

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

Astigarraga-Oiartzungo Garraioaren Zentro Integralerako proiektuaren ingurumen inpaktuari buruzko txostena.

1. Aurrekariak.

2018ko azaroaren 9an, Gipuzkoako Foru Aldundiaren Bide Azpiegituretako Departamentuak Ingurumeneko Zuzendaritza honetara igorri zuen Bidegi, SA foru sozietate publikoak sustatutako Astigarraga-Oiartzungo Garraioaren Zentro Integralerako proiektuari buruzko dokumentazio sinplifikatua, ingurumen inpaktuaren ebaluazioa egin zekion. Dokumentazio horretan proiektuak eta dagozkien eranskinak jasotzen dira (memoria, planoak, aurrekontua, baldintza teknikoak agiria), beharrezko ingurumen-dokumentuarekin batera.

21/2013 Legeak, abenduaren 9koak, ingurumen-ebaluazioari buruzkoak, 7.2.a) artikuluan eta Legearen II. eranskineko 7. multzoko b) letrari dagokionez, ezartzen du ezen azpiegitura-proiektuei, urbanizazioetako eremu urbanizatuetatik kanpo kokatutako proiektuak, merkataritza-guneak eta aparkalekuak barnean hartuta, ingurumen-inpaktuaren ebaluazio sinplifikatua egingo zaiela, 1 ha baino gehiagoko eremua hartzen badute.

Aurrekoarekin bat, Astigarraga-Oiartzungo Garraioaren Zentro Integralerako proiektuak igaro egin behar du ingurumen inpaktuaren ebaluazio sinplifikaturako prozedura, eta prozedura hori legearen 45. artikulutik 48.era bitartean xedatuarekin bat gauzatu behar da.

Beraz, prozedura horren esparruan, eta 21/2013 Legearen 46. artikuluan zehazten den kontsulta-izapidea beterik, Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusiari dagokio ingurumen-inpaktuari buruzko txostena ematea. Horretan, Legearen III. eranskinean ezarritako irizpideekin bat, eta egindako kontsulten emaitzak ikusirik, zehaztu egingo da proiektuak eragin adierazgarririk izan dezakeen ingurumenaren gainean eta, beraz, ingurumen inpaktuaren ebaluazio arruntik egin behar zaion, edo, bestela, horrelako eraginik ez duen, txostenean bertan ezartzen diren baldintzetan.

2. Egindako kontsultak.

Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusi honek kontsulta egin eta Bide Azpiegituretako Departamentuak igorritako dokumentazioa eskura jarri dien administrazio, pertsona eta erakunde ukitu edo interesdunak honakoak dira:

- Gipuzkoako Foru Aldundiaren Kultura Zuzendaritza Nagusia.
- Gipuzkoako Foru Aldundiaren Mendietako eta Natura Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusia.
- Gipuzkoako Foru Aldundiaren Nekazaritza eta Landa Garapeneko Zuzendaritza Nagusia.
- Gipuzkoako Foru Aldundiaren Mugikortasuneko eta Garraio Publikoko Zuzendaritza Nagusia.
- Gipuzkoako Foru Aldundiaren Obra Hidraulikoetako Zuzendaritza Nagusia.

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

Informe de impacto ambiental del proyecto de Centro Integral de Transporte en Astigarraga y Oiartzun.

1. Antecedentes.

Con fecha 9 de noviembre de 2018, el Departamento de Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Gipuzkoa remitió a esta Dirección de Medio Ambiente para su evaluación de impacto ambiental simplificada la documentación referente al proyecto de Centro Integral de Transporte (CIT) en Astigarraga y Oiartzun promovido por la sociedad pública foral Bidegi, S.A. Dicha documentación incluye los proyectos con sus anejos correspondientes (memoria, planos, presupuesto, pliego de prescripciones técnicas) y el documento ambiental correspondiente.

El artículo 7.2.a) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en su relación con la letra b del grupo 7 del anexo II de la Ley, establece que serán objeto de evaluación de impacto ambiental simplificada los proyectos de infraestructuras situados fuera de áreas urbanizadas de urbanizaciones, incluida la construcción de centros comerciales y aparcamientos y que en superficie ocupen más de 1 ha.

De acuerdo con lo anterior, el proyecto de Centro Integral de Transporte en Astigarraga y Oiartzun está sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada, el cual debe efectuarse de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 45 al 48 de la ley.

Por tanto, en el marco de ese procedimiento, y tras la realización del trámite de consultas especificado en el artículo 46 de la Ley 21/2013, corresponde a la Dirección General de Medio Ambiente emitir el informe de impacto ambiental, en el que, de conformidad con los criterios establecidos en el anexo III de la Ley 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 lo tiene en los términos que se establezcan en dicho informe.

2. Consultas efectuadas.

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

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

- Eusko Jaurlaritzaren Lurralde Plangintza eta Hirigintza Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzaren Larrialdiei Aurre Egiteko eta Meteorologiako Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzaren Garraio Azpiegituretako Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzaren Osasun Sailaren Gipuzkoako Lurralde Ordezkaritza.
- Eusko Jaurlaritzaren Kultura Ondarearen Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzaren Ingurumenaren Administrazioaren Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzaren Natura Ondare eta Klima Aldaketa Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzaren Nekazaritza eta Abeltzaintza Zuzendaritza.
- IHOBE.
- Uraren Euskal Agentzia (URA).
- Añarbeko Urak.
- Kantauriko Ur Konfederazioa.
- Astigarragako Udala.
- Oiartzungo Udala.
- San Markos Mankomunitatea.
- Eguzki talde ekologista.
- Ekologistak Martxan Gipuzkoa talde ekologista.
- Itsas Enara ornitologia taldea.
- Haritzalde Naturzaleen Elkarte.
- ENBA (Euskal Nekazarien Batasuna).
- EHNE (Euskal Herriko Nekazarien Elkartasuna).
- Oarsoaldea Eskualdeko Garapen Agentzia.
- Behemendi Landa Garapeneko Elkarte.
- Guitrans (Gipuzkoako errepide bidezko merkantzia-garraiolarien elkarte).

Era berean, dokumentazioa iragarri eta eskuragarri egon da Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusiaren interneteko atarian (www.gipuzkoaingurumena.eus), ingurumenari dagokionez jendeak eta edozein interesdunek egoki irizitako ekarpenak egin ahal izan zituzten.

Jarritako epea amaiturik eta txosten hau emateko data arte, egindako kontsultentzako erantzun hauek jaso dira:

– Eusko Jaurlaritzaren Kultura Ondarearen Zuzendaritzak aditzera eman du proiektuaren eremuak ez duela eraginik gaur egun ezagutzen den kultura ondareko inolako elementuren gainean.

– Eusko Jaurlaritzaren Osasun Sailaren Gipuzkoako Lurralde Ordezkaritzak aditzera eman duenez, proiektua egikaritzeak ez du osasun publikoaren gaineko inpaktu garrantzitsurik, ingurumen-inpaktuari buruzko azterketa egitean edo ebaluazio prozesuan bertan kontuan hartu beharreko funtsezko alderdi izan daitekeenik.

– Kantauriko Ur Konfederazioak aditzera eman du bere eskumenak proiektuaren lurralde eremuan erabiltzen dituen ur arloko administrazioa Uraren Euskal Agentzia (URA) dela.

