

**GIPUZKOAKO LURRALDE HISTORIKOKO  
ADMINISTRAZIOA**

2

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

*GI-638 errepidea hobetzeko eta 1+200 eta 3+610 KPen artean (Deba-Mutriku) oinezkoen pasabidea egiteko proiektuaren ingurumen inpaktuari buruzko txostena.*

Ingurumeneko zuzendari nagusiak 2017ko maiatzaren 30eko datarekin, ondoren argitaratzen den Ebazpena hartu zuen:

## «AURREKARIAK

Gipuzkoako Foru Aldundiko Bide Azpiegiturretako Departamentuak, 2017ko martxoaren 7an, GI-638 errepidea hobetzeko eta 1+200 eta 3+610 KPen artean (Deba-Mutriku) oinezkoen pasabidea egiteko proiektuari dagokion hasierako ingurumen agiria bidali zuen Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusi honetara, ingurumen inpaktuaren ebaluazio sinplifikatua egiteko.

Ingurumen ebaluazioari buruzko 21/2013 Legeak, abenduaren 9koak, 7.2.c) artikuluan ezarritakoaren arabera, ingurumen inpaktuaren ebaluazio sinplifikatua egin beharko da, besteak beste, I. eranskineko edo II. eranskineko proiektu baten ezaugarrien edozein aldaketan, 7.1.c) artikuluan deskribatutako aldaketekin bat ez datorrena, jada baimendua, egikaritua edo egikaritzeko prozesuan dagoena, ingurumenean kalte adierazgarriak eragin baditzake. Era berean, lege horrek II. eranskinean ezarritakoaren arabera, erazutitako materialak gordetzeko instalazioek, 1 ha baino azalera handiagoa hartzen dutenean, prozedura hori jarraitu beharko dute.

Arestian esandakoarekin bat, GI-638 errepidea hobetzeko eta 1+200 eta 3+610 KPen artean (Deba-Mutriku) oinezkoen pasabidea egiteko proiektuak, berorri lotutako soberakin-biltegia ere barne dela, ingurumen inpaktuaren ebaluazio sinplifikatua egin behar du. Eta ebaluazio hori, aipatutako Legearen 45, 46, 47 eta 48. artikuluetan xedatutakoaren arabera egingo da.

Hori horrela, 21/2013 Legearen 46. artikuluan zehaztutako kontsulten izapidea eginik, prozedura horren barruan Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusi honi dagokio ingurumen inpaktuari buruzko txosten hori egitea. Egindako kontsulten emaitzak ikus-tean, eta III. eranskinean ezarritako irizpideekin bat, informe horretan erabakiko da proiektuak ingurumenean kalte aipagarriak eragin ditzakeen eta ondorioz, ingurumen inpaktua ebaluatzeko prozedura arrunta jarraitu behar duen; edota, horrelako ondorioz ez duen, txostenean ezarritako baldintzetan.

**2. Egindako kontsultak.**

Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusi honek segidan aipatuko diren administrazio, pertsona eta erakunde interesatuak kontsultatu ditu, Bide Azpiegiturretako Departamentuak bidalitako dokumentazioa haien eskura jarrita:

— Gipuzkoako Foru Aldundiko Kulturako Zuzendaritza.

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

*Informe de impacto ambiental del proyecto de mejora de la carretera GI-638 y creación de paseo peatonal entre los PKs 1+200 y 3+610 (Deba-Mutriku).*

Con fecha 30 de mayo de 2017, el Director General de Medio Ambiente ha dictado la Resolución que a continuación se publica:

## «ANTECEDENTES

Con fecha 7 de marzo de 2017, 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 el documento ambiental inicial correspondiente al proyecto de mejora de la carretera GI-638 y creación de paseo peatonal entre los PKs 1+200 y 3+610 (Deba-Mutriku).

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

De acuerdo con lo anterior, el proyecto de mejora de la carretera GI-638 y creación de paseo peatonal entre los PKs 1+200 y 3+610 (Deba-Mutriku), incluido el depósito de sobrantes asociado a aquél, 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 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.

- Gipuzkoako Foru Aldundiko Mendietako eta Natura Inguruneko Zuzendaritza.
- Gipuzkoako Foru Aldundiko Nekazaritzako eta Landa Garapeneko Zuzendaritza.
- Gipuzkoako Foru Aldundiko Mugikortasuneko eta Garraio Publikoko Zuzendaritza.
- Gipuzkoako Foru Aldundiko Obra Hidraulikoetako Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Larrialdiei Aurre Egiteko eta Meteorologiako Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Osasun Sailaren Gipuzkoako Lurralde ordezkariak.
- Eusko Jaurlaritzako Kultura Ondarearen Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Ingurumen Administrazioaren Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Natura Ingurunearen eta Ingurumen Plangintzaren Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Nekazaritza eta Abeltzaintza Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Garraio Azpiegituren Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Landaren eta Isasertzaren Garapena eta Europar Politiken Zuzendaritza.
- IHOBE.
- URA.
- Gipuzkoako Uren Kontsortzioa.
- Kantauriko Ur Konfederazioa.
- Gipuzkoako Kostaldean Zerbitzu Probintziala.
- Mutrikuko Udala.
- Debako Udala.
- Aranzadi Zientzi Elkarteak.
- Eguzki talde ekologista.
- Ekologistak Martxan Gipuzkoa taldea.
- Itsas Enara ornitologia taldea.
- Mutriku Natur Taldea.
- ENBA (Euskal Nekazarien Batasuna).
- EHNE (Euskal Herriko Nekazarien Elkartasuna).
- Debegesa Eskualdearen Garapenerako Agentzia.
- Debemen Landa Garapeneko Elkarteak.

Era berean, dokumentazio osoa iragarrita eta eskura egon da Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusiaren interneteko web orrian, ([www.gipuzkoaingurumena.eus](http://www.gipuzkoaingurumena.eus)), herritar guztiek eta interesdun orok bidezkoztat jotako ingurumen arloko ekarpenak egiteko aukera izan zezaten.

Ezarritako epea amaiturik eta txosten hau atera arteko egunean, egindako kontsultei emandako erantzun hauek jaso dira:

1. Eusko Jaurlaritzako Nekazaritza eta Abeltzaintza Zuzendaritzak jakinarazi duenez, errepidearen trazadura bat dator Nekazaritza eta Abeltzaintza nahiz Landazabal Kategoriaren Trantsizioko Landa-Paisaia azpikategoriarekin eta EAEko Nekazaritza eta Basozaintza LPSaren Basozaintza kategoriarekin, eta soberakinen depositua ere Trantsizioko Landa Paisaiaren azpikategoriaren barruan dago. Proiektuak nekazaritza-sektorean duen eragina ebaluatzeari beharrezkoa deritzo eta horretarako kontuan hartu behar da bai nekazaritza- eta abeltzaintza-lurzorua okupazioa bai proposatutako esku hartzeen eragina jasan dezaketen nekazaritza-ustiapenetan sorra-razitako inpaktua; ebaluazio hau egiteko posible da Nekazaritza eta Basozaintzako LPSean ezarritakoa oinarri gisa hartzea.

- 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 de Movilidad y Transporte Público de la Diputación Foral de Gipuzkoa.
- Dirección de Obras Hidráulicas de la Diputación Foral de Gipuzkoa.
- Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología del Gobierno Vasco.
- Delegación Territorial de Gipuzkoa del Departamento de Salud del Gobierno Vasco.
- Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco.
- Dirección de Administración Ambiental del Gobierno Vasco.
- Dirección de Medio Natural y Planificación Ambiental del Gobierno Vasco.
- Dirección de Agricultura y Ganadería del Gobierno Vasco.
- Dirección de Infraestructuras de Transporte del Gobierno Vasco.
- Dirección de Desarrollo Rural y Litoral y Políticas Europeas del Gobierno Vasco.
- IHOBE.
- URA.
- Consorcio de Aguas de Gipuzkoa.
- Confederación Hidrográfica del Cantábrico.
- Servicio Provincial de Costas de Gipuzkoa.
- Ayuntamiento de Mutriku.
- Ayuntamiento de Deba.
- Sociedad de Ciencias Aranzadi.
- Grupo ecologista Eguzki.
- Grupo ecologista Ekologistak Martxan Gipuzkoa.
- Grupo ornitológico Itsas Enara.
- Mutriku Natur Taldea.
- ENBA (Euskal Nekazarien Batasuna).
- EHNE (Euskal Herriko Nekazarien Elkartasuna).
- La Agencia de Desarrollo Comarcal Debegesa.
- La Sociedad de Desarrollo Rural Debemen.

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

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

1.º La Dirección de Agricultura y Ganadería del Gobierno Vasco informa que el trazado de la carretera coincide con la subcategoría de Paisaje Rural de Transición de la categoría Agroganadera y Campiña y con la categoría Forestal del PTS Agroforestal de la CAPV, y que el emplazamiento del depósito de sobrantes se sitúa también en la subcategoría de Paisaje Rural de Transición. Considera necesario que se proceda a evaluar la afección sectorial agraria del proyecto teniendo en cuenta, tanto la ocupación del suelo agroganadero como el impacto generado sobre las explotaciones agrarias que puedan verse afectadas por las intervenciones propuestas, pudiendo tomarse como base para esa evaluación lo que al respecto establece el PTS Agroforestal.

2. Eusko Jaurlaritzako Kultura Ondarearen Zuzendaritzak jakinarazi duenez, proiektuaren eremuan ez da horri buruzko elementu katalogaturik azaltzen.

3. Eusko Jaurlaritzako Osasun Sailaren Gipuzkoako Lurralde Ordezkaritzak honako hau gogoratu du: proiektuaren eraginpeko eremuan 4 hondartza daudela jariatze uren balizko eragina obra-fasean jasan dezaketenak, baina proiektuan neurri zuzentzaileak hartzea aurreikusita dagoela kutsadura hori ekiditeko. Halaber, proiektuak osasun publikorako garrantzizko inpakturik ez duela uste du; ingurumen inpaktuaren azterketa egitean edo ebaluazio prozesuan bertan kontuan hartu beharreko funtsezko alderdirik ez dakar, beraz.

4. Kantauriko Ur Konfederazioak jakinarazi duenez, proiektuaren lurralde eremuan eskumenak dituen administrazio hidraulikoa Uraren Euskal Agentzia da.

5. Eusko Jaurlaritzako Natura Ondarearen eta Klima Aldaketaren Zuzendaritzak adierazi duenez, aurkeztutako hasierako ingurumen agiriak, oro har, proiektuak eragindako eremuaren azterketara egiten duen hurbilketa zuzena da, baina inpaktuen analisia eta neurri zuzentzaileen aplikazioa oso azal gaineratik eta oso generikoki egin da eraginpeko aldagai batzuen kasuan (geomorfologiaren, habitaten eta intereseko landareen, eta betelanez eragindako elementuen kasuan). Era berean, erabilitako lege erreferentziak gaurkotu gabe daudela ere adierazi du.

6. Gipuzkoako Foru Aldundiko Mugikortasuneko eta Garraio Publikoko Zuzendaritzak jakinarazi duenez, Deba eta Mutriku arteko GI-638 errepidearen ondoan igarotzen den bizikleta eta oinezkoentzako bide bat (O2 O16F) jasotzen da Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen arloko Planaren Donostia-Mutriku I-2. Ibilbidean. LAPak onartzen du bizikleta bide hau aparte egiteko aukerak ez dutela konponbide errazik eta «bertako errepideetan jardueraren bat egitea izan daiteke irtenbidea». Adierazten du, ibilbideen maldak eta distantziak direla eta, Deba eta Mutriku lotzeko bizikleta bide batekin GI-638 errepidearen ondoko trazatua egokiena dela beste aukera bideragarriarik ez daudelako. Beraz eskatzen du errepidearen proiektuaren barruan bizikleta bide bat sartzeko eremu ezberdinetan izan litezkeen sekzioekin, eta horretarako Gipuzkoako bizikleta bidearen gidaliburua jarraitzea.

7. Eusko Jaurlaritzako Larrialdiei Aurre Egiteko eta Meteorologiako Zuzendaritzak aipatzen ditu proiektuak kontuan hartzeko babes zibilarren arrisku hauek: proiektuaren eragin-eremuan uholde arriskuen guneak ez dira antzeman, GI-638 errepidean merkantzia arriskutsuen trafikoa dagoenez errepidearen alde bakoitzean 600 metroko eragin-eremua dago non istripu izanez gero esku hartu beharko den, Mutriku eta Deba udalerritan ez daude Seveso Araudiak jarraitu behar duen establezimendurik, eta eremuan arrisku sismikoa eta baso suteen arriskua baxuak dira.

