Igaratza y del anteriormente aprobado de ordenación y restauración de accesos a txabolas y manga de Saltarrri, en el ámbito de la Mancomunidad de Enirio-Aralar no podrá llevarse a cabo la tramitación y aprobación de ninguna del resto de las propuestas de accesibilidad señaladas en el plan de acción de dicha Mancomunidad (pistas entre Ariñate e Igaratza -con ramales a Latosa, Pagabe, Pardeluts y Zotaleta-) o cualquier otra hasta que se efectúe previamente un análisis de las necesidades globales de accesos, infraestructuras y servicios de la zona de pastos del

plan baten bidez, larreak antolatzeko planaren bidez eta/edo Mankomunitatearen ekintza planaren bidez. Gainera, ezinbestekoa izango da ingurumen ebaluazio estrategikoko prozedura bat egitea, aurreikusitako jarduketak guztiek Aralarko Parke Naturalaren eta KBEn ingurumen balio guztien gainean izango duten ingurumen eragina era integratuan aztertu ahal izateko.

Bigarrena: Formulazua Enirio-Aralar Mankomunitatean sus-tatuta Eniriotik Igaratzeko txaboletara doan bidea motordun ibil-gailuentzat egokitzeko proiektuaren ingurumen inpaktuaren adierazpena, HAZIk idatzi dituen proiektuaren eta ingurumen inpaktuaren azterketaren arabera. Adierazpena aldekoa da, be-tiere hirugarren atalean ezartzen diren baldintzak betetzen ba-dira.

Hirugarrena: Ondoren azalduko diren baldintzak, neurri zu-zentzaileak eta kontrolak ezartzea. Proiektua eta haren exeku-zioa horien guztien mende egongo dira, lotesleak baitira, 3/1998 Lege Orokorrak, otsailaren 27koak, Euskal Herriko Ingu-rugiroa Babestekoak, 47.2 artikuluan xedatutakoaren arabera.

A. Proiektua gauzatzekoan bete egingo dira proiektuan bertan eta ingurumen inpaktuaren azterketan jasotako zehazta-pen tekniko guztiak, ingurumen babeseko eta integrazioko neu-rriak eta ingurumen zaintzako programa, ingurumen inpaktu-aren adierazpen honetan hartutako erabakietara egokituta. Beraz, neurri hauek guztiak proiektuaren aurrekontuetan eta ezaugarri teknikoan agiritan integratuta eta sartuta egongo dira, beteko direla bermatzeko. Gainera, honakoak ere hartuko dira kontuan:

1. Obrarako neurri zuzentzaile orokorrak:

Neurri zuzentzaileak kontuan hartu beharko dira obren era-gina jasotzen duten eremu guztietan, baita, hala badagokio, proiektuaren obra eremu zorrotzetik kanpo leudeken zonalde-tan ere (sarbideak eta obrak, laneko plataformak, etab.). Hori-tan ere neurri zuzentzaile eta itzulketa neurri egokiak aplikatuko dira.

Obrak garatzen diren bitartean ez da beharrezkoa den aza-leratik gorako eraginik sorraraziko. Horrenbestez, proiektuak ahalik eta zehaztasun handienarekin zedarritu eta kartografian islatu beharko du gehienez okupatzeko azalera-eremua, hala obrako zonalde ezberdinetan zehar, nola aldi baterako metake-tak, soberakinen gordailua, obrako instalazio eta eraikinak, ma-kineria-parkea, materialen, olioaren eta erregaien biltegiak, ibil-gailuak garbitzeko eremuak, urak arazteko sistemak, eta abar.

Aldi baterako eremu eta instalazioak kokatzerakoan bila-tuko da ahalik eta ingurumen eragin txikiena izatea. Inolaz ere ezingo dira kokatu intereseko landaredia osaera duten espa-zioetan (baso-masa autoktonoak, ibaiertzeko landaredia, lehen-tasuneko intereseko habitatak eta abar). Horrela, horiek ibil-guetatik edo hidrobiologiari dagokionez kalteberak diren beste ere-muetatik urrun kokatzeko ahalegina egin behar da, behe-rago ezartzen denaren arabera.