– Eusko Jaurlaritzaren Natura Ondare eta Klima Aldaketa Zuzendaritzak aditzera eman duenez, natura ondarearen gaineko afekzio garrantzitsurik ez da izango Oiartzungo Garraioaren Zentro Integrala (GZI) eraikitzearen ondorioz (aparkaleku batek hartzen du dagoeneko lurzoru hori), eta Astigarragako GZLari dagokionez (2. ingurabideko obretako betelan zahar batean egongo da), berriz, azaldu du egokia dela ingurumen eta

- Dirección de Planificación Territorial y Urbanismo del Gobierno Vasco.
- Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología del Gobierno Vasco.
- Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco.
- Delegación Territorial de Gipuzkoa del Departamento de Salud del Gobierno Vasco.
- Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco.
- Dirección de Administración Ambiental del Gobierno Vasco.
- Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco.
- Dirección de Agricultura y Ganadería del Gobierno Vasco.
- IHOBE.
- Agencia Vasca del Agua URA.
- Aguas del Añarbe.
- Confederación Hidrográfica del Cantábrico.
- Ayuntamiento de Astigarraga.
- Ayuntamiento de Oiartzun.
- Mancomunidad de San Marcos.
- Grupo ecologista Eguzki.
- Grupo ecologista Ekologistak Martxan Gipuzkoa.
- Grupo ornitológico Itsas Enara.
- Haritzalde Naturzaleen Elkarte.
- ENBA (Euskal Nekazarien Batasuna).
- EHNE (Euskal Herriko Nekazarien Elkartasuna).
- La Agencia de Desarrollo Comarcal Oarsoaldea.
- Asociación de Desarrollo Rural Behemendi.
- Guitrans (Asociación de transportistas de mercancías por carretera de Gipuzkoa).

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

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 Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco informa que en el ámbito del proyecto no supone afección alguna a elementos del Patrimonio Cultural conocido a fecha actual.

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

– La Confederación Hidrográfica del Cantábrico comunica que la administración hidráulica que ejerce sus competencias en el ámbito territorial del proyecto es la Agencia Vasca del Agua URA.

– La Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco informa que se descartan afecciones significativas sobre el patrimonio natural derivadas de la construcción del CIT de Oiartzun (suelo ya ocupado por un aparcamiento), y respecto al CIT de Astigarraga (en antiguo relleno de obras del 2.º Cinturón) que es adecuada la restauración ambiental y paisajística con bosque mixto autóctono y acorde con la magni-

paisaia aldetiko lehengoratzea, bertako baso misto batez zertze-koa eta eremuko landare-estalki interesgarriaren gainean espero den inpaktuaren araberakoa izango baita (bertako heskaiak, eta baso misto batek hartuko duen eremu txiki bat). Era berean, zehaztu du protokolo bat eta neurri zehatz batzuk diseinatu beharko direla, proiektuko zona batzuetan ikusten diren espezie inbaditzaileak kontrolatzeko eta errotik ateratzeko.

— IHOBEn dio ez dagoela erasota proiektuko kokaguneetan lurzoria kutsa dezakeen inolako jarduerarik zertu denik eta, beraz, horiek ez daudela lurzoru kutsatuen inventarioan sartuta. Era berean, azaldu du kutsadura aztarnarik detektatuz gero Ingurumeneko Sailburuordetza jakinarazi beharko zaiola.

Jasotako erantzun eta ekarpenek adierazitako alderdiak, ingurumen-inpaktuaren ebaluaziorako prozeduraren eduki eta helburuetan eragiten dutenak, aztertu eta kontuan hartu dira ingurumen-inpaktuari buruzko txosten honetako apartatueta.

Era berean, jasotako erantzun guztiak eta txosten hau eman ondoren iristen diren organo sustatzaileari igorriko zaizkio, hain zuzen ere, eta hala badagokio, kontuan har daitezten proiektua prestatzeko eta izapidetzeko unean.

3. 21/2013 Legearen III. eranskinean ezarritako irizpideen araberako analisia.

— Proiektuaren ezaugarriak:

Donostiako 2. ingurabideko ibilgailu astunen trafikoa, 2010ean zabaldu zutenetik aurrera, gero eta handiagoa denez, ezinbesteko ikusten da gidari garraiolarietako gutxieneko segurtasun eta erosotasun baldintzak izango dituen atsedeneku bat prestatzea. Helburu hori gogoan, Bidegik zenbait aukera aztertu zituen hura kokatu eta antolatzeko (Donostiako 2. ingurabidean ibilgailu astunentzako aparkaleku bat jartzeari buruzko azterketa), eta ondorioztatu zuen egokia izango litzatekeela Astigarragan, 2. ingurabidea egiteko lanetan itxuratutako betelan baten gainean, Garraioaren Zentro Integral (GZI) bat edukitzea mugarantz doazen erabiltzaileentzat; beste zentro bat Oiartzunen jarriko litzateke, Gasteizerantz doan trafikoarentzat, hain zuzen AP-8ko gasolina-zerbitzugunearen parean egun dagoen aparkalekua erabiliz eta berrantolatuz.

Astigarragako GZlaren eremuak 8,9 ha-ko azalera hartzen du guztira, 2,6 ha-ko plataforma bat dauka ibilgailu astunak aparkatzeko (355 kamioi har ditzake), eta 0,5 ha-ko partzela bat erreserbatu du GZI honetan eskainiko diren zerbitzuak hartzeko (langileentzako eta hornitzaileentzako eraikina eta aparkalekua, eta ekipamendurako espazio bat). Etorkezinean hotel bat jartzeko partzela bat ere aurreikusitako da, eta aparkaleku-arearen baten anibalentzia halaber, ezen area hori erregai berrien hornikuntzara ere bideratu ahal izango litzateke. Eremuaren beste zatiak bideek hartuko dituzte (AP-8 autobideko Bilbao-Irun galtzadatik eta galtzadarako sarbide-irteerak eta bana-keta-biribilgune bat), eta sortzen diren lur soberakinak (sandwich motako betelanak, harbetak, lubetak, etab.) jarduketareman bertan egokitu ahal izateko ere erabiliko dira. Horiez guztiez gain, eremu berdinutik datozen uren drainatze eta huste sareak jasotzen ditu proiektuak, eta edateko eta su-kontrako ur sareetako harguneak, ur beltzen saneamendukoak, gasaren, telekomunikazioen eta energia elektrikoarenak, eta GZlko argiteria.

AP-8ren Irun-Bilbao norabideko galtzadari zerbitzua ematen dion Oiartzungo GZlirako, Oiartzungo zerbitzugunean dagoen kamioientzako aparkalekuaren diseinua aldatzea planteatzen da. Kamioiak aparkatzeko plataforma, 190 plazakoa, egun maila desberdinetan diren bi plataformetan oinarrituko da, egungo bide zorua mantenduz neurri handi batean; eta horiek tarteko zona berri baten bitartez konektatuko dira, % 1,6ko luzerako maldarekin. Dauden aparkaleku-guneak berrantolatuko dira, plataformako barne sarbideetako adarrekin batera. Drainatze sareari, edateko uraren sareari, sute-kontrako sare-

tud del impacto esperado sobre la cubierta vegetal de interés del ámbito (setos autóctonos y pequeña superficie de bosque mixto). Especifica también la necesidad de que se diseñe un protocolo y unas medidas concretas para el control y erradicación de las especies invasoras que se observan en algunas zonas del proyecto.

— IHOBEn dio ez dagoela erasota proiektuko kokaguneetan lurzoria kutsa dezakeen inolako jarduerarik zertu denik eta, beraz, horiek ez daudela lurzoru kutsatuen inventarioan sartuta. Era berean, azaldu du kutsadura aztarnarik detektatuz gero Ingurumeneko Sailburuordetza jakinarazi beharko zaiola.

Aquellos aspectos señalados por las respuestas y aportaciones recibidas que inciden en los contenidos y objetivos propios del procedimiento de evaluación de impacto ambiental se han analizado y tenido en cuenta en los distintos apartados de este informe de impacto ambiental.

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

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

— Características del Proyecto:

A consecuencia del incremento de paso de vehículos pesados por el 2.º Cinturón de San Sebastián desde su apertura en 2010, se ha visto necesario disponer de un lugar de descanso en condiciones de seguridad y confort mínimas para los conductores transportistas. Con dicho objetivo, Bidegik analizó diferentes alternativas de localización y ordenación (Estudio sobre la implantación de un estacionamiento de vehículos pesados en el 2.º Cinturón de Donostia), concluyendo como idóneo el disponer de un Centro Integral de Transporte (CIT) en Astigarraga para usuarios que se desplacen hacia la frontera ubicado sobre un relleno configurado con la ejecución del 2.º Cinturón, y de otro en Oiartzun para el tránsito que se dirige hacia Vitoria, utilizando y reorganizando el aparcamiento ya existente a la altura de la estación de servicios de la AP-8.