Jasotako erantzun guztiak, eta txosten hau eman eta gero iritsiko direnak, organo sustatzailerari igorriko zaizkio, proiektua prestatzean eta izapidetzean kontuan izan daitezela, hala balegokio.

3. *21/2013 Legearen III. eranskinean ezarritako irizpideen arabera*ko analisia.

Proiektuaren ezaugarriak:

Ondarbeltz hondartzaren (aparkalekuetarako erabiltzen den gaur egungo plataformaren amaieran) eta Mutrikuko herri gunearen (kanpinean sartzeko bidegurutzera igarota) artean igarotzen den 2.420 m-ko bide zatian, GI-638 errepidearen funtzionaltasuna zuzena izan dadin, egin beharreko hobekuntzak definitzea du helburu proiektuak, baita galtzadan zehar oinezkoen itsas pasabide bat gehitzea ere.

2.º La Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco informa que en el ámbito del proyecto no figuran elementos catalogados al respecto.

3.º La Delegación Territorial de Gipuzkoa del Departamento de Salud del Gobierno Vasco recuerda que en el área de influencia del proyecto existen 4 playas que pueden ser objeto de una posible afección en fase de obras por las aguas de escorrentía, pero que en el proyecto se prevén medidas correctoras para evitar esa contaminación. Asimismo considera que el 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.

4.º 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.

5.º La Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco señala que el documento ambiental inicial presentado realiza de forma general un acercamiento correcto al estudio del entorno afectado por el proyecto, pero que el análisis de los impactos y el establecimiento de las medidas correctoras se ha efectuado de modo muy genérico y superficial para algunas de las variables afectadas (geomorfología, hábitats y vegetación de interés, y elementos afectados por el relleno). Igualmente indica que hay una desactualización en las referencias legales utilizadas.

6.º La Dirección de Movilidad y Transporte Público de la Diputación Foral de Gipuzkoa informa que el itinerario I-2 Donostia-Mutriku del PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa contempla una vía ciclista peatonal para el tramo entre Deba y Mutriku (O2 O16F) que transcurre junto a la carretera GI-638. El PTS reconoce que las oportunidades de actuación para llevar a cabo esa vía ciclista de forma aislada no cuentan con una resolución fácil, por lo que expresa que «la solución podría estar ligada a algún tipo de actuación sobre las carreteras existentes», ya que por cuestiones de pendientes y distancias de recorridos, no existen otras alternativas viables y que el trazado asociado a la carretera GI-638 es el más adecuado para unir Deba y Mutriku con una vía ciclista. Por tanto, solicita contemplar en el proyecto de la carretera una vía ciclista, estudiando en las diferentes zonas las secciones posibles, siguiendo para ello el Manual de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2006).

7.º La Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología del Gobierno Vasco señala lo siguiente en cuanto a los riesgos de protección civil de cara a que sean tenidos en cuenta en el proyecto: en la zona de afección del proyecto no se han detectado zonas con riesgo de inundabilidad, en la carretera GI-638 existe tráfico de mercancías peligrosas por lo que existe una zona de afección de 600 m a cada lado de la misma que sería la zona a intervenir en caso de accidente, no existe ningún establecimiento sujeto a la normativa Seveso en los municipios de Mutriku y Deba, es una zona con bajo riesgo sísmico y con bajo riesgo de incendio forestal.

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

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

Características del Proyecto:

El proyecto tiene como objeto definir las mejoras necesarias para una correcta funcionalidad de la carretera GI-638 en el tramo de 2.420 m que transcurre entre la playa de Ondarbeltz (al terminar la actual plataforma destinada a estacionamientos) y el núcleo urbano de Mutriku (pasado el cruce de acceso al camping), incluyendo la incorporación de un paseo peatonal de costa a lo largo de la calzada.

Errepidearen trazadura eta ezaugarriak kontuan hartuta, honako hau egitea erabaki da: 3 m-ko zabalerako bi erraileko sekzio konstante bat galtzadarako (bihurguneetan zabalagoak, beharrezkoa denean), 0,5 m-ko bazterbideak albo bakoitzean, lur erazuzian 1,20 m-ko zabalerako segurtasun areka bat (0,60 ertz erretan motako areka laburrago bat izan daiteke) eta galtzadaren eta oinezkoen ibilbidearen arteko elementu bereizle bat (0,60 m-koa). Sekzio honetatik kanpo kokatuko da oinezkoen pasabidea, 2 m-ko zabalera librea izango du, eta 0,20 m gehiago itsas aldeko baranda edo eskudela jartzeko, erremate gisa. Halaber, trazaduran gatazkatsu gertatzen diren bi puntu hobetu nahi dira (Ipitxarriko eta Alkoleako bihurguneak), mota honetako errepide baten geometriaren azpitik gelditzen baitira.

Garatu beharreko irtenbidearen definizioa lortzeko, aukerei buruzko analisi bat egin da, ondoko irizpideak oinarritzat hartuta: Trazadurari buruzko Arauan C-40 motako errepide bate-rako ezarritako pareko trazadura bat bilatzea; sekzio konstante duen galtzada-mota bat egokitzea, goian aipatu bezala; ILJ-Paren okupazioa minimizatzea; eta egungo galtzada ahalik eta gehien aprobetxatzea (Ipitxarriko bihurgunean eta Alkoleako bihurgunean izan ezik, hobetuko dituzten trazadura alternati-boak bilatzeko ahalegina egingo baita).

Beraz, trazadura osoa bost bide zatitan banandu da, eta egungo errepidearen geometria egokituz soil-soilik konpondu ezin diren bide zatien kasuan, trazadura aldatzea ekar lezake-ten hainbat aukera zehaztu dira.

1. bide zatia: Hasierako bide zatia Ondarbeltzen:

– A aukera: egungo plataforma zabaltzea.

– B aukera: tunelean trazadura aldatzea Ondarbeltzetik egungo plataformaraino, Ipitxarriko bihurgunea igarota.

– C aukera: tunelean trazadura aldatzea Ondarbeltzetik egungo plataformaraino, 3. bide zatian.

2. bide zatia: Ipitxarriko bihurgunea:

– D aukera: egungo plataforman kurbaduraren erradioa hobetzea.

– E aukera: tunelean trazadura aldatzea.

– F aukera: egungo plataformatik, trazadura zertxobait aldatuz eta okupazioak zabalduz.

3. bide zatia: Ipitxarri eta Alkolea arteko bide zatia.

– G aukera: egungo plataformatik, okupazioak zabalduz.

4. bide zatia: Alkoleako bihurgunea:

– H aukera: egungo plataformatik, baina kurbaduraren erradioa hobetuz eta okupazioak zabalduz.

– I aukera: tunelean trazadura aldatzea.

5. bide zatia: Alkoleatik Mutrikuko sarreraraino doan bide zatia (trazatuaren amaiera):

– J aukera: egungo plataformatik, baina okupazioak zabalduz.

0 aukera (egungo galtzada bere horretan uztea) baztertu egin da, C-40 errepide baten diseinu parametroak betetzen ez dituelako, bi puntu kritikiko daude (Ipitxarri eta Alkolea) eta egungo errepideak oinezkoentzat inongo lotura egiteko aukerarik ematen ez duelako.

Beraz, planteaturiko trazadura geometrikora, baldintza geoteknikoetara, ingurumen eta paisaia baldintzetara, obrek trafikoan izango dituen eraginek, ILJPan izango dituen eraginek eta kalkulatu diren kostu ekonomikoetara egokitzeko aukera bakoitzean oinarrituriko irizpide anitzeko balorazio azterketa bat egin ostean, A, D, G, I eta J aukerak alternatiboki eta kontsekutiboki konbinatzen dituen aukera hautatu da.

Atendiendo al trazado de la carretera y sus características, se adopta una sección tipo constante para la calzada de dos carriles de 3 m de anchura (más sobrecanchos en curva cuando sean necesarios), arcenes de 0,5 m a cada lado, cuneta de seguridad en desmonte de 1,20 m de anchura (reducible a cuneta tipo ríbola de 0,60), y barrera o elemento separador entre calzada y paseo peatonal de 0,60 m. Por fuera de esta sección se situará un paseo peatonal de 2 m de anchura libre, con 0,20 m adicionales para la barrera o barandilla de remate por el lado de la costa. Asimismo, se pretende mejorar dos puntos conflictivos en el trazado (curvas de Ipitxarri y de Alkolea), que quedan por debajo de la geometría de una carretera de estas características.

Para llegar a la definición de la solución a desarrollar se ha realizado un análisis de alternativas basado en los siguientes criterios: la búsqueda de un trazado asimilable a lo establecido en la Norma de Trazado para una carretera tipo C-40, la adopción de una calzada con la sección tipo constante arriba comentada, la minimización de la ocupación del DPMT, y el aprovechamiento máximo posible de la calzada existente (salvo en la curva de Ipitxarri y la curva de Alkolea donde se pretende buscar trazados alternativos que las mejoren).

De esta forma se ha dividido el trazado total en cinco tramos, definiendo diferentes alternativas para aquellos tramos que no se resuelven con meros ajuste de la geometría de la carretera actual y que pueden implicar, por tanto, un cambio de trazado:

Tramo 1: Tramo de inicio en Ondarbeltz:

– Alternativa A: Ampliación de la plataforma actual.

– Alternativa B: Cambio de trazado en túnel desde la zona de Ondarbeltz con salida a la plataforma actual después de la curva de Ipitxarri.

– Alternativa C: Cambio de trazado en túnel desde la zona de Ondarbeltz con salida a la plataforma actual en el tramo 3.

Tramo 2: Curva de Ipitxarri:

– Alternativa D: Mejora del radio de curvatura sobre la plataforma actual.

– Alternativa E: Cambio de trazado en túnel.

– Alternativa F: Por la plataforma actual rectificando algo el trazado y ampliando ocupaciones.

Tramo 3: Tramo entre Ipitxarri y Alkolea:

– Alternativa G: Por la plataforma actual ampliando ocupaciones.

Tramo 4: Curva de Alkolea:

– Alternativa H: Por la plataforma actual pero mejorando el radio de curvatura y ampliando ocupaciones.

– Alternativa I: Cambio de trazado en túnel.

Tramo 5: Tramo desde Alkolea hasta la entrada en Mutriku (fin de trazado):

– Alternativa J: por la plataforma actual pero ampliando ocupaciones.

La alternativa 0 (mantenimiento de la calzada actual) se ha desestimado porque incumple los parámetros de diseño de una carretera C-40, existen dos puntos críticos (Ipitxarri y Alkolea) y porque la carretera actual no ofrece ninguna posibilidad de conexión peatonal.

Así, tras un análisis de valoración multicriterio basado en el grado de adecuación de cada alternativa al trazado geométrico planteado, a los condicionantes geotécnicos, a los condicionantes ambientales y paisajísticos, a las afecciones de las obras al tráfico, a las afecciones al DPMT y a los costes económicos estimados, se ha optado por la solución que combina consecutivamente las alternativas A, D, G, I, J.

Halaber, obran sorrarazitako soberakinak biltzeko depositu bat zabaltzea dakar berekin proiektuak, eta, gutxi gorabehera, 80.000 m<sup>3</sup> izango direla kalkulatu da. Aztertu diren kokatze aukerak 4 dira, eta azkenik obratik hurbil dagoen Laranga aldeko kokaleku bat aukeratu da, gutxi gorabehera 25.000 m<sup>2</sup> ditu eta Larangaetxeberri baserriaren inguruetan dago.

Exekuzio eremuaren ingurumen sentikortasuna:

Proiektua osorik garatuko da Mutriku udal barrutian, Mutriku eta Deba arteko kosta zatian, nondik igarotzen baita gaur egungo GI-638 errepidea. Paisaia osatzen duten egungo erabilerei loturiko ingurune orokor bat da, aldakorra eta mistoa, non antzematen baitira bai landa- edota natura-elementuak (itsas eremua, labarrak eta itsasertzeko plataforma arroka-tsua -hondartza, Ondarbeltz aldean-, zuhaitzi naturalak eta landa-lurrak, belardiak, eta abar.) bai ingurune urbanoagoak eta antropizatuagoak (errepidea bera eta aldameneko guneak, aparkalekuak, baserriak eta etxebizitzak, zerbitzu instalazioak, ostalari-zako instalazioak, e.a.).

Nolanahi ere, kostan kokatuta egoteagatik eta itsas eraginagatik, gune hau EAEko Paisaia Bikainen eta Berezien Katalogoaren Aurreproiektuaren barruan katalogaturik dago, zeren bertako elementu morfologiko guztiak (batez ere itsasertzeko eta lehorreko eremuan eta kostaldeko labarretan eta hondartzetan daudenak), ingurumen elementuak (interesean landaredia eta animaliak) eta gizarte eta ekonomia elementuak (LUaren erabilera -belardiak, landa-lurrak, abeltzaintza-, zerbitzuak, zuzkidurak, e.a.) eta beraien integrazioa esanguratsuak baitira eta ikuspuntu teknikitik eta biztanleriaren partetik paisaiaz egiten den balorazio aski altua baita.