Obraren zuinetako unean eta eraikuntza-lanei ekin aurre-tik, balizaje espezifiko sendo bat burutu beharko da, mugitzen zaila izango dena, aurreko lerroaldean aipatutako balio esangu-ratsuko elementu naturalen inguruan kokatzen diren lan-zonal-deak zehazki zedarritzea.

Obra-zuzendaritzak eta kontratista esleipendunak, obretan zehar eta haietako berme-epean zehar, ingurumen-eragin-aren prebentzio eta zuzenketan eta neurri zuzentzaileen gauzape-nean kualifikatuta dauden profesionalen aholkularitza izan be-harko dute. Kontratatzen ingurumen arloko aholkularitza obra-tokian egongo da, alor horri dagozkion obrako unitateak behar bezala garatzen direla arduratuz.

macizo de Aralar (a través del correspondiente plan de infraestructuras viarias, plan de ordenación de pastos y/o plan de acción de Mancomunidad) y se efectúe un procedimiento de evaluación ambiental estratégica que permita el análisis de forma integrada de las afecciones ambientales que producen todas las actuaciones contempladas sobre el conjunto de valores ambientales del Parque Natural y la ZEC de Aralar.

Segundo: Formular la declaración de impacto ambiental del proyecto de acondicionamiento para vehículos a motor del camino entre Enirio y las txabolas de Igaratza en Aralar promovido por la Mancomunidad de Enirio-Aralar, según el proyecto y el estudio de impacto ambiental redactados por HAZI, de forma favorable, siempre y cuando se cumplan las especificaciones que se establecen en el apartado tercero.

Tercero: Fijar las siguientes condiciones, medidas correctoras y controles a los que queda sometido dicho proyecto y su ejecución, los cuales son vinculantes de acuerdo con lo especificado en el artículo 47.2 de la Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco.

A. La ejecución del proyecto se ajustará y cumplirá con todas las especificaciones técnicas, medidas de protección e integración ambiental y con el programa de vigilancia ambiental contenidos en el proyecto y en el estudio de impacto ambiental, ajustados a las determinaciones que se establecen en esta declaración de impacto ambiental. Por tanto, todas estas medidas deberán quedar integradas e incluidas en los presupuestos y en los pliegos de condiciones técnicas del proyecto de forma que se garantice el cumplimiento de las mismas, teniendo que considerar asimismo 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 propiamente dicho de las obras 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, en su caso, por las diferentes unidades de obra correspondientes a la ubicación de acopios temporales, de depósitos de sobrantes, de instalaciones y edificaciones de obra, de parque de maquinaria, de almacenes de materiales, aceites y combustibles, de áreas destinadas a limpieza de vehículos, de sistemas de depuración de aguas, etc.

Las áreas e instalaciones temporales mencionadas se localizarán teniendo en cuenta criterios de mínima afección ambiental. En ningún caso podrán localizarse en espacios con formaciones vegetales de interés (ejemplares y rodales arbustivos y arbóreos autóctonos, vegetación de ribera, hábitats de interés prioritario, etc.), debiéndose procurar su alejamiento de los cauces o de otras zonas hidrológicamente sensibles según lo especificado en el siguiente apartado.

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

2. Sistema hidrológico eta uren kalitatea:

Eskumeneko organoak ezarritako baldintzen kalterik gabe, jabari publiko hidraulikoen eragina duten obrek zehaztaperen beharok bete beharko dituzte:

Indusketako, lur-mugimenduko eta eraikuntzako faseak eragindako ibilguetara ahalik eta sedimentu eta bestelako kutsaile gutxien isuriz gauzatu beharko dira. Horrenbestez, ur ibilguen (Otadi) inguruan, ur-sorburu txikien inguruan edo azalerako maila freatikoa dute eremuen inguruan obrako edozein material mota pilatzea debekatuko da.

Ingurumen aholkularitzak erabaki beharko du ea beharrezkoa den eremu horietan material xeheei eusteko gailuak instalatzea, inguruko uretara egin behar diren isurketak egin aurretik (sedimentuen hesiak, lasto fardelak, barrera geotestilak, eta abar). Sistema hauek beharrezkoa den maiztasunaz berrikusiko dira, narriadurak egoki funtzionatzea eragotzi ez dezan.

