

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

Ingurumen inpaktuari buruzko txostena, N-634 errepidea eta Errotaberri industrialdea Astitik Zarauzko saihebidetaren tartean lotzeko proiektuarena (gakoa: 1-V-64/2021).

1. Aurrekariak.

2023ko urtarrilaren 25ean, Ingurumen ebaluazioari buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legearen 45. artikuluan aurreikusitakoaren arabera, Gipuzkoako Foru Aldundiko Bide Azpiegiturarako Departamentuak Ingurumen Zuzendaritza Nagusiari eskatu zion has zedila ingurumen inpaktuaren ebaluazio sinplifikatua egiten N-634 errepidea eta Errotaberri industrialdea Astitik Zarauzko saihebidetaren tartean lotzeko proiektuaren gainean (gakoa: 1-V-64/2021). Idazki horrekin batera, proiektuaren dokumentazioa helarazten dute, zeinaren artean ageri baitira memoria, planoak, preskripzio tekniko partikularren baldintza agiria, aurrekontua eta dagozkion eranskinak –besteak beste, nahitaezko ingurumen dokumentua–.

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 saihebidetarako eraikitzea, ibilbidea aldatzea, galtzada bikoiztea eta errepideetako, autobietako eta autobideetako plataformen zabalguak egitea». N-634 errepidea eta Errotaberri industrialdea Astitik Zarauzko saihebidetaren tartean lotzeko proiektuak 1,560 kilometro inguruko luzerari eragiten dio, eta, beraz, ingurumen inpaktuaren ebaluazio sinplifikatua behar du, betiere Ingurumen ebaluazioari buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legearen 45. artikulutik 48. artikulura bitartekoetan xedatuta dagoenari jarraikiz.

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, III. eranskinean ezarritako irizpideekin bat etorritik eta egindako kontsulten emaitza ikusita, zehaztuko da proiektuak eragin ote dezakeen inpaktu adierazgarririk, eta, horrenbestez, beharrezkoa ote den ingurumen inpaktuaren ebaluazio arrunta egitea, edo zehaztuko da, orobat, proiektuak ez ote duen izango halako inpakturik ingurumenean, eta, hortaz, ez dela izango beharrezkoa halakorik egitea.

2. Egindako kontsultak.

Proiektuaren eta eragindako lurralde eremuaren ezaugarriak kontuan hartuta, Ingurumen Zuzendaritza Nagusiak kontsulta egin die eragindako edo interesatutako administrazio eta erakunde hauei, zeinen eskura ipini baititu Bide Azpiegiturarako Departamentuak bidalitako agiriak:

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

Informe de impacto ambiental del proyecto de conexión de la N-634 con el polígono Errotaberri por Asti, tramo de la variante de Zarautz (clave: 1-V-64/2021).

1. Antecedentes.

Con fecha 25 de enero de 2023, y según lo previsto en el artículo 45 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de evaluación ambiental, el Departamento de Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Gipuzkoa solicita a esta Dirección General de Medio Ambiente el inicio de la evaluación de impacto ambiental simplificada del proyecto de conexión de la N-634 con el polígono Errotaberri por Asti, tramo de la variante de Zarautz (clave: 1-V-64/2021). Junto al escrito se remite la documentación del proyecto, que incluye la memoria, los planos, el pliego de prescripciones técnicas particulares, el presupuesto y los anejos correspondientes, entre los que se encuentra el preceptivo documento 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, autopistas y autopistas en una longitud continua o discontinua inferior a 3 km». El proyecto de conexión de la N-634 con el polígono Errotaberri por Asti, tramo de la variante de Zarautz, afecta a una longitud de 1,560 kilómetros aproximadamente, 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 para garantizar que el proyecto no va a tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

2. Consultas efectuadas.

Teniendo en cuenta las características del proyecto y del ámbito territorial afectado, esta Dirección General de Medio Ambiente ha consultado a las siguientes administraciones e instituciones afectadas o interesadas, poniendo a su disposición la documentación remitida por el Departamento de Infraestructuras Viarias:

- Gipuzkoako Foru Aldundiko Kultura Zuzendaritza Nagusia.
- Gipuzkoako Foru Aldundiko Mendietako eta Natura Ingurune Zuzendaritza Nagusia.
- Gipuzkoako Foru Aldundiko Nekazaritzako eta Lurralde Oreka Zuzendaritza Nagusia.
- Gipuzkoako Foru Aldundiko Obra Hidraulikoetako Zuzendaritza Nagusia.
- Gipuzkoako Foru Aldundiko Lurraldearen Antolamendurako 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.
- Zarauzko Udala.
- Urola Kostako Udal Elkarte.
- Urkome (Urola Kostako landa garapenerako elkarte).
- Aranzadi Zientzi Elkarte.
- Eguzki talde ekologista.
- Gipuzkoako Ekologistak Martxan talde ekologista.
- Itsas Enara talde ornitologikoa.
- Haritzalde Naturzaleen Elkarte.
- Arkamurka Natur Elkarte.
- ENBA (Euskal Nekazarien Batasuna).
- EHNE (Euskal Herriko Nekazarien Elkartasuna).

Era berean, partaidetza eta informazio publikoa indartzeko asmoz, Ingurumen Zuzendaritza Nagusiak, bere interneteko atariaren bidez (www.gipuzkoaingurumena.eus), herritar guztien eskura jarri du haiei helarazi zien dokumentazioa, guztia ere interesa duen edonork egoki irizitako ingurumen arloko ekarpenak egin ahal izan ditzan.

Helburu horrekin berarekin, eta abenduaren 9ko 21/2013 Legearen 9.4 artikuluan xedaturik dagoenari jarraikiz, Zarauzko Udalarri eskatu zitzaion argitara zezala iragarki bat iragarki ohelean eta, kasuak hala eskatzen bazuen, Udalaren web orrian. Iragarki horretan, honako hauek zehaztu behar ziren: jendaurrean jartzeko epearen irekiera, kontsultarako dokumentazioaren kokapena eta edozein interesdunek egoki irizitako ingurumen ekarpenak balditzeko baliabideak.

Ezarritako epea amaitu ondotik, eta txosten hau egin den egunera arte, erantzun hauek jaso dira egindako kontsultei dagokienez:

- Eusko Jaurlaritzako Nekazaritza eta Abeltzaintza Zuzendaritzak adierazi du beharrezkotzat jotzen duela proiektuak ukitutako lur saileri lotuta dauden ustategiei buruzko informazioa osatzea;

- 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 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 Zarautz.
- Urola Kostako Udal Elkarte.
- Urkome (Asociación de desarrollo rural de Urola Kosta).
- Sociedad de Ciencias Aranzadi.
- Grupo ecologista Eguzki.
- Grupo ecologista Ekologistak Martxan Gipuzkoa.
- Grupo ornitológico Itsas Enara.
- Haritzalde Naturzaleen elkarte.
- Arkamurka Natur Elkarte.
- ENBA (Euskal Nekazarien Batasuna).
- EHNE (Euskal Herriko Nekazarien Elkartasuna).

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

Con el mismo objetivo, y en aplicación de lo dispuesto en el art. 9.4 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, se solicitó al Ayuntamiento de Zarautz la publicación en el tablón de edictos y, en su caso, en la página web del Ayuntamiento, de un anuncio en el que se especificase la apertura del plazo de exposición pública, la ubicación de la documentación para la consulta y los medios para remitir las aportaciones de carácter ambiental que cualquier interesado considerase pertinentes.

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

- La Dirección de Agricultura y Ganadería del Gobierno Vasco, señala que considera necesario que se complete la información sobre las explotaciones a las que están vinculados los terrenos

izan ere, azpiegitura okupatzeaz eta zortasunei eragiteaz gainera, lurzatiak zatitzeak eragin lezake, kasu batzuetan, erasan gabeko azalera bideraezina izatea nekazaritza ustiapenerako. Era berean, bat egiten duenez Nekazaritza eta Basozaintzako Lurralde Plan Sektorialeko «Nekazaritza, Abeltzaintza eta Landazabala» kategoriako lurzoruekin (balio estrategiko handiko azpikategoria), gogorarazi behar da beharrezkoa izango dela nekazaritzaren arloan eskumena duen foru organoaren txostena, Nekazaritza eta Elikagaigintza Politikako abenduaren 23ko 17/2008 Legearen 16. artikuluan ezarritakoaren arabera.

– Gipuzkoako Foru Aldundiko Kultura Zuzendaritzak jakinarazi du, eskuragarri dagoen informazioa kontsultatu ondoren, eskuhartzea egin nahi den lekuan ez dagoela babestutako elementurik –hau da, ondare arkitektoniko edo arkeologikorik–.

– Eusko Jaurlaritzako Larrialdiei Aurre Egiteko eta Meteorologiako Zuzendaritzak, berriz, Eusko Jaurlaritzak onartutako babes zibileko lurralde planen eta plan berezien aurreikuspenetan jasotako babes zibileko arrisku nagusiak identifikatzen ditu. Horien artean, adierazten du 10, 100 eta 500 urteko errepikatze denborako uholde orbanak ageri direla Iñurritza ibaiari eta Asti errekarri lotuta, baita haien lehentasunezko fluxu eremuei loturik ere, eta, ildo horretan, adierazten du ARPSI ES017-GIP-ORI-01 Zarautz Uholde Arrisku Nabarmeneko Eremuaren parte direla. Jabari publiko hidraulikoaren gaineko erasanei, horiei lotutako babes eremuei eta urak har ditzakeen eremuei dagokienez, jakinarazten du Kantauri Ekialdeko Mugape Hidrografikoaren Plan Hidrologikoan xedatutakoa bete beharko dela, eta, bereziki, 40. artikuluan (uholde arriskua duten zaintza eremuko erabileren mugei buruzkoa) eta 44. artikuluan (urbanizatu beharreko eremu berrietako eta komunikazio bide hidraulikoetako drainatzeari buruzkoa) jasotzen dena; gaineratu du, orobat, bete beharrezkoa izango dela EAEko Ibaiak eta Errekak Antolatze Lurralde Plan Sektorialen zehazturikoa ere, aztergai den eremuan obrak egiteko. Prezipitazioek eragindako arriskuei dagokienez, EAEko Uholdeak Prebenitzeko Plan Integralaren Azterlan Plubiometrikoaren arabera, azterketa-eremuan 250 eta 275 mm/egun arteko prezipitazio isomaximoak ageri dira 500 urteko errepikatze denborarako, eta horrek esan nahi du behar diren drainatze obra posible guztiak diseinatzeko kontuan hartuko direla itzulera emari egokiek lotutako prezipitazio korrelatiboak.

Era berean, adierazten du eremua V-VI intentsitate-eremuan dagoela Arrisku Sismikorako Larrialdi Planaren arabera, baina kontuan hartu beharko dela 997/2002 Errege Dekretuak onetsitako eraikuntza sismorresistenteerako araua. Azkenik, salgai arrisku-tsuen garraioari lotutako arriskuei dagokienez, adierazten du proiektuaren azterketa eremuan eragina duela AP-8 autobideko salgai arrisku-tsuen garraioak, eta, horri loturik, kartografia arrisku handia eta oso handia ageri dituela. Hori dela eta, egokitzen jo du komunikazio bideen aldaketetan kontuan hartzea istripuetan larrialdietako ibilgailuen joan-etorria errazteko ekimen guztiak (hau da, suhiltzaileak, sanitarioak, eta abar).

– Eusko Jaurlaritzako Garraio Azpiegituren Zuzendaritzak Euskal Trenbide Sarearen txostena bidali du, zeinean adierazten baitu proiektuak ez duela inolako eraginik egungo edo aurreikusitako trenbide sarean. Alabaina, adierazten du Asti-San Pelaioko biribilgunean planteatutako aldaketa trenbide jabariaren eremuan gartzten dela partzialki, eta, beraz, trenbide agintaritzaren administrazio baimena beharko duela eraiki aurretik.

– Eusko Jaurlaritzako Kultura Ondarearen Zuzendaritzak jakinarazi du ez dela antzeman erasanik kultura ondarean.

– Natura Ondarearen eta Klima Aldaketaren Zuzendaritzak uste du proiektuaren ingurumen dokumentuak modu egokian heletzen diela inpaktuen azterketari eta neurri prebentibo eta zuzentzaileen proposamenari. Hala ere, beharrezkotzat jotzen du ingurumena lehengoratzeko eta paisaia integrazteko neurriak berrikustea –eta, horretarako, proiektuan lezkaditarako eta baso autoktonotarako planteatutako berronartze azalera handitzea–, natura ondarearen galeraren balantzea 0 izango dela ziurtatzeko, kontuan izanik azalera hori txikixeagoa dela erasandako azalera baino. Ho-

afectados por el proyecto, ya que, además de la propia ocupación y servidumbres de la infraestructura, la fragmentación de parcelas podría suponer en algunos casos que la superficie no afectada fuera inviable para su explotación agraria. Asimismo, dada la coincidencia con suelos pertenecientes a la categoría Agrogranadera y Campiña del PTS Agroforestal, subcategoría de Alto Valor Estratégico, recuerda que se deberá contar con el informe del órgano foral competente en materia agraria, tal como establece el artículo 16 de la Ley 17/2008, de 23 de diciembre, de Política Agraria y Alimentaria.

– La Dirección de Cultura de la Diputación Foral de Gipuzkoa, informa que, consultada la información disponible, en la ubicación donde se pretende realizar la intervención no existen elementos protegidos como patrimonio arquitectónico o arqueológico.