Orobat, esan beharra dago, ezen, gaur egun indarrean dauden EAEko Lurralde Antolamenduaren Gidalerroek, garraio azpiegiturei buruzko 13. atalean, Deba eta Mutriku arteko GI-638 errepidearen bide zati hau «paisaia-aldetik interesa duten kostako ibilbide»en barruan sartzen dutela; hortaz, bide zati hauek diseinatzean eta eraikitzean, paisaia hau osatzen duten ingurumen kalitatean eragina duten alderdiak kontuan hartzeak lehenetsuak dira.

Alderdi geomorfologikoei eta geologikoei dagokienez, Euskal Kostaldeko Geoparkeari dagokion babes irudiaren mugen barruan igarotzen da trazadura (2011ko martxoaren 18ko Agindua, bertako geologiari lotutako elementuak balorean jartzen dituena), bi unitate litologiko nagusien bitartez (alternantzia flyschoidak: hareharriak eta lutita beltzak, eta, kareharrizko lutitak eta tuparri beltzak); geomorfologikoki, itsasotik gertuenik dagoen aldean hainbat altueratako labarrak osatzen dituzte, aldape pikoekin eta berez nahiko zabala den abrasio oinarri batekin. Alde horretatik, proiektuan duen zuzeneko inplikazioagatik, azpimarratu beharra dago, ezen, labar artetik igarotzen den egungo errepidearen ondoko hegiak ezegonkortasun geotekniko handikoak direla euren bertikaltasunagatik eta euren izaera geologiko eta kokapenagatik, lur mugimenduei eusteko bertan jarrita dauden gaur egungo elementuek eta sistemek agerian jartzen duten bezala.

Hidrologiaren eta bertako ur masen ikuspegitik begiratuta, aipatutako eraketa litologikoei halako jokabide iragazgaitz bat dute, eta horren ondorioz, trazan zehar eta inguruetan ez dago interes handiko akuiferorik; beraz, alde horretatik, mota horretako urakortasunik ez da hautematen inguruotan. Bestalde, errepidearen eremuko hidrologia kontinental (lur gaineko ur jariatzeak husten dituzten ibarbidetako gune txiki batzuk kenduta) oso goian ez dagoen errekasto baten presentziara mugaturik dago, Errekaundi erreka baten zuzen; Laranga auzoan sortzen da (Ametza baserriaren ondoan) eta 500 m inguru egiten ditu itsasoan zuzen-zuzenean isuri baino lehen. Deba eta Mutriku arteko kostako bide zatian dagoen itsas eremu honen egoera ekologikoa eta ur masaren egoera kimikoa ona da (Deba ibaiaren estuarioan moderatuki ona), EAEko kostako urak zaintzeko sarearen arabera. Azkenik, soberakinak depositatuak kokatzen den Laranga auzoaren inguruan ez dago lur gaineko ur

Asimismo, el proyecto conlleva la apertura de un depósito para los sobrantes generados en la obra, que se estiman en aproximadamente 80.000 m<sup>3</sup>. Se han estudiado 4 alternativas de localización, optándose finalmente por un emplazamiento (DS2) en la zona de Laranga cercano a la obra, que ocupa una superficie aproximada de 25.000 m<sup>2</sup> en las inmediaciones del caserío Larangaetxeberri.

Sensibilidad ambiental del ámbito de ejecución:

El proyecto se desarrolla íntegramente en el término municipal de Mutriku, en la zona costera entre Mutriku y Deba por la que transcurre la actual carretera GI-638. Se trata de un entorno general variable y mixto en relación con los usos existentes que conforman el paisaje, en el que se observan tanto elementos rurales/naturales (ámbito marino, acantilados y plataforma litoral rocosa -playera en Ondarbeltz-, bosquetes naturales y las plantaciones, prados, etc.) como otros más urbanos y antropizados (la propia carretera y sus zonas adyacentes, aparcamientos, caseríos y viviendas, instalaciones de servicio, hosteleras, etc.).

En cualquier caso, debido a esa ubicación costera y de influencia marina, la zona se encuentra catalogada dentro del Anteproyecto de Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la CAPV, ya que la integración de sus elementos morfológicos (sobre todo el propio ámbito litoral marítimo-terrestre y los acantilados costeros y las playas), ambientales (vegetación y fauna de interés) y socioeconómicos (utilización del SNU -prados, plantaciones, ganadería-, servicios, dotaciones, etc.) son significativos y con una valoración paisajística alta desde el punto de vista técnico y de apreciación por parte de la población.

Igualmente hay que mencionar que las vigentes Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV en el capítulo 13 dedicado a las infraestructuras de transporte, califica este tramo de la carretera GI-638 entre Deba y Mutriku entre los «recorridos costeros de interés paisajístico», indicando que en el diseño y construcción de estos tramos debe de tenerse en cuenta de forma prevalente los aspectos que inciden en la calidad ambiental que conforman ese paisaje.

Por lo que se refiere a los aspectos geomorfológicos y geológicos, el trazado discurre dentro de los límites de la figura de protección correspondiente al Geoparque de la Costa Vasca (Orden de 18 de marzo de 2011, que potencia la puesta en valor los elementos asociados a la geología de la zona), a través de dos unidades litológicas principales (alternancias flyschoides de areniscas y lutitas negras, y lutitas calcáreas y margas negras), que geomorfológicamente conforman en la zona más cercana al mar formaciones de acantilados de diversa altura con fuertes pendientes y una base de abrasión más o menos ancha. En este sentido hay que remarcar por su directa implicación con el proyecto, la importante inestabilidad geotécnica que, debido a su verticalidad, naturaleza geológica y situación, presentan las laderas de la carretera actual que transcurren por esta zona acantilada, puesta de manifiesto por la existencia actual de diversos elementos y sistemas de contención.

Desde el punto de vista hidrológico y de las masas de agua de la zona, las formaciones litológicas comentadas presentan un comportamiento impermeable que implica que a lo largo de la traza y sus inmediaciones no se den acuíferos de interés, confirmando, por tanto, a la zona una vulnerabilidad no apreciable al respecto. Por su parte, la hidrología continental en el ámbito de la carretera, aparte de las pequeñas zonas de vaguada que evacúan la escorrentía superficial, se circunscribe a la presencia de una regata de entidad no elevada, Errekaundi, que nace en el barrio de Laranga (junto al caserío Ametza) y recorre algo más de 500 m antes de desembocar directamente en el mar. Este ámbito marino en el tramo costero entre Deba y Mutriku presenta un estado ecológico y químico de la masa de agua calificado como bueno (moderado para el estuario del río Deba) según la red de vigilancia de las aguas costeras de la CAPV. Finalmente, la zona del barrio de Laranga donde se localiza el

ibilgu iraunkorrik, eta akuiferoak kutsatzeko arriskua ere ia anizemanezina da edo oso txikia da.

Proiektuaren eraginpeko eremuaren barruan dauden landareei, habitatei eta natura-interes handiko guneei dagokienez, EAEko babestutako natura guneen sarearen barruan egon daitezkeen edozein tokitatik kanpo dagoela esan beharra dago (EBIL/KBE, parke naturala edota biotopoa), nahiz eta, proiektuaren eremutik kanpo, baina hurbil, Deba-Zumaiaiko itsasertzeko biotopoa egon.

Bestalde, hobekien kontserbaturiko landaredi naturaleko orbanak eraginpeko eremuan dauden maldarik handieneko lekuetan agertzen dira, hau da, kostaldeko labarretan, non batez ere bizi baitira itsas baldintzak jasatera egokituriko zuhaixka eta belar espezieak, eta horietako batzuek Europar Batasunaren intereseko habitat kontsiderazioa daukate (1230: kosta atlantikoetako landaredia duten labarrak, 4030: txilardi europar lehorra, 4040\*: kostako txilardiak *Erica vagans*, 6210: belardi mesofiloak *Brachypodium pinnatum*; bestalde, itsas eraginetik babestuago dauden malda handiko beste leku batzuetan baso eraketa naturalak daude (baso mistoa, non nagusi baita *Quercus robur* espeziea, eta beste baso batzuk *Quercus ilex* eta *Quercus rotundifolia* basoak –Europar Batasunaren intereseko habitata, 9340–).

Malda txikiagoko lekuetan batez ere baso sailak (konifero mistoak edo *Pinus radiata* basoak) eta altuera gutxiko sega-belardi pobreak (Europar Batasunaren intereseko habitata, 6510) azaltzen dira; eta zenbait tokitan, baso misto gehiago agertzen dira, batez ere *Quercus robur* motakoak. Ondarbeltzeko itsas eremuan bertan, proiektu eremutik hurbil, 1130 Europar Batasunaren intereseko habitata dago, «estuarioa», Deba ibaiaren bokaleari lotuta. Bestalde, soberakinen depositua kokaturik dagoen lekua ia osorik estalita dago (25.000 m<sup>2</sup>) altuera gutxiko sega-belardi pobreekin, zuhaitz orban txiki batzuk han eta hemen azaltzen badira ere (sahatsak, urkiak, haritzak eta tuiak).

Proiektuaren eremu geografikoaz balia daitezkeen intereseko espezie faunistikoei dagokienez (30TWN59 laukia), mehatxaturik dauden EAEko edo estatuko katalogoen arabera espezie bakari gisa katalogaturik dauden lau espezie daude (denak hegaztiak: arrano sugezale europarra, belatz handia, txio horia eta euli txori beltza), arriskupean katalogaturik dauden sei espezie (horietako hiru hegaztiak: argi oilarra, sai zuria eta buztangorri argia; eta hiru kiroptero: haizulo saguzarra, saguzar handia eta ferra-saguzar txikia), eta desagertzeko dauden bi espezie (bisoi europarra *Mustela lutreola* eta Miru gorria *Milvus milvus*).

Azkenik, kultur ondasunei dagokienez, Eusko Jaurlaritzako Kultur Ondarearen Zuzendaritzak adierazi duenez, proiektuaren eremuan ez dago katalogaturiko elementurik, eta kutsatuta egon daitezkeen lurzoruei dagokienez, EAEko inbentarioak (165/2008 Dekretua) trazatik oso hurbil dauden bi lursail jutzen ditu kutsatutaz.

Balitzko inpaktuaren ezaugarriak:

Analisiari dagokionez, lehendabizi esan beharra dago ingurumenaren ikuspegitik positibotzat jotzen dela proiektu honek bilzen dituen helburuak (Mutriko bide irisgarritasuna eta bideen arteko lotura –ibilgailuena zein oinezkoena– hobetzea, segurtasuna eta funtzionaltasuna egoki bideratuz) lortzeko, garatu beharreko irtenbidea, besteak beste, irizpide honetan oinarritu izana: gaur egungo galtzada ahalik eta gehien aprobetxatzea.

Aplikatzekoak diren jasangarritasun irizpideak kontuan hartuta, orokorki ulertu beharra dago, ezen, egungo azpiegiturak optimizatzea eta hobetzeak sorrarazten dituen eragin ambiental, sozial eta ekonomikoak txikiagoak direla, trazadura berrietan oinarritutakoekin baino. Hori dela eta, kasu berezi honetan,

depósito de sobrantes no cuenta con ningún curso de agua superficial permanente, y su vulnerabilidad a la contaminación de acuíferos también es no apreciable o muy baja.

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 el mismo se encuadra fuera de cualquier lugar perteneciente a la red de espacios naturales protegido de la CAPV (LIC/ZEC, parque natural y/o biotopo), aunque exterior al ámbito del proyecto, pero cercano, se encuentra el biotopo del tramo litoral Deba-Zumaia.

Por otro lado, es en las zonas de mayor pendiente del ámbito de afectación donde se ubican las manchas de vegetación natural mejor conservadas, ya sea en los propios acantilados costeros donde se encuentran fundamentalmente especies arbustivas-herbáceas adaptadas a las condiciones de exposición marina y algunas de ellas consideradas como hábitats de interés comunitario (1230: acantilados con vegetación de las costas atlánticas, 4030: brezales secos europeos, 4040\*: brezales costeros con *Erica vagans*, 6210: pastos mesófilos con *Brachypodium pinnatum*), como en otras zonas de elevada pendiente más protegidas de la influencia marina donde se desarrollan formaciones forestales naturales (bosque mixto dominado por *Quercus robur*, y bosques de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia* –hábitat de interés comunitario 9340–).

