

XEDAPEN OROKORRAK

INGURUMEN, LURRALDE PLANGINTZA ETA ETXEBIZITZA SAILA

5073

145/2018 DEKRETUA urriaren 9koa, zeinaren bidez behin betiko onartzen baita Araba Erdialdeko eremu funtzionalaren lurralde-plan partzialaren aldaketa, Jundiz-Billodako terminal intermodal logistikoa eraiki ahal izateko.

1.– Araba Erdialdeko Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partziala behin betiko onartu zen abenduaren 28ko 277/2004 Dekretuaren bidez.

Lurralde Plan Partzial horrek antolamendu integrala ezarri du eremu funtzional osorako, eta udal-mugarte hauek barne hartzen ditu: Alegría-Dulantzi, Armiñón, Arraia-Maeztu, Arrazua-Ubarrundia, Asparrena, Barrundia, Berantevilla, Bernedo, Kanpezu, Zigoitia, Kuartango, Burgu, Iruña Oka, Iruraiz-Gauna, Lagran, Lantaron, Legutio, Otxandio, Urizaharra, Erriberabeitia, Erriberagoitia, Añana, Agurain, Donemiliaga, Ubide, Urkabustaiz, Gaubea, Harana, Vitoria-Gasteiz, Zaldondo, Zambrana, Zuia; baita Badaiako mendilerroa, Entziako partzuergoa, Urizaharra, Lagran eta Laño.

2.– Sustapen Ministerioak eta Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioak lankidetzaren protokoloa dute sinatuta Merkatugaien Trenbide Garraioa bultzatzeko Plan Estrategikoaren merkatugaien oinarritzko sarearen barruan dauden terminal logistiko intermodalak garatzeko. Protokolo horren xedea da administrazio bion arteko lankidetzaren bideratzea Jundiz eta Lezoko terminal logistiko intermodalak garatzeko, zeinak Espainiako Merkatugaien Trenbide Garraioa bultzatzeko Plan Estrategikoaren merkatugaien oinarritzko sarera batu baitira.

3.– 2012ko uztailean, Eusko Jaurlaritzako Lurralde Plangintza, Hirigintza eta Hiri Berronertze Zuzendaritzak eta Garraio Azpiegituraren Zuzendaritzak elkarrekin sustatu zuten aldaketa honen idazketa; aldaketaren xede nagusia da erabilera logistikoetarako eremu bat gordetzea Vitoria-Gasteizen eta Iruña Okan, Jundiz-Billodako terminal intermodala eraikitzeko. Eremu hori Vitoria-Gasteizko hiri-eremuko mendebaldean dago, eta bat dator egungo tren-trazadurak mugatzen duen eremuarekin –iberiar zabalerakoa–, baita abiadura handiko eta nazioarteko zabalerako etorkizuneko tren-trazadurarekin ere. Eremuak 45,69 hektareako azalera du: horietatik, 28,26 ha Iruña Okan daude, eta 17,43 ha, Vitoria-Gasteizen.

4.– Ingurumen, Lurralde Plangintza, Nekazaritza eta Arrantzako sailburuaren 2012ko ekainaren 11ko Aginduaren bidez xedatu zen aldaketa hori ez zela funtsezkoa, eta, beraz, aldaketa hori izapidetzerakoan, irailaren 9ko 206/2003 Dekretuan aurreikusitako izapideak egin dira. Dekretu horrek arautu zuen, hain zuzen ere, funtsezkoak ez diren Lurraldearen Antolamendurako Jarraibideen, Lurraldearen Zatiko Planen eta Lurraldearen Arloko Planen aldaketak onartzeko prozedura.

5.– Lurralde-plan partzialaren aldaketa horrek dekretu honen I. eranskinean argitaratzeko jasotako antolamendu-arauak barne hartzen ditu.

6.– Ingurumen-ebaluazioaren prozedurari dagokionez, aplikatu beharreko ingurumen-lege-diarekin bat izapidetu da; izan ere, espedientean honako agiri hauek jaso dira: erreferentziako agiria, 2012ko irailaren 27koa; 2015eko maiatzaren 22ko Ebazpenaren bitartez eman zen ingurumen-azterketa estrategikoaren irismenari buruzko agiria, eta, azkenik, ingurumen-adierazpen estrategikoa, 2017ko azaroaren 15eko Ebazpenaren bidez eman zena eta zeinaren edukia Planaren aldaketa honetan gehitu baita.

2018ko urriaren 17a, asteazkena

Bestalde, Ingurumen-ebaluazioari buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legearen 26.2 artikulua ezarritakoa betez, dekretu honen II. eranskin modura gehitu da ingurumen-alderdiak planaren aldaketan txertatzeko moduari buruzko laburpena, planaren aldaketak ingurumenean duen eraginaren jarraipena egiteko hartuko diren neurriak barne.

7.– Ingurumen, Lurralde Plangintza eta Etxebizitza Saila eskuduna da planaren aldaketa hau Gobernu Kontseiluari helarazteko, horrek behin betiko onetsi dezan, funtsezkoak ez diren Lurraldearen Antolamendurako Jarraibideen, Lurraldearen Zatiko Planen eta Lurraldearen Arloko Planen aldaketak onartzeko prozedura arautu zuen irailaren 9ko 206/2003 Dekretuaren 4.7 artikulua araberan.

Ondorioz, Ingurumen, Lurralde Plangintza eta Etxebizitzako sailburuaren proposamenez, eta Gobernu Kontseiluak 2018ko urriaren 9an egindako bileran gaia aztertu eta onartu ondoren, honako hau

XEDATZEN DUT:

Artikulu bakarra.– 1.– Behin betiko onestea Araba Erdialdeko Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partzialaren aldaketa, Jundiz-Billodako terminal intermodal logistikoa eraiki ahal izateko. Dekretu honen I. eranskin modura gehitu dira horren antolamendu-arauak.

2.– Bestalde, II. eranskin gisa argitaratu da ingurumen-alderdiak planaren aldaketan txertatzeko moduari buruzko laburpena, planaren aldaketak ingurumenean duen eraginaren jarraipena egiteko hartuko diren neurriak barne.

3.– Ingurumen, Lurralde Plangintza eta Etxebizitza Sailaren egoitza elektronikoan eskuragarri daude lurralde-plan partzialaren aldaketari buruzko dokumentu guztiak.

XEDAPEN IRAGANKORRA

Formulazio-, berrikuspen- edo aldaketa-prozesuetan txertatuta dauden eta planaren aldaketa hau indarrean jarri den garaian onartu ez diren Vitoria-Gasteiz eta Iruña Oka udalerrien hirigintza-plangintzak bertan jasotako xehetasunetara egokitu beharko dira.

Edonola ere, aldaketa honetan ezarritakoaren araberan egokitu beharko dira indarrean dauden hirigintza-plangintza horiek, aldaketa indarrean sartu eta bi urteko epean.

AZKEN XEDAPENA

Dekretu hau Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian argitaratu eta biharamunean jarriko da indarrean.

Vitoria-Gasteizen, 2018ko urriaren 9an.

Lehendakaria,
IÑIGO URKULLU RENTERIA.

Ingurumen, Lurralde Plangintza eta Etxebizitzako sailburua,
IGNACIO MARÍA ARRIOLA LÓPEZ.

URRIAREN 9KO 145/2018 DEKRETUAREN I. ERANSKINA

ANTOLAMENDUKO ARAUAK

Aldatuko diren antolamenduko arauak.

Hegoaldeko Berrikuntzaren Arkua OE3 Eragiketa Estrategikoaren fitxa.

Arabako Atea-Jundiz.

IV. titulua Eragiketa Estrategikoen fitxak Hegoaldeko Berrikuntzaren Arkua OE3 Eragiketa Estrategikoaren fitxa: Arabako Atea-Jundiz.

OE3 Eragiketa Estrategikoa.

Hegoaldeko Berrikuntzaren Arkua.

Arabako Atea-Jundiz.

Zehaztapen lotesleak.