– La Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología del Gobierno Vasco identifica los principales riesgos de protección civil contemplados en las previsiones de los planes territoriales y especiales de protección civil aprobados por el Gobierno Vasco. Entre ellos, indica la existencia de manchas de inundación de 10, 100 y 500 años de período de retorno asociadas a los ríos Iñurritza y la regata Asti, así como sus zonas de flujo preferente, señalando que forman parte del Área de Riesgo Potencial Significativo de Inundación ARPSI ES017-GIP-ORI-01 Zarautz. En relación a las afecciones sobre el dominio público hidráulico, sus zonas de protección asociadas y las zonas inundables, informa que se deberá cumplir con lo dispuesto en el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental, en especial sus artículos 40 sobre «Limitaciones a los usos en zona de policía inundable», y 44 sobre «Drenaje en las nuevas áreas a urbanizar y de las vías de comunicación», y en el Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Ríos y Arroyos de la CAPV para la ejecución de obras en el ámbito objeto de estudio. Por lo que se refiere a los riesgos derivados de precipitaciones, señala que, según el Estudio Pluviométrico del Plan Integral de Prevención de Inundaciones de la CAPV, las isomáximas de precipitación en el ámbito de estudio son de entre 250 y 275 mm/día para un periodo de retorno de 500 años, lo que implica que para el diseño de todas las posibles obras de drenaje que sean necesarias se tendrán en cuenta estas precipitaciones correlacionadas a los oportunos caudales de retorno.

Asimismo, señala que el ámbito se sitúa en la zona de intensidad V-VI según el Plan de Emergencias ante el riesgo sísmico, pero que se deberá tener en cuenta la norma de construcción sismorresistente aprobada por el R.D. 997/2002. Finalmente, respecto a los riesgos asociados al transporte de mercancías peligrosas, indica que el ámbito de estudio del proyecto se ve afectado por el transporte de mercancías peligrosas de la autopista AP-8 y presenta un riesgo cartografiado asociado alto y muy alto, por lo que considera oportuno que en las modificaciones de las vías de comunicaciones estén presentes todas aquellas iniciativas tendientes a facilitar el tránsito de vehículos de emergencias (bomberos, sanitarios, etc.) en caso de accidente.

– La Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco remite informe de Euskal Trenbide Sarea en el que pone de manifiesto que el proyecto no tiene ninguna incidencia sobre la red ferroviaria actual o prevista, pero que la modificación planteada en la rotonda de Asti-San Pelaio se desarrolla parcialmente dentro de la zona de dominio ferroviario, por lo que necesitará autorización administrativa desde la autoridad ferroviaria previa a su construcción.

– La Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco informa que no se detectan afecciones en el Patrimonio Cultural.

– La Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático considera que el documento ambiental del proyecto aborda de forma adecuada el análisis de impactos y la propuesta de medidas preventiva y correctoras, pero, no obstante, considera necesario una revisión de las medidas de restauración ambiental e integración paisajística, incrementando la superficie objeto de restauración planteada en el proyecto (para carrizal y bosque autóctono) de cara a asegurar un balance de pérdida de patrimonio natural igual a 0, ya que esta superficie es ligeramente inferior a la co-

rretarako, baso mistoko berezko espezieen landaketa balioestea gomendatzen da, autopistarako sarbidearen, 3. biribilgune berriaren eta 8. bide berriaren artean txertatuta geratuko den azaleran. Halaber, berme aldia gutxienez bi urtera luzatzea proposatzen du, leheneratzearen arrakasta bermatzeko (hutsarteak berrezartzea, espezie inbaditzaileak desagerraraztea, eta abar).

– Partikular batek aipatzen du Bustinzuritik Asti kirolgunera-ko bidea jende askok erabiltzen duen pasealekua dela, eta, autobidetik gertu dagoenez, zarata eta kutsadura maila handiak jasaten dituela; ildo horretan, gaineratzen du horiek areagotu egingo direla orain proposatzen den jarduketaren ondorioz. Erasan horiek saihesteko, autobidearen hegoaldeko muga pantaila akustikoak jartzeko eskatzen du –iparraldeko eremuan egin den bezala–, bai eta zuhaitz landaredi iraunkorra landatzeko ere pantaila horien ondoan, azpiegituraren zati bat ezkutatuta gera dadin.

– Uraren Euskal Agentziak (URA) adierazten du proiektuak Inurritza ibaiaren eta Asti erreken jabari publiko hidraulikoaren zortasun eta zaintza eremu-eragiten diela (errepideak zeharkatzen du), eta Eredu Babestuen Erregistroan sartutako eremuan inguruan dagoela (kontserbazio bereziko eremua eta Inurritzak hezegunea eta biotopoa). Uholde arriskuari dagokionez, URAK jakinarazten du behar bezala dimentsionatu beharko dela Asti errekan planteatutako zeharkako drainatze obra, husteko gaitasuna murriztu ez dadin eta uholde arriskua nabarmen handitu ez dadin, eta urpean gera daitekeen eremutik kanpo kokatu beharko direla eremu osagarriak, garbigunea, aldi baterako lur pilaketak eta material metaketak. Era berean, adierazten du eraikuntza proiektuak azterlan hidrauliko bat izango duela, ur laminak egungo egoerarekin alderatuta izan ditzakeen goraguneak aztertuko. Azterketa hori URAK baliozkotzeko aurkeztuko da, obrak egiteko nahitaezko baimenaren esparruan.

Errepidearen drainadurari dagokionez, gogorarazten du, Kantauri Ekialdeko Mugape Hidrografikoaren Plan Hidrologikoaren araudiarekin bat etorritik, jabari publiko hidraulikoaren gaineko zirkulazio plataformaren garbiketa urak husten dituzten drainatze lerroek kutsadura ahalik eta gehien murrizteko sistemak aurreikusitako beharko dituztela isuri aurretik, eta balitekeela isuriak botatzeko baimen prozedura eskatu behar izatea URARI. Neurri zuzentzaileei dagokionez, txostenean eta proiektuaren ingurumen dokumentazioan bertan adierazitakoez gainera, adierazten du kontuan hartu beharko dela ibilguen zortasun eremuan ez dela egin behar inolako jarduerarik, jabari publiko hidraulikoaren erabiltzeko edo kontserbatzeko komenigarria edo beharrezkoa denean izan ezik; ingurumena lehengoratzeko erabilitako espezieek bat etorri beharko dutela eremuko landaredi potentzialarekin; gaineratzen du saihestekoak izango direla beti espezie aloktono inbaditzaileak eta sortutako lur soberakinatarako balizko zabortegei edo betelanean kokapena adierazi beharko dela.

– Zarauzko Udalak aipatu du Bustinzuri eta Asti arteko egungo bidean izango duela erasanik bide berria eraikitzeak, eta, bidea seguruagoa izango den arren, jasango dituela errepide berriaren zaratak eta inpaktu bisualak eragindako ondorioak. Hori dela eta, proposatzen du landare pantaila handitzea eta indartzea, errepide eta proiektuan planteatutako bidea bereizteko, eta, horretarako, batez ere hosto iraunkorrek zuhaitzak eta zuhaixkak landatzea. Era berean, jakinarazi du lur mugimendu handiak egitea eta altuera jakin bateko lubetak, ezpondak eta hormak eraikitzea aurreikusten dela (bereziki Frantsesbidearen aurrean eta Sarobeandiko biribilgunean), eta horiek inpaktu bisual handia dutela. Hori dela eta, horma horiek eraikitzeak modua aztertuko eskatu dute, inpaktu bisuala murrizteko. Azkenik, adierazi du Zarauzko Udalak ez duela alegaziorik jaso, webgunean iragarkia argitaratu ondoren. Iragarki horretan adierazten zen edozein interesdunek kontsulta zezakeela proiektuaren dokumentazioa eta egin zitzaizkela egoki irizitako ingurumen arloko ekarpenak.

Organo sustatzaileari bidaliko zaizkio jasotako erantzun guztiak, bai eta txosten hau egin ondoren iristen diren gainerakoak ere, proiektua egiterakoan eta izapidetzean kontuan har ditzan.

rrespondiente superficie afectada. Para ello aconseja que se valore la plantación de especies propias del bosque mixto en la superficie que quedará encajada entre el acceso a la autopista, la nueva glorieta 3 y el nuevo vial 8. Asimismo, propone que se amplíe el periodo de garantía a al menos 2 años para garantizar el éxito de la restauración (reposición de marras, erradicación de especies invasoras, etc.).

– Un particular menciona que el camino desde Bustinzuri hasta la zona deportiva de Asti es un paseo utilizado por mucha gente, y que debido a su cercanía a la autopista soporta un nivel de ruido y contaminación elevados, los cuales se verán incrementados por la actuación que ahora se propone. Para evitar esas afecciones solicita que, al igual que se ha efectuado en la zona norte, se coloquen pantallas acústicas en el límite sur de la autopista, y que se plante vegetación arbórea perenne al lado de dicha pantalla para ocultar parte de la infraestructura.

– La Agencia Vasca del Agua (URA) señala que el proyecto afecta a la zona de servidumbre y a la zona de policía del dominio público hidráulico (DPH) del río Inurritza y de la regata Asti (que es atravesada por la carretera) y que se localiza en las inmediaciones de zonas incluidas en el Registro de Zonas Protegidas (ZEC, biotopo y zona húmeda de Inurritza). URA informa que, en relación con la inundabilidad, se deberá realizar un correcto dimensionamiento de la obra de drenaje transversal planteada en la regata Asti de manera que no se reduzca la capacidad de desagüe ni suponga un incremento significativo del riesgo de inundabilidad, y que las zonas auxiliares, punto limpio, acopios temporales de tierras y acopios de materiales deberán ubicarse fuera de la zona inundable. Asimismo, indica que el proyecto constructivo incluirá un Estudio Hidráulico que analice las posibles sobre-elevaciones de la lámina de agua respecto a la del estado actual, que se presentará para la validación por parte URA en el marco de la preceptiva autorización de obras.

En relación con el drenaje de la carretera recuerda que, de acuerdo con normativa del Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental, las líneas de drenaje que evacuen aguas de lavado de plataforma de circulación sobre DPH deberán prever sistemas de minimización de la contaminación antes de su vertido, el cual podría ser susceptible de sometimiento al procedimiento de autorización de vertido ante URA. Y respecto a las medidas correctoras, además de las indicadas en el informe y en la propia documentación ambiental del proyecto, señala que deberán de tenerse en cuenta que la zona de servidumbre de cauces deberá quedar libre de cualquier actuación salvo que resulte conveniente o necesaria para el uso del DPH o para su conservación, que las especies empleadas para la restauración ambiental deberán ser acordes con la vegetación potencial de la zona, evitando en todo caso las especies alóctonas de carácter invasor, y que se deberá indicar la ubicación de los posibles vertederos o rellenos para los sobrantes de tierras generados.

– El Ayuntamiento de Zarautz menciona que el camino actual entre Bustinzuri y Asti se verá afectado por la construcción del nuevo vial, y que, aunque el camino será más seguro, sufrirá los efectos ocasionados por el ruido y el impacto visual de la nueva carretera. Por ello, propone ampliar y reforzar la pantalla vegetal de separación de la carretera respecto al camino ya planteada en el proyecto, especialmente mediante la plantación de árboles y arbustos de hoja perenne. Asimismo, indica que se prevén importantes movimientos de tierras y la construcción de terraplenes, taludes y muros de cierta altura (en particular frente a Frantse-sbidea y en la rotonda de Sarobeandui) que tienen un gran impacto visual, por lo que solicitan estudiar la manera de construir estas paredes para reducir la afección visual. Finalmente señala que el Ayuntamiento no ha recibido ninguna alegación tras haber publicado en su página web el anuncio en el que se indicaba que cualquier interesado podía consultar la documentación del proyecto y realizar las aportaciones de carácter ambiental que considerase pertinentes.

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. 21/2013 Legearen III. eranskinean ezarritako irizpideen azterberako azterketa.

* Proiektuaren ezaugarriak:

Zarauzko herrigunean, N-634 errepidea AP-8 autobidearen iparraldean dago, eta Errotaberri industrialdea, berriz, hegoaldean. Horrenbestez, bi elementuon arteko lotura lortzeko eta gaur egun dagoen konektibitatea hobetzeko, beharrezkoa da AP-8 autobideak sortzen duen oztopoa gainditzea.

2009. urtean onetsi zen «Zarautzen N-634 errepidearen sai-hesbidea eraikitzeako proiektua. A tarte: Asti-Vista Alegre», eta han kokatuko litzateke oraingo proiektuaren xede den zatia. Soluzio hura bat zetorren 0 alternatibarekin, baina ez da egikaritu diseinuak zenbait arazo sortzen zituelako, hala nola AP-8ko egungo ordainlekuen azpiko bidea egiteko kutxa egiteko zailtasuna, edukiera galtzea ekarriko luketen desbideratzeak, eta trazaduraren muga geometrikoak. Era berean, zailtasunak eta nahastea ekarriko zituen zirkulazioan Asti-San Pelaioko biribilgunearen adarra bat etortzeak Errotaberriko loturarekin, AP-8ra igotzeko bidearekin Eibarrerako noranzkoan, eta ordainlekuko kabinekin Donostiarako noranzkoan.

Identifikatutako zailtasunei erreparatuta, zenbait trazadura aukera eta soluzio zehatz planteatu dira sai-hesbidearen ezaugarri funtzionalak eta zerbitzu eta ingurumen ezaugarriak baldintzatzen dituzten puntu nagusietarako:

– Errotaberri eta Abendaño industrialdeetarako sarbidea: Planteatzen da Zarauzko irteerarako balizko ordainleku berri batekin lotzea biribilgune baten bidez, edo industrialdea autobidearen gaineko Aritzataldeko pasagunearekin lotzen duen errepide bidezko elkargune baten bidez. «T» formatuko soluzioaren alde egiten da, konexio bide berrian etengabeko zirkulazioa errazten baitu; hala, etenak saihesten ditu eta trafiko txikiagoa sortzen laguntzen du Frantsesbidea goiko pasagunetik eta Aritzatalde auzoan; beste alternatibaren aurrean, Aitze auzoko bidea lehengoratzea dakar, jarraitutasuna ahalbidetzeko eta beste mugikortasun bide batzuetara bideratzeko (oinezkoak, txirindulariak, eta abar), a priori, modu segurua gabe.