El ámbito del CIT de Astigarraga se extiende a lo largo de una superficie total de 8,9 ha, y consta de una plataforma de 2,6 ha destinada al aparcamiento de vehículos pesados (capacidad para 355 camiones) y una parcela de 0,5 ha reservada para alojar los servicios que se ofrecerán en este CIT (edificio y aparcamiento para los trabajadores y los proveedores y un espacio para equipamiento). También se ha previsto una parcela para la ubicación de un futuro hotel, y la ambivalencia de un área del aparcamiento que podría también destinarse a suministro de nuevos combustibles. El resto de la superficie será ocupada por los viales (accesos de incorporación y salida desde y hacia la calzada Bilbao-Irun de la autopista AP-8 y una rotonda distribuidora) y para el acondicionamiento dentro del propio ámbito de actuación de los excedentes de tierras que se generan (rellenos tipo sandwich, pedraplenes, terraplenes, etc.). El proyecto comprende asimismo la red de drenaje de las aguas procedentes de la explanación y su posterior evacuación, las acometidas de las redes de agua potable y contra-incendios, de saneamiento de aguas residuales, de gas, de telecomunicaciones y de energía eléctrica, y el alumbrado del CIT.

Para el CIT de Oiartzun que da servicio a la calzada sentido Irun-Bilbao de la AP-8, se plantea modificar el diseño del aparcamiento de camiones existente en el área de servicio de Oiartzun. La plataforma para el aparcamiento de camiones, con una capacidad de 190 plazas, se apoyará en las dos plataformas existentes (manteniéndose en gran parte el firme existente), ubicadas a distintos niveles, que se conectan mediante una nueva superficie intermedia, con una pendiente longitudinal del 1,6%. Se reordenan las celdas de aparcamiento existentes y los ramales de los accesos interiores de la plataforma. Se prevén

ari, energia sareari eta argiteriari dagozkion birjartzeak aurreikusten dira, aldaketa txiki batzuekin.

– Egikaritze-eremuaren ingurumen sentsibilitatea:

GZlaren proiektua Oiartzun eta Astigarragako udalerrietan garatuko da, elkartuak eta A-8 autobidearen bazterretatik oso hurbilekoak baitira. Oro har, inguru aldakor eta mistoa da paisaia osatzen duten egungo erabilerei dagokienez; izan ere, landa elementuak/elementu naturalak ikusten dira (zuhaitz naturalak eta sail landatuak, zelaiak, etab.), eta baita beste urbanoago eta antropizatuago batzuk ere (autobidea eta horren ondoko zonak, aparkalekuak, baserriak eta etxebizitzak, poligono industriak, zerbitzu instalazioak, beste azpiegitura batzuk, etab.). Paisaiari dagokionez, eremuak («Astigarraga» eta «Irun») kokatuta dauden ikus-arroak «oso eguneroko» paisaiatzat daude kalifikatuta, balorazio baxu batez gainera, EAEko Paisaia Berezien eta Apartekoen Katalogoaren Aurreproiektuan.

Hidrogeologiaren ikuspegitik, eremu horiek Andoain-Oiartzungo (Astigarragako GZla) eta Zumaia-Irongo (Oiartzungo GZla) lurpeko masen gainean daude. Kasu bietan akuiferoen urrakotasuna oso txikia da, eta lurpeko masaren egoera kimikoari buruz eskura ditugun azken datuen arabera, egoera kimiko onean daude biak. Hidrologia kontinentalari dagokionez, eremu horietan ez dago lur gaineko ur ibilgu iraunkorrik batere, eta jariatze-ura ibarretatik zehar aratzen da, Oiartzun ibaiaren aroraino Oiartzungo GZlaren kasuan, eta Galtzaur errekaraino Astigarragako GZlaren kasuan.

Proiektuaren eragin eremuan dauden landaretzari, habitatei eta natura intereseko espazioei dagokienez, aipatu behar da eremu horiek ez daudela inongo natura espazio babestutan sartuta, eta natura intereseko areatzat ere ez daudela inongo inbentariotik jasota. Astigarragako GZlaren eremuan, batez ere giza erabilerei lotutako landaretzak ikusten dira, horren osagarriak direla landaretzak erruderal-nitrofiloak (zonarik aldatuenetan), sega-belardiak (Batasuneko 6510 habitata), belardi eta garosailak (nekazaritza eta abelazkuntzako jardueren lotutako inguruetan) eta batez ere arbustuz osatutako heskai biziak (nekazaritza eta abelazkuntzako partzelen ertzetan), eta zuhaitz/zuhamuxka landaretzak, oso gaztea, lizar, sahats eta haritzen bat edo bestez osatua, betelan antropikoko zona batzuk kolonizatzen ari da eta.

Bestetik, Oiartzungo GZlaren eremua oso antropizatuta dago egungo aparkaleku-plataformak direla eta; bazter landaretzak gisa, landaretzak erruderal-nitrofiloak ikusten dira, komunikabi-deetako betelan antropikoetan eta ezpondetan, soropilak gasolina-zerbitzuzuguneari lotutako zonetan, sega-belardiak erliebe leuneko zona aldatu gabeetan, sasi eta ote sastrakadia malda handiko zona batean, eta lehengoratzten ari den zuhaitz eta zuhamuxka landaretzak periferiako zona batzuk okupatuz. Partzela bietan ikusten dira, halaber, espezie exotiko inbaditzaile batzuen (Buddleja davidii, Cortaderia selloana eta Robinia pseudoacacia) ale bakar batzuk.

Faunako espezieei dagokienez, eta eremuen izaera batez ere antropikoa dela eta, horiei lotutako fauna inguruko zelai eta zuhaitzietan bizi diren espezieak dira nagusiki, nonahikoak, hedadura zabalekoak eta giza presentzia toleratzeko gaitasun batez hornituak (hegazti fringilidoak, anfibioak –apo arrunta esaterako–, narrastiak –horma sugandila kasu–, eta ugaztunak, hala nola trikua, lepazuria eta azeria). Egun dauden inbentarioren arabera proiektuak hartzen duen ingurune geografikoa (30TWN89 laukia) erabil dezaketen espezie interesgarrien artean, eremu horiek bizi-eremutzat erabiltzen dituzten espezie batzuk aurkitu ditzakegu (hegazti batzuk), baina zehatz esateko ez dago Espezie Mehatxatuen EAEko Katalogoaren barnean jasotako fauna lurtarreko espezieen erregistrorik.

las reposiciones, con ligeras modificaciones, correspondientes a la red de drenaje, de agua potable, red contra-incendios, red de energía, y del alumbrado.

– Sensibilidad ambiental del ámbito de ejecución:

El proyecto del CIT se desarrolla en los municipios de Oiartzun y Astigarraga, asociados y muy próximos a los márgenes de la Autopista A-8. De forma general, se trata de un entorno variable y mixto en relación con los usos existentes que conforman el paisaje, en el que se observan tanto elementos rurales/naturales (bosquetes naturales y plantaciones, prados, etc.) como otros más urbanos y antropizados (la propia autopista y sus zonas adyacentes, aparcamientos, caseríos y viviendas, polígonos industriales, instalaciones de servicio, otras infraestructuras, etc.). Paisajísticamente, las cuencas visuales a las que pertenecen los ámbitos («Astigarraga» e «Irun») están calificadas como un paisaje «muy cotidiano» y con una valoración baja según el Anteproyecto de Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la CAPV.