1.– Kokapena.

Zatia: B-3.

Udalerriak: Iruña Oka, Vitoria-Gasteiz.

2.– Eraginpeko lurzoruaren sailkapena plangintzaren arabera (Udalplan).

Lurzoru urbanizazina. Lurzoru urbanizagarria.

3.– Xedea.

Izaera mistoko esku-hartze nabarmena da, A-2622 autobideko N-1 errepidearen oraingo hargu-nearen (aldatzea aurreikusi da, Nanclares Okako saihebidet berria dela eta) eta Vitoria-Gasteizko ingurabidearen eta N-102 autobidearen bidebanatzetik gertu dagoen ingurunearen artean mugatutakoa. Esku-hartze horren xede da «Arabarako sarbide berria»ren eraikuntza bultzatzea eta, esan bezala, esku-hartze nabarmena da, lurraldean adierazgarritasun handia lortu nahi baitu Haranen eta hegoaldeko Lautadaren egitura-konexioak, Vitoria-Gasteizko hirirako sarbidea eta «Berrikuntzaren Arkuaren» hegoaldeko gunea nagusia elkartuko dituen gunea bihurtuta.

Esku-hartzeak Jundiz mendiaren balio arkeologikoa sendotu eta ezagutzera eman nahi du, haren inguruetan baitaude Jundiz eta Ariñez herrixken aztarnategiak, baita Jundizko San Joan ermitarena ere. Proposamenak aztarnategien gunek argi eta garbi mugatzea aurreikusten du lehenik eta, ondoren, osagai didaktikoak eta kulturalak dituzten mendia bisitatzeko ibilbideak sortzea, mugarri txikiekin, eremuaren aberastasun arkeologikoa nahiz indusketak egiteko erabiltzen diren prozedurak ezagutarazteko.

N-1 eta N-102 errepideek bat egiten duten lekuan, erakunde publikoak, kultura-erakundeak, konbentzio-esparruak, erakusketak, ospakizunak eta abar hartzeko eraikin handi eta adierazgarri bat jar daiteke. Gune hori, halaber, eremu arkeologikoaren elementu nagusia bihurtu daiteke, gai horri buruzko jarduera guztiak bere baitan hartuta.

Esku-hartzearen hego-ekialdeko eta ipar-mendebaldeko aldeak tratatzean, inguru horretako ingurumen-berezitasunak gogoan hartu beharko dira, bai eta alde aurretik martxan zeuden nahiz aurreikusitako jardueren garapen kualifikatua bultzatu ere. Alabaina, EAEko Trenbide Sarearen Lurraldearen Arloko Planak abiadura handiko linea berrirako onartu duen trazak asko baldintza-

tzen du lurzoru horien ahalmena, batez ere ipar-mendebaldekoenak, diagonalean zeharkatuko baititu horiek, eta, ondorioz, eremuaren erdigunean eragina izango baitu.

Esku-hartzeak zenbait laguntza jasoko ditu, hala nola Vitoria-Gasteizko eta Iruña Okako Plan Orokorretan industria-lurren inguruan aurreikusitakoa eta EAeko ekonomia-jardueretarako lurzoru publikoa eta merkataritza-ekipamenduak sortzeko Lurralde Plan Sektorialak inguru horretan zehaztutako ekimen publikoak, alegia: plataforma logistiko intermodala, merkaturgaien garraio- eta banaketa-jardueretarako poligonoa eta Jundizko poligonoaren handitzea eta indartzea.

4.– Aplikazio-irizpideak.

Nahitaez kontuan hartu beharrekoak:

Orokorrak.

– Eragiketa estrategiko honen lurralde-antolamenduak bereziki aintzat hartuko du zenbait gunek uraldi duten uholde-arriskua; gainera, Vitoria-Gasteizko akuifero kuaternarioaren gainean daude. Hori dela eta, azpiegituren eta erabilera-antolamenduaren proposamena ezaugarri hori kontuan hartuta diseinatuko da.

Erabilerei dagokienez.

– Iruña Oka eta Vitoria-Gasteiz udalerrien arteko plangintza bateragarri egingo da Subillabideren eta Jundizen artean dauden hutsuneetan, eta eremu horretan dauden aztarnategi arkeologikoe-tako aktiboaren balioa nabarmenduko da.

– Ipar-mendebaldeko aldea produkzio-jardueretarako gordeko da, egungo ezarpenen eta plangintzaren aurreikuspenen arabera.

– Jundiz mendiaren balioa azpimarratuko da arkeologia-balio handiko eremu gisa. Ibilbide hezi-garri eta kulturalak sortuko dira, inguruko arkeologia-ezaugarriak ezagutzera emateko mugarri txikiekin, eta, besteak beste, Billodaren eta Tresponderen artean dagoen balio handiko aztarnategiari buruzko erreferentziak jasoko dituzte.

Azpiegiturei dagokienez.

– Errepide arloko organo eskudunak Etxebarri-Ibiña / Armiñón lotura Berrikuntzaren Arkuaren parean konpondu ez ezik, berorrek arkuaren zenbait piezekin eta Vitoria-Gasteizko hiriarekin dituen lotura- eta interrelazio-arazoak ere konpondu egin beharko ditu.

– N-1 eta N-102 errepideek bat egiten duten gunea ebazteko orduan arreta jarriko da, bi bideotako trazaduren norabideek baldintzatzen dute eta.

– Trenbideko ezpondak tratatzean, esku-hartzean trena ahalik eta hoberen integratzen dela bermatu beharko da; horretarako, esku-hartzearen berdeguneetara lotzea ahalbidetzen duen paisaiaren tratamendu bat ziurtatuko da.

– Esku-hartzeak barne hartuko du eremu horretatik igarotzen den Done Jakue bidearen zatia (monumentu-multzo izendatu dute).

Gomendioak:

Erabilerei dagokienez.

– N-1 eta N-102 errepideen arteko bidegurutzean, eraikin erakusgarri bat eraikitzea; alegia, lurralderako «sarbide» gisa funtzionatuko duen izaera sinboliko handiko espazioa.

– Ipar-mendebaldeko produkzio-esparruak zerbitzuak edo industriaren erakustoki bat ezartzeko aukera aztertu beharko luke, N-1 errepiderako fatxada modura.

– Esku-hartzearen hego-ekialdeko aldea lurzoru-kontsumo handia beharrezkoa duten zuzkidura-jardueretarako uztea gomendatzen dugu. Esaterako, kirol-instalazioak jar litezke bertan, kirol tradizionalak nahiz lurzoru-hedadura handiak behar dituztenak eskaintzeko, hala nola hipika. Dena dela, instalazio horiek osatze aldera, erabilera publikoko kirol-eremu bat ere ezartzea gomendatzen da, ahal dela ipar-ekialdean, N-1 eta N-102 errepideen arteko bidegurutzean ezarriko den eraikin erakusgarriari estu lotuta.

– N-1 eta N-102 errepideen arteko bidegurutzearen aurrean hirugarren sektorerako erabilera finkatzea baloratzea.

– Jundiz mendian, «bisita daitekeen eremu» izaera berrirako beharrezko zerbitzuak antolatzea iradokitzen da, mendiaren oinean.

– N-1 errepidearen ingurabidean zerrenda berde eta jarraitu bat sortzen ahalegintzea, bai ekialdean, bai mendebaldean. Zerrenda berde horrek bi funtzio beteko ditu: batetik, errepidea eta Jundizko poligonoaren hedaduran ezarriko diren jarduera ekonomikoak banatuko ditu eta, bestetik, eragiketa estrategiko honen esku-hartzeetan egituraketa-elementu gisa balio izango du.

– Antolamenduan egun dagoen tokiko landaredia gorde eta integratuko dela artatzea.

Azpiegiturei dagokienez.

– Jundiz mendian, esparruaren barrualdetik hainbat ibilbide proposatzea –bai eta horien abiapuntuetan aparkalekuak aurrez ezartzea ere–, bisitarako zenbait aukera eskaintze aldera.