Obrako aldi baterako instalazioak jabari publiko hidraulikotik at kokatuko dira, eta inguruntetik isolatuko dira hidraulikoki. Horrela, jariatze arruntetik datozen urak eta instalazioetatik datozenak bereizi egingo dira. Azken horiek, hala badagokio, tratatu egingo dira isuri aurretik, horri dagokionez legez ezarritako balioak gainditu ez daitezzen.

3. Habitata babestea eta ingurumena integratu eta lehenatzea:

Kontuan hartuta 42/2007 Legea, abenduaren 13koa, Natur Ondareari eta Bioaniztasunari buruzkoa, proiektuak Aralarko PN/KBE en eragingo dituen alterazioak konpentsatu egin behar dira, espazio honetan kontserbazio egoera onean dauden habitata berrezartzen edo leheneratzen direla bermatzeko. Xede horrekin, sustatzaileak zenbait habitat leheneratzea onartu beharko du, eta proiektuan txertatu. Habitat horiek izango dira Aralarko KBE izendatzeko dekretuan funtsezko elementutzat jotzen direnak. Leheneratuko den azalera izango da, gutxienez, proiektua gauzatzeko okupatu edo aldatuko den azalera osoaren parekoa. Konpentsazio neurri hau gauzatuko da, ahal dela, Enirio-Aralar Mankomunitateari dagokion esparruaren barruan.

Ingurumen inpaktuaren adierazpen honen A atalean xedatutakoari jarraituz, ingurumen inpaktuaren azterketan zehazten diren ingurumena lehengoratzeko proiektua, eta aurreko paragrafoan aipatu den konpentsazio neurria, dagokien xehetasun mailarekin txertatu behar dira proiektuari dagozkion agirietan (memoria, ezaugarri teknikoak, planoak, aurrekontuak, ingurumen eraginaren azterketa), egoki gara daitezzen. Bestalde, obrek nahiz A.1 atalean aipatu diren aldi baterako eremu eta instalazioek ukitutako eremuetan paisaia integratu eta leheneratzeko lanak ere sartuko dira.

Birlandaketaren bidez leheneratzen diren eremu horietan guztietan, birlandaketa hori zonaldeko komunitate klimazikotako espezieekin egingo da, ahal denean inguruneari eta zonalde biogeografikoari dagozkien espezie eta ekotipoen haziak eta aleak erabiliz, habitat naturalizatuak sortu eta inguruko landaredia naturalarekin lotu ahal izateko.

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

Landare-espezie exotiko inbaditzaileei dagokienez, proiektuan obren ondorioz haien finkatu eta hedatzea ekiditeko neurriak gaineratu behar dira. Horri dagokionez, proiektuaren ingu-

2. Sistema hidrológico y calidad de las aguas:

Sin perjuicio de las condiciones que imponga el órgano competente, las obras con afección al dominio público hidráulico deberán ajustarse a las siguientes especificaciones:

Las fases de excavación, movimientos de tierra y construcción deberán ejecutarse minimizando la emisión de sedimentos y otros contaminantes a los cauces afectados, por lo que se restringirá la acumulación de cualquier tipo de material de las obras en las proximidades de los cursos de agua (regata Otadi), de pequeñas surgencias de agua o donde exista capa freática superficial.

La asesoría ambiental deberá de determinar si en esas zonas es necesario instalar dispositivos de retención de finos previos al vertido de aguas que sean necesarios (barreras de sedimentos, balas de paja, barreras de geotextil, etc.). Estos sistemas se revisarán con la frecuencia necesaria para evitar que su deterioro impida su correcto funcionamiento.

Las instalaciones temporales de obra se localizarán fuera de dominio público hidráulico 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.

3. Protección de los hábitats e integración y restauración ambiental:

Según lo dispuesto la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y Biodiversidad, las alteraciones que provocará el proyecto en el PN/ZEC de Aralar deberán ser compensadas de cara a asegurar el restablecimiento o restauración de los hábitats presentes en este espacio dentro un estado de conservación favorable. Con este fin, el promotor deberá asumir, redactar e incorporar en el proyecto la restauración de alguno/s de los hábitats considerados elementos clave según el Decreto de designación de la ZEC de Aralar en una superficie igual, al menos, a la suma de la extensión ocupada o alterada por la ejecución del proyecto. El emplazamiento para desarrollar esta medida compensatoria se encontrará preferentemente dentro del ámbito correspondiente a la Mancomunidad de Enirio-Aralar.