En zonas con menor pendiente se observa fundamentalmente la presencia de plantaciones forestales (de coníferas mixtas, o de *Pinus radiata*), de prados pobres de siega de baja altitud (hábitat de interés comunitario 6510), y la continuidad, en algunas zonas, del bosque mixto dominado por *Quercus robur*. En el ámbito ya marítimo de Ondarbelz, cercano a la zona del proyecto, se encuentra el hábitat de interés comunitario 1130 «estuario», asociado a la desembocadura del río Deba. Por su parte, la zona en la que se ubica el depósito de sobrantes está cubierta en casi toda su superficie (25.000 m<sup>2</sup>) por prados pobres de siega de baja altitud, presentando algunas pequeñas manchas de vegetación arbolada (sauces, abedules, robles y thuya).

Por lo que se refiere a las especies faunísticas de interés que según los inventarios existentes pueden hacer uso del entorno geográfico del proyecto (cuadrícula 30TWN59), se encuentran cuatro especies que están catalogadas como raras según los catálogos vasco o estatal de especies amenazadas (todas ellas aves: culebrera europea, halcón peregrino, mosquitero musical y papamoscas cerrojillo), seis especies catalogadas como vulnerables (tres especies de aves: abubilla, alimoche común y colirrojo real; y tres quirópteros; murciélago de cueva, murciélago grande y pequeño de herradura), y dos especies en peligro de extinción (el visón europeo *Mustela lutreola* y el Milano real *Milvus milvus*).

Por último, indicar que respecto a los bienes culturales, la Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco señala que en el ámbito del proyecto no figuran elementos catalogados, y que respecto a suelos potencialmente contaminados, el inventario de la CAPV (Decreto 165/2008) identifica dos parcelas muy cercanas a la traza catalogadas como contaminadas.

Características de potencial impacto:

De cara a enmarcar el análisis, en primer lugar hay que señalar que se considera como ambientalmente positivo que para conseguir los objetivos que el proyecto pretende (mejorar la conexión y accesibilidad viaria –motorizada y peatonal– de Mutriku en condiciones de seguridad y funcionalidad adecuadas), la solución a desarrollar se haya basado, entre otros, en el criterio de aprovechar al máximo posible la calzada actual.

En consonancia con los criterios de sostenibilidad aplicables al respecto, de forma general se entiende que la optimización y mejora de las infraestructuras existentes producen menores afectaciones ambientales, sociales y económicas que la posible construcción de soluciones basadas en trazados nuevos,

orain planteatzen den aukera (GI-631 errepidea eta oinezkoen ibilbidea hobetzea) azken urteetan planteatzen ziren eta oso bestelakoak ziren beste irtenbide batzuk (Sasiola eta Mutriku artean errepide berri bat egitea, edota Deba eta Mutriku artean, Kalbario mendatetik) baino jasangarriagoa dela.

Nolanahi ere, proiektu hau gauzatzeko hainbat inpaktu ekarriko ditu berekin, egin beharreko jarduketetako batzuek aurreko apartatuan aipatu diren elementu hauskor edo sentikor batzuen gainean zuzen-zuzeneko eragina dutelako edo horien-gandik oso hurbil burutu behar direlako; beraz, horiek babes-teko beharrezkoa da dagozkion neurriak hartzea eta kontuan hartzea, bai eraikitze fasean bai proiektuaren ustiatze fasean.

Beraz, proiektuak ingurumen baliabide horien gainean izan dezakeen eragina esanguratsua izan daitekeen aztertu egin beharko da, eta horretarako, kontuan hartu beharko dira 21/2013 Legearen III. eranskinean ezarritako irizpideak (inpaktuaren hedadura, bere garrantzia eta konplexutasuna, gertatzeko probabilitatea, eta bere iraupena, maiztasuna eta itzulgarritasuna.

Alde horretatik, gertatzekoak diren ondorio nagusiei dago-kienz, honako hau esan beharra dago:

1. Hidrologia, sare hidrografikoa eta kostako urak: Ingu-ruotan Errekaundi errekausto aipatua baino ez dago, garrantzi txikiak da eta gaur egungo errepideak ere zeharkatzen du; beraz, ez da aparteko eraginik espero ez sare hidrologikoan ez inguruko hidrologian bere iragazkortasun txikiagatik. Soberekin deposituak okupatzen duen eremuari kalifikazio berbera eman behar zaio eta arrazoi berberengatik. Bestalde, proiektua kostarekiko paraleloki joaten denez, kostako uren kalitatearen gaineko eragina handiagoa izan daiteke obretan arrasta daitezkeen solidoen eta gai kutsagarrien eruz, batez ere itsasertzetik gertueneko lekuetan (Ondarbeltzetik hasita Ipi-txarriko bihurtunea pasatu arte) eta Alkoleako tunela eraiki bitartean.

Neurri zuzentzaileak (sedimentuzko oztupoak eta xafla iragazleak erabiltzea, materialak eta makineria biltegitzeko lekua egoki kokatzea, tuneleko dekantazio putzuak/prentsa-iragazkia jartzea, e.a.) hartu eta gero, ingurumen agiriak lur gaineko eta lur azpiko uren gaineko eragina bateragarritzat jotzen du, eta agiriak berak dioenez, eragina denboran (obren iraupena) nahiko mugatua izango denez, ezin da esanguratsutzat jo.

2. Natura guneak, landare guneak eta intereseko habitata: Aipatu bezala, proiektua EAEko babestutako natura-guneen sarearen barruan egon daitekeen edozein tokitatik kanpo (EBIL/KBE, parke naturala edota biotopoa) dago, eta itsas/lehorretako jabari publikoaren gaineko eragina 1.115,97 m<sup>2</sup>-an kuantifikatu da igorritako dokumentazioan. Bestalde, proiektuan planteatutako trazatuaren % 85etik gora (denetara dituen 2.420 metroetatik 2.120ren bat metro), gaur egungo errepidearen plataforma zabalduz egitekoa denez (Ipitxarriko bihurtunean eta Alkoleako bihurtunean izan ezik), puntu askotan nagusi den eragina izatera erruderal/nitrofiloa daukan landaredian da, errepidearen ertzeekin lotzen dena eta interes naturalistiko nahiko baxua daukana.

Dena den, plataforma beste puntu batzuetan zabaltzea, Ipi-txarriko eta Alkoleako bihurtuneetan planteatutako trazadura berria eta soberakinen depositurako erabilitako azalera ere gauzatzekoak dira Europar Batasunaren intereseko habitatetan edo lehenago aipatu ditugun intereseko landaredi-guneetan. Ingurumen txostenean eragin horren hedadurari buruzko informazioa falta dela ikusita, landare-orbanak planimetratu dira eta eragina metro karratuetan hauxe izango dela kalkulatu da: 1230 habitatean 4.500 m<sup>2</sup>, 4030 habitatean 1.700 m<sup>2</sup>, 4040\* habitatean 475 m<sup>2</sup>, 6210 habitatean 330 m<sup>2</sup>, 9340 habitatean 1.100 m<sup>2</sup>, eta Quercus robur nagusi den baso mistoan 4.500en bat m<sup>2</sup>, eta 6510 habitatean 25.000 m<sup>2</sup>.

por lo que de forma particular para este caso concreto, la alter-nativa ahora planteada (mejora de la propia carretera GI-638 y paseo peatonal) es más sostenible que otras soluciones que en sentido contrario se habían planteado en los últimos años (nueva carretera entre Sasiola y Mutriku, o entre Deba y Mutriku, por el alto del Calvario).

En cualquier caso, la ejecución del presente proyecto va a suponer una serie de impactos ya que parte de las actuaciones se plantean próximas o afectan directamente a algunos de los elementos del medio frágiles o sensibles mencionados en el apartado anterior, por lo que resulta necesario que se tengan en consideración y se articulen las medidas necesarias para garantizar su protección, tanto para la fase de construcción como para la fase de explotación del proyecto.

Por tanto, se debe de determinar si el grado de afección del proyecto sobre esos recursos ambientales pueden llegar a ser significativo, 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 ocu-rrencia, así como su duración frecuencia y reversibilidad).

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

1.º Hidrología, red hidrográfica y aguas costeras: En el entorno tan solo se localiza la mencionada regata Errekaundi de pequeña identidad y ya atravesada por la actual carretera, por lo que no se esperan afecciones importantes sobre la red hidro-lógica, ni sobre la hidrogeología de la zona por su baja permeabilidad. La misma calificación y por las mismas razones es aplicable al ámbito ocupado por el depósito de sobrantes. Por otro lado, como el proyecto transcurre de forma paralela a la costa, mayor puede ser la afección sobre la calidad de las aguas costeras por arrastre de sólidos y contaminantes durante las obras, sobre todo en los puntos más cercanos al litoral (desde Ondarbeltz hasta poco después de la curva de Ipitxarri) y durante la construcción del túnel de Alkolea.

Tras la aplicación de las medidas correctoras (uso de barre-ras de sedimentos y láminas filtrantes, ubicación adecuada de zona de almacenamiento de materiales y maquinaria, balsas de decantación/filtro prensa para el túnel, etc.), 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.

2.º Espacios naturales y vegetación y hábitats de interés: Como se ha comentado, el proyecto se sitúa fuera de fuera de cualquier lugar perteneciente a la red de espacios naturales protegido de la CAPV (LIC/ZEC, parque natural y/o biotopo), y la afección al dominio público marítimo-terrestre se ha cuantifi-cado en la documentación remitida en 1.115,97 m<sup>2</sup>. Por su parte, como más de 85 % del trazado planteado en el proyecto (unos 2.120 m de los 2.420 m totales) se realiza ampliando la plataforma de la carretera actualmente existente (salvo en la curva de Ipitxarri y la curva de Alkolea), en muchos puntos la afección preponderante sobre la vegetación se produce sobre aquella de carácter ruderal-nitrófila asociada a los bordes de la carretera, que presenta un bajo interés naturalístico.

No obstante, la ampliación de la plataforma en otros puntos, el nuevo trazado planteado en las curvas de Ipitxarri y Alkolea y la superficie utilizada para el depósito de sobrantes, también se materializan en zonas que presentan los hábitats de interés comunitario o de vegetación de interés anteriormente mencio-nados. Ante la falta de información en el documento ambiental inicial en cuanto a la extensión de esta afección, se han plani-metrado las manchas de vegetación y se estima preliminar-mente que el hábitat 1230 se verá afectado en unos 4.500 m<sup>2</sup>, el hábitat 4030 en unos 1.700 m<sup>2</sup>, el hábitat 4040\* en unos 475 m<sup>2</sup>, el hábitat 6210 en unos 330 m<sup>2</sup>, el hábitat 9340 en unos 1.100 m<sup>2</sup>, y el bosque mixto dominado por Quercus robur en unos 4.500 m<sup>2</sup>, y el hábitat 6510 en unos 25.000 m<sup>2</sup>.

Habitat hauen gaineko eragina zuzen-zuzenean gertatzen da, habitat horien parte bat ezabatuta gelditzen baita galtzada fisikoarekin; bestalde, iraunkorki okupatuko ez diren eraginpeko azalaren kasuan, eragina itzulgarria izango da; beraz, eremu horiek lehengoratzeko eta berreskuratzeko jarduketak planteatzeko ez dago arazorik. Eraginik handiena jasango duen habitata (25.000 m<sup>2</sup>), altuera gutxiko sega-belardi pobreena izango da (6510 habitata); soberakinaren depositua kokatzeko aukeraturako lokalizazioan daude. Gainerako habitatek ere zuzenean eragina jasango dute, baina hedadura askoz txikiagoan. 6510 habitata zabal hedaturik dago inguru guztietan eta Gipuzkoan; ingurumen txostenean aurreikusitakoaren arabera, betelanak egin eta gero, inguruak egoki lehengoratu beharko dira, eta gauza bera egin beharko da gainerako eraginpeko eremuetan, ahal denean.

Beraz, eragindako intereseko landare azalera maila zeinen baxua den kontuan hartuta, horren ertz egoera ekofisiografikoa (jarduketaren xede den egungo errepidearekiko) kontuan hartuta eta proiektuaren neurri zuzentzaileen artean inguruak lehengoratzeko eta birlandatzeko programa bat egongo dela kontuan hartuta, landarezko eraketa hauetan eragingo duen galera esanguratsutzat jotzeko arrazoirik ez dago.