– Aparkaleku-eremuak ingurunean integratzeko ahaleginak egin beharko dira, horien tamainarako muga bat ezarrita, eta, beharrezkoa izanez gero, eremuak zatituta; hain zuzen ere, erabilera horretarako azalera handiak sor ez daitezten.

5.– Erakunde sustatzailea.

Eusko Jaurlaritzako Lurralde Antolamendu eta Ingurumen Saila eta Kultura Saila. Arabako Foru Aldundiko Ingurumen eta Hirigintza Saila, Herrilan eta Garraio Saila eta Toki Administrazioa. Udalak.

Aldatu diren antolamenduko arauak.

Hegoaldeko Berrikuntzaren Arkua OE3 Eragiketa Estrategikoaren fitxa.

Arabako Atea-Jundiz.

IV. titulua Eragiketa Estrategikoen fitxak Hegoaldeko Berrikuntzaren Arkua OE3 Eragiketa Estrategikoaren fitxa: Arabako Atea-Jundiz.

OE-3 Eragiketa Estrategikoa.

Hegoaldeko Berrikuntzaren Arkua.

Arabako Atea-Jundiz.

Zehaztapen lotesleak.

1.– Kokapena.

Zatia: B-3.

Udalerrak: Iruña Oka, Vitoria-Gasteiz.

2.– Eraginpeko lurzoruaren sailkapena plangintzaren arabera (Udalplan).

Lurzoru urbanizaezina. Lurzoru urbanizagarria.

3.– Xedea.

Izaera mistoko esku-hartze nabarmena da, A-2622 autobideko N-1 errepidearen oraingo argu-nearen (aldatzea aurreikusi da, Nanclares Okako saihesbide berria dela eta) eta Vitoria-Gasteizko ingurabidearen eta N-102 autobidearen bidebanatzetik gertu dagoen ingurunearen artean mugatu-takoa. Esku-hartze horren xede da «Arabarako sarbide berria»ren eraikuntza bultzatzea eta, esan bezala, esku-hartze nabarmena da, lurraldean adierazgarritasun handia lortu nahi baitu, Haranen eta hegoaldeko Lautadaren egitura-konexioak, Vitoria-Gasteiz hirirako sarbidea eta «Berrikuntza-ren Arkuaren» hegoaldeko gune nagusia elkartuko dituen gunea bihurtuta.

Vitoria-Gasteiz hiriari buruzko integrazio-azterlan informatiboa behin betiko onetsi izanaren ondorioz, abiadura handiko sarerako hasieran aurreikusi zen trazadura asko aldatu da. Trazadura berriak Europako zabalera dauka eta, horri esker, eremu ezin egokiagoa sortu da horren eta ibe-riar zabalera duen gaur egungo trenbidearen artean, Arabako Lurralde Historikoko Merkantzien Transferentziarako Terminal Intermodala kokatzeko. Hain zuzen ere, esku-hartzearen funtsezkoa den eta garrantzi handienetarikoa duen osagai bat da jarduketa hori.

Esku-hartzeak Jundiz mendiaren balio arkeologikoa sendotu eta ezagutzera eman nahi du, haren inguruetan baitaude Jundiz eta Ariñez herrixken aztarnategiak, baita Jundizko San Joan ermitarena ere. Proposamenak aztarnategien guneak argi eta garbi mugatzea aurreikusten du lehenik eta, ondoren, osagai didaktikoak eta kulturalak dituzten mendia bisitatzeko ibilbideak sor-tzea, mugarri txikiekin, eremuaren aberastasun arkeologikoa nahiz indusketak egiteko erabiltzen diren prozedurak ezagutarazteko.

N-1 eta N-102 errepideek bat egiten duten lekuan, erakunde publikoak, kultura-erakundeak, konbentzio-esparruak, erakusketak, ospakizunak eta abar hartzeko eraikin handi eta adierazgarri bat jar daiteke. Gune hori, halaber, Jundiz mendiko eremu arkeologikoaren elementu nagusia bihur daiteke, gai horri buruzko jarduera guztiak bere baitan hartuta. Horri dagokionez, Jundiz mendiko gunea lurraldea eraldatzeko lurzoruaren eremutik kanpo utzi denez gero, bertako arkeologia- eta ingurumen-balioa gorde eta sendotuko dela hobeto bermatuko da.

«Eraikin handi eta adierazgarriaren kokapen zehatza ezartzeko, kontuan izan beharko dira Vitoria-Gasteizko aireportuko aeronautikako zortasunen mugatzaileak diren azalaren maila-lerroak; horiek erabakiko dituzte eraikin horrek itsas-mailarekiko gainditu behar ez dituen altuerak (eraikinaren elementu guztiak barne: antenak, tximistorratzak, tximiniak, aire girotuko ekipamenduak, igogailuen kutxak, kartelak, dekorazioko erremateak...).»

Esku-hartzearen hego-ekialdeko eta ipar-mendebaldeko aldeak tratatzean, inguru horretako ingurumen-berezitasunak gogoan hartu beharko dira, bai eta alde zuzenetik martxan zeuden nahiz aurreikusitako jardueren garapen kualifikatua bultzatu ere.

Esku-hartzeak zenbait laguntza jasoko ditu, hala nola Vitoria-Gasteizko eta Iruña Okako Plan Orokorretan industria-lurren inguruan aurreikusitakoa eta EAeko ekonomia-jarduereta-rako lurzoru publikoa eta merkataritza-ekipamenduak sortzeko Lurralde Plan Sektorialak inguru horretan zehaztutako ekimen publikoak, alegia: plataforma logistikoko intermodala, merkatu-gaien garraio- eta banaketa-jardueretarako poligonoa eta Jundizko poligonoaren handitzea eta indartzea.

4.– Aplikazio-irizpideak.

Nahitaez kontuan hartu beharrekoak:

Orokorrak.

– Eragiketa estrategiko honen lurralde-antolamenduak bereziki aintzat hartuko du zenbait gunek uraldi duten uholde-arriskua; gainera, Vitoria-Gasteizko akuifero kuaternarioaren gainean daude. Hori dela eta, azpiegituraren eta erabilera-antolamenduaren proposamena ezaugarri hori kontuan hartuta diseinatuko da.

Erabilerei dagokienez.

– Iruña Oka eta Vitoria-Gasteiz udalerrien arteko plangintza bateragarri egingo da Subillabideren eta Jundizen artean dauden hutsuneetan, eta eremu horretan dauden aztarnategi arkeologikoe-tako aktiboaren balioa nabarmenduko da.

– Iparraldean, abiadura handiko sarearen trazadurak eta gaur egun dagoenarenak (iberiar zabalerakoa) mugatzen duten eremua jarduera logistiko eta garraio-jardueretarako gordeko da. Bertan ezarriko da, hain zuzen ere, Arabako Lurralde Historikoko Merkantzien Transferentziarako Terminal Intermodala.

– Esparru horretan intermodalaren eraikuntza zehazterakoan, lehenetsiko da ahalik eta lurzoru gutxien okupatzea eta, ahal dela, ipar-ekialdeko eremuan kokatuko da.

– Aldaketaren eraginpeko gunea, hau da, geltoki intermodala eraikitze esku-hartzea egingo den tokia (lurralde-eraldaketa gunea), Iruña Okako nahiz Vitoria-Gasteizko balizko zona arkeologikoei buruzko dokumentazio grafikoarekin alderatu eta gero, ikusi da eremuak ez dituela balizko zona arkeologiko horiek barne hartzen; hori bai, alde aurretik Jundiz mediko ekialdea lurralde-eraldaketa eraginpeko esparrutik kanpo utzi delako eta, horrela, aipatutako espazio berezia libre geratu delako, haren barruko gune guztiak barne. Hori gorabehera, gune horretan egiten den edozein eraikuntza esku-hartzek Euskal Kultur Ondareari buruzko uztailaren 3ko 7/1990 Legeak ezarritakoa bete beharko du.