Desde el punto de vista hidrogeológico, los ámbitos se encuentran sobre la masas subterráneas de Andoain-Oiartzun (CIT de Astigarraga) y de Zumaia-Irun (CIT de Oiartzun). La vulnerabilidad de los acuíferos en ambos casos es muy baja y según los últimos datos disponibles sobre el estado químico de la masa subterránea, las dos se encuentran en un buen estado químico. Por lo que se refiere a la hidrología continental, en los dos ámbitos no se halla ningún curso de agua superficial permanente, evacuándose la escorrentía superficial por las vaguadas existentes hasta llegar a la cuenca del río Oiartzun (CIT de Oiartzun) y la regata Galtzaur (CIT de Astigarraga).

En lo que respecta a la vegetación, a los hábitats y a los espacios de interés naturalístico presentes en la zona de influencia del proyecto, hay que mencionar que los ámbitos no se encuentran incluidos en ningún espacio natural protegido ni han sido inventariados como áreas de interés naturalístico. En el ámbito del CIT de Astigarraga se observa fundamentalmente vegetación asociada a los usos humanos, conformada por vegetación ruderal-nitrófila (en las zonas más alteradas), prados de siega (hábitat comunitario 6510), pastizales y helechales (en las zonas asociadas a actividades agroganaderas) y setos vivos principalmente arbustivos (en los bordes de las parcelas agroganaderas) y vegetación arbórea/arbustiva muy joven de fresnos, sauces y algún roble que está colonizando algunas zonas del relleno antrópico.

Por su parte, el ámbito del CIT de Oiartzun está muy antropizado por la presencia de las plataformas de aparcamientos existentes, observándose de forma marginal vegetación ruderal-nitrófila, rellenos antrópicos y taludes de las vías de comunicación, céspedes en zonas ligadas a la estación de servicios, prados de siega en zonas no alteradas de relieve suave, matorral de zarzas y árgomas en una zona de fuerte pendiente, y vegetación arbórea y arbustiva en regeneración ocupando algunas zonas periféricas. En ambas parcelas se observa también algunos ejemplares de especies exóticas invasoras (Buddleja davidii, Cortaderia selloana y Robinia pseudoacacia).

Por lo que se refiere a las especies faunísticas, y debido al carácter fundamentalmente antrópico que presentan los ámbitos, la fauna asociada está formada fundamentalmente por las especies que habitan en los prados y bosquetes del entorno, de carácter ubicuista, amplia distribución y con cierto grado de tolerancia a la presencia humana (aves fringílicas, anfibios como el sapo común, reptiles como la lagartija roquera, mamíferos como el erizo común, la garduña o el zorro). Entre las especies de interés que según los inventarios existentes pueden hacer uso del entorno geográfico del proyecto (cuadrícula 30TWN89), pueden encontrarse algunas especies que utilicen los ámbitos como áreas de campeo (ciertas aves), pero de forma concreta no hay registros de especies de fauna terrestre que estén incluidas dentro del Catálogo Vasco de Especies Amenazadas.

Eremuon soinu aldetiko kalitatea zeharo baldintzatuta dago, zerbitzua eman behar dioten bide azpiegitura bera (AP-8) oso hurbil dagoelako. Hala, autobideko zarata-mapen arabera, Astigarragako GZlaren zein Oiartzungo GZlaren inguruan zarata-mailak 55-64 dB(A) bitartekoak dira nagusiki eguneko eperako, eta baxuagoak, berriz, gaueko eperako.

Azkenik, kultura ondasunei dagokienez, adierazi behar ezen Eusko Jauriaritzaren Kultura Ondarearen Zuzendaritzak dioenaren arabera proiektuko eremuetan ez dagoela elementu katalogaturik; eta kutsatuta egon daitezkeen lurzoruei dagokienez, berriz, eta EAEko inbentarioaren arabera, eremu horietan ez dago lurzoru kutsatzen duten edo kutsa dezaketen jarduerak hartu dituen lurzoruen inbentarioan sartutako inolako gunerik.

– Inpaktu potentzialaren ezaugarriak:

Kontuan harturik aurreko apartatuan aipatutako ingurumen elementuen ezaugarriak, argitu egin behar da proiektuak ingurumen bitarteko horien gainean izan dezakeen afekzio maila adierazgarria izatera hel daitekeen. Horretarako, jarraitu egin beharko ditugu 21/2013 Legearen III. eranskinak horri dagokienez ezartzen dituen irizpideak (inpaktuaren hedapena, garrantzia eta konplexutasuna, inpaktuaren probabilitatea, inpaktuaren iraupen, maiztasun eta itzulgarritasuna).

Ildo horretatik, eta efektu aurreikusgarri nagusiei dagokienez, honakoak hartu behar dira aintzat:

* Paisaia eta geomorfologia: Oiartzungo GZlaren eremua kalitate intrintseko baxuko espazio antropikoa da, egun dauden aparkatzeko plataformek berek eta Lanbarrengo industrialdearen eta A-8 autobidearen hurbiltasunak ikuspegiaren aldetik kalitatea kentzen diotelako paisaiari; dena den, aipatu behar da zelai eta landaketa atlantikoak bete inguruak, baserriekin batera, gorantz eragiten diotela ikuspegi aldetiko kalitate horri. Bestetik, maldaz osatu orografia eta bide azpiegiturekiko eta industrialdearekiko hurbiltasun handia direla eta, ikuspegi aldetiko hauskortasun altuko lekua da. Astigarragako GZla, bere aldetik, paisaia aldetiko kalitate baxuko espazioa da. Oraindik bertan dirauten zuharmuxka-komunitateak eta zuhaitzek halako heterogeneotasun bat ematen badiote ere testurei dagokienez, azpiegitura linealak egoteak ikuspegi aldetiko kalitatea kentzen dio paisaiari; horrenbestez, ikuspegi aldetiko hauskortasun ertaineko lekua da.

Kontuan harturik Astigarragako GZlrako ikusgarritasuna ertaina dela, eta altua, berriz, Oiartzungo GZlrako, proiektuak ekologia, estetika eta paisaia ordenamendurako proiektu bat planteatzen du, horiek integratzea ahalbidetzearren. Horrenbestez, ingurumen-dokumentuak konklusio ateratzen du inpaktu moderatua dela, eta balorazio orokor edo globalaren arabera inpaktu hori ez dela garrantzitsua. Geomorfologiari dagokionez, aldaketak ez dira oso garrantzitsuak dagoeneko antropizatuta dauden sailen gainean (Oiartzungo GZlan lehendik dauden aparkatzeko plataformen kasuan) edo duela gutxi aldatuen gainean (bigarren ingurubidearen eraikuntzatiko betelanean); beraz, zonako geomorfologiaren gaineko afekzioa puntuala da eta ez garrantzitsua.

* Hidrologia eta sare hidrografikoa: Inguru hurbilean, baina GZletarako planteatutako eremuetatik tarte batera, bakar-bakarrik Galtzaur erreka (Astigarragako GZla) eta Oiartzun ibaia (Oiartzungo GZla) daude; egikaritze lanek ez diete zuzenean eragingo horiei. Egikaritze lanetan zehar lur mugimenak egiten diren zonetatik datozen jariatze-urak eta partzeletan sortzen diren jariatze-urak egungo drainatze sistemen bitartez drainatuko dira. Horregatik, neurri zuzentzaile batzuk aurreikusi dira, aipatutako ibilguetako eta hurbileko iturburuetako uren kalitatearen gaineko zeharkako afekzioa minimizatzeke (makineria-parkea eta hondakin-biltegia urak kutsatzeko arriskua dagoen zonetatik kanpo jartzea, hormigoia garbitzeko lubakiak, iragazte eta jalkitze hesi luzekakoa) eta, beraz, ez da afekzio garrantzitsurik espero sare hidrologikoaren gainean, ezta zonako hidrogeologiaren gainean ere, oso iragazkortasun txikiko ingurua da eta. Bestetik, funtzionamendu fasera begira

La calidad sonora de los ámbitos está muy condicionada por la cercanía que presentan con la propia infraestructura viaria a la que quieren dar servicio (AP-8), de tal forma que según el mapas de ruido de la autopista, tanto en el entorno del CIT de Astigarraga como en el del CIT de Oiartzun, los niveles acústicos se sitúan principalmente entre 55-64 dB(A) para el periodo de día, disminuyendo para el periodo de noche.