– Buztinzuriko azpiko pasabidea: Buztinzuri kalearekiko lotura berria gurutzatzea aztertzen da, bai pasabide garai baten bidez, bai lau besoko biribilgune baten bidez. Puntu horren mendebaldean, lotunea egiteko zenbait trazadura aukera planteatzen dira, AP-8aren eta bidearen arteko espazioaren erreserba kontuan izanda, bidesari eremu berria garatzea aurreikusten den ala ez aintzat hartuta. Azkenik, Buztinzuriko biribilgunea egikaritzearen alde egiten da: nahiz eta lurzoru gehiago okupatu, murriztu egiten ditu Buztinzuriko bidearen gaineko pasabide goratua eraikitzeako behar diren lur ekarpenak –hartara, bide berria harekin lotzeko aukera ematen du eta hobetu egiten da bien arteko lotura–.

– Sarobeauendi baserriaren ingurua eta Asti-San Pelaio biribilgunearekin lotura: Planteatzen den aukeran, bide berriak Asti auzoarekin soilik izango du lotura, elkargune bat sortuko du Sarobeauendi baserriaren ondoan (AP-8ko irteerako adarra modu independentean igaroko litzateke Zarautzerako norabidean), eta AP-8aren azpiko biribilgunearekin jarraituko luke. Bigarren aukera Asti auzoko bidea proposatutako bidearekin lotzea izango litzateke lehen deskribatutako bidegurutzearen bidez, baina aurreago biribilgune bat eginda (Sarobeauendiko biribilgunea), AP-8ko irteera adarra eta proposatutako lotura bide berria jasoko dituen. Azkenik, Sarobeauendiko biribilgune berria egitea planteatzen da, baina bideak AP-8aren azpian dagoen biribilguneantze jarraitu gabe.

AP-8ko irteera adarrari eusteak eta industrialdeetako trafiko guztia AP-8aren azpian dagoen biribilgunera bideratzeko aukerak hasiera batean ingurumenean eragin txikiagoa izatea badakar ere –mantendu egingo bailirateke lehendik dauden azpiegiturak–, Astira sartzeko bideak ez du baldintza egokirik industrialdeetara eta haietatik bueltatzeko sortutako trafiko berri guztia hartzeko. Horretaz gainera, oinezkoentzako eta txirindularientzako pasealeku bat igarotzen da espaloitik, eta futbol zelaietaraino jarraitzen du;

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

* Características del Proyecto:

La carretera N-634 en el núcleo de Zarautz se sitúa al norte de la autopista AP-8, mientras que el polígono Errotaberri está ubicado al sur, por lo que, para lograr la conexión entre ambos elementos y mejorar la conectividad existente actualmente, es necesario salvar el obstáculo que supone la AP-8.

En el año 2009 se aprobó el «Proyecto de construcción de la variante de la carretera N-634 en Zarautz. Tramo A: Asti-Vista Alegre», en el que se enmarcaría el tramo objeto del proyecto actual. Esta solución, que se correspondería con la alternativa 0, no ha llegado a ejecutarse debido a que el diseño planteaba ciertos problemas, como son la dificultad de ejecutar el cajón para el paso del vial bajo la actual playa de peaje de la AP-8, los desvíos que exigiría que implican pérdida de capacidad, las limitaciones geométricas de su trazado, y la confusión y dificultades en el tráfico que generaría la coincidencia del ramal de la rotonda de Asti-San Pelaio con la conexión hacia Errotaberri, la vía de subida a la AP-8 sentido Eibar y las cabinas de peaje sentido Donostia.

Atendiendo a las dificultades identificadas, se han planteado diversas alternativas de trazado y soluciones concretas para los puntos principales que condicionan las características funcionales, de servicio y ambientales de la variante:

– Acceso a los polígonos Errotaberri y Abendaño: Se plantea la conexión mediante una rotonda con una posible nueva área de peaje para la salida hacia Zarautz, o a través de una intersección en «T» que conecta el polígono con el paso de Aritzatalde sobre la autopista. Se opta por la solución en «T» ya que favorece el tráfico continuo en el nuevo vial de conexión, evitando interrupciones, contribuyendo a generar un menor tráfico por el paso superior de Frantsesbidea y en el barrio de Aritzatalde y, frente a la otra alternativa, supone restaurar el camino de Aitze auzoa para permitir su continuidad y destinarlo a otros medios de movilidad (peatonal, ciclista, etc.), a priori, de manera más segura.

– Zona de paso inferior de Buztinzuri: Se estudia realizar el cruce de la nueva conexión con la calle Buztinzuri bien a través de un paso elevado, o mediante una rotonda con cuatro brazos. Al oeste de este punto, se plantean varias alternativas de trazado de la conexión, atendiendo a la reserva del espacio entre la AP-8 y el vial en función de si se prevé el desarrollo de la nueva zona de peaje o no. Se opta finalmente por ejecutar la rotonda de Buztinzuri ya que, aunque supone una mayor ocupación del suelo, disminuye los aportes de tierra necesarios para la construcción del paso elevado sobre el camino de Buztinzuri, permitiendo conectar el nuevo vial con dicho camino y mejorando la conectividad entre ambos.

– Entorno del caserío Sarobeauendi y conexión con la rotonda Asti-San Pelaio: Se plantea una opción basada en que el nuevo vial tenga conexión únicamente con el camino Asti auzoa, creando una intersección junto al caserío Sarobeauendi (el ramal de salida de AP-8 dirección Zarautz discurriría independientemente) y continuaría hasta la rotonda existente bajo la AP-8. Una segunda opción sería conectar el camino Asti auzoa con el vial propuesto a través de la intersección antes descrita, pero más adelante ejecutar una rotonda (rotonda de Sarobeauendi) que recoja tanto el ramal de salida de la AP-8 como el nuevo vial de conexión propuesto. Finalmente, se plantea ejecutar la nueva rotonda de Sarobeauendi, pero sin la continuación del vial hacia la rotonda existente bajo la AP-8.

Aunque el mantenimiento del ramal de salida de la AP-8 y la opción de dirigir todo el tráfico de los polígonos hacia la rotonda existente bajo la AP-8 suponga a priori menores afecciones ambientales puesto que se mantendrían las infraestructuras existentes, el vial de acceso a Asti no dispone de condiciones adecuadas para acoger todo el nuevo tráfico generado hacia y desde los polígonos industriales. Además, se trata de un vial por cuya acera discurre un paseo de coexistencia peatonal-ciclista y que continúa

beraz, sortutako trafiko berria ez da bateragarria egungo erabilerekin. Bide berriko trafiko guztia eta AP-8 autobideko irteerako adarra bide bakarrera bideratuz gero, bide hori bat etorriko litzateke, funtsean, lehendik dagoen adarrearekin. Alabaina, handitu egin beharko litzateke, norabide bikoitza izateko. Horretaz gainera, aldatu egin beharko litzateke bide hori Asti-San Pelaio biribilgunearekin lotzeko puntua. Ildo horretan, aukeretako bat bide hori Astira sartzeko biderantz zuzentzea izango litzateke, eta hor beste biribilgune bat sortzea (Asti 2 biribilgunea), Astiko hezegunea zeharkatuz.

Hartutako alternatibak (Sarobeandiko biribilgunea eraikitzea, AP-8 autobideko irteerako adarrak bat egiten duen lekuan, eta bidearen jarraipena Astiko biribilgunerantz) aukera ematen du AP-8ko irteerako adarra Bidegiko instalazioen parean dauden lorategietarantz zabaltzea mugatzeko; bidea Asti erreka zeharkatu ondoren desbideratzen da, hezegunearen berezko ezaugarriak ez dituzten baratzeek eta baso masa txikiak okupatutako lursailen gainean. Soluzio horren ondorioz, berriz diseinatu behar da Asti-San Pelaio biribilgunea (Asti auzorako bidearekin lotzen duen besoa birjartzea), eta, kasu horretan, ez da beharrezkoa izango Astin bigarren biribilgune bat egitea, interes natural handia duen eremu bat ezartzeko.

Hala, proposatutako trazadura, gutxi gorabehera 1.560 metro luzera duena (Frantsesbidea kaletik Asti-San Pelaio biribilguneraino), Errotaberri industrialdera sartzeko bidearekin duen lotunetik abiatzen da, Aritzbataldeko goiko pasagunearen parean, Errotaberri sartzeko bidea, Aritzbataldeko goiko pasabidea eta proiektatutako bide berria lotzen dituen «T» formako elkargune baten bidez. Puntu horretan, berrezartzen da AP-8 autobidearekiko paraleloan dagoen Aitzeko bidearekin duen lotura ere; hortik igaroko da oinezkoen zirkulazioa, eta saihezbideko galtzada ibilgailuen trafikorako baino ez da geratuko. Iparraldean, autobidearen eta bidearen artean, beste adar bat egiteko asmoa dago, etorkizunean ezar daitezkeen erabileretarako sarbidea izateko. Aurreko guztirako, hainbat lubeta behar dira lursailaren kota handitzeko eta lur erazketaren bat egiteko (biek 2H: 1V maldak maximoak dituzte). Gainera, bi horma proiektatu dira, bat bide nagusi berriaren alde banatan, 74 eta 84 metro inguruko luzerarekin eta 4 metroko altuerarekin.

Bidegurutzeara igarota, bidea AP-8 autobidearen plataformara hurbiltzen da harekiko paraleloan, harik eta Buztinzuri kaleko autobidearen azpiko pasabidera iritsi arte. Bertan behera utzitako eraikin bat eraitsi ondotik libre geratu den espazio bat aprobetxatuko da lau besoko biribilgunea eraikitzeko (Buztinzuriko biribilgunea). Biribilgunearen hegoaldeko besoa lehendik dagoen Aitzeko bidearekin luzatuko da. Bide horrek alboko partzeletarako sarbidea ematen du, eta oinezkoentzako ibilbide bat egitea aurreikusita da. Tarte horretan dagoen hegalean, beharrezkoa da lubetaren bat eta lur erazketak (2H: 1V) egitea, eta horma bat eraiki behar da biribilgunearen hego-mendebaldeko mugan.

Ondoren, bideak autopistarekiko paraleloan jarraitzen du ekialderantz, bigarren biribilgune berri bateraino (Sarobeandiko biribilgunea), eta han elkartzeko da, gainera, AP-8 autobideko irteerako norabide bakarreko adarra. Eremu horretan, lur erazketak egingo dira bidea ahokatzeko, eta, trazadura egungo Aitze bidearen gainetik igarotzen den eremuan, desplazatu egingo da bide hori; beraz, hainbat lur erazketa eta lubeta egin beharko dira, bai eta 20 metro inguruko horma bat ere eskuineko ertzean. Sarobeandiko biribilgunea eraikitzeak berekin dakar lursailaren kota handitzea lubeten bidez, bai eta 70 metroko horma bat eraikitzea ere AP-8ko irteera adarrean.

Ondoren, bide berriak autobidearen plataformaren azpitik gurutzatzen du, azpiko pasagunea aprobetxatuz (lur erazketen bidez zabaltu beharko da zati batzuetan), eta bereizi egiten da galtzadatik, harik eta Asti-San Pelaio dagoen biribilgunearekin lotu arte. Beste sarrera bat proiektatuko da Bidegiko eta Bidelanekeko instalazioetarako (bolumen txikiak lur erazketak eskatuko dituzte) eta berrezarri egingo da Asti auzorako bidearekin lotzen den besoa, zeina independentea izango baita konexio berriarekiko. Horrek biribilgunea birdiseinatzea ekarriko du, egungo zirkuluan

hasta los campos de fútbol, por lo que el nuevo tráfico generado no se considera compatible con los usos actuales. En caso de dirigir todo el tráfico del nuevo vial y el ramal de salida de la AP-8 hacia un único vial, éste coincidiría fundamentalmente con el ramal existente, aunque sería necesario ampliarlo para poder contar con doble dirección. Adicionalmente, sería necesario modificar el punto de conexión de este vial con la rotonda Asti-San Pelaio. En este sentido, una de las opciones sería dirigir dicho vial hacia el vial de acceso a Asti, y generar aquí una nueva rotonda (rotonda Asti 2), atravesando el humedal de Asti.

La alternativa adoptada (construcción de la rotonda de Sarobeandí, en la que confluye el ramal de la salida de la AP-8, y continuación del vial hacia la rotonda de Asti) permite limitar la ampliación del ramal de salida de la AP-8 hacia los espacios ajardinados a la altura de las instalaciones de Bidegi, y el desvío del vial se produce una vez atravesada la regata Asti, sobre terrenos ocupados por huertas y pequeñas masas forestales que no conservan las características propias del humedal. Esta solución implica el rediseño de la rotonda de Asti-San Pelaio (reposición del brazo que conecta con camino de Asti auzoa) y haría innecesaria una segunda rotonda en Asti a implantar un ámbito que presenta un elevado interés natural.

De esta forma, el trazado finamente propuesto, con una longitud de aproximadamente 1.560 m (desde la calle Frantsesbidea hasta la rotonda de Asti-San Pelaio), parte de la conexión con el vial de acceso al polígono de Errotaberri, a la altura del paso superior de Aritzbatalde, mediante una intersección en «T» que conecta tanto el vial de acceso a Errotaberri, el paso superior de Aritzbatalde, y el nuevo vial proyectado. En este punto se repone también la conexión con el camino de Aitze existente paralelo a la AP-8, por el que discurrirá el tráfico peatonal, quedando la calzada de la variante únicamente para tráfico rodado. Al norte, entre la autopista y el vial, se proyecta un nuevo ramal que daría acceso a los futuros usos que puedan implantarse. Para todo lo anterior, se necesitan varios terraplenes para el incremento de cota del terreno y algún desmonte (ambos con pendientes máximas 2H: 1V) y se proyectan además dos muros, uno a cada lado del nuevo vial principal, con una longitud aproximada de 74 y 84 m, con una altura de 4 m.