Vitoria-Gasteizko eta Iruña Okako hiri-antolamenduko plan orokorrak berrikusteko prozesuan, dela banaka dela batera, nekazaritza-balio handiko lurzoru urbanizagarriaren zati bat desklasifikatu beharko da, gutxienez 50 hektareako azalera duena, eta lurzoru urbanizaezin gisa klasifikatu, balio estrategiko handiko nekazaritza nahiz abeltzaintzako eta landazabaleko kategorian.

– Iruña Okako eta Vitoria-Gasteizko Udalen erabakia, dela elkarrekin hartutakoa dela bakar-kakoa, justifikatu egin beharko du desklasifikatzeko azkenik hautatu den gunea egokia dela, ingurumen-alderdiei begira, nekazaritza-balio handiko lurzoruaren galera konpentsatzeko. Aukeraturako gunea ez bada agertzen planaren 2017ko maiatzeko aldaketaren ingurumen-azterketa estrategikoko eranskinaren 6. apartatuan aztertutakoen artean, adierazitako egokitasuna egiaztatu beharko da; horretarako, analisi konparatibo bat egingo da, dagoeneko aztertu diren proposamenak aintzat hartuta, zeinak, gutxienez, erabilitako ingurumen-aldagai berak aplikatuko dituen.

– Bestalde, aipaturiko udalerrietako plan orokorretan aztertuko da, URA Uraren Euskal Agentziarekin koordinaturik, zer uholde-arrisku sortuko duen aurreikusita dauden EAEko trenbide-sare berria eta terminal intermodala egikaritzeak.

– Mendebaldeko aldea produkzio-jardueretarako gordeko da, egungo ezarpenen eta plangintzaren aurreikuspenen arabera.

– Jundiz mendiaren balioa azpimarratuko da arkeologia-balio handiko eremu gisa. Ibilbide hezi-garri eta kulturalak sortuko dira, inguruko arkeologia-ezaugarriak ezagutzera emateko mugarri txikiekin, eta, besteak beste, Billodaren eta Tresponderen artean dagoen balio handiko aztarnategiari buruzko erreferentziak jasoko dituzte.

Azpiegiturei dagokienez.

– Errepide arloko organo eskudunak Etxebarri-Ibiña / Armiñón lotura Berrikuntzaren Arkuaren parean konpondu ez ezik, berorrek arkuaren zenbait piezekin eta Vitoria-Gasteizko hiriarekin dituen lotura- eta interrelazio-arazoak ere konpondu egin beharko ditu.

– N-1 eta N-102 errepideek bat egiten duten gunea ebazteko orduan arreta jarriko da, bi bideotako trazaduren norabideek baldintzatzen dute eta.

– Trenbideko ezpondak tratatzean, esku-hartzean trena ahalik eta hoberen integratzen dela bermatu beharko da; horretarako, esku-hartzearen berdeguneetara lotzea ahalbidetzen duen paisaiaren tratamendu bat ziurtatuko da.

– Esku-hartzeak barne hartuko du eremu horretatik igarotzen den Done Jakue bidearen zatia (monumentu-multzo izendatu dute).

Gomendioak:

Erabilerei dagokienez.

– N-1 eta N-102 errepideen arteko bidegurutzean, eraikin erakusgarri bat eraikitzea; alegia, lurralderako «sarbide» gisa funtzionatuko duen izaera sinboliko handiko espazioa.

– Mendebaldeko produkzio-esparruak zerbitzuak edo industriaren erakustoki bat ezartzeko aukera aztertu beharko luke, N-1 errepiderako fatxada modura.

– Esku-hartzearen hego-ekialdeko aldea lurzoru-kontsumo handia beharrezkoa duten zuzkida-jardueretarako uztea gomendatzen dugu. Esaterako, kirol-instalazioak jar litezke bertan, kirol tradizionalak nahiz lurzoru-hedadura handiak behar dituztenak eskaintzeko, hala nola hipika. Dena dela, instalazio horiek osatze aldera, erabilera publikoko kirol-eremu bat ere ezartzea gomendatzen da, ahal dela ipar-ekialdean, N-1 eta N-102 errepideen arteko bidegurutzean ezarriko den eraikin erakusgarriari estu lotuta.

– N-1 eta N-102 errepideen arteko bidegurutzearen aurrean hirugarren sektorerako erabilera finkatzea baloratzea.

– Jundiz mendian, «bisita daitekeen eremu» izaera berrirako beharrezko zerbitzuak antolatzea iradokitzen da, mendiaren oinean.

– N-1 errepidearen ingurabidean zerrenda berde eta jarraitu bat sortzen ahalegintzea, bai ekialdean, bai mendebaldean. Zerrenda berde horrek bi funtzio beteko ditu: batetik, errepidea eta Jundizko poligonoaren hedaduran ezarriko diren jarduera ekonomikoak banatuko ditu eta, bestetik, eragiketa estrategiko honen esku-hartzeetan egituraketa-elementu gisa balio izango du.

– Antolamenduan egun dagoen tokiko landaredia gorde eta integratuko dela artatzea.

Azpiegiturei dagokienez.

– Jundiz mendian, esparruaren barrualdetik hainbat ibilbide proposatzea –bai eta horien abiapuntuetan aparkalekuak aurrez ezartzea ere–, bisitarako zenbait aukera eskaintze aldera.

– Aparkaleku-eremuak ingurunean integratzeko ahaleginak egin beharko dira, horien tamainarako muga bat ezarrita, eta, beharrezkoa izanez gero, eremuak zatituta; hain zuzen ere, erabilera horretarako azalera handiak sor ez daitezten.

5.– Erakunde sustatzailea.

Eusko Jaurlaritzako Lurralde Antolamendu eta Ingurumen Saila eta Kultura Saila. Arabako Foru Aldundiko Ingurumen eta Hirigintza Saila, Herrilan eta Garraio Saila eta Toki Administrazioa. Udalak.

6.– Jundiz-Billodako terminal logistiko intermodala ezartzeko baldintza zehatzak.

«a) Sektoreko araudiari dagokionez».

Bereziki, honako legedi hau hartu beharko da kontuan:

48/60 Legea, uztailaren 21ekoa (uztailaren 23ko BOE, 176. zenbakia), Aireko Nabigazioari buruzkoa, Zerga, Administrazio eta Gizarte Mailako Neurrien inguruko abenduaren 29ko 55/99 Legeak aldatua (abenduaren 30eko BOE, 312. zenbakia).

21/2003 Legea, uztailaren 7koa, Aireko Segurtasunari buruzkoa (uztailaren 8ko BOE, 162. zenbakia). Zaratari buruzko azaroaren 17ko 37/2003 Legearen hirugarren xedapen gehigarria eta hirugarren xedapen iragankorra (azaroaren 18ko BOE, 276. zenbakia).

Zerga, Administrazio eta Gizarte Mailako Neurriei buruzko abenduaren 30eko 13/1996 Legearen 166. artikulua (abenduaren 31ko BOE, 315. zenbakia).

584/72 Dekretua, otsailaren 24koa (martxoaren 21eko BOE, 69. zenbakia), aeronautikako zortasunei buruzkoa, abuztuaren 19ko 1189/2011 Errege Dekretuak (abuztuaren 25eko BOE, 204. zenbakia) eta apirilaren 26ko 297/2013 Errege Dekretuak (maiatzaren 17ko BOE, 118. zenbakia) aldatua.

2591/1998 Errege Dekretua, abenduaren 4koa (abenduaren 7ko BOE, 292. zenbakia) interes orokorreko aireportuen eta haien zerbitzu-eremuaren antolaketa buruzkoa, apirilaren 26ko 297/2013 Errege Dekretuak (maiatzaren 17ko BOE, 118. zenbakia) aldatua.

377/2011 Errege Dekretua, martxoaren 11koa, Vitoria-Gasteizko aireportuaren aeronautikako zortasunak eguneratzen dituen (2011ko martxoaren 31ko BOE, 77. zenbakia).