De acuerdo con lo dispuesto en el apartado A de esta declaración de impacto ambiental, el proyecto de restauración ambiental especificado en el estudio de impacto ambiental junto con la medida compensatoria mencionada en el anterior párrafo, deberán incorporarse con el detalle necesario en los documentos correspondientes del proyecto (memoria, pliegos de condiciones técnicas, planos, presupuestos, estudio de impacto ambiental) para su correcto desarrollo, debiéndose incluir los trabajos de integración y restauración paisajística para las áreas afectadas por las obras, incluidas las áreas e instalaciones temporales mencionadas en el apartado A.1.

En todas aquellas zonas en las que la restauración se base en la revegetación, esta se realizará utilizando especies correspondientes a las comunidades climáticas de la zona, utilizando en la medida que sea posible semillas y ejemplares de especies y ecotipos propios del entorno y de la zona biogeográfica, de manera que se favorezca la creación de hábitats naturalizados y procurando conectarlos con la vegetación natural presente en las inmediaciones.

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

Respecto a las especies vegetales exóticas invasoras, el proyecto debe incorporar medidas para evitar que las obras contribuyan a su implantación y expansión. A estos efectos, se reali-

runean dauden espazio ohikoenen eta eragindako lurretako kolonizazio-mailaren diagnosi bat egingo da, arriskuen azterketa batekin batera. Diagnosi horretatik abiatuz, prebentziozko neurriak ezarriko dira eta, hala badagokio, haiek kanporatzekoak. Halaber, zaintza-programan espezie horien agerpenaren inguruko jarraipena barneratuko da.

Leheneratzea egin eta ondorengo bi urteetan gutxienez, hidroereiteen, zotalen eta konpentsazio neurri horri lotutako espezieen mantentze programa oso bat garatuko da. Horrela, errotzen direla eta behin betiko ezartzen direla bermatuko da. Beraz, sartuta egongo dira, beharko balira, horretarako beharrezkoak diren abonauk, ureztatzeak, hutsarteak betetzea eta abar.

Lurzoru naturalaren eta lur-erazketetako ezponden arteko forma aldetiko lotuneak (soberakinen gordailua barne) forma leun eta biribilduekin egingo dira ahal den guztietan, ertzak eta profil lerrozuzenak baztertuz, horien integrazio eta kalitate estetiko handiagoa lortze aldera.

4. Faunaren babesa:

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

Beharrezkoa bada, eta zonaldean espezie kalteberak daudela konfirmatu bada, baloratuko da ea beharrezkoa den zarata sortzen duten obrak mugatzea espezie horien ugaltze eta umatze aldietan.

5. Kultur ondarearen babesa:

Obrako zuzendaritzak laguntza teknikoa izango du kultur ondareari dagokionez. Laguntza tekniko horrek gainbegiraturako ditu lanak, arreta berezia jarriz ondare arkeologikoan.

Obrak egiteko, eta kultur ondareari dagokionez, Gipuzkoako Foru Aldundiko Kultura Departamentuaren baimena beharko da. Obrak hasi aurretik eta zuinketa egiten den bitartean, ingurumen eraginaren adierazpenak identifikatutako ondare elementuak egiaztatzearen, lurketak egitekoak diren lursail naturaletan prospekzio bisual bat egingo da.

Aldi baterako nahiz behin betiko obren guneetan indusketak egiterakoan interes arkeologiko edo paleontologikoa duten aztarnak agertzen badira, horri berri lehenbailehen adieraziko zaio Gipuzkoako Foru Aldundiko Kultura Departamentuari, gune horretan obrak geldiarazi ondoren eta kultur ondarearen zaintzaren arloko aholkularitzak xedatzen duenaren arabera.

6. Obretako kondarrak eta soberakinak kudeatzea:

Obrek irauten duten bitartean sortzen diren hondakinak 2011ko uztailaren 28ko hondakinei eta lurzoru kutsatuei buruzko 22/2011 Legeak eta 2012ko uztailaren eraikuntza eta eraisketa hondakinen ekoizpena eta kudeaketa arautzen duen 112/2012 Dekretuak diotenari jarraikiz. Neurri orokor modura, erabat debekaturik geratzen da sortutako hondakin tipologia ezberdinak elkarren artean edo bestelako hondakin batzuekin nahastea. Teknikoki eta ekonomikoki bideragarri denean, hondakin tipologia bakoitza baliozkotu egin beharko du behar bezala baimendutako baliozkotzaile batek.