Pasada la intersección, el vial se acerca a la plataforma de la autopista AP-8 discurriendo en paralelo a la misma hasta llegar al paso inferior bajo la autopista de la calle Buztinzuri. En este punto se aprovechará el espacio liberado por la demolición de una edificación abandonada para construir una rotonda de cuatro brazos (rotonda de Buztinzuri). El brazo sur de la rotonda se prolongará con el camino de Aitze existente que da acceso a las parcelas colindantes, proyectándose un itinerario peatonal. Es necesaria la ejecución de algún terraplén y de desmontes (2H: 1V) en la ladera existente en este tramo y la construcción de un muro en el límite sur de la rotonda.

Posteriormente, el vial sigue hacia el este paralelo a la autopista hasta una segunda nueva rotonda (rotonda de Sarobeandí), en la que confluye además el ramal unidireccional de la salida de la AP-8. En esta zona se realizarán desmontes para encajar del vial, y en la zona en la que el trazado se sitúa sobre el actual camino Aitze, éste se desplaza por lo que son necesarios varios o desmontes y terraplenes y un muro de aproximadamente 20 m en su margen derecha. La construcción de la rotonda de Sarobeandí implica incrementar la cota del terreno mediante terraplenes, y la construcción de un muro de 70 m en el ramal de salida de la AP-8.

A continuación, el nuevo vial cruza bajo la plataforma de la autopista aprovechando el paso inferior existente (que deberá ser ampliado en ciertas secciones a través de desmontes) y se separa de la calzada hasta conectar con la rotonda existente de Asti-San Pelaio. Se proyecta un nuevo acceso a las instalaciones de Bidegi y Bidelan (que implican desmontes de pequeña entidad) y la reposición del brazo que conecta con camino de Asti auzoa, que discurrirá independiente a la nueva conexión, lo que supone el rediseño de la rotonda generando una elipse que se apoya en el

oinarrizten den elipse bat sortuz. Eredu horretako bidearen trazadura berriaren ondorioz, handitu egingo da Asti erreka-estazioaren egungo lurperatzea erreka-estazioaren 15 metro inguruko horma baten bidez, eta baldintza hidraulikoetara eta faunaren pasabidera egokituak kutxa bat jarriko da. Biribilgunea handitzearekin batera, oinezkoen ibilbideari zerbitzua ematen dion beheko pasabidea ere luzatuko da alboko hormen bidez, eta berrantolatuko egingo da biribilgunearen barnealde berria.

Proiektuak 55.939 m³-ko soberakin bolumen zenbatetsia sortuko du hondeaketa lurretan, zeinak ezin izango baitira erabili betelanak egiteko, materialen ezaugarriak direla eta; beraz, soberakinen biltegi batera eraman beharko da. Ildo horretan, harrobitik edo mailegutik etorriko dira lubetetan betelanak egiteko (lurzoru egokiak edo onargarriak, 20.557 m³) eta zabalguneko hobe-tuetan (S4 lurzoruko hautatua 23.765 m³) egiteko erabiliko diren materialak. Proiektuak ez du ematen gordailu eta mailegu gune horien kokapenari buruzko informazio gehiagorik.

* Egikaritze eremuaren ingurumen sentikortasuna:

Proiektuaren eremua oso-oso dago Zarauzko udal mugartean, udalerraren ipar-ekialdean, herrigunearen eta AP-8 autobidearen hegoaldean, eta, batez ere, autobidearen trazaduratik eta haren hainbat lotune eta sarbideetatik oso hurbil -horietako batzuk, gainera, aprobetxatu eta egokitu egingo dira saihesbidearen parte izateko-.

Paisaiaren ikuspegitik, ingurune horrek hiri inguruko eta hiriertzeko izaera du funtsean, eta paisaia osatzen duten erabilerekin izaera mistoa dute: alde batetik, landa elementuak edo elementu naturalak ageri dira (baso naturalak eta landaketak, belardiak, baratzeak, eta abar), eta, nagusiki eta nabarmenago, hirirragoak eta antropizatuagoak diren beste batzuk (AP-8 autobidea bera, lotuneak, sarbideak eta alboko eremuak, Abendaño eta Errotaberri industrialdeak, eraikin eta etxebizitzak sakabanatuak, zerbitzu instalazioak, eta abar). Eremuaren ikus arrosa (Zarauz) «oso eguneroko» paisaia gisa dago kalifikatuta, eta oso balorazio txikia du ageri dituen inpaktu bisualak direla eta, EAEko Paisaia Berezien eta Apartekoen Katalogoaren Aurreproiektuan jasota dagoenaren arabera. Bestalde, Zarautz-Azpeitia Eredu Funtzionaleko Paisaiaren Katalogoak paisaiaren aldetik integratu gabeko elementu gisa identifikatzen ditu Zarauzko AP-8aren eta haren mugakide diren lurren arteko lotura eta bertara sartzeko errepidea, eta eremua Paisaiaren Interes Bereziko Eredu gisa identifikatzen du, berreskuratu eta balioa eman behar zaiolako.

Alderdi hidrologikoei dagokienez, eremua Oriako Unitate Hidrologikoari dagokio, eta proiektuaren trazadura Inurritza erreka-estotik 40 m baino gehiagora dago, jabari publiko hidraulikotik kanpo baina haren zaintza eremuaren barruan. Amaieran (Asti-San Pelaio biribilgunearen adarra) Asti erreka zeharkatzen du; beraz, luzatu egin behar da erreka hori lurperatuta dagoen zatia. Inurritza erreka egoera ekologiko moderatua eta egoera kimiko ona zituen proiektuaren gertuko jarraipen estazioan. Ikuspegi hidrogeologikotik, eta EAEko lurpeko uren egoera zaintzeko sarearen arabera, ur masak egoera kuantitatibo ona eta egoera kimiko ona ageri ditu; hori guztia ikusirik, ontzat jotzen da egoera globala.

Proiektuaren eremua ez dator bat eremu babestuekin, eta ez dago halako baten barruan, betiere natura ondarea eta biodibertsitatea kontserbatzeko araudiaren arabera. N-634 errepidearen iparraldean, eta proiektuaren eremutik urrun samar, Inurritza erreka-estuarioaren itsasertzeko lurrak eta haren bi aldeetako kostaldeko zerranda Inurritzako Biotopo Babestuan sarturik dira (ES212013 kodea), eta, gainera, Inurritza Kontserbazio Bereziko Eremuan (KBE) sartzen dira (ES2120009 kodea), Natura 2000 Sarearen barruan. Bestalde, natura intereseko beste espazio batzuekin bat dator proiektuaren eremuaren parte bat. Zehazki, Asti errekatik gertu dagoen padura eremua da, zeina, Inurritzako estuarioarekin batera, intereseko naturaguneen katalogo irekian baitago jasota, «Inurritzako dunak eta itsasadarra» epigrafean. Azkenik,

círculo actual. El nuevo trazado del vial en esta zona supone ampliar el soterramiento existente de la regata Asti, por medio de un muro de aproximadamente 15 m hacia la regata, y la instalación de un cajón adaptado a las condiciones hidráulicas y al paso de fauna. Con la ampliación de la rotonda, se prolongará también el paso inferior que da servicio al itinerario ciclista peatonal existente mediante sendos muros laterales y se reordena la nueva zona interior de la rotonda.

El proyecto genera un excedente de tierras de excavación en un volumen estimado de 55.939 m³, que no podrán ser utilizados en la formación de rellenos debido a las características de los materiales, por lo que deberá ser trasladado a un depósito de sobrantes. En este sentido, los materiales a emplear en la formación de los rellenos en terraplenes (suelos adecuados o tolerables 20.557 m³), y en explanadas mejoradas (suelo seleccionado S4 23.765 m³) serán procedentes de cantera o préstamo. El proyecto no ofrece más información respecto a la ubicación de dichas zonas de depósito y de préstamos.

* Sensibilidad ambiental del ámbito de ejecución:

El ámbito del proyecto se sitúa íntegramente dentro del término municipal de Zarautz, en la mitad nororiental del municipio, al sur del núcleo urbano y la AP-8 y de forma eminentemente paralela y muy cercana al propio trazado de la autopista y de varios de sus enlaces y accesos, algunos de los cuales son aprovechados y reacondicionados para formar parte de la variante.

De esta forma, y desde el punto de vista paisajístico, se trata de un entorno que tiene un carácter fundamentalmente periurbano y de borde en el que los usos existentes que conforman el paisaje tienen un carácter mixto al observarse tanto elementos rurales/naturales (bosquetes naturales y las plantaciones, prados, huertas, etc.) como, principalmente y de forma más marcada, otros más urbanos y antropizados (la propia AP-8, sus enlaces, accesos y zonas adyacentes, los polígonos industriales de Abendaño y Errotaberri, edificaciones y viviendas dispersas, instalaciones de servicio, etc.). La cuenca visual a la que pertenece el ámbito («Zarauz») está calificada como un paisaje «muy cotidiano» y con una valoración muy baja por los impactos visuales que presenta, según el Anteproyecto de Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la CAPV. Por su parte, el Catálogo de Paisaje del Área Funcional Zarautz-Azpeitia identifica a la conexión de la AP-8 en Zarautz y sus terrenos colindantes y a la carretera de acceso a la misma como elementos no integrados paisajísticamente, identificando el ámbito como «Área de Especial Interés Paisajístico por su necesidad de recuperación y puesta en valor».

En cuanto a los aspectos hidrológicos, el ámbito pertenece a la Unidad Hidrológica del Oria y el trazado del proyecto se encuentra a más de 40 m de la regata Inurritza, fuera del DPH pero dentro de su zona de policía, atravesando en su parte final (ramal de la rotonda de Asti-San Pelaio) la regata Asti, por lo que se necesita alargar el soterramiento de esta regata ya existente. La regata Inurritza presentaba en la estación de seguimiento cercana al proyecto un estado ecológico «Moderado» y un estado químico «Bueno». Desde el punto de vista hidrogeológico, y de acuerdo con la red de vigilancia del estado de las aguas subterráneas de la CAPV la masa de agua presenta un buen estado cuantitativo y un buen estado químico por lo que el estado global se clasifica como bueno.

El ámbito del proyecto no coincide ni se encuentra incluido dentro de ningún espacio protegido de acuerdo con la normativa de conservación del patrimonio natural y de la biodiversidad. Al norte de la carretera N-634 y a cierta distancia del ámbito del proyecto, los terrenos del litoral del estuario de la regata Inurritza y la franja costera a ambos lados del mismo se incluyen en el Biotopo Protegido de Inurritza (código ES212013), que queda englobado, además, en la Zona Especial de Conservación (ZEC) Inurritza (código ES2120009) incluido en la Red Natura 2000. Por otro lado, parte del ámbito del proyecto sí coincide con otros espacios de interés naturalístico. Concretamente, el espacio de marisma cercano a la regata Asti, junto con el estuario de Inurritza, se incluyen en el catálogo abierto de espacios naturales de interés como «Dunas y

eremua eta haren ingurua Hezeguneen Lurralde Planak araututako intereseko hezeguneen inbentarioan sartzen dira, Iñurritzako padura gisa (A1G3 kodea), I. taldearen barruan.

Intereseko landarediari eta habitatei dagokienez, proiektuak oso azalera txikian (263 m²) eragiten dio lezkadien zona bati (*Phragmites australis*) eta, puntualki, larre gazi atlantikoaren eremu bati (1130 Batasunaren Intereseko Habitata), Zarauzko sarbidearen ekialdean dagoen Asti padurari dagokion interes ekologikoko eremuan planteatutako errepidearen drainatze obra luzatu egin delako AP-8tik, bai eta Bustinzuriko biribilgunearen inguruan baso autoktonoa duen eremu bati ere (8.694 m²). Era berean, trazadurak, malda txikiko nekazaritza lurretatik igarotzean, 6.997 m²-ko azalera zeharkatzen ditu Batasunaren intereseko 6510 «Altitude baxuko sega-belardi elkorrak», zeinak oso hedaturik baitaude Euskal Autonomia Erkidegoan. Trazaduraren eraginpeko gainerako azalera baratze eta lorategiei (12.218 m²) eta artifizializatutako eraikuntzei eta lurzoruei (17.743 m²) dagokie. Eremuaren ipar-ekialdeko muturra bat dator 1 x 1 km-ko lauki sarearekin, zeinean *Stachys palustris*, *Honckenya peploides* eta *Medicago marina* espezieak identifikatzen baitira -ia mehatxatu, kaltebera eta arrisku larrikotzat kalifikatuak, hurrenez hurren-.

Faunari dagokionez, proiektuaren eremuaren zati bat bisoi europarraren (*Mustela lutreola*) eta Schreiber muskerraren (*Lacerta schreiberi*) lehentasunezko banaketa eremutat hartu da; espezie horiek, hurrenez hurren, galzorikotzat eta interes berezikotzat daude katalogatuta, nahiz eta proiektuak zuzenean eragindako eremuaren ezaugarriek muga handiak dakartzaten espezie horien presentziarako. Bestalde, Irita eta Asti hezeguneak interes bereziko eremutat hartzen dira benarriz arruntarentzat (*Acrocephalus schoenobaenus*) eta benarriz gorritzarentzat (*Locustella luscinioides*), zeinak galzorian dauden espezie gisa baitaude katalogaturik. Era berean, eta eremuaren inguruan kilometro inguruko erradiorako, Espezie Mehatxatuen EAEko Katalogoan sartutako hainbat espezie identifikatu dira (batez ere hegaztiak). Espezie horietako batzuek badakite erabiltzen AP-8tik Zarautzerako sarbidearen ekialdean dagoen Asti errekaotari lotutako padura eremua eta lezkadia, igarotzeko gune edo negualdia pasatzeko eremu gisa. Lotura ekologikoari dagokionez, Inurritza ibaiaren ibilgua eta Asti erreka EAEko Azpiegitura Berdearen Bilbe urdinean sartzen dira, fauna konektore potentziala dutelako.