1367/2007 Errege Dekretua, urriaren 19koa (urriaren 23ko BOE, 254. zenbakia), Zaratari buruzko azaroaren 17ko 37/2003 Legea garatzen duena, zonifikazio akustikoari, kalitate-helburuei eta emisio akustikoei dagokienez.

FOM/926/2005 Agindua, martxoaren 21ekoa (apirilaren 13ko BOE, 88. zenbakia), interes orokorreko aireportuetako zarata-arrastoen berrikuspena erregulatzen duena.

Sustapen Ministerioaren 2001eko uztailaren 17ko Agindua, Vitoria-Gasteizko Aireportuaren Gida Plana onartzen duena (abuztuaren 7ko BOE, 188. zenbakia).

«b) Eragin akustikoei dagokienez».

1.– Antolamendu-eremuan, oro har, bizileku-erabilerak ez dira bateragarritzat jotzen, ezta hezkuntza- edo osasun-hornidurak ere, Leq eguna= 60 dB(A) eta Leq gaua = 50 dB(A) kurba isofonoek eragindako eremuetan.

2.– Zarata-arrastoen eragina jasaten duten eremuetan eraikinak ezartzekotan, eraikin horiek bat etorri beharko dute afekzio horrekin bateragarriak diren erabilerekin, eta, horrez gain, behar bezala intsonorizatuta egon beharko dute, EKTren zarataren aurkako babesaren DB-HR oinarritzko dokumentuan ezarritako immisio-mailak betetzeko; hain zuzen, dokumentu horrek ezartzen ditu aire-zarataren immisioaren Leq mailak. Aireportuaren kudeatzaileak eta Sustapen Ministerioak ez dituzte intsonorizazio-gastuak ordainduko.

3.– «Araba Erdialdeko Lurralde Plan Partziala - Jundiz-Billodako Terminal Intermodala» dokumentu honen bidez ezarritako zehaztapenak gara ditzaketen hirigintza- edo lurralde-planek, Vitoria-Gasteizko Aireportuaren Gida Planean jasotako zarata-arrastoen eraginpeko eremuetan daudenean, ezingo dituzte lurzoruak birkalifikatu edo birsailkatu bizileku-erabilerarako edo hezkuntza- eta osasun-horniduretarako, indarrean dagoen planeamenduari dagokionez horren eragina jasango duten pertsonen kopurua areagotzen baldin badute. Alderdi hori egiaztatuta geratu beharko da Hegazkineria Zibilaren Zuzendaritza Nagusiaren aurrean garapen-planeamendu hori aurkeztean.

4.– Ezingo dira gainditu 1367/2007 Errege Dekretuaren 23. artikulua trenbide-azpiegitura berrietarako ezartzen dituen zarata immisio-mailak.

«c) Aeronautikako zortasunei dagokienez».

1.– Eraikuntzek eta instalazioek, «Araba Erdialdeko Lurralde Plan Partzialaren Aldaketa - Jundiz-Billodako Terminal Intermodala, Vitoria-Gasteiz / Iruña Oka» dokumentuaren antolamendu-eremuan aurreikusten diren beste zeinahi ekintzek, baita horien elementu guztiek ere (antenas, tximistorratzak, tximiniak, aire girotuko ekipamenduak, igogailuen kutxak, kartelak, dekorazioko-erremateak...), nahiz eraikuntza horiei egindako zeinahi gehikuntzek, horiek eraikitze beharrezkoak diren bitarteko mekanikoek (garabiak...), lursailaren aldaketek edo objektu finkoek (zutoinak, antenas, aerosorgailuak -palak barne-, kartelak...), eta bideko edo trenbideko galiboek ezin izango dituzte urratu Vitoria-Gasteizko Aireportuaren aeronautikako zortasunak, hots, aeronautikako zortasunak izeneko 2. Eranskineko planoan adierazita daudenak. Haatik, horiek gauzatu ahal izango dira, baldin eta Aireko Segurtasuneko Estatuko Agentziaren arabera egiaztatuta geratzen bada ez dela arriskuan jartzen segurtasuna eta ez zaiola nabarmen eragiten aireontzien eragiketen erregulartasunari, 584/72 Dekretuan adierazitako salbuespenen arabera (gaur egungo idazketan).

2.– Terminal Intermodala jartzea proposatzen den eremuan garabi-zubiak eta beste instalazio batzuk ezartzeko aukerari dagokionez, horien altuera handia dela-eta, bermatu beharko da ez dutela urratzen Vitoria-Gasteizko Aireportuaren aeronautikako zortasunei buruzko araudia. Gauza bera aplikatu behar da energia elektrikoa garraiatzeko lerroetarako, telekomunikazioen azpiegituretarako (telefono-antenas eta mikrouhin-loturak, kasurako), aerosorgailuetarako eta funtzionamenduagatik plataforma jasoetan kokatu behar diren beste egitura batzuetarako.

3.– Zeinahi igorle erradioelektrikok edo aireko instalazio erradioelektriko aeronautikoen funtzionamendu normala nahas dezaketen erradiazio elektromagnetikoak sor ditzaketen zeinahi gailuk, oztopoen azalera mugatzaileak urratu ez arren, Aireko Segurtasunaren Estatuko Agentziaren baimen egokia izan beharko du, aeronautikako zortasunei buruzko 584/72 Dekretuaren 16. artikuluan aurreikusitakoarekin bat. Aeronautikako zortasunek legezko mugak ezartzen dituztenez jabetza-eskubidearen gain, haren funtzio soziala dela eta, ondorio horietarako bideratutako ebazpenek kalte-ordainen bat jasotzeko eskubidea eragin ahal izango dute soilik ordurako patriomonalizatuta dauden eskubideei eragiten dietenean.

4.– Aireko Segurtasunaren Estatuko Agentziak (AESAs) igorri beharreko alde aurreko akordioei dagokienez, aeronautikako zortasunen eraginpeko eremuetan eraikuntzak edota, hala badagokio, instalazioak egikaritzeari buruzkoak:

– Ikerketa-eremu osoa aeronautikako zortasunen eraginpeko gune eta espazioetan dagoenez gero, zeinahi eraikuntza, instalazio (zutoinak, antenak, aerosorgailuak –palak barne–, eraikuntzarako bitartekoak –eraikuntzarako garabiak eta antzekoak barne–) edo landaketa gauzatzeko, Aireko Segurtasunaren Estatuko Agentziaren alde aurreko aldeko akordioa beharko da, 297/2013 Errege Dekretuak aldatutako 584/72 Dekretuaren 30. eta 31. artikuluekin bat etorritz.

Lursailak berak Vitoria-Gasteizko Aireportuko aeronautikako zortasunak urratzen dituenean, edo proposatutako eraikuntzek arestian aipatutako zortasunak urra ditzaketenean, Aireko Segurtasunaren Estatuko Agentziari baimena eskatzearekin batera, segurtasuneko ikerketa aeronautiko bat aurkeztu ahal izango da, teknikari eskudun batek sinatuta. Ikerketa horrek egiaztatu beharko du, aireko nabigazio-zerbitzuen hornitzaileak edota aireportuko kudeatzaileak alde aurretik txosten teknikoa egindakoan, ez dela arriskuan jartzen segurtasuna eta ez dela nabarmen erasaten aireontzien eragiketen erregularatasuna Vitoria-Gasteizko Aireportuan, 584/72 Dekretuan aurreikusitako salbuespenekin bat etorritz (egungo idazketan). Ez da kalte-ordainik jasotzeko eskubiderik sortuko Sustapen Ministerioaren aldetik, ezta aireportuko kudeatzailearen edo aireko nabigazio-zerbitzuak eskaintzen dituenaren aldetik ere, Aireko Segurtasunaren Estatuko Agentziak ez badu aldeko akordiorik egiten alde aurretik.

5.– Aldaketa zehatz honen bidez ezarritako zehaztapenak gara ditzaketen hirigintza- eta lurralde-planek dagokienez.