Por último, indicar que respecto a los bienes culturales, la Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco señala que en los ámbito del proyecto no figuran elementos catalogados, y que respecto a suelos potencialmente contaminados, y según el inventario de la CAPV, no coinciden con ningún emplazamiento perteneciente al inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo.

– 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 y la geomorfología: El ámbito del CIT de Oiartzun constituye un espacio antrópico de calidad intrínseca baja, debido a que las propias plataformas de aparcamiento existentes y la proximidad del polígono industrial Lanbarren y la autopista A-8 contribuyen a restar calidad visual al paisaje, si bien cabe señalar que su entorno de prados y cultivos atlánticos junto a caseríos eleva su calidad visual. Por otro lado, dada su orografía de pendientes y la inmediatez a infraestructuras viarias y al polígono industrial, se trata de un lugar de fragilidad visual adquirida alta. Por su parte, el CIT de Astigarraga, constituye un espacio de calidad paisajística baja. Si bien la comunidad arbustiva y el arbolado aún presente otorgan algo de heterogeneidad en cuanto a texturas, la presencia de infraestructuras lineales resta calidad visual al paisaje, por lo que se trata de un lugar de la fragilidad visual adquirida media.

Teniendo en cuenta que la visibilidad es media para el CIT de Astigarraga y alta para el CIT de Oiartzun, el proyecto plantea un proyecto de ordenación ecológica, estética y paisajística con el objetivo de procurar su integración, por lo que el documento ambiental concluye que el impacto es moderado y con una valoración global de poco significativa. Respecto a la geomorfología, se realizan alteraciones no muy importantes sobre terrenos ya antropizados (plataformas de aparcamiento existentes en el CIT de Oiartzun) o modificados recientemente (relleno procedente de la construcción del Segundo Cinturón), por lo que la afección a la geomorfología de la zona es puntual y no significativa.

* Hidrología y red hidrográfica: En el entorno cercano, pero a cierta distancia de los ámbitos planteados para los CIT, tan solo se localizan la regata Galtzaur (CIT de Astigarraga) y el río Oiartzun (CIT de Oiartzun), que no son afectados directamente por su ejecución. Las escorrentías que provengan de las zonas de movimientos de tierra durante las obras de ejecución y la escorrentía generadas en las parcelas drenarán por los sistemas de drenaje existentes, por lo que se ha previsto una serie de medidas correctoras para minimizar la afección indirecta a la calidad de las aguas de los cauces mencionados y a los manantiales cercanos (ubicación de parque de maquinaria y almacén de residuos fuera de zonas en las que exista riesgo de contaminación de aguas, zanjas para lavado de hormigón, barrera longitudinal de filtrado y sedimentación) por lo que no se esperan afecciones importantes sobre la red hidrológica, ni sobre la hidrogeología de la zona por su baja permeabilidad. Por su

proiektuak aurreikusten du euri-uren jariatzeak tratatzeko sistema bat instalatzea (bereizle hidrodinamikoa). Aurrekoarekin bat, ingurumen-dokumentuak bateragarritzat jotzen du lur gaineko eta lurpeko uren gaineko inpaktua, eta ulertzen da ezen, afekzio hori denboran mugatua izango denez (obra-aldian zehar) ezin dela afekzio garrantzitsutzat jo.

* Naturaguneak eta landaretza eta habitat interesgarriak: Aipatu den bezala, proiektua ez da sartzen EAeko naturagune babestuen sareko (BGL/KBE, parke naturala eta/edo biotopoa) inongo eremu edo lekutan, ezta natura intereseko inongo espaziotan ere. Astigarragako GZla egiteko, garbitu eta kendu egin behar dira landaretza erruderal-nitrofiloa, larre eta zelaiak (Batasuneko 6510 habitata), garo-saila, heskai biziak, eta betelan antropikoa kolonizatu duen zuhaitz/zuhamuxka landaretza gaztea. Oiartzungo GZlaren kasuan, Irun-Bilbao galtzadatik sarbidea egokitzeko lanek, zona txiki batean, sega-belardiei eragingo diete, eta maila puntualean baita lehengorutzen ari den zuhaitz eta zuhamuxka landaretzari ere, eta egungo bi plataformen artean dagoen landaretza erruderalak hartutako zona bat desagertuko da. Eremu horietan ukitutako landaretzaren zati handiena botanika aldetiko interes txikiak dela edo (6510 habitataren kasuan) inguru hurbilean ordezkartza zabala duela kontuan harturik, ingurumen-dokumentuak moderatutzat baloratzen du inpaktua, magnitude orokor edo globalaren arabera inpaktu hori garrantzitsua ez dela adieraztearekin batera.

* Faunako espezieak: Oiartzungo GZlak neurri handi batean aprobetxatzen dituzenez egun diren plataformak, eta kontuan harturik Astigarragako GZlan zuzenean inplikaturikoa habitat eta landaretza-formazioen bazter egoera eta azalera ezaugarriak eta natura aldetiko interes handirik eza, ingurumen-dokumentuak aipatzen du ezen, egungo egoerari dagokionez, proiektuak ez dukeela modu nabarmen edo adierazgarri batean eragingo hegaztientzako zein arean egon daitezkeen bestelako fauna espezieentzako habiagintza, ugalketa, elikadura, egonaldi, atsedengune eta/edo igarotze eremuetan. Dena den, hori guztia ziurtatu beharko du proiektuak, eta horren arabera planteatu beharrezko neurri zuzentzaileak, faunaren gaineko afekzio posiblea murrizteko (obren aurretiko prospekzioa, gutxienean okupazio eremua, obretan zeharreko eragozpenak, habitata lehengoratzeta, etab.).

– Soinu, egurats eta lurzoru aldetiko kalitatea: Eguratsaren kalitatearen gaineko afekzioak (esekiduran dagoen partikula-maila eta errekontzako gasak) eta soinuaren gainekoak (zarata-mailak, erantsitako azterketa akustikoaren arabekoak), proiektuak sortuak, obra faseari eta funtzionamendu faseari lotzen zaizkie nagusiki. GZletatik hurbil den biztanleria-dentsitatea txikia dela kontuan harturik, are Oiartzungo GZlaren kasuan obrak amaitu ondoren egungo egoerara itzuliko dela, inpaktuak mugatuak eta aldi baterakoak dira, lehengoragarriak, neurri apalekoak eta proiektuan jasotzen diren neurri zuzentzaileak (ureztatzeak, ibilgailuen azterketa eta mantentzea, laneko ordutegiak, pantaila akustikoak GZl bietan, etab.) aplikatu ondoren bateragarriak. Bestetik, eta Oiartzungo GZla dagoeneko kamioientzako aparkaleku batek eta horri dagokion zerbitzuek okupatzen dutelarik gehienbat, eta Astigarragako GZla betelan antropiko zahar baten gainean egingo denez, lurzoru interesgarrien gaineko afekzioa, hots, nekazaritzako lurren edo landaretza duten lurren gainekoa garrantzi apalekotzat jotzen du ingurumen-dokumentuak.

Aurreko guztia kontuan harturik, ulertzen da deskribatzen diren inpaktu aurreikusgarri gehienak ez direla garrantzitsuak edo onartezinak, minimizatu egin baitaitezke, edo lehengo egoerara itzul baitaitezke, ingurumen-dokumentuan zerranditzen diren babes eta zuzentze neurri egokiak eraikuntza-proiektuan sartuz eta horiek gauzatuz, eta horri dagokionez ingurumen-inpaktuari buruzko txosten honetan ezartzen diren zehaztapenei jarraikiz.

Beraz, proiektuaren ezaugarriak, ukitutako arearen ingurumen sentsibilitatea eta inpaktu potentzialaren ezaugarriak

parte, para la fase de funcionamiento el proyecto prevé la instalación de un sistema para el tratamiento de las escorrentías pluviales (separador hidrodinámico). De acuerdo con lo anterior, el documento ambiental califica el impacto sobre las aguas superficiales y subterráneas como compatible, y se entiende que debido al carácter limitado en el tiempo de su afección (periodo de obras), no se puede considerar como significativo.