Arriskuei dagokienez, nabarmendu behar da proiektuaren eremua ARPSI ES017-GIP-ORI-01 Zarautz Uholde Arrisku Esanguratsuko Eremuan dagoela, eta proiektatutako trazaduraren zati bat, berriz, 10, 100 eta 500 urteko errepikatze denborako uraldietarako uholde arriskuko eremuan -eta lehentasunezko fluxu eremua hartzen du Asti errekaotaren zeharkako drainatze obra zabaltzea proiektatzen den eremuan-. Bestalde, kalteberatasun maila txikia edo oso txikia da arrisku sismikoarekiko, suteekiko, akuiferoen kutsadurarekiko eta arrisku teknologikoekiko (salgai arriskutsuen garraioa). Klima aldaketarekin lotutako arriskuei dagokienez, eta EAEko udalerriek klima-aldaketaren aurrean duten kalteberatasunaren eta arriskuaren ebaluazioa izeneko dokumentuaren arabera, dezil handian dago bero boladak eta uholde efektuek eragindako inpaktuari lotutako Zarauzko arriskua, eta gainerako arriskuek, aldiz, dezil txikia dute. Lurzoru kutsatuei dagokienez, gerta liteke planteatutako trazadurak 20079-00037 kodea duen lurzatiari eragitea, zeina sartuta baitago lurzoru kutsa dezaketen jarduerak eta instalazioak izan dituzten edo oraindik ere badituzten lurzoruen inbentarioan.

Produktibitate agrológicoari dagokionez, proiektuak erasandako eremuko 17.800 m² inguru balio estrategiko handiko lurzoru gisa daude identifikaturik, jotzen baita oso ezaugarri onak dituztela nekazaritza erabilerrako. Azalera hori baratze txikiek, fruta arborek, lorategiek eta belardiek osatzen dute, eta segatu egiten da. Baina, era berean, bideek eta eraikinek ere okupatzen dute partzialki.

ria de Iñurritza». Finalmente, el ámbito y su entorno se incluye en el inventario de humedales de interés regulado por el Plan Territorial de Zonas Húmedas como Marisma de Iñurritza (código A1G3) perteneciente al grupo I.

Respecto a la vegetación y hábitats de interés, el proyecto afecta en una superficie muy pequeña (263 m²) a una zona de carrizos (*Phragmites australis*) y, de forma puntual, a una zona de pastizales salinos atlánticos (Hábitat de Interés Comunitario 1130) debido al alargamiento de la obra de drenaje de la carretera planteada en la zona de interés ecológico correspondiente a la marisma de Asti situada al este del acceso a Zarautz desde la AP-8, y a una zona con bosque autóctono (8.694 m²) en las inmediaciones de la rotonda de Bustinzuri. Asimismo, la traza, a su paso por terrenos agrícolas de poca pendiente, atraviesa en una superficie de 6.997 m² el hábitat de interés comunitario 6510 «Prados pobres de siega de baja altitud», muy extendido en la CAPV. El resto de la superficie afectada por el trazado se corresponde con huertos y jardines (12.218 m²) y construcciones y suelos artifizializados (17.743 m²). El extremo noreste del ámbito coincide con la cuadrícula 1 x 1 km en donde se identifican las especies *Stachys palustris*, *Honckenya peploides* y *Medicago marina*, catalogadas como casi amenazada, vulnerable y en peligro crítico, respectivamente.

Por lo que se refiere a la fauna, parte del ámbito del proyecto se ha identificado como zona de distribución preferente (ZDP) del visón europeo (*Mustela lutreola*) y el lagarto verdinegro (*Lacerta schreiberi*) especies catalogadas como en peligro de extinción y de interés especial respectivamente, aunque las características del ámbito directamente afectado por el proyecto suponen importantes limitaciones para la presencia de estas especies. Por su parte, los humedales de Irita y Asti se identifican como Áreas de Interés Especial (AIE) del carricerín común (*Acrocephalus schoenobaenus*) y la buscarla unicolor (*Locustella luscinioides*), especies catalogadas como en peligro de extinción. Asimismo, y para un radio de aproximadamente 1 km en torno al ámbito, se identifican diversas especies incluidas en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas (fundamentalmente aves), algunas de las cuales pueden utilizar como zona de descanso de paso o de invernada la zona marismeña y de carrizal que se desarrolla asociada a la regata Asti al este del acceso a Zarautz desde la AP-8. Por lo que se refiere a la conectividad ecológica, el cauce del río Inurritza y la regata Asti, por su potencial papel conector faunístico, se incluyen en la «Trama azul» de la Infraestructura Verde de la CAPV.

En relación a los riesgos, hay que destacar que el ámbito del proyecto se ubica en el Área de Riesgo Potencial Significativo de Inundación ARPSI ES017-GIP-ORI-01 Zarautz, y que parte del trazado proyectado se ubica en zona inundable para las avenidas de 10, 100 y 500 años de periodo de retorno, ocupando zona de flujo preferente en la zona donde se proyecta la ampliación de la obra de drenaje transversal de la regata Asti. Por otro lado, la vulnerabilidad del ámbito al riesgo sísmico, al de incendios y al de la contaminación de acuíferos y el asociado a los riesgos tecnológicos (transporte de mercancías peligrosas) están identificados como bajos o muy bajos. Por lo que se refiere a los riesgos asociados al cambio climático, y según el documento «Evaluación de la vulnerabilidad y riesgo de los municipios vascos ante el cambio climático», el riesgo de Zarautz asociado al impacto por olas de calor y efecto de la inundación se sitúan en un decil elevado, mientras que el resto de los riesgos presentan un decil bajo. Respecto a los suelos contaminados, el trazado planteado puede afectar a la parcela código 20079-00037, incluida en el inventario de suelos que soportan o han soportado actividades e instalaciones potencialmente contaminantes del suelo.

En lo que a la productividad agrológica se refiere, aproximadamente 17.800 m² del ámbito afectado por el proyecto se identifican como suelos de alto valor estratégico, por considerarse que presentan características muy favorables para su uso agrícola. Dicha superficie está conformada por pequeñas huertas, zonas de frutales, jardines y prados se siega, pero asimismo está ocupada parcialmente por viales y edificaciones.

Azkenik, adierazi behar da zaratarekin loturik eta bide berria autobidetik gertu dagoenez, erasan eremua haren eragin akustikoko eremuan sartuta dagoela eta 65 dB(A)-tik gorako soinu mailen eraginpean dagoela. Kultura ondasunei dagokienez, Gipuzkoako Foru Aldundian eta Eusko Jaurlaritzan gai horretan eskumena duten zuzendaritzek jakinarazi dute ez dagoela ondare arkitektoniko edo arkeologiko gisa babesturiko elementurik.

* Inpaktu potentzialaren ezaugarriak:

Aurreko apartatuan aipatutako ingurumen elementuen ezaugarriak kontuan hartuta, zehaztu behar da proiektuak ingurumen baliabide horietan izan dezakeen erasan maila nabarmena izan ote daitekeen, 21/2013 Legearen III. eranskinean horri buruz ezarritako irizpideak kontuan hartuta (inpaktuaren hedadura, tamaina eta konplexutasuna, gertatzeko probabilitatea, iraupena, maiztasuna eta itzulgarritasuna).

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

– Paisaiari buruz: Aztergai dugun eremuak hiri inguruko izaera eta izaera antropizatu nabarmena ditu, eta bizitegitarako hiri garapenak ez ezik baditu industrialak ere, nekazaritzarako belardien eta nekazaritza lurren ondoan. Paisaia kalitate intrintseko apala ageri du, hurbil baitago AP-8 autobidetik eta inguruan baititu, orobat, haren lotura, sarbide eta inguruko eremuak, Abendaño eta Errotaberri industrialdeak, eraikin eta etxebizitza sakabanatuak, zerbitzu instalazioak eta abar. Hala ere, aipatzekoa da belardi eta labore atlantikoaren inguruak eta bueltan dituen zuhaitziek arindu egiten dutela inpaktua bisualki. Hori horrela, ingurumen dokumentuak ondorioztatzen du neurritsua dela proiektuak paisaian duen inpaktua, eta ekologia eta paisaia integrazioko proiektu bat jasotzen du. Ingurumen inpaktuari buruzko txosten horrek proiektu horretan ezarritakoen neurri osagarriak ezarriko ditu, horri dago-kionez eragiten duten alderdien paisaia integrazioan sakontzeko.

– Ur masei dagokienez: Proiektatutako jarduketak kokatzen diren akuiferoako oso kalteberatasun txikia du kutsadurarekiko; beraz, aurreikusitako lur mugimenduen ezaugarriak kontuan izanda eta planteatutako neurri zuzentzaileak aintzat hartuta (makineria parkearen eta instalazio osagarrien kokapena, obra eremuko efluenteak tratatzeko sistemak, eta abar), ingurumen dokumentuak irizten dio ez dela oso handia akuiferoen hondar erasana izateko arriskua.

Lurrazaleko urei dagokienez, mendebaldean errepidearen trazadura Inurritza ibaitik 40 bat metrora igarotzen da paraleloan, eta horrek uren kalitatea murrizteko arriskua ekar dezake, obren fasean solido esekiak edo ustekabeko isuriak ugaritzeagatik. Horretarako, prebentzio neurri espezifikoak planteatu dira (dekan-tazio sistemak, hormigoï makinaren putzuak eta solidoak atxikitze-ko hesiak, eta abar). Gainerako jarduketa eremuan, Asti errekarri baino ez litzaioke eragingo, AP-8 autobidearen azpian dagoen egungo lurpeko sekzioa ekialderantz 12 m inguru areagotzeagatik eta aurrekoaren paraleloan drainatze gehigarri bat instalatzeagatik –fauna pasatzen laguntzeko eta egoera hidraulikoa hobetzeko diseinatua-. Jarduketa horretarako ere planteatzen dira neurri zuzentzaileak (fase desberdinak gauzatzea, lehorreko obrak ahalbidetzen dituzten atagidak egitea, ibaiertzak lehengoratztea, eta abar). Aurrekoa kontuan hartuta, ingurumen dokumentuak garrantzi txikikotzat jotzen du hidrogeologiari eta hidrologiari eta lurrazaleko eta lurpeko uren kalitateari eragindako hondar erasana.

– Naturagune babestuei dagokienez: Esan bezala, proiektua EAeko naturagune babestuen sareko edozein lekutatik kanpo dago (Batasunaren intereseko lekua/kontserbazio bereziko eremua, parke naturala eta/edo biotopoa); eremu babestu hurbilena (Inurritzako Kontserbazio Bereziko Eremua eta biotopoa) jarduketa eremutik 500 metrora dago, Asti errekarren bidez konektatuta,

Por último, indicar que, en cuanto al ruido, y debido a la cercanía del nuevo viario a la autopista, el ámbito de afección se incluye en su zona de afección acústica, y está expuesto a niveles sonoros mayores a 65 dB(A); y respecto a los bienes culturales, que las direcciones competentes en la materia de la Diputación Foral de Gipuzkoa y el Gobierno Vasco, han informado que no existen elementos protegidos como patrimonio arquitectónico o arqueológico.

* Características de potencial impacto:

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

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

– Sobre el paisaje: El ámbito objeto de estudio presenta un marcado carácter periurbano y antropizado, con desarrollos urbanos tanto residenciales e industriales junto a terrenos agrícolas de prados y terrenos de cultivo. Constituye un espacio de calidad paisajística intrínseca baja, debido a la proximidad de la propia AP-8, sus enlaces, accesos y zonas adyacentes, los polígonos industriales de Abendaño y Errotaberri, las edificaciones y viviendas dispersas, las instalaciones de servicio, etc., si bien cabe señalar que el entorno de prados y cultivos atlánticos junto con los bosques cercanos atemperan su afección visual. De esta forma, el documento ambiental concluye que el impacto del proyecto sobre el paisaje es moderado, e incorpora un proyecto de integración ecológica y paisajística. Este informe de impacto ambiental establecerá medidas complementarias a las establecidas en dicho proyecto para profundizar en la integración paisajística de los distintos aspectos que inciden al respecto.

– Sobre las masas de agua: El acuífero sobre el que se ubican las actuaciones proyectadas presenta una muy baja vulnerabilidad a la contaminación, por lo que atendiendo también a las características de los movimientos de tierra previstos y con la consideración de las medidas correctoras planteadas (ubicación de parque de maquinarias e instalaciones auxiliares, sistemas para tratar los efluentes de la zona de obras, etc.), el documento ambiental considera que el riesgo de afección residual a los acuíferos es poco importante.

En lo que se refiere a las aguas superficiales, en la zona oeste el trazado de la carretera discurre de forma paralela a unos 40 m del curso del río Inurritza, lo cual puede suponer un riesgo de que la calidad de sus aguas se vea disminuida por el aumento de sólidos en suspensión o vertidos accidentales durante la fase de obras, para lo cual se han planteado medidas preventivas específicas (sistemas de decantación, las balsas de hormigoneras y barreras de retención de sólidos, etc.). En el resto del ámbito de actuación, solo se afectaría a la regata Asti, por la ampliación hacia el este de la sección soterrada actual de dicha regata bajo la AP-8 en aproximadamente 12 m y por la instalación de un drenaje adicional paralelo al anterior, diseñado para favorecer el paso de fauna y mejorar la situación hidráulica. Para dicha actuación también se plantean medidas correctoras (ejecución de distintas fases, ejecutando ataguías que permiten obras en seco, restauración de riberas, etc.). Teniendo en cuenta lo anterior, el documento ambiental califica la afección residual a la hidrogeología y la hidrología y a la calidad de las aguas superficiales y subterráneas como poco importante.