– «Araba Erdialdeko Lurralde Plan Partzialaren Aldaketa - Jundiz-Billodako Terminal Intermodala, Vitoria-Gasteiz / Iruña Oka» dokumentuaren edukia garatzen duten lurralde- edo hirigintza-antolamenduko, berrikuspeneko edo aldaketako tresna berrien proposamenei dagokienez, txostena egin beharko du Abiazio Zibileko Zuzendaritza Nagusiak, hasieran onetsi edo izapide baliokiderik egin aurretik, 297/2013 Errege Dekretuak aldatutako 2591/1998 Errege Dekretuaren 2. xedapen gehigarrian ezarritakoa betez; eta, beharrezkoa izanez gero, azterlan aeronautiko bat ere gehituko da. Ezingo dira behin betiko onetsi Sustapen Ministerioak egindako oharrak onartzen ez dituzten planak, Estatuaren eskumen eskusiboak dagokionez.

– Gauzatuko den aprobetxamendua hirigintza-legediarekin bat etorritz zehaztuko da hirigintza-plangintzan, Sustapen Ministerioaren txostenak eta, hala badagokio, ikerketa aeronautikoak ezarritako baldintzak aplikatu ostean; murrizketen kasuan, ez da kalte-ordainik jasotzeko eskubiderik sortuko Sustapen Ministerioaren aldetik, ezta aireportu-kudeatzailearen edo aireko nabigazio-zerbitzuak eskaintzen dituenaren aldetik ere.

– Aeronautikako zortasunek ezarritako mugen eta betekizunen ondorioz ezin badira aurreikusitako eraikuntzak edo instalazioak egin, ez da kalte-ordaina jasotzeko inolako eskubiderik sortuko Sustapen Ministerioaren aldetik.

– «Araba Erdialdeko Lurralde Plan Partzialaren Aldaketa - Jundiz-Billodako Terminal Intermodala, Vitoria-Gasteiz / Iruña Oka» dokumentuaren edukia garatzen duten hirigintza- eta lurralde-planek beren araudietan jaso beharko dituzte arestian aipatutako xedapenak, beharrezkoak izango baitira aireportu-gaietan estatuko araudia lehenetsi dela egiaztatzeko, eta, bereziki, Vitoria-Gasteizko Aireportuaren Gida Planaren xedapenak.

«d) Uholde-arriskuak dagokionez».

Terminala egikaritzeko eraikuntza-proiektuan, urak ingurua hartuz gero proiektatutako azpiegiturak babesteko eta ondorioak ahal beste mugatzeko konponbide egokienak aztertu beharko dira.

Horretarako, obra-baimen egokia beharko da, zeina URaren Mediterraneoko Arroen Bulegoak izapidetu beharko duen.

«e) Margarita nukleoari eta erasandako nekazaritzako eta abeltzaintzako bideei dagokienez».

Garraio-terminal logistiko intermodala ezartzeko prozesuan egiten diren kudeaketa eta erai-kuntza arloetako hirigintza-espeditentek bermatu beharko dute modu egokian iristen, integratzen eta babesten dela Margarita nukleoa eta, halaber, erasandako nekazaritzako eta abeltzaintzako bideak berrituko direla.

«f) Arrato Ureztatzaileen Elkartearen ureztatze-instalazioei dagokienez».

Garraio-terminal logistiko intermodala ezartzeko prozesuan egiten diren kudeaketa eta erai-kuntza arloetako hirigintza-espeditentek bermatu beharko dute Arrato Ureztatzaileen Elkarteari erasandako ureztatze-instalazioak modu egokian berrezarriko direla.

«g) Ingurumen-azterketa estrategikoaren neurriei dagokienez».

Terminal intermodalaren eraikuntza-proiektuan, babes-neurriak, neurri zuzentzaileak eta osabidezko neurriak kontuan hartu eta xehetasunezko eskalan garatu beharko dira, baita ingurumen-azterketa estrategikoan jasotako Ingurumena Zaintzeko Plana ere, haren ingurumen-inpaktuaren ebaluazio-prozeduran zehar ezartzen diren neurri osagarriak gorabehera. Modu berean, terminal intermodalaren proiektuko ingurumena zaintzeko programaren barruan sartuko da neurri horiek aplikatzen diren kontrolatzea.

«h) Arkeologia-ondareari dagokionez».

Justifikatu beharko da inguruan egiten den zeinahi eraikuntza esku-hartzek ez duela eraginik izango Iruña-Veleiako Zona Arkeologiko Kalifikatuan, galtzada barne (Iter 34). Hartara, arkeologia-espezialista bat egongo da Ingurumena Zaintzeko Planaz arduratzen den lantaldean, obra-fasean.

«i) Natura 2000 Sareari dagokionez».

Inguruko eraikuntza esku-hartze guztiek espezie horietarako kudeaketa-planetan ezarritakoa bete beharko dute, eta ezingo dira bisoi europarraren (*Mustela lutreola*) eta igarabaren (*Lutra lutra*) umatze-aldian gauzatu. Halaber, ibaiaren ingurune eta ur geldien masetako lur-ezpondak kentzea saihestuko da, oso egokiak baitira uhalde-enarek (*Riparia riparia*) euren habiak egiteko. Horixe guztia jasoko da planean.

«j) Uren kalitateari dagokionez».

Planaren aldaketak jaso beharko du kutsatzeko arrisku handia duten eremuetan –interes hidrologikoko eremuak– lurzorura kutsatzaileak isur ditzaketan jarduerak ezartzeko, lur azpiko uretan kalterik eragingo ez dutela bermatu beharko dela.

«k) korridore ekologikoei dagokienez».

Planak ezartzen duen intermodalaren eraikuntzan, benetako fauna-pasabideak egotea ahalbidetzen duten neurriak ezartzeko beharra jaso beharko da; era berean, aintzat hartuko dira inguruko beste azpiegitura batzuetan dagoeneko existitzen direnak (A-1 autobidea eta iberiar zabalerako trenbidea), baita abiadura handiko linearen proiektu-fasean aurreikusitakoak ere. Terminalaren eraikuntza-proiektuan zehaztuko dira horren eraikuntza-ezaugarriak.

«l) Ingurumena Zaintzeko Planari dagokionez».

Zaintza-planaren aldagaiak nahiz jarraipen-adierazleak berrikusteko maiztasuna ezarri behar da, baita berrikuspenen emaitzak eta aldizkakotasuna jasoko dituzten agiriak ere.

URRIAREN 9KO 145/2018 DEKRETUAREN II. ERANSKINA

INGURUMEN-ALDERDIAK PLANAREN ALDAKETAN TXERTATZEKO MODUARI BURUZKO LABURPENA, INGURUMENEAN DUEN ERAGINAREN JARRAIPENA EGITEKO HARTUKO DIREN NEURRIAK BARNE HARTZEN DITUENA, INGURUMEN-EBALUAZIOARI BURUZKO ABENDUAREN 9KO 21/2013 LEGEAREN 26.2 ARTIKULUAK XEDATUTAKOA BETEZ

I.– Ingurumen-alderdiei buruzko laburpena.

1.– Ingurumen-alderdiak planaren aldaketan txertatu diren moduari buruzko azalpena.

Araba Erdialdeko Lurralde Plan Partzialaren aldaketak xede du Merkantzien Transferentziarako Jundiz-Billodako Terminal Intermodala eraikitzea ahalbidetzea; hain zuzen ere, Eusko Jaurlaritza, garraio jasagarria eta eraginkorra bultzatzeko asmoz, eta trenbide-zerbitzu mota berriak eskaintzeko asmoz, sustatzen ari den trenbide bidezko merkatugaiien garraioa indartzeko.

Terminal intermodala lurralde-plan partzialak lurraldea eraldatzeko eta birgaitzeko prozesuak ezarri dituen eremuan kokatuko da. Prozesu horien helburua da hiri-garapena bultzatzea eta ingurumen-kalitatea nahiz ingurunekeo natura-paisaia berreskuratzea. Hori dela eta, lurralde-birgaitze eremuaren murrizketa konpentsatu beharko da zati bereko lurralde-erlaldaketa eremua ere murriztuta.