* Espacios naturales y vegetación y hábitats de interés: 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) o espacios de interés naturalístico. La realización del CIT de Astigarraga hace necesario el desbroce y eliminación de la vegetación ruderal-nitrofila, y de los pastos y prados (hábitat comunitario 6510), del helechal, de los setos vivos, y de la vegetación arbórea /arbustiva joven que ha colonizado el relleno antrópico. En el caso del CIT de Oiartzun, la adecuación del vial de acceso desde la calzada Irun-Bilbao afectará en una pequeña extensión a la zona de prados de siega y muy puntualmente a vegetación arbórea y arbustiva en regeneración, eliminándose una zona de vegetación ruderal existente entre las dos plataformas actuales. Considerando que la mayor parte de la vegetación afectada en ambos ámbitos es de interés botánico reducido o que cuenta con una alta representación en el entorno inmediato (para el hábitat 6510), el documento ambiental valora el impacto como moderado con una magnitud global poco significativa.

* Especies faunísticas: Como el CIT de Oiartzun aprovecha en gran parte las plataforma existentes, y teniendo en cuenta la explicadas características y situación de borde y superficies e interés naturalísticos no elevados de los hábitats y formaciones vegetales directamente implicadas en el CIT de Astigarraga, el documento ambiental observa que, respecto a la situación actual el proyecto no parece afectar de forma apreciable o significativa a áreas de nidificación, reproducción, alimentación, estancia, descanso, y/o tránsito, tanto de la avifauna como las del resto de especies esperables en el área. No obstante, el proyecto deberá asegurarse de lo anterior y en función de ello plantear las medidas correctoras necesarias para reducir la posible afección sobre la fauna (prospección previa a las obras, área mínima de ocupación, molestias durante las obras, restauración de hábitats, etc.).

– Calidad sonora, atmosférica y de los suelos: Las afecciones sobre la calidad atmosférica (niveles de partículas en suspensión y gases de combustión) y sonora (niveles de ruido según el estudio acústico adjuntado) producidas por el proyecto se asocian fundamentalmente a la fase de obras y a la fase de funcionamiento. Teniendo en cuenta que la densidad de población residencial cercana a los CIT es baja, y que para el caso del CIT de Oiartzun una vez finalizadas las mismas se retorna a la situación actual, los impactos son limitados y temporales, recuperables, de escasa magnitud y carácter compatible tras la aplicación de medidas correctoras recogidas en el proyecto (riegos, revisión y mantenimiento de vehículos, horario de trabajos, pantallas acústicas en ambos CIT, etc.). Por su parte, y debido a que el CIT de Oiartzun ya se encuentra mayoritariamente ocupado por un aparcamiento para camiones y su área de servicio, y el CIT de Astigarraga se realiza sobre un antiguo relleno antrópico, la afección sobre los suelos de interés (suelo agrario, suelo con vegetación) es calificada por el documento ambiental como poco significativa.

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

kontuan harturik, 21/2013 Legeak, abenduaren 9koak, ingurumen-ebaluazioari buruzkoak, III. eranskinean jasotzen dituen irizpideak aplikatuz, eta 22/2016 Foru Dekretuak, uztailaren 6koak, aurreikusten duenaren indarrez, Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusi honek proiektu honi dagokion ingurumen-inpaktuari buruzko txostena ematen du, ondoko terminotan:

Lehena. Astigarraga-Oiartzungo Garraioaren Zentro Integralaren proiektuak ez du ingurumen-inpaktuaren ebaluazio arrunterako prozedurarik igaro beharrik, zeren eta egindako analisiaren ondotik ulertzen baita proiektuak ez duela inpaktu kaltegarri adierazgarrikerik eragingo inplikaturako ingurumen elementuen gainean, betiere proiektuaren sustatzaileak bermatzen badu ingurumen-inpaktuari buruzko txosten honetako bigarren apartatuan ezartzen diren zehaztapenak modu eraginkorrean jaso eta beteko direla.

Bigarrena. Astigarraga-Oiartzungo Garraioaren Zentro Integrala eraikitzeko proiektuak xehetasunez eta sakon garatuko du eragiten dituen inpaktuen, ingurumen-inpaktutik babesteko zein inpaktu hori zuzentzeko neurrien, eta ingurumen-dokumentuan jasotzen diren ingurumen-zaintzako programako zehaztapenen identifikazio eta balorazioa.

Edonola ere, neurri zuzentzaileen, paisaia aldetiko integrazioarako eta ingurumena lehengoratzeko proiektuaren eta ingurumen-zaintzarako programaren aurrekontua eta baldintza teknikoek orriak sartu egin beharko dira eraikuntza-proiektuaren aurrekontuetan, horren baldintza teknikoek orrietan, eta lizitazioarako oinarrietan; eta horri dagokionez, honakoak hartu beharko dira kontuan:

1. Obrarako neurri zuzentzaile orokorrak:

Neurri zuzentzaileen multzoan kontuan hartu beharko dira obrak gauzatzeko ukitzen dituen eremu guztiak, barnean harturik, inolaz ere, proiektuaren desjabetze eremutik kanpo dauden eta ukitzen diren zonak, hala nola sarbideak eta obra-bideak, lanerako plataformak etab., horietan ere neurri zuzentzaile eta lehengoratzeko neurri egokiak aplikatuko dira eta era berean.

Obra egin bitartean ez da beharrezkoa baino azalera handiagorik ukituko. Beraz, proiektuak mugatu eta kartografiatu egin beharko du, ahalik eta zehatzen, okupatu beharreko gehieneko area, bai obrako zonek hartuko dutena bai obrako unitateek hartuko dutena, horietan izan baitaitezke aldi baterako metaketentzako lekua, obrako instalazio eta eraikinek beharko dutena, makineria-parkearena, material, olio eta erregeiak biltzekoa, ibilgailuak garbitzeko zonetakoa, urak arazteko sistemena, trafikoa behin-behinean desbideratzeko beharrezkoa eta barneko eta kanpoko obra-bideen sarea.

Aipaturako instalazioak eta aldi baterako metaketak gutxieneko ingurumen afekzioaren irizpideari jarraikiz kokatuko dira. Horrelakoak ezingo dira, inolaz ere, landaretza-formazio interesgarriak (baso autoktonoak, ibaiertzeko landaretza, lehentasuneko intereseko habitatak) dauden espazioetan jarri, eta saiatu beharko da horrelakoak ibilguetatik eta lur gaineko beste ur masa batzuetatik urrun egon daitezen, geroago zehaztuko denaren arabera.

Obra-zuinetaren unean, eta eraikuntza-lanak abiatu aurretik, berriazko balizate lana egin beharko da, sendoa eta nekez mugitzeko, aurreko paragrafoan aipatzen diren balio aipagarriko elementu naturalen aldamenen dauden laneko zona guztiak zehatz-mehatz mugatzearen.

Obra-zuzendaritza eta kontratista esleipendunak, obretan eta obran berme-epetan zehar, ingurumen-inpaktuen prebentzio eta zuzenketan eta neurri zuzentzaileen garapenaren arloan prestakuntza handia duten profesionalen aholkularitza izan beharko dute. Kontratatzen ingurumen-aholkularitza obran bertan arituko da, eta alderdi horrekin lotutako obrako unitateak behar bezala garatzeaz arduratuko da.

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

Primero. Considerar que el proyecto de Centro Integral de Transporte en Astigarraga y Oiartzun 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 implicados, siempre y cuando el promotor del proyecto garantice la efectiva incorporación y cumplimiento de las determinaciones que se establecen en el apartado segundo de este informe de impacto ambiental.