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

zará un diagnóstico de la de las especies más habituales presentes en el entorno del proyecto, el grado de colonización de los terrenos afectados 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.

Se deberá de llevar a cabo durante al menos dos años posteriores a la restauración un programa de mantenimiento completo de las hidrosiembras, de los tepes restituidos y de las especies asociadas a la medida compensatoria, de cara a que se asegure su arraigo e implantación definitiva, por lo que se deberá de incluir, en su caso, los abonados, riegos, reposición de marras, etc. necesarios para ello.

Los acuerdos formales entre el terreno natural y los taludes de los desmontes 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.

4. Protección de la fauna:

Se realizará una caracterización preoperacional del estado de los hábitats cercanos al proyecto y de las especies que hacen utilización de esos hábitats. 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.

En su caso, se valorará la necesidad de limitar el período de obras generadoras de ruido en los periodos de reproducción y cría de las especies más sensibles que se hayan confirmado como presentes en la zona.

5. Protección del Patrimonio Cultural:

La Dirección de Obra contará con una asistencia técnica en relación con el patrimonio cultural, que supervisará los trabajos, con especial atención al patrimonio arqueológico.

Las obras deberán contar con la preceptiva autorización, en lo que respecta al patrimonio cultural, del Departamento de Cultura de la Diputación Foral de Gipuzkoa. Con carácter previo al inicio de las obras y durante su replanteo y con el objeto de verificar los elementos de patrimonio identificados por el estudio de impacto ambiental, se llevará a cabo una prospección visual de los terrenos naturales sobre los que se llevarán a cabo movimientos de tierras.

En el caso de aparición, tanto en áreas de obra temporal como definitiva, de restos de interés arqueológico o paleontológico durante las excavaciones, la misma será comunicada con la mayor brevedad al Departamento de Cultura de la Diputación Foral de Gipuzkoa, previa paralización de las obras en esa zona y según lo que determine la asesoría en conservación del patrimonio cultural.

6. Gestión de residuos y sobrantes de obra:

Los residuos generados durante el transcurso de las obras se gestionarán de acuerdo con lo previsto en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados y el Decreto 112/2012, de 26 de julio, por el que se regula la producción y gestión de residuos de construcción y demolición. Como medida general, queda expresamente prohibida la mezcla de las distintas tipologías de residuos generados entre sí o con otros residuos. Siempre que resulte técnica y económicamente viable cada una de las tipologías de residuos deberá ser valorizada a través de valorizador debidamente autorizado.

La gestión de los residuos peligrosos y de los aceites usados se hará de conformidad con su normativa correspondiente (R.D. 833/1988 y R.D. 679/2006, respectivamente). Hasta el momento de su entrega a gestor autorizado, el almacenamiento de esos residuos se realizará en espacios bajo cubierta, en recipientes estancos debidamente etiquetados, sobre solera impermeable y en el interior de cubetos o sistemas de contención de posibles derrames o fugas, separados de las zonas de almacenamiento de los residuos no peligrosos e inertes.

7. Hots kalitatea:

Lanak irauten duten bitartean, obretarako praktika onak aplikatu beharko dira makineriaren mantenimendu orokorrari eta hotsa jatorrian murrizteari dagokionez, bereziki aplikagarri zaienean 37/2003 Legeak, azaroaren 17koak, Hotsarenak, be-deratzigarren xedapen gehigarriaren ezarritakoa. Era berean, aintzat hartuko da 212/2002 Errege Dekretuak, otsailaren 22koak, aire librean erabiltzen diren makina jakin batzuek sortzen dituzte hots emisioak erregulatzekoak, eta 524/2006 Errege Dekretuak, apirilaren 28koak, aire librean erabiltzen diren makina jakin batzuek sortzen dituzte hots emisioak erregulatzeko 212/2002 Errege Dekretua, otsailaren 22koa, aldatzen duenak xedatzen dutena.