Lurralde-plan partzialaren aldaketan ondoko jasagarritasun-irizpideak eta ingurumen-helburu estrategikoak jaso dira: lurzoruaren zentzuzko erabilera, nekazaritza- eta natura-lurzoruak gordetzea, uholde-lautaden ezaugarri funtzionalak onartzea, kalitate akustikoari eustea, uren-kalitateari eustea, habitatak eta ingurumena babestu eta hobetzea, eta natura-kapitalaren galera konpentsatzea.

Lurralde-plan partzialaren aldaketa prestatzen zen bitartean, 2014ko apirilean, ingurumen jasagarritasuneko txosten egokia idatzi zen eta, bertan, geltoki intermodalerako kokapen-aukeren analisia jaso zen; horrek kontuan hartu zuen halako ezaugarrietako terminal batek errepide- zein trenbide-sarbide onak behar dituela, Euskadiko itsas portuak lotzeko eta trenbide-sistemak (abiadura handikoa eta zabalera iberiarrekoa) interkonektatzeko.

Ingurumenaren Administrazioaren zuzendariaren 2015eko maiatzaren 22ko Ebazpenaren bidez, plana aldatzearen ingurumen-azterketa estrategikoaren irismeneko dokumentua eman zen. Irismeneko dokumentu horretan adierazitakoa betetze aldera, 2017ko maiatzean, lurralde plan partziala aldatzearen ingurumen-azterketa estrategikoaren eranskina idatzi zen.

2.– Ingurumen-azterketa estrategikoa, jendaurrean erakusteko izapidearen eta kontsulten emaitzak (ingurumen-adierazpen estrategikoa barne), eta, hala badagokio, prozesuan sortu izan daitezkeen desadostasunak lurralde-plan partzialaren aldaketan aintzat hartu diren moduari buruzko azalpena.

Lurralde-plan partzialaren aldaketan jaso dira ingurumen-azterketa estrategikotik ondorioztatu diren alderdiak, baita jendaurrean erakusteko izapidetik eta egindako kontsultetatik ondorioztatu direnak ere. Horrez gain, horiek guztiak aintzat hartzeko modua azaldu da, hain zuzen:

– Nekazaritza-lurzoruen galera konpentsatzeko neurriei dagokienez:

Lurralde-plan partzialaren aldaketari esker, lurraldea eraldatzeko lurzoru berriak gehitu dira (45,69 ha); hori konpentsatzeko, antzeko eraldaketa-azalera (49,30 ha) kendu da, babestutako lurzoru bihurtuta. Bestalde, proposatutako aldaketak dakarren lurralde-birgaitze eremuaren galera

konpentsatzeko, lurralde-birgaitze eremua handituko da (72 ha gutxi gorabehera) Zadorrako korridorean.

Horrez gain, konpentsazio-eremuak izan daitezkeen beste eremu batzuk aztertu dira eraginpeko udalerrietan (Vitoria-Gasteiz eta Iruña Oka); horiek guztiak nekazaritza-balio handiko lurzorua dira, eta, horrez gain, lurraldea eraldatzeko eremu ere gaur egun.

Horri dagokionez, ondoko informazioa jaso da Hegoaldeko Berrikuntzaren Arkua, Arabako Atea-Jundiz, OE3 Eragiketa Estrategikoaren fitxan (4. apartatua, derrigorrez aplikatu beharreko irizpideak):

Iparraldean, abiadura handiko sarearen trazadurak eta gaur egun dagoenarenak (iberiar zabalera) mugatzen duten eremua jarduera logistiko eta garraio-jardueretarako gordeko da. Bertan ezarriko da, hain zuzen ere, Arabako Lurralde Historikoko Merkantzien Transferentziarako Terminal Intermodala. Esparru horretan intermodalaren eraikuntza zehazterakoan, lehenetsiko da ahalik eta lurzoru gutxien okupatzea eta, ahal dela, ipar-ekialdeko eremuan kokatuko da.

Vitoria-Gasteizko eta Iruña Okako hiri-antolamenduko plan orokorrak berrikusteko prozesuan, dela banaka dela batera, nekazaritza-balio handiko lurzoru urbanizagarrien zati bat desklasifikatu behar da, gutxienez 50 hektareako azalera duena, eta lurzoru urbanizaezin gisa klasifikatu, balio estrategiko handiko nekazaritzako nahiz abeltzaintzako eta landazabaleko kategorian.

Ondorioz, aldaketan gomendatzen da eraginpeko bi udalerrietako plangintza orokorrek nekazaritzako nahiz abeltzaintzako balioa duen, hau da, gaur egun lurzoru urbanizagarri sektoretatik gisa klasifikatuta dagoen lurzoru-hedadura berdina desklasifikatzea.

– Eragin akustikoei dagokienez:

Terminal intermodalak ingurumenean izan ditzakeen eraginak ezin dira abiadura handiko linearen eraikuntzatik bereizi. Horregatik, terminal intermodala eraikitzeko proiektuak alde aurreko baldintzatzaile horiek kontuan izan beharko ditu eta, eraginkortasunari begira, bi azpiegiturak koordinatu beharko dira, neurri egokiak hartzeko.

Ildo horretan, arestian aipatutako Hegoaldeko Berrikuntzaren Arkua, Arabako Atea-Jundiz, OE3 Eragiketa Estrategikoaren fitxaren 6. apartatuko b) letran, non Jundiz-Billodako terminal logistiko intermodala ezartzeko baldintza espezifikoak zehazten diren, honako hau dago jasota eragin akustikoei dagokienez:

Antolatu beharreko eremuan, oro har, ez dira bateragarritzat jotzen bizileku-erabilerak, ezta hezkuntza- edo osasun-hornidurak ere, Leq eguna = 60 dB(A) eta Leq gaua = 50 dB(A) kurba isofonoek eragindako eremuetan.

Zarata-arrastoen eragina jasaten duten eremuetan eraikinak ezartzekotan, eraikin horiek bat etorri beharko dute afekzio horrekin bateragarriak diren erabilerekin, eta, horrez gain, behar bezala intsonorizatuta egon beharko dute, EKTren zarataren aurkako babesaren DB-HR oinarriko dokumentuan ezarritako immisio-mailak betetzeko; hain zuzen, dokumentu horrek ezartzen ditu aire-zarataren immisioaren Leq mailak. Aireportuaren kudeatzaileak eta Sustapen Ministerioak ez dituzte ordainduko intsonorizazio-gastuak.

Iruña Okako eta Vitoria-Gasteizko planaren aldaketa honen bidez ezarritako zehaztapenak gara ditzaketen hirigintza- edo lurralde-planek, Vitoria-Gasteizko Aireportuaren Gida Planean txertatutako zarata-arrastoen eraginpeko eremuetan daudenean, ezingo dituzte lurzorua birklasifikatu edo birsailkatu bizileku-erabilerarako edo hezkuntza- eta osasun-hornidurarako, indarrean dagoen

planeamenduari dagokionez erasandako pertsonen kopurua areagotzen baldin badute. Alderdi hori egiaztatuta geratu beharko da Hegazkineria Zibilaren Zuzendaritza Nagusiaren aurrean garapen-planeamendu hori aurkeztean.

– Uholde-arriskuari dagokionez:

Uraren Euskal Agentziak (URA), 2014-12-16an, balizko uholde-arriskuei buruzko aldeko txostena egin zuen; bertan, honako hau ezarri zuen: «Gaur egungo trenbidearen (hegoalde) eta abiadura handiko trenbide berriaren trazatuaren (iparralde) arteko eremuan kokatuko da geltoki berria, eta azken trazadura horrek babestuko du Zadorraren uraldietatik; izan ere, esku-hartzeari esker, lehentasunezko fluxu-gunetik kanpo geratuko da osorik». Horrez gain, ondoko baldintza loteslea gehitu zuen: «Intermodala gauzatzeko eraikuntza-proiektuan, urak ingurua hartuz gero proiektatutako azpiegiturak babesteko eta ondorioak ahal beste mugatzeko konponbide egokienak aztertu beharko dira. Horretarako, obra-baimen egokia beharko da, zeina URAREN Mediterraneoko Arroen Bulegoak izapidetu beharko duen».