Segundo. El proyecto de construcción de Centro Integral de Transporte en Astigarraga y Oiartzun desarrollará en detalle y profundidad la identificación y valoración de los impactos que produce, las medidas protectoras y correctoras de impacto ambiental y las determinaciones del programa de vigilancia ambiental incorporados en el documento ambiental.

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

1. Medidas correctoras generales para la obra:

El conjunto de medidas correctoras deberá tener en cuenta la totalidad de las áreas repercutidas por la ejecución de las obras, incluidas aquellas zonas que, en su caso, se sitúen fuera del ámbito expropiatorio del proyecto y se vean afectadas (camino 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.

Las instalaciones y los acopios temporales mencionados se localizarán teniendo en cuenta criterios de mínima afectación ambiental. En ningún caso podrán localizarse en espacios con formaciones vegetales de interés (masas forestales autóctonas, vegetación de ribera, hábitats de interés prioritario), debiéndose procurar su alejamiento de los cauces o de otras las 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 deberá contar, durante las obras y el plazo de garantía de las mismas, con la asesoría de profesionales cualificados en materia de prevención y corrección de impactos ambientales y ejecución de medidas correctoras. La asesoría ambiental de contratista estará a pie de obra ocupándose del correcto desarrollo de las unidades de obra relacionadas con esta materia.

2. Sistema hidrológico eta lehorreko eta itsasoko uren kalitatea:

Organo eskudunek ezartzen dituzten baldintzak ezartzen dituztela, ur jabari publikoaren eta itsaso eta lehorren arteko jabari publikoaren zein horien babes-zorguneen gaineko afekzioa dakarten obrek ondoko zehaztapenetara egokitu beharko dute:

Indusketa, lur mugimendu eta eraikuntza faseak egikaritzean, minimizatu egin beharko da ukitu daitezkeen ibilguetara jalkinak eta bestelako kutsatzaileak isurtzea. Horretarako, beharrezko bitartekoak eduki beharko dira, egingo diren lubeta eta lur-erazketa lanetako lur isuriak saihestearren. Obran egiteko lehen faseetatik beretatik, urak isuri aurretik finei eusteko dispositiboak instalatuko dira (iragazte eta jalkitze hesi luzekakoa).

Obrako aldi baterako instalazioak (makineria-parkeak, ibilgailuak garbitzekoak, gurpilak garbitzekoak, garbiguneak, etab.) ur jabari publikotik eta ibilguetako zortasun eremutik kanpo kokatuko dira, eta posible baldin bada, haien babes-zorgunetik kanpo halaber; horretaz gain, ingurutik isolatuta egongo dira hidraulikoki, eta berezko jariatetik datozen urak eta instalazio horietatik bereizi egingo dira, azken hauek tratatu egin beharko baitira, hala dagokionean, isuri aurretik, kasu horietarako finkatuta dauden legezko balioak inoiz gainditzeke.

3. Paisaia aldetiko integrazioa eta Lehengoratze Plana:

Berezko lurra eta lur-erazketa eta betelanteko ezpondek bat egiten duten guneean, ahal den guztietan, forma leun eta biribilduak erabiliko dira, ertz eta profil zuzenak kenduz, horien guztien integrazioa eta kalitate estetikoa handiago eta hobea izan dadin.

Lehengoratzea landareztatzean oinarritzen den zona guztietan, landareztatze horretan zonako komunitate klimazikoko espezieak erabiliko dira, eta ahal den neurrian inguruko eta zona biogeografikoko espezieen haziak eta aleak eta ekotipoak, hain zuzen ere habitat naturalizatuak sortzea ahalbidetzeren eta horiek inguruetan den landareta naturalarekin lotzen saiatuta.

Soildutako eremuetan higadurarik gerta ez dadin, ukitutako eremu guztietako lehengoratze lanak, ahal den neurrian, obrekin batera zertuko dira, hau da, obrek aurrera egin ahala egin beharko dira ezartzen diren birmoldatze eta landareztatze lanak. Horretarako, obrak zuzenean edo zeharka uki dezakeen landare-luraren goiko geruza berreskuratuko da, geroago erabili ahal izatearren horren beharra duten lehengoratze prozesuetan. Landare-lur horren ezaugarrien arabera, medeagarri organikoak erabili beharra aurreikusiko da.

Landare espezie exotiko inbaditzaileei dagokienez, proiektuak jaso egin behar ditu obrek horrelakoak ezartzen eta hedatzen ez laguntzeko neurriak, landare horiek kontrolatzeko eta errotik erazteko ezarritako protokoloak jarraituz. Horretarako, proiektuaren inguruan ohikoen diren espezieen diagnostikoa egingo da, dagoeneko egindako obrek ukitzen dituzten lurretako kolonizazio maila ere jasoz, arriskuen analisi batekin batera. Diagnostiko horretatik abiatuta, prebentzio neurriak eta, hala dagokionean, errotik erazteko neurriak ezarriko dira. Era berean, espezie horien eragipenaren gaineko jarraipena jasoko du zaintza-programak.

4. Faunaren babesa:

Lanak hasi aurretik, proiektuaren eremuan eta proiektutik hurbilekoetan sartuta dauden habitaten egoeraren eta habitat horiek erabiltzen dituzten espezieen karakterizazioa egingo da.

2. Sistema hidrológico y calidad de las aguas terrestres y marítimas:

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

Las fases de excavación, movimientos de tierra y construcción deberán ejecutarse minimizando la emisión de sedimentos y otros contaminantes a los cauces que pueden verse afectados, por lo que 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 (barrera longitudinal de filtrado y sedimentación).

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

3. Integración paisajística y Plan de Restauración:

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 comunidades climáticas de la zona, utilizando en la medida que sea posible semillas y ejemplares de especies y ecotipos propios del entorno y de la zona biogeográfica, de manera que se favorezca la creación de hábitats naturalizados y procurando conectarlos con la vegetación natural presente en las inmediaciones.

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

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

4. Protección de la fauna:

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

Espezie lehortar babestuen habiak edo ugalketa-zonak daudela ikusten bada, basa faunaren kudeaketan eskumena duen foru organoari eman beharko zaio aditzera.

5. Obrako hondakin eta soberakinen kudeaketa:

Obretan zehar sortzen diren hondakinak kudeatzeko honako jarraituko dira: 22/2011 Legea, uztailaren 28koa, hondakinei eta lurzoru kutsatuei buruzkoa, eta 112/2012 Dekretua, ekainaren 26koa, eraikuntza- eta eraispen-hondakinen ekoizpena eta kudeaketa arautzeko dena. Neurri orokor gisa, berriaz galarazita dago sortutako hondakin mota desberdinak elkarrekin edo beste hondakin batzuekin nahastea. Teknikoki eta ekonomikoki bideragarria baldin bada, hondakin mota bakoitza behar bezala baimendutako balorizatzailearen bitartez balorizatu beharko da.

Hondakin arriskutsuen eta olio erabilien kudeaketa dagoen araudiarekin bat eramango da (833/1988 Errege Dekretua eta 679/2006 Errege Dekretua, hurrenez hurren). Kudeatzaile baimendunari eman arte, hondakin horiek estalkipean bilduko dira, ontzi estankoean, behar bezala etiketatuta, zolata irazgaitz baten gainean eta isuri edo ihesei eusteko edota horrelakoak jasotzeko moduko ontzi edo euste-sistemen barnean, betiere hondakin ez arriskutsuak edo geldoak biltzeko zonetatik berezita.

6. Soinu kalitatea:

Lanek iraun bitartean, beharrezko ikusten diren obrako praktika onen multzoa aplikatu beharko da makineriaren mantentze orokorrari eta zarata sorburuan murrizteari dagokionez eta, bereziki, aplikagarria denean, segitu egin beharko da 212/2002 Errege Dekretua, otsailaren 22koa, kanpoan erabiltzeko makinek ingurumenean sortzen dituzten soinu-igorpenak arautzen dituen, hain zuzen ere horren bitartez bete ahal izatearren 212/2012 Dekretuak, urriaren 16koa, xedatuaren arabera finkatutako soinu-igorpenetarako kalitate helburuak.