– Sobre los espacios naturales protegidos: Como se ha comentado, 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), situándose el espacio protegido más cercano (ZEC y biotopo de Inurritza) a 500 m aguas abajo del ámbito de actuación, que está conectado a través de la

zeinak lñurritzara isurtzen baititu urak. Erreka horretan planteazen den drainatze obra luzatzeko obren garapenak jasotzen ditu aurreko atalean aipatutako neurri zuzentzaileak, eta, beraz, ez da oso gertagarritzat jotzen inpaktu horiek erasan garrantzitsurik izatea 500 m-an ibaian behera. Hori horrela, ez du eraginik izango lñurritzako Kontserbazio Bereziko Eremuaren osotasunean eta kontserbazio egoeran.

– Intereseko landarediari eta habitatei dagokienez: Intereseko landaredi unitateei dagokienez, ingurumen dokumentuan jasota dagoenaren arabera, proiektuak hariztiak eta baso mistoko unaden (8.694 m²) eta lezkadi formazioen (263 m²) okupazio azalera osoaren % 18,9 hartuko luke eraginpean. Batasunaren intereseko habitatei dagokienez, berriz, sega belardi elkorren habitatak (6510) 7.000 m² ingururi eragingo lioke (eremuaren azalaren % 15,2), eta, neurri txikiagoan, 280 m² ingururi larre atlantikoetan (1330), hau da, eremuaren azalaren % 0,6ri. HIC 6510 oso hedatuta dago Euskal Autonomia Erkidegoan, eta proiektuak erasandako azalera (7.000 m²) oso txikia da habitat horren guztizkoari dagokionez Zarautz udalerrian (% 0,28). Ildo beretik, HIC 1330ek habitat horren % 0,30 hartzen du Zarautzen.

Era berean, proiektuak hainbat neurri zuzentzaile jasotzen ditu, bai eta ekologia eta paisaia integrazioko plan bat ere. Besteak beste, neurri hauek proposatzen ditu: ukituko ez diren eremuak balizatzea; hidroereintzak egitea; aldaxkak, lorategiak, igokari-makinak jartzea eta abar. Era berean, baso mistoko harizti espezieak berreskuratzea eta landatzea ere aurreikusten du 6.446,5 m²-ko azalera, errepidearen ondoko lubetetan eta espazioetan; lezkak landatzea Asti erreken drainatze obraren inguruko ertzen kotan geratzen diren eremuetan, 379 m²-ko azalera; eta haltzadietako berezko espezieak landatzea ingurune horretan bertan, 1.357 m²-ko azalera.

Jarduketa horiek guztiek eragindako inpaktuen konpentsazio partziala dakarte, ingurumen dokumentuak neurritzat jotzen duen erasan maila bateraino; gainera, hobetu egingo da ingurumen inpaktuaren txosten honetan alderdi horri buruz jasotzen diren zehaztapenekin, konpentsazio eta babes handiagoa lortzeko, eragindako galera baino azalera handiagoa lehengoratu eta katalogatutako flora espezieei ez eragiteko neurriak hartuz.

– Fauna espezieei eta lotura ekologikoari buruz: Bide berriaren trazaduraren mendebaldea eta erdialdea AP-8tik eta Zarauzko herrigunetik hurbil daudenez, eta kontuan hartuta zuzenean kalteatutako habitat eta landare formazioekiko ertzak (azalera ez oso handian), eta planteatutako neurri zuzentzaileak (uren kalitatearen kontrola, lehengoratzeko plana, eta abar), ingurumen dokumentuak uste du proiektuak, egungo egoerari dagokionez, erasan bateragarria izango duela, hasiera batean ez baitu eragingo aleak zuzenean desagerraraztea, ez eta haien habitatak nabarmen murriztea ere eremu hori erabiltzen duen faunarentzat –alegia, habiak egiteko, ugaltzeko, elikatzeko, egoteko, atsedean hartzeko eta/edo bizitzeko eremuak–. Era berean, Asti erreken lurpeko zatia areagotzeko jarduketetan, dokumentuaren arabera, oso zaila da hegaztiak, ugaztunak edo iktiofauna kentzea, zeinek alde egingo baitute handik, makinak gertu egoteagatik.

Lotura ekologikoari dagokionez, bide berriaren presentzia oztopo gehigarri bat izan daiteke zenbait espezieren mugikortasunari dagokionez. Hala ere, kontuan hartuta bide gehienak AP-8 autobidearen paraleloan joango direla eta Zarauzko herrigunetik oso gertu egongo direla, faunaren konektibitatea oso baldintzatuta egongo da ingurune horretan. Nolanahi ere, eta garrantzitsuena den natura eremurako (Astiko hezegunea eta Asti erreka), proiektuak aurreikusi du Asti errekan proiektatutako drainatze obra berrira egokitzea fauna igaro dadin (baita iktiofauna ere, ugaztun txikiek, anfibioekin eta narrastiekin pentsaturik), erreken eta Asti eta Iritako hezeguneen lotura ekologikoa bultzatze aldera.

regata Asti, que vierte sus aguas al lñurritza. El desarrollo de las obras para el alargamiento de la obra de drenaje que se plantea en esta regata cuentan con las correspondientes medidas correctoras mencionadas en el anterior apartado, por lo que se considera poco probable que dichos impactos puedan tener repercusiones de carácter relevante 500 m aguas abajo, no afectando a la integridad y el estado de conservación de la ZEC de lñurritza.

– Sobre la vegetación y hábitats de interés: Por lo que respecta a las unidades de vegetación de interés, según el documento ambiental el proyecto afectaría en un 18,9 % de la superficie total de ocupación a rodales de robleal-boque mixto (8.694 m²) y un 0,57 % (263 m²) a formaciones de carrizal; y en cuanto a hábitats de interés comunitario (HIC), el hábitat 6510 Prados pobres de siega se vería afectado en cerca de 7.000 m² (15,2 % de la superficie del ámbito) y, en menor medida a 280 m² (0,6 % de la superficie del ámbito) del hábitat 1330 Pastizales marinos. El HIC 6510 se encuentra muy extendido en la CAPV, y la superficie afectada por el proyecto (7.000 m²) es muy reducida con respecto a la totalidad de este hábitat en el municipio de Zarautz (0,28 %). En el mismo sentido, el HIC 1330 representa el 0,30 % de la totalidad de este hábitat en Zarautz.

Asimismo el proyecto incorpora una serie de medidas correctoras y un plan de integración ecológica y paisajística que propone, entre otras actuaciones (balizamiento de zonas a no afectar, ejecución de hidrosiembras, estaquillados, ajardinamientos, implantación de trepadoras, etc.), la recuperación y plantación de especies de robleal bosque mixto en una superficie 6.446,5 m² en terraplenes y espacios adyacentes de la carretera, la plantación de carrizos en las zonas que quedan a la cota de las márgenes en el entorno de la obra de drenaje de la regata Asti en una superficie de 379 m², y la plantación de especies propias de la aliseda en ese mismo entorno en una superficie de 1.357 m².

Todas estas actuaciones implican la compensación parcial de los impactos ocasionados hasta un nivel de afección que el documento ambiental considera como moderado, el cual se verá además mejorado con las determinaciones que al respecto se recogen en este informe de impacto ambiental para procurar una mayor compensación y protección mediante la restauración de una superficie mayor a la pérdida ocasionada y las medidas para no afectar a las especies florísticas catalogadas.

– Sobre las especies faunísticas y la conectividad ecológica: La cercanía de la zona oeste y central del trazado del nuevo vial a la AP-8 y al núcleo de Zarautz y su situación de borde respecto a los hábitats y formaciones vegetales directamente afectados (que lo son en una superficie no muy grande), junto con las medidas correctoras planteadas (control de la calidad de las aguas, plan de restauración, etc.) llevan al documento ambiental a considerar que, respecto a la situación actual, el proyecto va a tener una afección compatible al no producir en principio una eliminación directa de ejemplares ni una reducción significativa de sus hábitats –áreas de nidificación, reproducción, alimentación, estancia, descanso, y/o tránsito– para la fauna que hace utilización de ese ámbito. De manera similar, durante las actuaciones para la ampliación del soterramiento de la regata Asti, el documento considera muy poco probable la eliminación de ejemplares de aves, mamíferos o iktiofauna, que abandonarán el lugar por la cercanía de la presencia de maquinaria.

En relación a la conectividad ecológica, la presencia del nuevo viario puede suponer una barrera adicional que dificulte la movilidad de ciertas especies. Sin embargo, teniendo en cuenta que el viario discurrirá en su mayor parte de forma paralela a la AP-8 existente y muy cercana al núcleo de Zarautz, se trata de un entorno en el que la conectividad faunística ya se encuentra fuertemente condicionada. En cualquier caso, y para la zona naturalística más importante al respecto (el humedal de Asti, junto con la regata Asti) el proyecto ha previsto el acondicionamiento de la nueva obra de drenaje proyectada en la regata Asti para el paso de fauna (además de iktiofauna, para pequeños mamíferos, anfibios, reptiles), favoreciendo la conectividad ecológica de la regata y los humedales de Asti e Irita.

– Nekazaritzako lurzoruen eta baliabideen gaineko inpaktuak: Proiektuaren eraginpeko lurzoruen % 40 inguru dagoeneko artifizializatuta dauden lurzoruen direnez (horrek mugatu egiten du artifizializatu gabeko lurzoruen erabilizko beharra), eta kontuan hartuta eragindako balio estrategiko agrológico handiko lurzoruen (17.800 m²) Zarauzko udalerriaren dagoen lurzoru mota horren % 1 hartzen duela –eta baratze txikiak, fruta arborek, lorategiak eta belardiek osatzen dutela, baina, era berean, zati batean bide eta eraikinek okupatzen dutela–, ingurumen dokumentuaren arabera neurritsua da lurzoruaren okupazioaren hazkundearen gaineko erasana, eta produktibitatearen galera, berriz, larria.

– Soinu kalitatea: Proiektuaren ingurumen dokumentua bide berriak eragingo dituen soinu mailen hurbilketa kualitatibo hutsa egitera mugatzen da, obren faseari dagokionez soilik, eta neurritsutzat jotzen du erasan hori. Neurri zuzentzaileak aplikatu ondoren (laneko jardunbide egokiak, makinaren soinu emisioen kontrola, lanak eguneko ordutegira mugatzea, eta abar), ingurumen dokumentuak garrantzitsutzat jotzen du hondar inpaktua, obren zati bat bizitegi eraikinen ondoan egin behar delako. Horrenbestez, azterketa akustiko zehatzago bat egin beharko da, zeina errepidearen funtzionamendu edo ustiapen fasera zabaldu beharko baita, proiektuak ukitutako eremuaren soinu immisioaren mailak zehazteko eta kalitate helburuak eta ezarritako muga balioak lortzeko beharrezko neurri zuzentzaileak ezartzeko.

– Proiektuak istripu larrien edo hondamendi naturalen aurrean duen kalteberatasunaren ondoriozko arriskuak: Inbentarioan jasotako ingurumen arriskuei dagokionez (higadura, geoteknikoak, sismikoa, kimikoa, salgai arriskutsuen garraioa, baso suteak, kutsatuta egon daitezkeen lurzoruen, akuiferoen kutsaduraren kalteberatasuna, uholde arriskua, klima aldaketa), ingurumen dokumentuaren arabera, ez da handia proiektuak arrisku horiekin lotutako istripu larrien edo hondamendi naturalen aurrean duen kalteberatasuna, betiere dagozkion neurri zuzentzaileak aplikatu ondoren.

Aurreko guztia kontuan hartuta, ulertzen da deskribatutako eta aurreikus daitezkeen inpaktu gehienak ez direla handiak edo onartezinak; izan ere, txikigarriak edo itzulgarriak dira, baldin eta eraikuntza proiektuan behar bezala aintzat hartzen eta sartzan badira eta ingurumen dokumentuan zerrendatzen diren neurri babesle eta zuzentzaileak egiten badira, eta ingurumen inpaktuaren txosten honetan horri buruz ezartzen diren zehaztapenei jarraituz gero.

Beraz, proiektuaren ezaugarriak, eragindako eremuaren ingurumen sentibilitatea eta inpaktu potentzialaren ezaugarriak kontuan hartuta, Ingurumen Ebaluazioari buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legearen III. eranskineko irizpideak aplikatuta, eta urriaren 20ko 16/2020 Foru Dekretuaren 6. artikuluen arabera, Ingurumen Zuzendaritza Nagusiak proiektu honen ingurumen inpaktuari buruzko txostena egiten du, honela:

Lehenengoa. Aintzat hartzea N-634 errepidea eta Errotaberri industrialdea Astitik Zarauzko saihebidetaren tartean lotzeko proiektuak (gakoak: 1-V-64/2021) ez duela bete behar ingurumen inpaktuaren ebaluazio arruntaren prozedura; izan ere, azterketa egin ondoren, irizten zaio proiektuak ez duela izango erasan kaltegarri nabarmenik ingurumen elementuetan, betiere proiektuaren sustatzaileak bermatzen badu eraginkortasunez txertatzen eta betetzen dituela ingurumen inpaktuaren txosten honen bigarren apartatua ezartzen diren zehaztapenak.

Bigarrena. N-634 errepidea eta Errotaberri industrialdea Astitik Zarauzko saihebidetaren tartean lotzeko proiektuak (gakoak: 1-V-64/2021) gauzatuko ditu ingurumen dokumentuan jasotako ingurumen inpaktuaren neurri prebentibo eta zuzentzaile guztiak eta ingurumena zaintzeko programaren zehaztapenak. Neurri horiek neurketetara eta obra unitateetara egokituko dira, eta ingurumen inpaktuaren txosten honetan ezartzen diren zehaztapenekin osatuko dira.