3. Espezie faunistikoak: Proiektuan planteatzen den trazadura egungo galtzada baten zati handi bat aprobetxatzen duenez, eta lehen azaldu ditugun ezaugarriak, ertz egoerak, garaiak ez diren habitaten azalera eta zuzenean inplikaturiko landare eraketak kontuan hartuta, esan behar da, ezen, gaur egungo egoerari dagokionez, hasteko, proiektuak ez dirudiela aparteko eraginik izango duenik habiagintza, ugaltze, egonaldi, atsedendaldi edo igarotze guneetan, ez hegazti faunaren kasuan ez eremuan aurkitzea espero diren gainerako espezieen kasuan. Hala ere, proiektuak aurrekoa ziurtatu egin beharko du, eta horren arabera, beharrezko neurriak planteatu beharko ditu faunaren gaineko balizko eragina murrizteko (okupazio azalera minimoa, faunaren igarobideak, obrek sorrarazitako trabak, habitatak lehengoratzeko, eta abar).

4. Paisaia-balioak eta balio geomorfologikoak, eta geoteknia: Inguruetako geologia, jarduketa-eremuan dauden maldapikoak eta aipatutako eremuaren paisaia-kalitatea kontuan hartuta, proiektu osoan alde handiz egongo den ingurumen eraginik handiena da paisaiaren gainean eta alderdi geomorfologikoen gainean gertatuko dena, zenbait puntutan egingo diren ezponda eta lur erauzketa garrantzitsuengatik (batez ere D bide zatian -Ipitxarriko bihurtunea- eta I bide zatian -Alkoleako tunela- eta, neurri txikiagoan, A bide zatian) eta bertan altxatu beharreko egitura ezberdinengatik (euste hormak eta kostako hormak -errepidearenak eta oinezkoen pasabidearenak-, Alkoleako tunela ahokatzeko lanak, zorrotzenak eta drainatze lanak, eta abar).

Proiektua geoteknikoki korapilatsua den kosta-eremu batera mugatzen denez, baina, era berean, lehen aipatu den moduan (LAG, EAeko Paisaia Bikainen eta Berezien Katalogoa, Euskal Kostaldeko Geoparkea), balorazio eta hauskortasun geologiko eta paisajistiko handi samarra duenez, eta lurraldean maiz bisitatuak diren zenbait puntutatik nahiko elkarikuspun altua ere baduenez, eragin hau eta geoteknikarekin duen lotura sakonago aztertu beharko dira, ahalik eta konponbiderik onenak eta eraginkorrenak aplikatuko direla ziurtatzeko, eta horrela, ezpondak, lur erauzketak, euste murrak eta euste egiturak punturik gatazkatsuenetan eta bereziki aurreko paragrafoan aipatutakoetan paisaiarekin eta eremuaren ezaugarri geomorfologikoekin ahalik eta hobekien integratzen direla ziurtatzeko.

Analisi guzti horren barruan, «Ipitxarriko Bihurtunea» 2. bide zatirako planteatu diren aukerei buruzko azterketa zehatzak garrantzi berezia hartzen du, paisaia-interikuspenik handienetako bat hor bertan gertatzen baita proiektuaren trazadura osoan: GI-638 errepidetik eta jarduketa-eremuan bertan bultzatu nahi den oinezkoen pasabidetik; herri gunetik, hondartzeko

La afeción sobre estos hábitats se produce de forma directa por la eliminación de parte de ellos debido a la implantación física de la calzada, y de forma reversible para las superficies afectadas pero no ocupadas permanentemente, en las que se pueden plantear actuaciones de recuperación y restauración. El hábitat que va a ser diferencialmente mucho más afectado en superficie (25.000 m<sup>2</sup>) es el correspondiente a los prados pobres de siega de baja altitud (hábitat 6510) que existen en la localización seleccionada para ubicar el depósito de sobrantes. El resto de los hábitats se ve afectado de forma directa en mucha menor extensión. Este hábitat 6510 tiene una alta representación en toda la zona y en Gipuzkoa, y el documento ambiental prevé que una vez finalizado el relleno debe efectuarse su adecuada restauración, al igual que la del resto de los ámbitos afectados en las que ésta sea posible.

Por tanto, teniendo en cuenta el bajo grado de superficie de vegetación de interés afectada, su situación ecofisiográfica de borde respecto a la carretera ya existente sobre la que se actúa, y la previsión de que entre las medidas correctoras del proyecto se contará con un programa de restauración y revegetación al respecto, no se considera que la afeción sobre la vegetación y los hábitats implique una pérdida significativa de estas formaciones vegetales.

3.º Especies faunísticas: Como el trazado planteado en el proyecto aprovecha en gran parte una calzada ya existente, y de acuerdo con las anteriormente explicadas características y situación de borde y superficies no elevadas de los hábitats y formaciones vegetales directamente implicadas, se observa que, respecto a la situación actual, en principio 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 afeción sobre la fauna (área mínima de ocupación, pasos de fauna, molestias durante las obras, restauración de hábitats, etc.).

4.º Valores paisajísticos y geomorfológicos, y geotecnia: Teniendo en cuenta la geología de la zona, las fuertes pendientes existentes en el ámbito de actuación y la calidad paisajística de dicho ámbito, la afeción ambiental diferencialmente más importante de todo el proyecto es la que se produce sobre el paisaje y los aspectos geomorfológicos, debido a los significativos taludes y desmontes que se van a generar en ciertos puntos (fundamentalmente en el tramo D -curva de Ipitxarri- y en el tramo I -túnel de Alkolea-, y de forma menor en el tramo A), y a las diferentes estructuras que se deben de implantar (muros de sustentación y de costa -de la carretera y del paseo peatonal-, emboquillados del túnel de Alkolea, bajantes y obras de drenaje, etc.).

Como el proyecto se circunscribe a un ámbito costero geotécnicamente complicado pero que cuenta, como se ha comentado anteriormente (DOT, Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la CAPV, Geoparque de la Costa Vasca), con una valoración y fragilidad geológicas y paisajísticas altas y una intervisibilidad elevada desde ciertos puntos muy frecuentados y cotidianos del territorio, se deberá analizar más profundamente esta afeción y su interrelación con la geotecnia, de forma que se aseguren soluciones eficaces y contrastadas que permitan la mayor integración paisajística y geomorfológica posible de los taludes, los desmontes y los muros y estructuras de contención de los puntos más conflictivos y, especialmente, de los mencionados en el párrafo anterior.

Dentro de todo ese análisis, adquiere especial relevancia el estudio en detalle de las alternativas planteadas para el tramo 2 «Curva de Ipitxarri», por ser el ámbito de todo el trazado del proyecto en el que se da una de las mayores intervisibilidades paisajísticas: desde la propia carretera GI-638 y el paseo peatonal que se quiere potenciar en el propio tramo de actuación;



tatik eta Debako hainbat lekutatik eta hainbat auzotatik (Santa Katalina Ermita, Amillaga, Mogel, Egia, e.a.); GI-638 errepidetik eta oinezkoen ibilbidetik eta Debaren eta Sorginetxeko puntaren artean dauden ondoko behatokitatik (Itziar alderantz); e.a.

2. bide zati honetarako alde aurretik hautatu den aukerak (D aukera) baditu lur erauzketaren ondorio diren ezponda garrantzitsu batzuk (33 m-ko altuerakoak), profil naturala eta labarraren hondo eszenikoa (lubaki hasiera eta ezpondaren zuzeneko lerroak) aurreko frekuentazio puntuetatik apurtu egiten dutenak, horien integrazio paisajistikoa lortzea oso zaila izanik. Gainera, hori egiteko beharrezkoa da sarbide berri bat egitea (dokumentazioan ez dago kartografiatuta), sarbide berri hau errepidetik ezponden goraino joango litzateke; horrek nabarmen areagotzen du konponbide honek paisaiaren eta landarediaren gainean duen inpaktua.

Alde horretatik, 2. bide zati honen aukerak berekin dakarren trazatuaren geometria D aukerak dakarrena bezain egokia ez bada ere, egungo galtzadaren sekzioa funtzionalki ere hobetzen du, eta aurrean jartzen duen ingurumen balorazioa alde handiz argiagoa da integrazio paisajistikoari eta geomorfologikoari dagokionez, eta intereseko landaredian ere eragin txikiagoa du; horrez gain, dokumentazioan erabiliak diren beste zenbait irizpiderekin alderatuta ere, D aukera baino mesedegarriagoa da: eraikitze sistema bakunagoa da, obrak burutu bitartean trafikorekin gainean izango duen eragina txikiagoa izango da eta daukan aurrekontua ere txikiagoa da.

Beraz, lehen esandakoaren arabera, eta dokumentazioan jasotako irizpide anitzeko analisisan erabilitako metodologiarekin berarekin bat eginik, ingurumen eta paisaia aldetiko osagaia egoki haztatzeko, F aukera globalki eta konparatiboki aukerarik onena izango litzateke ingurumenaren ikuspuntutik eta trazatuaren geometria ez den beste irizpide funtzional batzuetara eta balorazioan erabilitako irizpide ekonomikoetara hura egokitzearen ikuspuntutik, eta Errepideen Jarraibideko Trazadura 3.1-IC Araua onartzen den otsailaren 19ko FOM/273/2016 Aginduan 1.2. atalarekin (Xedea eta Aplikazio-Eremua) ere bat etorri.

Horregatik, 2. bide zati honetarako D aukera (edo E) gomentatzen dituen funtzionaltasuneko arrazoiak badaude, jotzen da alde aurretik eginiko azterlan espezifiko batez eta xehetasun azterlan batez aukera horiek arrazoituta gelditu behar direla hau justifikatzeko:

1. Aukera horrek ikuspuntu funtzional batetik dakarren abantaila hain erabakigarria dela, ezen, hura bera erabat beharrezko eta ezinbesteko bilakatzeko baita gainerako aukerarik onenen artetik, F aukerak egungo egoeraz egiten duen planteamenduari dagokion bezainbatean.

2. Aukera horrek eremuko paisaia eta eraginpean egon daitezkeen gainerako ingurumen aldagaietan inpaktu onartezirik eragiten ez duela.

5. Soinu kalitatea, kalitate atmosferikoa eta lurzoruen kalitatea: proiektuak kalitate atmosferikoan sorrarazitako eraginak (partikula esekien mailak eta errekontza-gasen mailak) eta soinu kalitatea (zarata-mailak) batez ere obra-fasearekin lotzen dira, zeren, lanak behin amaituta, eraginak desagertu eta gaur egungo egoerara itzuliko baitira bi alde horiek. Beraz, inpaktuak mugatuak eta aldi baterakoak dira, itzulgarriak dira, neurri zuzentzaileak (ureztaketak, ibilgailuen azterketa eta mantentzeak, lan ordutegiak, e.a.) aplikatuz garrantzi oso txikia izango dute eta horiek sorrarazi dituzten ekintzak amaitzearekin bat itzulgarriak izango dira. Bestalde, proiektuak bere trazadura ia osoan egungo errepidea aprobetxatzen duenez, antropizatu gabeko lurzoruetan (nekazaritza-lur zoruan eta landaredun lur zoruan) izango duen eragina aski txikia da bai hedaduraz bai irismenez. Soberakinen deposituak faktore honen gainean duen eragina aldi baterako da eta berau edafikoki berreskuragarria da, proiektuan aurreikusita baitago lur begetala ekartzea.

desde el núcleo urbano, las playas y varias zonas y barrios de Deba (Ermita de Santa Katalina, Amillaga, Mogel, Egia, etc.); desde la carretera GI-638 y el paseo peatonal y miradores adyacentes situados entre Deba y la punta de Sorginetxe (hacia Itziar); etc.

Para ese tramo 2 se ha optado preliminarmente por una opción (alternativa D) que presenta unos taludes de desmonte muy importantes (hasta 33 m de altura) que rompen el perfil natural y el fondo escénico del acantilado (introducción de trincheras y líneas rectas del talud) desde los puntos de frecuentación anteriores, siendo además de difícil integración paisajística. Además, para su realización es necesario un nuevo acceso (no cartografiado en la documentación) desde la carretera hasta la coronación de los taludes, lo cual aumenta de forma importante el grado de impacto que genera esta solución sobre el paisaje y sobre la vegetación.

En este sentido, aunque la alternativa F de este tramo 2 tiene una geometría del trazado de la carretera menos adecuada que la alternativa D, aquella también mejora funcionalmente la sección de la calzada actual, y presenta clara y diferencialmente una mucho mejor valoración ambiental en relación con su mayor integración paisajística y geomorfológica y menor afectación sobre la vegetación de interés, siendo además más favorable que la D también en otros criterios funcionales utilizados al respecto en la documentación: el sistema constructivo es más simple, tiene menor afectación al tráfico durante las obras y tiene un presupuesto económico menor.