7. Airearen kalitatea:

Obrak egiteko fasean zehar, lanek berek edo obrako ibilgailuek atmosferara ahalik eta partikula gutxien igortzea zainduko da; horretarako, beharrezko kontrol neurriak hartuko dira, hala nola kamioien gupilak garbitzeko sistemak, galtzadak eta obralokua ureztatzea, ibilgailuak egoera egokian mantentzea, etab., beharrezkoak izan baitaitezke eraikuntza-lanetatik datozen eta esekiduran dauden partikulen eragina murriztera begira. Aire librean hauts-itxurako materialik biltegitratzea saihestuko da.

Indusketako materialak (lurrak, hondakinak etab.) garraiatzeko, hezetasan baldintzarik egokienak baliatuko dira, eta beharrezkoa baldin bada, karga estaltzeko dispositiboak dauzkaten ibilgailuak erabiliko dira, hain zuzen atmosferan partikularik barreia ez dadin.

8. Garbiketa eta lehengoratzeko lanak:

Obretan zehar, obrei berei dagozkie inguruak zein obrek ukitutako zonak (traza, makineria parkeak, makineriaren igarobideak, sarbideak eta ukitutako herriguneak, etab...) ahalik eta garbien mantendu beharko dira.

Obra inguruan ibilgailuak igarotzeagatik, obrako materialak garraiatzeagatik eta abarregatik gertatzen diren aldaketak ahalik eta txikiak izango dira; hurrena, inguru osoa lehengoratu beharko da, irizpide ekologikoei jarraikiz. Obretarako sarbideak eta soberakinen deposituetarako sarbideak, obrako kamioien joan-etorrien eraginez kalterik izan badute, behar bezala egokitu eta lehengoratuko dira atzera: sarbideen bide zoru eta oinarri zona hondatuak konpondu behar dira, sortutako gehiegizko zabalgunek kendu, eta sarbideen ertzak lehengoratu eta integratu (landareztatzea, arekak, drainatze sistemak, etab.).

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.

5. Gestión de residuos y sobrantes de obra:

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

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

6. Calidad sonora:

Durante el tiempo de duración de los trabajos, deberá aplicarse el conjunto de buenas prácticas de obra que se prevean necesarias en cuanto al mantenimiento general de maquinaria y reducción en origen del ruido, y en particular, cuando les sea de aplicación, lo establecido en el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre, en consonancia con el cumplimiento de unos objetivos de calidad de inmisión sonora establecidos según lo dispuesto en el Decreto 212/2012, de 16 de octubre.

7. Calidad del aire:

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

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

8. Labores de limpieza y restitución:

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

Las alteraciones que se hubieran producido en el entorno de las obras 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 sobrecanchos que se hayan podido generar, restauración e integración de los bordes de los accesos (vegetación, cunetas, sistemas de drenaje, etc.).

Obrak amaitu ostean, garbiketa-lan sakona egingo da, eta proiektuaren eraginpeko inguruan ez da bat ere obra hondakin geratuko. Eraiste lan, zimendatze, kofratu eta abarretatik ateratzen diren materialak zonatik atera eta gordetegi edo zabortegi baimendunetara bidaliko dira.

9. Zaintza Programa:

Zaintza Programa garatzeko, jarraitu egingo da ingurumen-dokumentuan adierazia. Behar denean egokitu eta areagotu egingo da, gerora sortutako beharrak direla eta behar diren kontrol berriak kontuan hartuta, neurri zuzentzaile berrietarako proposamena izan baitaiteke, dagoeneko ezarrita daudenak eskas geratzen direla ikusiz gero eta/edo ingurumen inpaktu berriak detektatuz gero.

Programa hori eraikuntza-proiektuan eta obrak kontratatze-ko baldintza-agirian sartuko da, eta dagokion aurrekontua edukiko du, ez baina soilik obraren behin-behineko harrera egin arte, baizik eta obraren berme-epe osoan zehar.

Ingurumen Aholkularitzak hileko jarraipen txostenetan jaso beharko du obraren zehar eta ingurumen-inpaktuari dagokionez gertatzen den guztia, bertan zehaztuz neurri zuzentzaileen maila zein betetze maila, obra faserako Ingurumen Zaintzarako Programa osatzen duten analisiek ematen dituzten emaitzekin batera. Txosten horiek eskura egon beharko dute, GFaren Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusi honek ikuskatu ahal izan ditzan. Obrak amaitzen direnean, ingurumen-dokumentuan aipatzen den obra-amaierako txostena igorriko zaio Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusiari; horretan behar bezala dokumentatuko dira gertatutako gorabehera garrantzitsuenak, egindako analisiak eta izandako emaitzak eta soluzioak, hala dagokionean zehaztuz, halaber, proiektua gauzatu bitartean sartu diren aldaketak puntualak, horiek ingurumenaren izan duten eraginaren ikuspegitik justifikazioa ere emanez.

Hirugarrena. Ingurumen-inpaktuari buruzko txosten honek lau urteko indarraldia izango du, Gipuzkoako ALDIZKARI OFIZIALEAN argitaratzen denetik aurrera, 21/2013 Legeak, abenduaren 9koak, 47.4 eta 47.6 artikuluetan xedatzen duenarekin bat. Epe hori igarotzen bada proiektuaren baimena iritsi gabe, ingurumen-inpaktuari buruzko txostenak laga egingo dio berezko dituen eraginak izateari. Dena den, sustatzaileak ingurumen-inpaktuari buruzko txostenaren indarraldia luzatzea eskatu ahal izango du, aipatutako lau urteko epea igaro aurretik.

Laugarrena. Ingurumen-inpaktuari buruzko adierazpen hau jendaurrera zabalduko da Gipuzkoako ALDIZKARI OFIZIALAREN eta Ingurumeneko eta Obra Hidraulikoetako web orriaren bitartez, hain zuzen ere 21/2013 Legeak, abenduaren 9koak, 47.3 artikuluan xedatzen duenarekin bat, eta adierazpena Gipuzkoako Foru Aldundiaren Bide Azpiegiturako Departamentuari ere helaraziko zaio.

Donostia, 2019ko otsailaren 8a.—Mónica Pedreira Lanchas, Ingurumeneko zuzendari nagusia. (1164)

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

9. Programa de Vigilancia:

El Programa de Vigilancia se desarrollará de acuerdo con lo indicado en el documento ambiental, adaptándolo y ampliándolo, en su caso, a nuevos controles que sean necesarios debido a su necesidad sobrevenida (propuesta de nuevas medidas correctoras en caso de comprobarse la insuficiencia de las ya implantadas y/o en caso de detectarse nuevos impactos ambientales).

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

La asesoría ambiental en los informes de seguimiento mensuales incorporará las eventualidades surgidas durante el desarrollo de las obras en todo lo relacionado con su impacto ambiental, especificándose el nivel y condiciones del cumplimiento de las medidas correctoras y el resultado de los diferentes análisis que constituyen el programa de vigilancia ambiental para la fase de obras. Dichos informes deberán estar disponibles para su inspección por esta 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.

Tercero. Establecer, de acuerdo con el artículo 47.4 y 47.6 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, un plazo de vigencia de este informe de impacto ambiental de cuatro años, a contar desde su publicación en el BOLETÍN OFICIAL de Gipuzkoa. Transcurrido dicho plazo sin haberse procedido a la autorización del proyecto, el informe de impacto ambiental cesará en la producción de los efectos que le son propios. No obstante, el promotor podrá solicitar la prórroga de la vigencia del informe de impacto ambiental antes de que transcurra el plazo de cuatro años mencionado.

Cuarto. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 47.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, hacer pública la presente declaración de impacto ambiental a través del BOLETÍN OFICIAL de Gipuzkoa y de la página web del Departamento de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas, y dar traslado de la misma al Departamento de Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

San Sebastián, a 8 de febrero de 2019.—La directora general de Medio Ambiente, Mónica Pedreira Lanchas. (1164)