8. Airearen kalitatea:

Obrak exekutatzen diren bitartean, minimizatu egingo dira bai lanetatik bai obrako ibilgailuetatik atmosferara jaulkitako partikula emisioak, eta behar diren kontrol neurriak -pisten eta obraguneen ureztapena, ibilgailuen mantenimendu egoera egokia eta abar- ezarriko dira eraikuntza lanen ondoriozko suspentsioko partikulen eragina murrizteko. Material hausdunak aire zabalean biltegitratzea ekidingo da.

9. Garbiketa eta leheneratze lanak:

Obrak exekutatzerakoan, obren gunek berak eta A.1 atalean aipatutako aldi baterako gunek eta instalazioak garbiketa goerarik onenean edukiko dira.

Ibilgailuak igarotzearen edota obrara materialak ekartzearen ondorioz obren ingurunean sorrazazi ahal izan diren alterazioak minimizatu egingo dira, eta ingurune guztia irizpide ekologikoak erabiliz berreskuratu beharko da. Obretako kamioien joan-etorriak eragindako sarbideak egokitu egingo dira eta behar bezala leheneratuko dira: bide zoruan eta sarbideen zoruan hondatu diren gunek konpondu, sortu diren gehiegizko zabaluneak ezabatu, sarbideen ertzak leheneratu eta integratu (birlandaketak, arekak, drainatze sistemak eta abar).

Obrak amaitutakoan, garbiketa sakona egingo da eta proiektuak eragindako gunean ez da obraren inolako arrastorik geratuko. Eraispen, zimendatze, enkofratu eta abarretatik sortutako materialak eremutik atera eta biltegi edo hondakindegi baimenduetara igorriko dira.

10. Zaintza programa: Zaintza Programa ingurumen eraginarean adierazpenean esandakoaren arabera burutuko da, eta moldatu eta gehitu egingo da ingurumen eraginarean adierazpen honetan ezarritako neurri babesleak eta zuzentzaileak aplikatzen direla ziurtatzeko behar diren kontrolak egokitzeko, bai obren fasean bai funtzionamendu fasean ere. Helburu horrekin, gainbegiratze-programan jarraitu beharreko ingurumen arloko sistema, alderdi edo aldagaien identifikazioa, jarraipenerako esku-hartzeak eta egiteko kontrolak barneratu beharko dira, dagokion metodologia (datuak hartzeko estrategiak, aldizkakotasuna, etab.) eta kronograma, jarraipenerako erabiltzeko adierazleak, beren unitate eta muga-mailekin edo erreferentzia-ko mailekin, eta igortzeko txosten ezberdinen edukia eta horien aldizkakotasuna adierazita.

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

Ingurumen aholkularitzak obrek irauten duten bitartean in- gurumen eraginari dagokionez sortutako gorabeherak erregis- tratu beharko ditu, neurri zuzentzaileen betetze maila eta baldintzak eta obren faserako ingurumen zaintzako programako azterketen emaitzak adierazita. Erregistro hori eskuragarri

7. Calidad sonora:

Durante el tiempo de duración de los trabajos, deberá apli-arse 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 la disposición adicional novena de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido. Asimismo, se atenderá a lo dispuesto 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 y en el Real Decreto 524/2006, de 28 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a deter- minadas máquinas de uso al aire libre.

8. Calidad del aire:

Durante la fase de ejecución de las obras, se minimizarán las emisiones de partículas a la atmósfera procedentes de los propios trabajos, o de los vehículos de obra, disponiéndose aquellas medidas de control, como riego de pistas y de tajos de obra, estado de mantenimiento adecuado de los vehículos, etc., que resulten necesarias al objeto de reducir el impacto produ- cido por las partículas en suspensión provenientes de los traba- jos de construcción. Se evitará el almacenamiento de materia- les pulverulentos al aire libre.

9. Labores de limpieza y restitución:

Durante su ejecución, las zonas propias de las obras así como las áreas e instalaciones temporales mencionadas en el apartado A.1 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 materia- les de obra, etc., serán minimizadas, debiendo ser recuperado todo el entorno con criterios ecológicos. Los accesos a las obras que hayan sido afectados por el trasiego de 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 vertede- ros autorizados.