Por tanto, con la adecuada ponderación de la componente ambiental y paisajística según lo especificado anteriormente y de acuerdo con la propia metodología utilizada en el análisis multicriterio de alternativas que contiene la documentación, la alternativa F se convertiría global y comparativamente en la mejor opción tanto desde el punto de vista ambiental, como desde el punto de vista de su adecuación a otros criterios funcionales distintos a la geometría del trazado, y a los económicos utilizados en la valoración; estando en consonancia también con lo dispuesto en el apartado 1.2 (Objeto y Ámbito de Aplicación) de la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras.

Por ello, se considera que si existen razones de funcionalidad que recomiendan la alternativa D (o la E) para el tramo 2, estas deberán quedar previamente motivadas por medio de un estudio específico y de detalle que justifique que:

1. Esa alternativa presenta desde el punto de vista funcional una ventaja diferencial tan determinante que la hace absolutamente necesaria e imprescindible frente a las mejoras funcionales que también presenta, respecto a la situación actual, la alternativa F.

2. Esa alternativa no produce impactos inasumibles sobre el paisaje del ámbito y el resto de las variables ambientales que puedan verse afectadas.

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

6. Mugikortasun jasangarria: Proiektuak oinezkoentzako pasabide bat eraikitzea planteatzen du egungo errepidearen aldamenean 2 m-ko ereduak sekzio batekin. Aipatu behar da errepidearen aldamenetik doan bide zati hau Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurraldearen arloko Planaren barruan ere jasota dagoela, Donostia-Mutriku I-2. Ibilbidearen barruan hain zuzen, eta Gipuzkoako Bizikleta Bideen Oinarriko Foru Sarearen parte dela (exekutatu beharreko bide zatiak).

Oinezkoentzako pasealeku bat eraikitzea positibotzat jotzen da bazterbideetan oinezkoen presentziarengatik arriskuak sahiesteko, baina adierazi behar da hori ez dela nahikoa izango Deba eta Mutriku artean motordun moduen erabilpena murrizteko eta bizikletan oinarrituta eguneroko garraio modu bat (nahitaezko mugikortasuna, aisia, turismoa) sustatzeko. Izan ere, herri horien artean dagoen distantzia egokia da eguneroko bizikletaz mugitzera aldatzeko potentzial handia duelako, eta horrekin mugikortasun jasangarria, eta bereziki, gasen emisioak murrizketa eta aldaketa klimatikoa arintzea ere lortzeko.

Beraz, GFAko Mugikortasuneko eta Garraio Publikoko Zuzendaritzak eskatzen duen bezala, eraikitze proiektuak bizikletentzako irtenbideak eta tipologiak gehitzeko aukera aztertuko du, aipatutako jarduketa-eremuan oinezkoen mugikortasuna ez ezik, bizikleten mugikortasuna ere ziurtatzeko, beharrezkoak diren baldintza teknikoak eta ingurumenekoak kontuan hartuta.

Labur esanda, proiektua ingurumen eremu sentikor batean dagoenez, kontu handiz ibili beharra dago bertako elementuetan eragina izan dezaketen jarduketa guztietan, hau da, deskribatu diren aurre ikusteko moduko inpakturik gehienak esanguratsua ez direla edo onartezinak ez direla ulertzen da, hasierako ingurumen agirian zehaztatzen diren neurri babesle eta zuzentzaileak aztertuz eta eraikitze proiektuaren barruan sartuz eta ingurumen inpaktuaren txosten honetan ezartzen diren erabakiak eta gehikuntzak aplikatuz minimizagarriak edo itzulgarriak direlako.

Beraz, proiektuaren ezaugarriak, eraginpeko eremuaren ingurumen sentikortasuna eta balizko inpaktuaren ezaugarriak kontuan hartuta, eta ingurumen ebaluazioari buruzko abenduari 9ko 21/2013 Legearen III. eranskineko irizpideak aplikatuz eta, uztailaren 19ko 22/2016 Foru Dekretuaren 6. art. an aurreikusitakoaren arabera, Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusi honek proiektu honi dagokion ingurumen inpaktuari buruzko txosten hau ematen du ondoko baldintzetan:

**Lehenik.** Errepidea hobetzeko eta 1+200 eta 3+610 KPen artean (Deba-Mutriku) oinezkoen pasabidea sortzeko proiektuak ez du ingurumen inpaktua ebaluatzeko prozedura arrunta egin behar, zeren, gaia aztertu ostean, ingurumen elementuetan inpaktu kaltegarriak izango ez duela ondorioztatu baita, baldin eta proiektuaren sustatzaileak bermatzen badu ingurumen inpaktuari buruzko txosten honetako bigarren atalean ezartzen diren baldintzak kontuan hartuko dituela eta aplikatu egingo dituela.

**Bigarrenik.** GI-638 errepidea hobetzeko eta 1+200 eta 3+610 KPen artean (Deba-Mutriku) oinezkoen pasabidea sortzeko proiektuak sakon eta zehatz identifikatu eta baloratu dituen obraren inpaktuak, ingurumen inpaktuaren neurri zuzentzaileak eta neurri babesleak, eta hasierako ingurumen agirian zehaztatzen diren ingurumen zaintzeko programaren zehaztapenak. Eduki hauek eraikitze proiektuaren eranskin espezifikoa batean jasoko dira eta kuantifikatu eta egokitu egin beharko dira eraikitze proiektuaren baldintza zehatzen arabera, obraren unitateen eta neurketen arabera, eta ingurumen inpaktuari buruzko txosten honetan ezarritako baldintzen arabera.

Beraz, «Ipitxarriko Bihurgunea» 2. bide zatian gauzatu den aukera zehaztu egin beharko du eraikitze proiektuak, eta horretarako, ingurumen inpaktuari buruzko txosten honetako azalpen

6.º Movilidad sostenible: El proyecto plantea la construcción de un paseo peatonal con una sección tipo de 2 m de anchura adyacente a la actual carretera. Hay que mencionar que ese tramo adyacente a la carretera también está recogido en el vigente Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa dentro del Itinerario 2 Donostia-Mutriku, conformando parte de la Red Básica Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (tramos a ejecutar).

La ejecución de un paseo peatonal se considera positivo desde el punto de vista de evitar situaciones de riesgo por presencia de peatones en los arcenes, pero ha de señalarse que resultará insuficiente de cara a promover una disminución de la utilización de los modos motorizados en favor de la bicicleta como medio de transporte cotidiano (movilidad obligada, ocio y turismo) entre Deba y Mutriku, localidades que se sitúan a una distancia muy adecuada y con una elevada potencialidad de trasvase de viajes a favor del modo ciclista cotidiano, en aras de la movilidad sostenible y, especialmente, de la reducción de emisiones y mitigación del cambio climático.

Por tanto, tal y como la Dirección de Movilidad y Transporte Público de la DFG solicita, se estudiará la posibilidad de que el proyecto constructivo incorpore soluciones y tipologías de vías ciclistas que, teniendo en cuenta los condicionantes técnicos y ambientales existentes, permitan asegurar, además de la peatonal, también una movilidad ciclista adecuada en dicho ámbito de actuación.

En definitiva, localizándose el proyecto en un ámbito ambientalmente sensible que obliga a extremar las precauciones en todas las actuaciones que puedan afectar a los elementos implicados, 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 de las medidas protectoras y correctoras que se relacionan en el documento ambiental inicial, y con las determinaciones y ampliaciones 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 22/2016, de 19 de julio, esta Dirección General de Medio Ambiente emite el informe de impacto ambiental del presente proyecto en los términos siguientes:

**Primero.** Considerar que el proyecto de mejora de la carretera GI-638 y creación de paseo peatonal entre los PKs 1+200 y 3+610 (Deba-Mutriku) no debe de someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, ya que, tras el análisis efectuado, se considera que el mismo no va a producir impactos adversos significativos sobre los elementos ambientales, siempre y cuando 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 mejora de la carretera GI-638 y creación de paseo peatonal entre los PKs 1+200 y 3+610 (Deba-Mutriku) 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 esbozados en el documento ambiental inicial. Estos contenidos se recogerán en un anexo específico del proyecto constructivo y deberán ser cuantificados y ajustados en función de las condiciones concretas del proyecto de construcción, del ajuste de las mediciones y unidades de obra, y de las determinaciones que se establecen en este informe de impacto ambiental.

Por tanto, el proyecto constructivo definirá la opción que se va a llevar a cabo en el tramo 2 «Curva de Ipitxarri», debiéndose seguir para ello lo dispuesto al respecto en la parte expositiva

zatian ezarritakoari jarraitu egin beharko zaio. Halaber, eta hori erabakiz gero, bizikletentzako irtenbide eta tipologia egoki bat gehituko du, baldintza teknikoak eta ingurumenekoak ere kontuan hartuta.

Nolanahi ere, neurri zuzentzaileak, paisaia integrazteko proiektua, ingurumena lehengoratzeko proiektua eta ingurumena zaintzeko programa garatzeko aurrekontua eta baldintza teknikoen agiria erakitze proiektuaren baldintza teknikoen agiriaren barruan eta aurrekontuen barruan eta lizitazio oinarrien barruan sartu beharko dira, ondoko alderdiak kontuan hartzea beharrezkoa izanik:

#### 1. Obrarako neurri zuzentzaile orokorrak:

Obraren exekuzioak eragindako eremu guztiak izan beharko ditu kontuan neurri zuzentzaileen multzoak, baita proiektuaren desjabetze eremutik kanpo dauden eta eragindakoak diren eremuak ere (sarbideak eta obrak, lan plataformak, e.a.); kasu hauetan ere dagozkion neurri zuzentzaileak eta neurri lehengoratzzaileak aplikatu beharko dira.

Obrek iraun artean behar-beharrezkoa den azalera mugatuko da lanen eragina; beraz, proiektuak ahalik eta zehaztasunik handienaz mugarritu eta kartografiatu beharko du okupatu beharreko gehieneko azalera-eremua, bai obra-eremu ezberdinek okupatuko dutena bai obra-unitateek okupatu beharrekoa, hau da, aldi baterako pilaketak, soberakinen deposituak, obrako instalazioak eta eraikinak, makineria parkea, olio eta erregaiak, ibilgailuak garbitzeko eremuak, urak arazteko sistemak, trafikoaren aldi baterako desbiderapenak eta barruko eta kanpoko obra-bideen sareak kokatzeko erabiliko direnak. Alde horretatik, jarduketa-eremuetan sartzeko, egungo sarbideak erabiltzen ahalegintzea beharrezkoa izango da.

Aipatutako instalazioak eta aldi baterako pilaketak kokatzeko orduan, ingurumenari ahalik eta gutxien eragiteko irizpideak hartuko dira kontuan. Inola ere ezin izango dira kokatu intereseko landare eraketak dauden gunetan (baso masa autoktonoak, ibaiertzeko landaredia, lehentasunezko intereseko habitatak); aitzitik, ibai ertzetatik edota lur azalekoagoak diren beste ur masa batzuetatik urrundu beharko dira, behean zehaztutakoaren arabera.

Obren zuinketa egiteko orduan eta eraikitze lanei hasiera eman baino lehen, balizatzeko lan espezifiko bat egin beharko da; balizatzeko lan hau sendoa eta korritzen zaila izango da, aurreko paragrafoan aipatutako balio nabarmeneko natur elementuen aldamenen dauden lan eremu guztiak zehaztasunez mugarrizatzeko.

Obrek iraun artean eta obren berme epea indarrean egon artean, obra zuzendaritzak eta kontratista esleipendunak adituen aholkularitza izan beharko dute ingurumen inpaktuak prebenitzeko eta zuzentzeko alorrean eta neurri zuzentzaileen alorrean. Kontratatzen ingurumen aholkularitza obran bertan egongo da eta gai honekin zerikusia duten obra-unitateak zuzen garatzeaz arduratuko da.

#### 2. Sistema hidrológiako eta lurreko zein itsasoko uraren kalitatea:

Organo eskudunek ezarritako baldintzak eragotzi gabe, jabari publiko hidraulikoan eta itsas eta lehorreko jabari publikoan zein horien zortasun zein babes eremuetan eragina duten lanek honako baldintza hauek bete beharko dituzte:

Hondeaketa, lur mugimendu eta eraikuntza faseak gauzatzeko orduan, sedimentuen eta bestelako elementu kutsatzaileen jaulkipena ahalik eta gehien murriztuko da, bai erasandako ibai eta erreketan, bai erasandako itsas eremuan ere. Hori dela eta, erreka inguruetan (kasu honetan, Errekaundi erreka) eta itsasertzetan ezingo dira obra materialak metatu, ez behin-behineko ez behin betiko izaeraz, eta beharrezko baliabideak

de este informe de impacto ambiental. Igualmente, y en el caso que así se decida, se integrará una solución y tipología de vía ciclista adecuada, que deberá tener en cuenta asimismo los condicionantes técnicos y ambientales existentes.