– Impactos sobre los suelos y los recursos agrarios: Debido a que cerca del 40 % de los suelos afectados por el proyecto se corresponden con suelos que ya se encuentran artificializados (lo que limita la necesidad de utilizar suelos no artificializados), y teniendo en cuenta que el suelo calificado como de alto valor estratégico agrológico afectado (17.800 m²) representa el 1 % de ese tipo de suelo existente en el municipio de Zarautz, y está conformado por pequeñas huertas, zonas de frutales, jardines y prados se siega, pero asimismo está ocupada parcialmente por viales y edificaciones, la afección sobre el incremento de la ocupación del suelo es calificada por el documento ambiental como de magnitud moderada y la pérdida de productividad como severa.

– Calidad sonora: El documento ambiental del proyecto se limita a hacer una aproximación meramente cualitativa de los niveles sonoros que va a producir el nuevo vial, y en relación con la fase de obras exclusivamente, calificando dicha afección como moderada. Tras la aplicación de medidas correctoras (buenas prácticas de trabajo, control de las emisiones sonoras de la maquinaria, la limitación de trabajos al horario diurno, etc.), el documento ambiental califica el impacto residual importante por desarrollarse parte de las obras junto a edificaciones residenciales. Por tanto, se deberá de llevar a cabo un análisis acústico más detallado que deberá ser extendido a la fase de funcionamiento o explotación de la carretera, de forma que se determinen los niveles de inmisión sonora del ámbito afectado por el proyecto y se establezcan las medidas correctoras necesarias para alcanzar los objetivos de calidad y de los valores límite establecidos.

– Los riesgos derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante accidentes graves o catástrofes naturales: En relación con los riesgos ambientales inventariados (erosión, geotécnicos, sísmico, químico, por transporte de mercancías peligrosas, incendios forestales, suelos potencialmente contaminados, vulnerabilidad a la contaminación de acuíferos, inundabilidad, cambio climático), el documento ambiental estima que, tras la aplicación de las medidas correctoras correspondientes, la vulnerabilidad del proyecto ante accidentes graves o catástrofes naturales relacionados con esos riesgos no es alta.

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

Por tanto, consideradas las características del proyecto, la sensibilidad ambiental del área afectada y las características del potencial impacto y aplicando los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y, en virtud de lo previsto en el art. 6 del Decreto Foral 16/2020, de 20 de octubre, esta Dirección General de Medio Ambiente emite informe de impacto ambiental del presente proyecto en los términos siguientes:

Primero. Considerar que el proyecto de conexión de la N-634 con el polígono Errotaberri por Asti, tramo de la variante de Zarautz (clave: 1-V-64/2021) 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 conexión de la N-634 con el polígono Errotaberri por Asti, tramo de la variante de Zarautz (clave: 1-V-64/2021) 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.

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

1. Obrarako neurri zuzentzaile orokorrak:

Neurri zuzentzaileen multzoan, kontuan hartu beharko dira obrak gauzatzeko 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 zehatzen 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 jarraituz kokatuko dira aipatutako instalazioak eta aldi baterako metaketak. Inola ere ezingo dira kokatu intereseko landare formazioak dituzten espazioetan (baso masa autoktonoak, ibaiertzeko landaredia, lehentasuneko intereseko habitata), eta ibilguetatik edo azalera beste ur masa batzuetatik urruntzeko ahalegina egin beharko da, beharago zehaztutakoaren arabera.

Obren zuinketa egiten duenean eta eraikuntza lanak hasi aurretik, balizamendu espezifikoak 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 kualifikatuen aholkularitza izan beharko dute ingurumen inpaktuak prebenitzeko eta zuzentzeko beharrezko neurriak hartzei begira. Kontratatisten ingurumen aholkularitza obretan bertan egongo da, eta arlo horrekin lotutako obra unitateak behar bezala garatzeaz arduratuko da.

2. Hondakinak eta obra soberakinak eta mailegu materialak kudeatzea:

Obrek irauten duten bitartean sortutako hondakinak Ekonomia zirkularerako hondakinei eta lurzoru kutsatuei buruzko apirilaren 8ko 7/2022 Legean eta eraikuntza eta eraispin 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 balorizatzailearen 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 estankoean; zola iragazgaitz baten gainean egon beharko dute, kubo txikietan edo ihesei eta isuriei eusteko sistemen barruan, hondakin ez-arrisksutsuak eta geldoak biltegitartzeko gunetatik bereizita.

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

2. Gestión de residuos y sobrantes de obra y materiales de préstamo:

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.

Obra soberakinak kudeatzeari dagokionez, balioa eman behar zaie ahal den guztietan, eta maileguak behar diren beste proiektu batzuetan baliatuko dira, induskatutako eremuak lehengoratzeko edo paisaia ingeniariatzako obretarako. Ildo horretan, betetzekoak izango dira apirilaren 8ko 7/2022 Legea, ekonomia zirkular baterako hondakinei eta lurzoru kutsatuei buruzkoa, eta APM/1007/2017, urriaren 10ekoa, hondeatutako material naturalak betelanean eta sortzekoak ez diren obretan erabiltzeko balorizazio-arau orokorrei buruzkoa. Hori horrela, arau horiek betelanak egiteko ezartzen dutena hartuko da kontuan, hau da, betelanak egiteko erabiltzen diren hondakinek hondakinak ez diren materialak ordezkatu behar dituzte, lehen aipatutako helburuetarako egokiak izan behar dute eta helburu horiek lortzeko behar-beharrezkoa den kopurura mugatuta egon behar dute.

Horrela, soberakinak kudeatzeko planak hondakindegí edo soberakin biltegí iraunkor bat sortzea aurreikusten badu, ingurumenaren aldetik balioetsiko dira izan daitezkeen kokaleku guztiak, eta sortutako inpaktuak onartzeko aukera bat hautatuko da. Halakorik gertatuz gero, proiektuak atal edo eranskin espezifiko bat izango du (edo 13. eranskina eguneratuko du), zeinean otsailaren 24ko 49/2009 Dekretuaren V. eranskinean ezarritako dokumentazioa jasoko baitu, sortutako hondakin mota guztien kudeaketari aplikatu dakizkiokeen ingurumen inpaktuaren txostenaren atal honetako zehaztapen guztiak barne. 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.

Proiektuak maileguak lortzeko beharra planteatzen duenez, eta horietako batzuk harrobietatik etor daitezkeenez, behar bezala legezkatuta daudenak eta lehengoratzeko planak onartuta dauzkatenak erabiliko dira lehentasunez. Proiektuaren titularrak uste badu beharrezkoa dela mailegu eremu bat irekitzea, alde aurretik arazuko izapideak egin beharko dira organo eskudunaren aurrean legezkatzeko. Izapide horiek alde batera utzita, proiektuan jaso beharko dira lokalizazioa, kantitateak, eremu horretarako aurreikusitako berroneratze neurriak eta horietarako aurreikusitako aurrekontua.

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 eremuari eragiten dieten obrek:

– Hondeaketa faseak, lur mugimenduak eta eraikuntza faseak eragindako ibilguetara jalkinak eta bestelako kutsatzaileak ahalik eta gutxien isuriz gauzatu beharko dira. Hori dela eta, ahalik eta gehien murriztuko da Inurritza ibaiaren eta Asti erre-karen ibilguen inguruan obretako edozein material mota metatzea, aldi baterako edo behin betiko, eta beharrezko bitartekoak jarriko dira sortuko diren lubetaketak eta inguruko lur erauzketak 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 aldi-aldi, eta haien ezagarraren arabera kudeatuko dira.

– Obrako aldi baterako instalazioak (makineria parkeak, ibilgailuen garbiketara, garbigailuak, garbiguneak, eta abar) jabari publiko hidraulikotik eta ibilguetako zortasun eremutik kanpo kokatuko dira, eta, ahal den guztietan, babes zortasuneko eremutik kanpo; hala, ingurutik hidraulikoki isolatuko dira, eta jariatze naturaletik datozen urak bereizi egingo dira instalazio horietatik. Instalazio horiek isuri aurretik tratatu beharko dira kasuak hala eskatzen duenean, horri buruz ezarritako legezko balioak gainditu gabe.

En cuanto a la gestión de los sobrantes de obra, siempre que sea posible, deberán valorizarse mediante su empleo en otros proyectos en los que se necesiten préstamos, 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 y la Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, sobre normas generales de valorización de materiales naturales excavados para su utilización en operaciones de relleno y obras distintas a aquéllas en las que se generaron, establecen para las operaciones de «relleno», es decir, los residuos empleados para relleno deben sustituir a materiales que no sean residuos, ser aptos para los fines mencionados anteriormente y estar limitados a la cantidad estrictamente necesaria para lograr dichos fines.

De esta forma, en el caso de que el plan de gestión de sobrantes contemple la creación de un vertedero o depósito de sobrantes 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 (o actualizará el anexo 13) que recoja la documentación que establece el anexo V del Decreto 49/2009, de 24 de febrero, incluyendo todas aquellas determinaciones de este apartado del informe de impacto ambiental que son aplicables a la gestión de todos los tipos de residuos generados. 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.

Dado que el proyecto plantea la necesidad de obtener préstamos, parte de los cuales pueden proceder de canteras, se utilizarán preferentemente aquéllas que estén debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados. Si el titular del proyecto considera que es necesaria la apertura de zona de préstamos, se deberán realizar previamente los trámites reglamentarios para su legalización ante el órgano competente. Independientemente de dichos trámites, la localización, las cantidades, las medidas de restauración previstas para dicha zona, y el presupuesto estimado para las mismas, deberán de estar contemplados en el proyecto.

3. Sistema hidrológico y calidad de las aguas:

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

– Las fases de excavación, movimientos de tierra y construcción deberán ejecutarse minimizando la emisión de sedimentos y otros contaminantes a los cauces afectados, por lo que se restringirá la acumulación de cualquier tipo de material de las obras en las proximidades de los cursos del río Inurritza y de la regata Asti, 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.

– 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.

– URAREN txostenean ezarritako jarraibideen arabera, eraikuntza proiektuak azterlan hidrauliko bat izango du, indarrean dagoen Plan Hidrológicoaren 10. gehigarrian zehaztutako irizpide teknikoetan oinarrituta egina, uholde arriskua eta proposatutako jarduketan eta araudi horretan xedatutakoaren arteko bateragarritasuna aztertzeke. Era berean, errepideko plataformetako luzetarako drainatzeak isuri aurretik, karga kutsatzailea murrizteko sistemak instalatzea komeni den aztertuko da (harea kentzeko eta koipea kentzeko kutxatila, drainatze jasangarriko sistemak, eta abar).

4. Paisaia integrazioa eta berroneratzeko plana:

Ziurtatu beharko da txertatzen direla beharrezko eraikuntza neurriak eta soluzioak, batez ere sortuko diren ezpondei eta lur erauzketei eta ezarri behar diren egiturei (sostengu hormak, zorrotenak eta drainatze obrak, eta abar) lotutako paisaia inpaktuak integrazteko eta ahalik eta txikiak izateko. Ildo horretan, alderdi hauek jaso beharko dituzte ingurumen dokumentuaren neurri zuzentzaileen gaineko atalak (9. apartatua) eta ekologia eta paisaia integrazioko proiektuak (dokumentu horren 1. gehigarria), planoak eta dagokion aurrekontuak:

– Ezpondetan –eta, bereziki, garaienetan– proposatzen diren soluzioei dagokienez, ahalik eta egonkortze euspen egokiena ziurtatzeaz gainera, integrazio bisuala hobetzen lagundu beharko dute.

– Aitzeko bidea berrezartzeko proposatutako tarte berriei lotutako lehengoratzeko jarduketak (batez ere 6. eta 12. ardatzetan) sortutako betelaneke eta lur erauzketekeko ezpondak ekologikoki eta paisaian integrazteko proiektuan planteatutako zuzeko espezieekin egingo dira, baina landaketa esparru trinkoagoa baliatuko da, bidearen eta bide berriaren arteko integrazioa eta pantaila efektua indartzeko.

– Horma edo egitura ikusgarrienei dagokienez, aztertuko diren soluzioek ahalik eta ondoen integraztea ahalbidetu beharko dute, betiere kontuan izanik haien euste eta/edo egonkortze funtzioa. Hala, saiaturiko da ahalik eta ondoen integrazten, eta, ildo horretan, hainbat eratako soluzioak planteatuko dira, hala nola harri lubeta erako murrak, gabioiak, horma berdeak, bioingeniaritza hormak (krainerrak), horma erako harri lubetak, jardineria hormak eta abar.

– Eusko Jaurlaritzako Natura Ondarearen eta Klima Aldaketaren Zuzendaritzak adierazten duen bezala, baso mistoko berezko espezieak landatzeko eremua handitzeko eta maximizatzeko ahalegina egingo da, autobiderako sarbidearen, 3. biribilgunearen eta 8. ardatzaren artean txertatuta geratuko den azaleran.

– Zorrotenei dagokienez, ahal den guztietan ingurunean integrazten saiatu beharko da, hala nola harri enkantxoaren duen mailakatu gabeko ibilgua, ertzak landarez jantzirik. Era berean, drainatzeen irteera berriak (batez ere Asti errekan proiektatutako drainatze obrari dagozkionak) bioingeniaritzako teknikak erabiliz egiten saiatuko dira.

– Ahal den guztietan, forma leun eta biribilduekin egingo dira lursail naturalaren eta lur erauzketeen zein betelaneen 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, inguruneke eta eremu biogeografikoko ekotipoen ziurtagarria duen landare materiala baliatuko da (haziak eta landareak); hartara, habitat naturalizatuak sortzea erraztuko da eta inguruan dagoen landaredi naturalarekin lotzeko ahalegina egingo da.