10. Programa de Vigilancia: El Programa de Vigilancia se desarrollará de acuerdo con lo indicado en el estudio de im- pacto ambiental, adaptándolo y ampliándolo a los nuevos con- troles que sean necesarios para asegurar la puesta en marcha de las medidas protectoras y correctoras establecidas por esta declaración de impacto ambiental, tanto para la fase de obras, como para la fase de funcionamiento. Con este fin, el programa de supervisión deberá contener la identificación de los siste- mas, aspectos o variables ambientales que deberán ser objeto de seguimiento, las actuaciones de seguimiento y controles a realizar con su metodología (estrategias de tomas de datos, pe- riodicidad, etc.) y cronograma correspondiente, los indicadores de seguimiento a utilizar con sus correspondientes unidades y niveles límite y/o de referencia, y el contenido de los diferentes informes a emitir y su periodicidad.

Este programa quedará integrado en el proyecto de cons- trucción 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.

La asesoría ambiental deberá llevar un registro de las even- tualidades surgidas durante el desarrollo de las obras en todo lo relacionado con su impacto ambiental, especificándose el nivel y condiciones del cumplimiento de las medidas correctoras y el resultado de los diferentes análisis que constituyen el

egongo da Gipuzkoako Foru Aldundiko Ingurumen Zuzendaritza Nagusiak ikuskatu ahal izan dezan, eta hari bidaliko zaio obrak amaitzean Xehetasunez dokumentatu beharko dira proiektua exekutatzeko egin diren aldaketa puntualak, halakorik badago, zer ingurumen eragin duen zurututa eta ingurumen organoari aditzera emanda.

Proiektuaren ustiapen edo funtzionamendu faserako (urtebete, obraren behin betiko entrega egin edo berme epea amaitu ondoren) ezarritako zaintza programaren emaitzak ere jakinarazi egin beharko zaizkio ingurumen organoari; komunikazioak emaitzak analizatuko ditu, arreta jarriz garai horretan sortutako gorabehera esanguratsuenetan eta horien balizko kausetan eta soluzioetan; halaber, neurri zuzentzaile berriak proposatuko ditu baldin eta lehendik ezarrita daudenak behar bestekoak ez direla egiaztatuz gero edota ingurumen eragin berririk antzeman ez gero, eta aurrerapen teknologikoen prozedura zuzentzaile eraginkoragoak aplikatzeko aukera eman gero.

B. Ingurumen eraginaren adierazpen honen aurreko atalean xedatutakoa eragotzi gabe, proiektuaren sustatzaileak Ingurumen Zuzendaritza Nagusiari dokumentu hauek aurkeztu beharko dizkio, hark onar ditzan ingurumen eraginetarako ez bestetarako.

– Obrak hasi aurretik, proiektuaren dokumentuak (memoria, baldintza teknikoen agiria, aurrekontua, planoak, ingurumen eraginaren azterketa); horietan jaso beharko dira ingurumen eraginaren azterketan aipatzen diren neurri zuzentzaileak eta ingurumen integrazioak baina ingurumen eraginaren adierazpen honetan xedatutakora egokituta, besteak beste ingurumen integrazio eta leheneratze proiektua, non A.3 atalean deskribatutako neurri zuzentzaileak txertatuko baita, eta ingurumen zaintzako programa, A.10. atalean ezarritakoaren arabera.

– Obrak amaitu ondoren, A.10. atalean arabera, obraren faserako ingurumen zaintzako programako analisisien emaitza.

– Obra behin betiko entregatu edo berme epea amaitu eta urtebetera, proiektuaren funtzionamendu edo ustiaketa faserako ingurumen zaintzako programako analisisien emaitza.

Laugarren. 21/2013 Legeak, abenduaren 9koak, 43.1 artikuluan aurreikusitakoarekin bat etorriz, lau urteko epea ezarri proiektuaren exekuzioa abian jar dadin, ingurumen eraginaren adierazpen hau argitaratzen denetik aurrera. Epe hori igaro eta, sustatzaileari egotzi dakizkiokeen arrazoiengatik, Proiektuaren exekuzioa hasi ez bada, eraginkortasuna galduko du erabat ingurumen eraginaren adierazpen honek. Nolanahi ere, Ingurumeneko eta Obra Hidraulikoetako Departamentuak obraren hasierarako epea luzatu ahal izango du, arrazoi behar bezala zurririk badago.