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

#### 1. Medidas correctoras generales para la obra:

El conjunto de medidas correctoras deberá tener en cuenta la totalidad de las áreas repercutidas por la ejecución de las obras, incluidas aquellas zonas que, en su caso, se sitúen fuera del ámbito expropiatorio del proyecto y se vean afectadas (caminos de acceso y obras, plataformas de trabajo, etc.), para las que serán aplicadas igualmente las medidas correctoras y de restitución adecuadas.

No se afectará a más superficie de la necesaria durante el desarrollo de las obras, por lo que el proyecto deberá delimitar y cartografiar con la mayor exactitud posible el área máxima de superficie a ocupar, tanto por las diferentes zonas de la obra, como por las diferentes unidades de obra correspondientes a la ubicación de los acopios temporales, del depósito de sobrantes, de las instalaciones y edificaciones de obra, del parque de maquinaria, de los almacenes de materiales, aceites y combustibles, de las áreas destinadas a limpieza de vehículos, de los sistemas de depuración de aguas, de los desvíos provisionales del tráfico y de la red de caminos de obra interiores y exteriores. En este sentido, el acceso a las distintas áreas de actuación se efectuará procurando utilizar los accesos existentes.

Las instalaciones y los acopios temporales mencionados se localizarán teniendo en cuenta criterios de mínima afección ambiental. En ningún caso podrán localizarse en espacios con formaciones vegetales de interés (masas forestales autóctonas, vegetación de ribera, hábitats de interés prioritario), debiéndose procurar su alejamiento de los cauces o de otras masas de agua superficiales según lo especificado más abajo.

En el momento del replanteo de las obras y antes del inicio de los trabajos constructivos deberá realizarse un balizamiento específico consistente y de difícil desplazamiento que delimite de forma precisa todas aquellas zonas de trabajo que se sitúen adyacentes a los elementos naturales de valor relevantes 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 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 afectados y al medio marino, por lo que se restringirá la acumulación de cualquier tipo de material de las obras en las proximidades de los cursos de agua (regata Errekaundi) y del medio marino, sea con carácter temporal o permanente, y se dispondrán los medios necesa-

erabiliko dira sortuko diren lubeta eta lur erauzketetan lur jau-  
siak ekiditeko, batez ere kostaldeko eremuan.

Horretarako, obrak egiteko lehen faseetan, urak isuri beha-  
rreko lekura isuri aurretik gai xeheak atxikitzeke gailuak instala-  
tuko dira, ingurumen eraginaren azterlanean proposatutako  
sedimentuen hesiak nahiz dekantazio baltsak, esekidurako par-  
tikulen isurketaren ondorioz beharrezkoa bada (batez ere Alko-  
lea tunelean). Sistema horietatik dekantatutako lohiak aldizka  
bilduko dira eta beren ezaugarrien arabera kudeatu.

Obrako behin-behineko instalazioak (makineria parkeak,  
ibilgailuen garbiketara, gurpilen garbiketara, garbiguneak eta abar)  
jabari publiko hidraulikotik eta ur emariaren zortasun eremuetatik  
kanpo kokatuko dira, baita itsas eta lehorreko jabari publikotik  
kanpo ere, eta posible den guztietan, babeseko zortasun ere-  
mutik kanpo. Halaber, ingurumetik hidraulikoki isolatuko dira,  
eskorrentia naturalaren ondorioz jasotzen den ura eta instalazio  
horiek erabilitako ura bereiziz. Edonola ere, beharrezkoa bada,  
ur horiek isuri baino lehen, tratamendua emango zaie, ildo  
horretan xedatutako lege mailak ez gainditzeko.

Plataformetako luzerako drainatzeak isuri baino lehen, ele-  
mentu kutsatzaileak murrizteko sistemaren bat instalatzea  
komeni den aztertuko da (hondarra eta koipea kentzeko kutxa-  
tilak, drainatze sistema iraunkorrak eta abar).

### 3. Paisaia txertatzea eta leheneratze plana.

Arestian paisaiari eta alderdi geoteknikoei buruz adierazita-  
koa kontuan hartuta, eremua paisaiaren ikuspegitik aztertu  
beharko da (maiztasuna, interikusgarritasuna behaketa puntu  
nagusietatik, ikus kalitate eta hauskortasuna eta abar), era  
horretan, sortuko diren ezponden eta lur erauzketen ondorioz  
eta bertan ezarri beharreko egitura ezberdinen ondorioz (euste  
hormak eta itsasertzeko hormak -bai errepidekoak bai oinezko  
bidekoak-, Alkolea tuneleko bokilatutako eta ezpondak, zorrote-  
nak eta drainatze lanak eta abar) paisaia sortzen diren erasa-  
nak ahalik eta gehien murriztu eta paisaia integrazioa ahalbide-  
tzeko eraikuntza neurri eta irtenbideak ezartzen direla bermatze-  
ko. Ildo horretan:

7. Ezpondetan (bereziki altuenetan -Alkolea tuneleko  
ezpondetan eta abar-), ahalegina egingo da proposatzen diren  
irtenbideek, egonkortze-euste egokia bermatzeaz gain, ikus  
txertaketa errazten dutela bermatzeko. Gunitatuak eta hormi-  
goizko kare esnezko proiektzioek paisaia txertatzeko eta natu-  
ralizatze gaitasun oso apala dute. Beraz, posible den heinean  
eta ezponda horien ezaugarrien arabera, bestelako irtenbideak  
erabiliko dira, besteak beste, sare organikoak, geo-gelaxkak,  
geosare bolumetrikokoak, mulching (biguna), landare landaketak  
barrera gisa, manta organikoak, egur xeheak, euste horma eta  
harri-lubeta berdeak eta abar.

8. Horma edo egitura ikusgarriagoi dagokienez, euste  
edota egonkortze funtzio egokiak betetzen dituztela egiaztatu  
ondoren, hobeto integratzen diren irtenbideak aztertuko dira,  
besteak beste, harri lubeta biziz osatutako hormak, gabiak,  
horma berdeak, bioingeniaritza hormak (krainerrak), harlangai-  
tze harri lubetak, loreontzi hormak eta abar.

9. Drainatzea egiteko hormigoizko zorroten mailakatu  
dagokienez, hormigoizko zorroten mailakatuak ingurunean  
gehiago integratzen direnekin ordezkaturiko dira, hala nola,  
harriz zabalduak oinarria duten eta mailakatuak ez diren ibil-  
guekin, ertzak birlandatu.

Ahal den guztietan, lur naturalaren, lur erauzketen ezpon-  
den eta betelaren arteko erabaki formalak (soberakinen bilte-  
gia barne) modu leun eta birbilduetan egingo dira, ertzak eta  
profil zuzenak ekidinez, era horretan, elementu horiek paisaia

rios para evitar los derrames de tierras de los terraplenes y des-  
montes cercanos que se van a generar, sobretudo en el área  
costera.

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

La localización de las instalaciones temporales de obra (par-  
ques 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 fuera del dominio  
público marítimo terrestre y, siempre que sea posible, de su  
zona de servidumbre protección, y se aislarán hidráulicamente  
del entorno, separando las aguas provenientes de la escorren-  
tía natural de las aportadas por esas instalaciones, que debe-  
rán ser tratadas, en su caso, antes de su vertido de forma que  
no se sobrepasen los valores legales establecidos al respecto.

Se estudiará la conveniencia de que de forma previa al ver-  
tido de los drenajes longitudinales de las plataformas se insta-  
len sistemas que reduzcan la carga contaminante (arquetas  
desarenadoras y desengrasadoras, sistemas de drenaje soste-  
nible, etc.).

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

De acuerdo con las consideraciones que se han hecho ante-  
riormente en relación con el paisaje y los aspectos geotécnicos,  
se deberá analizar paisajísticamente el ámbito (frecuentación,  
intervisibilidad desde principales puntos de observación, cali-  
dad y fragilidad visual, etc.) y asegurar la incorporación de medi-  
das y soluciones constructivas que permitan la integración y la  
minimización de los impactos paisajísticos asociados funda-  
mentalmente de los taludes y desmontes que se van a generar  
y de las diferentes estructuras que se deben de implantar  
(muros de sustentación y de costa -de la carretera y del paseo  
peatonal-, emboquillados y taludes del túnel de Alkolea, bajan-  
tes y obras de drenaje, etc.). En este sentido:

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

8.º Respecto a los muros o estructuras más visibles, se  
estudiarán soluciones que acreditando igualmente sus funcio-  
nes 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-jar-  
dinería, etc.

9.º Por lo que se refiere a las bajantes escalonadas de hor-  
migón para el drenaje, se podrían estudiar, otras con acabados  
más integrados en el entorno, tales como cauce no escalonado  
con base encachada con piedra, llevándose a cabo la revegeta-  
ción de los márgenes.

Los acuerdos formales entre el terreno natural y los taludes  
de los desmontes y de los rellenos (incluido el depósito de  
sobrantes) se realizarán siempre que sea posible con formas  
suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos,

hobeto integratu daitezten eta kalitate estetiko handiagoa izan dezaten. Ahalegina egingo da soberakinen biltegiko goiko aldeak forma naturalizatuak edukitzeko, gainaldeko gainazal zabal erabat lauak ekidinez.

Paisaia leheneratzea egiteko birlandaketak egin behar diren eremu guztietan, eremuko klima erkidegoaren arabera espeziak erabiliko dira, ahal den heinean eremuaren bertako eta eremu biogeografikoko espezie eta ekotipoen hazi eta aleak erabiliz, era horretan, habitat naturalizatuak sortu eta ingurunean ageri den landaredia naturalarekin konektatzeko.

Azalera hutsen errosioa ekiditeko, ahal den heinean, obrekin batera egingo dira erasandako eremuak leheneratzeko lanak, hala, obrek aurrera egin heinean, zehaztutako birlandaketa eta birmoldaketa lanak egin daitezten. Horretarako, era zuzenean edo ez zuzenean obrak eraginda egon daitekeen lur begetaleko goiko geruza berreskuratu egingo da, geroago, lehengoratzeko prozesuetan erabili ahal izateko. Lur begetalaren ezaugarrien arabera, konponketa organikoak egiteko premia aurreikusiko da.

Landare espezie exotiko inbaditzaileei dagokionez, obren ondorioz espezie horiek ez zabaltzeko neurriak aurreikusi behar dira proiektuan. Horretarako, proiektuaren ingurunean ohikoenak diren espezieen diagnosi bat egingo da. Diagnosi horren barne, dagoeneko egindako obrek erasandako lurzatiaren kolonizazio maila eta arriskuaren azterketa ere egingo da. Diagnosi hori oinarritzat hartuta, prebentzio neurriak ezarriko dira, eta beharrezkoa bada, erazteko neurriak. Halaber, jagoletza programaren barne egongo da espezie horien agerpenaren jarraipena.

#### 4. Faunaren babesa:

Proiektuaren inguruko habitaten egoerari eta habitat horiek erabiltzen dituzten espezieei buruzko jarduera aurreko karakterizazioa egingo da. Lurreko espezie babestuen habiarik edo ugalketa eremurik antzematen bada, basa faunaren kudeaketako foru organo eskudunari jakinarazi behar zaio horrelakorik dagoela.

Faunaren karakterizazioa egin ondoren, beharrezkoa bada, faunaren inguruan egin beharreko berariazko pauso eraginkorak jasoko ditu erakuntza proiektuak, edo bestela errepideko drainatze lanak horretarako egokitu dira, espezieen zeharkako fauna iragankortasuna ahalbidetzeko egokitzat jotzen diren puntuetan. Horrez gain, errepideko zenbait egituretan (kutxatila, zarataren aurkako pantailak eta abar) hartuko diren neurriak ere zehaztuko dira, faunari sortzen zaizkion kalteak ahalik eta gehien murrizteko.

Beharrezkoa bada, eremuan antzemandako espezie sentikorrenen ugalketa eta haziera aldiatan, zarata sortzen duten obrak mugatzeko premia aztertuko da.

#### 5. Hondakinen eta obra soberakinen kudeaketa:

Obrek irauten duten bitartean sortzen diren hondakinak 2011ko uztailaren 28ko 22/2011 Legeak, hondakinei eta zoru kutsatuei buruzkoak eta 2012ko uztailaren 26ko 112/2012 Dekretuak, erakuntza eta eraiste hondakinak sortu eta kudeatzea arautzen duenak, xedatutakoaren arabera kudeatuko dira. Oro har, berariaz debekatuta dago sortzen diren hondakin mota ezberdinak beraien artean edo beste hondakin batzuekin nahastea. Teknikoki eta ekonomikoki bideragarria denean, hondakin mota bakoitza dagokion balioztatzaile baimenduaren bidez balioetsi behar da.