– Gainazal gorrien higadura saihesteko, obrak egiten diren aldi berean egingo dira ukitutako eremu guztiak lehengoratzeko jarduketak, ahal den neurrian; horrela, obrak egikaritu ahala,

– De acuerdo con las indicaciones establecidas en el informe de URA, el proyecto constructivo incluirá un estudio hidráulico, elaborado a partir de los criterios técnicos definidos en el apéndice 10 del vigente Plan Hidrológico, que analice el riesgo de inundabilidad y la compatibilidad de las actuaciones propuestas con lo dispuesto en dicha normativa. Asimismo, se estudiará la conveniencia de que, de forma previa al vertido de los drenajes longitudinales de las plataformas de la carretera, se instalen sistemas que reduzcan la carga contaminante (arquetas desarenadoras y desengrasadoras, sistemas de drenaje sostenible, etc.).

4. Integración paisajística y Plan de Restauración:

Se deberá asegurar la incorporación de medidas y soluciones constructivas que permitan la integración y la minimización de los impactos paisajísticos asociados fundamentalmente a los taludes y desmontes que se van a generar y a las diferentes estructuras que se deben de implantar (muros de sustentación, bajantes y obras de drenaje, etc.). En este sentido, el apartado de medidas correctoras del documento ambiental (apartado 9) y el proyecto de integración ecológica y paisajística (apéndice 1 de dicho documento), sus planos y el presupuesto correspondiente, deberán de contemplar:

– 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.

– Las actuaciones de restauración asociadas a los nuevos tramos propuestos para la reposición del camino de Aitze (fundamentalmente en los ejes 6 y 12) se llevarán a cabo con las especies leñosas planteadas en el proyecto de integración ecológica y paisajística para los taludes de relleno y desmonte generados, pero con un marco de plantación más denso que permita reforzar la integración y el efecto pantalla entre el camino y el nuevo vial.

– 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, procurar espacio para plantaciones arbustivas y arbóreas tupidas a pie de muro, etc.

– Tal y como indica la Dirección de Patrimonio Natural y cambio Climático del GV, se procurará aumentar y maximizar la zona de plantación con especies propias del bosque mixto en la superficie que quedará encajada entre el acceso a la autopista, la glorieta 3 y el eje 8.

– Por lo que se refiere a 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. Igualmente, las nuevas salidas de los drenajes (fundamentalmente las correspondientes a la obra de drenaje proyectada en la regata Asti) procurarán ejecutarse utilizando técnicas de bioingeniería.

– 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.

– 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

proiektuan definituriko birmoldaketa eta landareztatze lanak egingo dira. Horretarako, obrak zuzenean edo zeharka erasan dezakeen landare lurzoruaren 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 barreiari espezie horiek. Horretarako, urrats hauek jarraituko dira: proiektuaren ingurunean dauden espezie ohikoenen diagnostikoa egingo da, dagoeneko egindako obrek eragindako lurren kolonizazio maila aztertuko da eta, hirugarrenik, arriskuen azterketa bat gauzatu da. Diagnostiko horretatik abiatuta, prebentzio neurriak eta, hala badagokio, 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 karakterizazioa egingo da lanei ekin aurretik, baita pasagune sarriak edo anfibioen hilkortasun handiko tartek egotearena ere. Babestutako lehorreko espezieen habiak edo ugalketa eremuak daudela ikusiz gero, jakinaren gainean ipini beharko da fauna basatia kudeatzeko eskumena duen foru organoa.

Fauna karakterizazio horren ondoren, eta beharrezkoa izanez gero, eraikuntza proiektuak identifikatutako drainatzeetan egin beharreko egokitzapenak jasoko ditu Asti errekaaren drainatze-obrarako planteatutakoaz gainera, ugaztun eta anfibio txikiei pasatzen laguntzeko (dauden edo aurreikusitako hodian ordez drainatze handiagoak jarri) edo, kasuaren arabera, espezie sentikorrenak harrapatzeagatik hilkortasuna murrizteko. Era berean, arekak eta drainatze egituraren gainerako zatiak diseinatzean, ahalik eta txikiena izango da harrapatuta gera daitezkeen ornodun txikien hilkortasuna.

6. Soinu kalitatea:

Proiektuaren eremuan, errepidetik hurbilen dauden eraikinek jasaten dituzten maila akustikoen balorazioa egingo da, Euskal Autonomia Erkidegoko hots kutsadurari buruzko urriaren 16ko 212/2012 Dekretuan (I. eranskineko D taula) ezarritakoaren arabera, bide azpiegiturei aplikatzen dakizkiekeen immisio akustikoen muga balioak betetzen diren zehazteko. Eraginkortasun mailaren arabera, neurri zuzentzaileak ezartzeko aukera aztertuko da (oztopo akustikoak, errepide zoruak, eta abar), bai proiektuan bertan, bai Bide Azpiegituretako Departamentuak horri buruz dituen aurreikuspenen esparruan (zarataren aurkako ekintza plana, urteko partidak, eta abar).

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

7. Kutsatuta egon daitezkeen lurzoruak:

EAEko lurzoru kutsatuen inbentarioan jasotako eta proiektuak eragindako 20079-00037 kodea duen lurzatiari dagokienez, eta Lurzorua kutsatzea saihestu eta kutsatutakoa garbitzeko ekainaren 25eko 4/2015 Legearen 23.1b artikularekin bat etorritik, lurzoruaren kalitatearen ikerketa egingo da, eta organo eskudunak haren kalitate adierazpena egingo du.

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, 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, además de la ya planteada para la obra de drenaje de la regata Asti, las adaptaciones necesarias en los drenajes identificados 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.

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 el cumplimiento de los valores límites de inmisión acústicos aplicables a las infraestructuras viarias establecidos en el Decreto 212/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la comunidad autónoma del País Vasco (Tabla D del anexo I). 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. Suelos potencialmente contaminados:

En relación con la parcela con código 20079-00037 recogida en el inventario de suelos contaminados de la CAPV y afectada por el proyecto, y de acuerdo con el artículo 23.1b de la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo, se procederá a una investigación de la calidad del suelo que concluirá en una declaración de calidad del mismo por parte del órgano competente.

8. 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) heze-tasun baldintza egokietan garraiatuko dira, eta, beharrezkoa izanez gero, zama estaltzeko gailuak dituzten ibilgailuetan, ez dadin barreiatu partikularik atmosferara.

9. Argi kutsadura eta energia efizientzia:

Argiztapenari buruzko eranskinak justifikatu beharko du betetzen direla 1890/2008 Errege Dekretua, azaroaren 14koa, kanpo argiztapeneko instalazioen eraginkortasun energetikoari buruzko Erregelamendua eta haren jarraibide tekniko osagarriak (EA-01etik EA-07ra bitartekoak) onesten dituen, eta bete beharko ditu, orobat, Gipuzkoako Lurralde Historikoko errepide eta bizikleta bideen efizientzia energetikoari buruzko irizpideak dituzten gomendio teknikoak ere. Argiteriaren diseinuan, kalifikazio energetiko handia (A edota B) duten instalazioak lortzeari eman beharko zaio lehen-tasuna. Argi kutsadura murrizteko, instalatzen diren LED lanparak argi zuri neutro edo berokoak izango dira, intentsitate txikikoak puntu baxuetan eta lurrerantz zuzenduak, pantailatze erabat horizontalarekin edo gaueko paisaia diskrezioa bermatzen duten beste formula batzuekin.

10. 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 ibilgailuen joan-etorriek, obrako materialen ekarpenek eta abarrek obren ingurunean eragindako aldaketak, eta ingurune osoa berreskuratu beharko da irizpide ekologikoen arabera. Behar bezala egokitu eta lehengoratzeko 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 integratzea (landareztatzea, arekak, drainatze sistemak, eta abar).

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

11. Zaintza programa:

Ingurumen dokumentuari erantsitako Ingurumena Zaintzeko Programa garatuko da, eta, kasuak hala eskatzen badu, gainbegiratzeko kontrol guztiak gaineratuko dira, dela ingurumen inpaktuari buruzko txosten honetan ezarritako neurri babesle eta zuzentzaileak ikuskatzeko, dela ustekabeko inpaktu berriak arintzeko proposatu beharrezkoak gainbegiratzeko. Programa hori eraikuntza proiektuan eta obrak kontratatze baldintza agirian sartu beharko da. Era berean, beharrezkoak diren partida ekonomikoak izan beharko ditu eraikuntza proiektuaren aurrekontu orokorraren barruan, ez obra behin-behinean jaso arte bakarrik, baita berme aldiari zehar ere.

Zaintza programan sartu beharreko kontrolen artean, hauek ageri dira:

8. Calidad del aire:

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

El transporte de los materiales de excavación (tierras, residuos, etc.), se realizará en condiciones de humedad óptima, y en caso de resultar necesario, en vehículos dotados con dispositivos de cubrición de la carga, con objeto de evitar la dispersión de partículas a la atmósfera.

9. Contaminación lumínica y eficiencia energética:

El anejo sobre iluminación deberá justificar el cumplimiento del Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus instrucciones técnicas complementarias EA- 01 a EA-07, así como las Recomendaciones Técnicas con Criterios de Eficiencia Energética de carreteras y vías ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa. En el diseño del alumbrado se deberá primar la consecución de instalaciones con alta calificación energética (A y/o B). Con el objetivo de reducir la contaminación lumínica, las lámparas LED que se instalen serán de luz blanca neutra o cálida, de baja intensidad en puntos bajos y dirigida hacia el suelo con apantallado completamente horizontal, u otras fórmulas que garanticen la discreción paisajística nocturna.

10. Labores de limpieza y restitución:

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

Las alteraciones que se hubieran producido en el entorno de las obras debidas al paso de los vehículos, al aporte de materiales de obra, etc., serán minimizadas, debiendo ser recuperado todo el entorno con criterios ecológicos. Los accesos a las obras 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 sobreanchos que se hayan podido generar, restauración e integración de los bordes de los accesos (revegetación, cunetas, sistemas de drenaje, etc.).

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

11. Programa de Vigilancia:

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

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

– 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 balizamendua barne.

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

– Obrak abian diren bitartean, Inurritza ibaiko eta Asti erre-kako uraren kalitatearen jarraipena egitea, bai eta urak isuri aurretik finak atxikitzeko gailuen instalazio egokiarena eta eragin-kortasunarena ere.

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

– Teknikari espezialistak proiektuaren hurbileko habitaten eta habitat horiek erabiltzen dituzten fauna espezieen egoera lanak hasi aurretik aztertzea eta ezaugarritzea, baita ohiko pasaguneak edo anfibioen hilkortasun handiko tartekak ageri ote diren ere.

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

Bestalde, ingurumen aholkularitzak txostenak egingo ditu, gutxienez hileroko. Txosten horietan, obrak egin bitartean sortutako gorabeherak, ingurumen ondorioak eta horien eragina arintzeko aplikatutako neurriak zehazteaz gainera, ingurumen inpaktuaren txosten honetan eta ingurumen dokumentuan ezarritako neurri prebentibo eta zuzentzaileen betetze maila zehaztuko du, bai eta obraren faseko ingurumena zaintzeko programa osatzen duten analisien emaitza ere.

Txosten horiek Gipuzkoako Foru Aldundiko Ingurumen Zuzendaritza Nagusiak ikuskatzeko moduan egon beharko dute. Obrak amaitzean, ingurumen dokumentuan aipatutako obra amaierako txostena bidaliko zaio Ingurumen Zuzendaritza Nagusiari. Txosten horretan behar bezala dokumentatuko dira izandako gorabeherak, analisiak, emaitzak eta konponbide garrantzitsuenak, eta, kasuak hala eskatzen badu, proiektua gauzatzeko sartutako aldatutako puntualak ere jasoko dira, ingurumenean duten eraginaren ikuspegitik justifikatuta. Halaber, berme aldia amaitu ondoren, ustiapen fasean kontrolak egin bitartean lortutako emaitzak bidali beharko dira.

Hirugarrena. Proiektua onetsi aurretik, Bide Azpiegituretako Departamentuak behin betiko proiektua bidaliko dio Ingurumen Zuzendaritza Nagusiari, ingurumen inpaktuaren txosten honetan ezarritako baldintzak eta zehaztapenak ezartzearen ondoriozko aldatetekin, horien berri izan dezan.

Laugarrena. Ingurumen inpaktuaren txosten honek indarra galduko du eta berezko dituen efektuak sortzeari utziko dio, proiektua ez bada onesten Gipuzkoako ALDIZKARI OFIZIALEAN argitaratu eta gehienez ere lau urteko epean, salbu eta indarraldia luzatzea erabakitzen bada, Ingurumen Ebaluazioari buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legean aurreikusitakoaren arabera.

Bosgarrena. Ingurumen inpaktuaren txosten hau Gipuzkoako Foru Aldundiko Bide Azpiegituretako Departamentuari jakinaraztea. Hark hartuko du proiektua baimentzeari buruzko erabakia, eta haren berri emango du, Ingurumen Ebaluazioari buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legearen 48. artikuluan ezarritakoa kontuan hartuta.

Seigarrena. Gipuzkoako ALDIZKARI OFIZIALEAN eta Zuzendaritza honen webgunean argitaratzeko agintzea.

Donostia, 2023ko maiatzaren 26a.—Mónica Pedreira Lanchas, Ingurumeneko zuzendari nagusia. (3974)

– 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 Inurritza y de la regata Asti 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.

– 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, 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.

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

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

Tercero. Antes de la aprobación del proyecto, el Departamento de Infraestructuras Viarias remitirá a la Dirección General de Medio Ambiente el proyecto definitivo con las modificaciones que resulten de la implementación de las condiciones y determinaciones establecidas en este informe de impacto ambiental, de cara a informar sobre las mismas.

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

Quinto. Notificar el presente informe de impacto ambiental al Departamento de Infraestructuras Viarias de la DFG, que tomará la decisión sobre la autorización del proyecto y la publicitará considerando lo establecido en el artículo 48 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

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

San Sebastián, a 26 de mayo de 2023.—La directora general de Medio Ambiente, Mónica Pedreira Lanchas. (3974)