Bosgarren. 21/2013 Legeak, abenduaren 9koak, 41.3 artikuluan xedatzen duena betez, ingurumen eraginaren adierazpen hau argitaratzea Gipuzkoako ALDIZKARI OFIZIALEAN eta Ingurumeneko eta Obra Hidraulikoetako Departamentuaren web orrian, eta aditzera ematea Gipuzkoako Foru Aldundiko Ekonomia Sustapeneko, Landa Inguruneke eta Lurralde Orekako Departamentuari.

Seigarren. 21/2013 Legeak, abenduaren 9koak, 41.4 artikuluan aurreikusitakoaren arabera, ingurumen eraginaren adierazpenaren aurkako errekurtsorik ezingo da jarri, proiektua baimentzeko egintzaren aurka administrazio-bidean eta auzibidean egokiak izan daitezkeen errekurtsioei kalterik egin gabe.

Donostia, 2018ko uztailaren 25a.—José Ignacio Asensio Bazterra, Ingurumeneko eta Obra Hidraulikoetako foru diputatua.

(5478)

programa de vigilancia ambiental para la fase de obras. Dicho registro deberá estar disponible para su inspección por la Dirección General de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Gipuzkoa y remitirse a ésta al finalizar las obras. Deberán documentarse detalladamente las modificaciones puntuales que, en su caso, hayan sido introducidas durante la ejecución del proyecto, con justificación desde el punto de vista de su incidencia ambiental y su comunicación al órgano ambiental.

Los resultados del programa de vigilancia estipulado para la fase de explotación o funcionamiento del proyecto (un año después de la entrega definitiva de la obra o finalización del período de garantía) se deberá comunicar igualmente al órgano ambiental, y contendrá un análisis de los resultados, con especial mención a las incidencias más relevantes producidas en este período, sus posibles causas y soluciones, así como una propuesta de nuevas medidas correctoras en caso de comprobarse la insuficiencia de las ya implantadas y/o en caso de detectarse nuevos impactos ambientales y de que los avances tecnológicos permitan la aplicación de procedimientos de corrección más eficaces.

B. Sin perjuicio de lo dispuesto en anteriores apartados de esta declaración de impacto ambiental, el promotor del proyecto deberá remitir a la Dirección General de Medio Ambiente para su aprobación a los solos efectos ambientales:

– Con anterioridad al inicio de las obras, los documentos correspondientes del proyecto (memoria, pliego de condiciones técnicas, presupuesto, planos, estudio de impacto ambiental) en los que se recojan las medidas correctoras y de integración ambiental que se mencionan en el estudio de impacto ambiental ajustadas a lo dispuesto en esta declaración de impacto ambiental, incluido el proyecto de integración y restauración ambiental en el que se debe de incluir la medida compensatoria descrita en el apartado A.3, y el programa de vigilancia ambiental según lo establecido en el apartado A.10.

– Una vez finalizadas las obras el resultado de los diferentes análisis que constituyen el programa de vigilancia ambiental para la fase de obras según lo establecido en el apartado A.10.

– Un año después de la entrega definitiva de la obra o finalización del período de garantía, el resultado de los diferentes análisis que constituyen el programa de vigilancia ambiental para la fase de funcionamiento o explotación del proyecto.

Cuarto. Establecer, de acuerdo con el artículo 43.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, un plazo para el inicio de la ejecución del proyecto de cuatro años, a contar desde la publicación de la presente declaración de impacto ambiental en el BOLETÍN OFICIAL de Gipuzkoa. Transcurrido dicho plazo sin haberse procedido al inicio de la ejecución del Proyecto, por causas imputables al promotor, la declaración de impacto ambiental perderá toda su eficacia. No obstante, el Departamento de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas podrá prorrogar el plazo de inicio de la ejecución si existieran causas debidamente justificadas.

Quinto. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 41.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, hacer pública la presente declaración de impacto ambiental a través del BOLETÍN OFICIAL de Gipuzkoa y de la página web del Departamento de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas, y dar traslado de la misma al Departamento de Promoción Económica, Medio Rural y Equilibrio Territorial de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

Sexto. De conformidad con el artículo 41.4 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, la presente declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

San Sebastián, a 25 de julio de 2018.—El diputado foral de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas, José Ignacio Asensio Bazterra.

(5478)