Hondakin arriskutsuen eta erabilitako olioen kudeaketa dagokion araudiak (833/1988 ED eta 679/2006 ED, hurrenez hurren) xedatutakoaren arabera egingo da. Kudeatzaile bai-

a fin de lograr una mayor integración y calidad estética de los mismos. Se procurará que la parte superior del depósito de sobrantes también tenga una fisiografía de formas naturalizadas, evitándose superficies de coronación amplias completamente planas.

En todas aquellas zonas en las que la restauración se base en la revegetación, esta 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. A estos efectos, se realizará un diagnóstico de las especies más habituales presentes en el entorno del proyecto, el grado de colonización de los terrenos afectados por las obras ya ejecutadas y un análisis de riesgos. A partir de dicho diagnóstico, se establecerán medidas de prevención y, en su caso, de erradicación. Asimismo, el programa de vigilancia incorporará el seguimiento de la aparición de estas especies.

#### 4. Protección de la fauna:

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

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

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

#### 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

mendu bati entregatu arte, teilatupeko espazioetan biltegiatuko dira hondakin horiek, behar bezala etiketatutako edukiontzi estankoetan, zolata iragazgaitz baten gainean eta isurketa edo jario posiblea eusteko azpil edo sistema baten barruan, hondakin ez arriskutsu edo geldoak biltegiatzeko eremuetatik berezita.

Soberakinen biltegiari dagokionez, eraikuntza proiektuak berriazko atal edo eranskin bat izango du, 2009ko otsailaren 24ko 49/2009 Dekretuko V. Eranskinean xedatutako dokumentazio guztia jasotzen duena, baita ingurumen txosten hau dela eta aplikagarriak zaizkion xedapen guztiak ere. Dokumentazio hori, uren eta biodibertsitatearen babes esparruko organo eskudunen txostenekin batera, Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusi honetara bidaliko da, eraikuntza proiektua onartu baino lehen, azken horrek bere onespena eman dezan.

#### 6. Kutsatuak egon daitezkeen lurzorua:

2015eko ekainaren 25eko 4/2015 Legeak, lurzorua kutsatzea saihestu eta kutsatutakoa garbitzekoak, 23. artikuluan xedatutako kasuren bat ematen bada, bai 20056-00001 lurzatian, bai 20056-00012 lurzatian bai 20056-00012 lurzatian, EAEko lursail kutsatuen inbentarioan ageri direnetan, hain zuzen ere obratik gertu daudenetan (23.b.art) bai arriskua eragin ahal izateko adinako kontzentrazioetan lurzoruan substantzia kutsatzaileak daudelako zantzu oinarrituak dituzten eremuetan (23.e.art.) ere, lurzoruen kalitateari buruzko azterlana egingo da, organo eskudunak horren kalitateari buruzko deklarazioa emateko.

#### 7. Soinu kalitatea:

Proiektuaren eremuan, errepidetik gertuen dauden eraikinek zein zarata maila jasaten duten zehazteko balioespen bat egingo da, 2012ko urriaren 16ko 212/2012 Dekretuak, Euskal Autonomia Erkidegoko Kutsadura Akustikoari buruzkoak (D taula), xedatutako immisio akustikoko muga balioak betetzen ez ote dituzten egiaztatzeko. Eraginkortasun mailaren arabera, neurri zuzentzaileak (barrera akustikoak, errepideko zoruak eta abar) ezartzeko aukeraren potentziala aztertuko da, bai zuzenean proiektuan, bai Bide Azpiegiturarako Departamentuak ildo horren dituen aurreikuspenen esparruan (zarataren aurkako jardura plana, urteko kontusailak eta abar).

Lanek irauten duten bitartean, makineriaren mantentze orokorra egiteko eta zarata jatorrian murrizteko beharrezkoak diren jardunbide egokiak aplikatuko dira obran, bereziki 2002ko otsailaren 22ko 212/2002 Errege Dekretua, makina jakin batzuk aire zabalean erabiltzeagatik ingurunean sortzen diren zarata igorpenak arautzen dituenak xedatutakoa betez, hori aplikagarria denean, betiere 2012ko urriaren 16ko 212/2012ko Dekretuan soinu immisioaren kalitateari buruz xedatutakoa betez.

#### 8. Airearen kalitatea:

Obren exekuzio fasean zehar, lanen ondorioz edota obrako ibilgailuen ondorioz atmosferara igortzen diren partikulak ahalik eta gehien murriztuko dira. Horretarako beharrezko kontrol neurriak hartuko dira, besteak beste, kamioietako gorpilak garbitzeko sistemak, errepidea eta obra zatiak ureztatze sistemak, ibilgailuak egoera egokian mantentzeko sistemak eta abar, era horretan, eraikuntza lanak direla eta sortzen diren esekitako partikulen eragina murrizteko. Partikulak igorri ditzaketan materialak ez dira aire zabalean biltegiatuko.

Erauzketa materialak (lurrak, hondakinak eta abar) garraiatzeko orduan, horien hezetan baldintza ezin hobeetan egongo dira, eta beharrezkoa bada, zama estaltzeko gailuak dituzten ibilgailuetan, partikulak atmosferara igorri ez daitezten.

momento de su entrega a gestor autorizado, el almacenamiento de esos residuos se realizará en espacios bajo cubierta, en recipientes estancos debidamente etiquetados, sobre solera impermeable y en el interior de cubetos o sistemas de contención de posibles derrames o fugas, separados de las zonas de almacenamiento de los residuos no peligrosos e inertes.

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

#### 6. Suelos potencialmente contaminados:

Si se diera alguno de los supuestos contemplados en el artículo 23 de la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo, tanto para las parcelas 20056-00001 y 20056-00012 recogidas en el inventario de suelos contaminados de la CAPV y cercanas a la obra (art. 23.b), como para aquellas zonas de actuación en las que se observen indicios fundados de la existencia de sustancias contaminantes en el suelo en concentraciones que puedan suponer un riesgo (art. 23.e), se procederá a una investigación de la calidad del suelo que concluirá en una declaración de calidad del mismo por parte del órgano competente.

#### 7. Calidad sonora:

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

#### 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. Argi kutsadura eta energia eraginkortasuna:

Eraikuntza proiektuaren barne egongo den argiztapenari buruzko eranskinak 2008ko azaroaren 18ko 1890/2008 Errege Dekretuak, kanpo argiztapen instalazioen energia eraginkortasunaren araudia eta horren EA-01 eta EA-07 jarraibide tekniko osagarriak onartzen dituenak bete beharko ditu, baita Gipuzkoako Lurralde Historikoko errepide eta bizikleta bideen Efizientzia Energetikoko irizpideekin emandako Gomendio Teknikoetan xedatutakoa ere. Argiztapenaren diseinuan goi energia kalifikazioko (A edota B) instalazioak lortzea izan beharko da xede nagusia.

#### 10. Garbiketa eta berrezarpen lanak:

Proiektuaren exekuzioak irauten duen bitartean, obra eremuak eta horien inguruan erasandako lekuak (makineria partekak, makineriarentzako igarobideak, sarbideak), ahalik eta garbien mantenduko dira.

Ibilgailuak bertatik igarotzeagatik, obra materialak emateagatik eta abarregatik eremuan sortu diren aldaketak ahalik eta gehien murriztuko dira, eta irizpide ekologikoei arabera erreku-peratu beharko da ingurune osoa. Obrako kamioien joan-etorriek erasandako obra eremuko sarbideak eta soberakin biltegien sarbideak behar bezala egokitu eta berrezarriko dira: hondatutako zoru eremuak eta sarbide oinarriak konponduko dira, sortu ahal izan diren zabalgunek ezabatuko dira, eta sarbideetako ertzak berrezarri eta integratuko dira (birlandatzeak, arekak, drainatze sistemak eta abar).

Lanak amaitu ostean, garbiketa kanpaina zorrotz bat egingo da, era horretan, proiektuak erasandako eremutik obren hondakin guztiak garbitzeko. Eraiste, zimendatze, kofratu eta abarren ondorioz sortzen diren materialak eremutik kanpo eramango dira, hondakindegia edo biltegi baimenduetara, alegia.

11. Jagoletza Programa: Hasierako ingurumen agirian xedatutakoaren arabera garatuko da Jagoletza Programa, eta beharrezkoak diren kontrol berrietara zabaldu eta egokituko da, ingurumen eraginari buruzko txosten honetan zehaztutako neurri babesle eta zuzentzaileak abian jartzen direla bermatzeko. Horretarako, egiaztapen programaren barne egon beharko dira sistemen identifikazioa; jarraitu beharreko ingurumen alderdi edo aldagaiak; dagozkion metodologia (datuak hartzeko estrategiak, maitasuna eta abar) eta kronograma erabiliz egin beharreko jarraipen eta kontrol jarduerak; dagozkion unitate eta muga edota erreferentzia mailekin erabili beharreko jarraipen adierazleak; eta igorri beharreko txosten ezberdinen edukia zein maiztasuna.

Programa hori eraikuntza proiektuan txertatuta geratuko da, baita obren kontrataziorako baldintza agirian ere. Dagozkion aurrekontua izango du, ez obraren behin-behineko harrera egin arte soilik, baizik eta baita obraren berme epea osoan zehar ere.

**Hirugarrena.** 2006ko ekainaren 6ko 1/2006 Foru Dekretu Arauemaileak, Gipuzkoako Errepideen eta Bideen Foru Arauaren Testu Bateratua onartzekoa denak, 21.4 artikuluan xedatutakoaren arabera, GI-638 errepidea hobetu eta 1+200 eta 3+360 (Deba-Mutriku) KPen artean oinezkoentzako pasealekua sortzeko eraikuntza proiektua jendaurrean jarri eta entzunaldia emateko izapidean zehar, Bide Azpiegituretako Departamentuak Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusiari bidaliko dio agiri hori, ingurumen eraginari buruzko txosten honetan xedatutako baldintza eta xedapenak txertatzen direla jakinarazteko.

**Laugarrena.** Agintzea ingurumen inpaktuaren txosten hau Gipuzkoako ALDIZKARI OFIZIALEAN eta zuzendaritza honen web orrian argitarara dadila.»

#### 9. Contaminación lumínica y eficiencia energética:

El anejo sobre alumbrado que deberá incluir el proyecto de construcción 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).

#### 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 debida al paso de los vehículos, al aporte de materiales de obra, etc., serán minimizadas, debiendo ser recuperado todo el entorno con criterios ecológicos. Los accesos a las obras y los accesos a los depósitos de sobrantes que hayan sido afectados por el trasiego de los camiones de obras, se adecuarán y restituirán convenientemente: reparación de aquellas zonas del firme y de la base de los accesos que se han deteriorado, eliminación de los sobrecanchos que se hayan podido generar, restauración e integración de los bordes de los accesos (vegetación, cunetas, sistemas de drenaje, etc.).

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

11. Programa de Vigilancia: El Programa de Vigilancia se desarrollará de acuerdo con lo indicado en el documento ambiental inicial, adaptándolo y ampliándolo a los nuevos controles que sean necesarios para asegurar la puesta en marcha de las medidas protectoras y correctoras establecidas por este informe de impacto ambiental. Con este fin, el programa de supervisión deberá contener la identificación de los sistemas, aspectos o variables ambientales que deberán ser objeto de seguimiento, las actuaciones de seguimiento y controles a realizar con su metodología (estrategias de tomas de datos, periodicidad, etc.) y cronograma correspondiente, los indicadores de seguimiento a utilizar con sus correspondientes unidades y niveles límite y/o de referencia, y el contenido de los diferentes informes a emitir y su periodicidad.

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

**Tercero.** De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 21.4 del Anexo del Decreto Foral Normativo 1/2006, de 6 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Norma Foral de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa, durante el trámite de información pública y audiencia del proyecto constructivo de la mejora de la carretera GI-638 y creación de paseo peatonal entre los PKs 1+200 y 3+610 (Deba-Mutriku), el Departamento de Infraestructuras Viarias remitirá a la Dirección General de Medio Ambiente dicho documento de cara a informar sobre la incorporación de las condiciones y determinaciones establecidas en este informe de impacto ambiental.

**Cuarto.** Ordenar la publicación del presente informe de impacto ambiental en el BOLETIN OFICIAL de Gipuzkoa y en la página web de esta Dirección.»

Donostia, 2017ko maiatzaren 17a.—Lourdes Sanjuán Artegain, idazkari teknikoa. (4013)

San Sebastián, a 17 de mayo de 2017.—La secretaria técnica, Lourdes Sanjuán Artegain. (4013)