Horri dagokionez, ondoko informazioa jaso da Hegoaldeko Berrikuntzaren Arkua, Arabako Atea-Jundiz, OE3 Eragiketa Estrategikoaren fitxaren 4. apartatuan (derrigorrez aplikatu beharreko irizpideak):

Iruña Okako eta Vitoria-Gasteizko plan orokorretan aztertuko da, URA Uraren Euskal Agentziarekin koordinaturik, zer uholde-arrisku sortuko duen aurreikusita dauden EAeko trenbide-sare berria eta terminal intermodala egikaritzeak.

Bestalde, 6. apartatuko d) letran –Jundiz-Billodako terminal logistiko intermodala ezartzeko baldintza espezifikoak zehazten dira bertan–, honako hau gehitu da uholde-arriskuari dagokionez:

Terminala egikartzeko eraikuntza-proiektuan, urak ingurua hartuz gero proiektatutako azpiegiturak babesteko eta ondorioak ahal beste mugatzeko konponbide egokienak aztertu beharko dira. Horretarako, obra-baimen egokia beharko da, zeina URAREN Mediterraneoko Arroen Bulegoak izapidetu beharko duen.

– Kultura-ondarearen osagaiei dagokienez:

Esku-hartzearen eremuko kultura-ondarearen osagai garrantzitsuen artean (Iruña-Veleia hiri erromatarra, Iter-34 galtzada erromatarra, Jundiz mendia, Jundiz herrixka eta Legardagutxi herrixka), soilik liteke Iter-34 galtzada (kalifikatu eta inbentariatu gabe dago) eremutik edo handik gertu igarotzea; dena dela, ez dago haren trazadurari buruzko plano zehatzik. Horrexegatik, gune horretan egiten den edozein eraikuntza esku-hartzek Euskal Kultur Ondareari buruzko uztailaren 3ko 7/1990 Legeak ezarritakoa bete beharko du.

Horri dagokionez, ondoko informazioa jaso da Hegoaldeko Berrikuntzaren Arkua, Arabako Atea-Jundiz, OE3 Eragiketa Estrategikoaren fitxaren 4. apartatuan, derrigorrez aplikatu beharreko irizpideei buruzkoa:

Iruña Oka eta Vitoria-Gasteiz udalerrien arteko plangintza bateragarri egingo da Subillabideren eta Jundizen artean dauden hutsuneetan, eta eremu horretan dauden aztarnategi arkeologikoe-tako aktiboaren balioa nabarmenduko da.

Aldaketaren eraginpeko gunea, hau da, geltoki intermodala eraikitzeke esku-hartzea egingo den tokia (lurralde-eraldaketaren gunea), Iruña Okako nahiz Vitoria-Gasteizko balizko zona arkeologikoei buruzko dokumentazio grafikoarekin alderatu eta gero, ikusi da eremuak ez dituela balizko zona arkeologiko horiek barne hartzen; hori bai, alde aurretik Jundiz mediko ekialdea lurralde-eral-

daketaren eraginpeko esparrutik kanpo utzi delako eta, horrela, aipatutako espazio berezia libre geratu delako, haren barruko gunek guztiak barne. Hori gorabehera, gunek horretan egiten den edozein eraikuntza esku-hartzek Euskal Kultur Ondareari buruzko uztailaren 3ko 7/1990 Legeak ezarritakoa bete beharko du.

Jundiz mendiaren balioa azpimarratuko da arkeologia-balio handiko eremu gisa. Ibilbide hezi-garri eta kulturalak sortuko dira, inguruko arkeologia-ezaugarriak ezagutzera emateko mugarri txikiekin, eta, besteak beste, Billodaren eta Tresponderen artean dagoen balio handiko aztarnategiari buruzko erreferentziak jasoko dituzte.

– Ingurumen-azterketa estrategikoari dagokionez:

Arestian aipatutako Hegoaldeko Berrikuntzaren Arkua, Arabako Atea-Jundiz, OE3 Eragiketa Estrategikoaren fitxaren 6. apartatuko g) letran, non Jundiz-Billodako terminal logistiko intermodala ezartzeko baldintza espezifikoak zehazten diren, honako hau dago jasota ingurumen-azterketa estrategikoari dagokienez:

Terminal intermodalaren eraikuntza-proiektuan, babes-neurriak, neurri zuzentzaileak eta osabidezko neurriak kontuan hartu eta xehetasunezko eskalan garatu beharko dira, baita ingurumen-azterketa estrategikoan jasotako Ingurumena Zaintzeko Plana ere, haren ingurumen-inpaktuaren ebaluazio-prozeduran zehar ezartzen diren neurri osagarriak gorabehera. Modu berean, terminal intermodalaren proiektuko ingurumena zaintzeko programaren barruan sartuko da neurri horiek aplikatzen diren kontrolatzea.

2017ko irailaren 22an, Lurralde Plangintza, Hirigintza eta Hiri Berroneratze Zuzendaritzak ingurumen-adierazpen estrategikorako eskaera egin du, otsailaren 27ko 3/1998 Legeak eta abenduaren 9ko 21/20013 Legeak ezarritakoa betez.

2017ko azaroaren 28an, planaren aldaketari buruzko ingurumen-adierazpen estrategikoa jaso zen; ingurumen-organoak egin zuen, eta lurralde-plan partziala aldatzeko proposamenean ingurumen alorreko alderdiak txertatzeari oniritzi zion haren bidez. Ingurumen-adierazpen estrategikoak planean zenbait zehaztapen gehitu behar zirela adierazi zuen honako arlo hauei zegokienez: kalitate akustikoa, nekazaritza-balio handiko / balio estrategiko handiko lurzoruek, arkeologia-ondarea, Natura 2000 Sarean, uren kalitatea, korridore ekologikoak eta Ingurumena Zaintzeko Programa.

Eskatutakoa betetze aldera, jarraian adierazten diren zehaztapenak gehitu dira Hegoaldeko Berrikuntzaren Arkua, Arabako Atea-Jundiz, OE3 Eragiketa Estrategikoaren fitxan:

Kalitate akustikoari dagokionez, 6. apartatuaren b) letran, zeinean Jundiz-Billodako Terminal Logistiko Intermodala ezartzeko baldintza espezifikoak zehazten diren, zarata-immisioetan aplikatu beharreko mugak zehaztu dira 4. zenbakian.

Nekazaritza-balio handiko / balio estrategiko handiko lurzoruetarako, berriz, beste paragrafo bat gehitu da (6.) erabilerean aplikazio-irizpideen atalean. Bertan azaldu da zein baldintza bete behar dituzten desklasifikatutako lurzoruek, planaren aldaketaren ingurumen-azterketa estrategikoko eranskinaren 6. apartatuan aztertutako eremuak ez badira.

Arkeologia-ondarearen, Natura 2000 Sarearen, uren kalitatearen eta korridore ekologikoen kasuan, h) i), j) eta k) letrak gehitu dira 6. apartatuan –«Terminal Logistiko Intermodala ezartzeko baldintza espezifikoak»–, gai horietako bakoitzerako ingurumen-adierazpen estrategikoak ezarritako zehaztapenak jasotzeko.

Bestalde, ingurumen-adierazpen estrategikoan, plana garatzeko egiten diren planen eta proiektuen ingurumen-ebaluazioa egiteko gidalero orokorrak ezarri dira.

Ildo horretan, aldatutako ordenamenduko arauetan, beste epigrafe bat gehitu da 6. apartatuan: l) letra. Horren bidez xedatu da Jundiz-Billodako terminal logistikoa ezartze-aldera gauzatzen diren jarduketan, plan eta proiektu guztiak Ingurumena Zaintzeko Planaren arabera berrikusiko direla – planaren aldaketa honen ingurumen-azterketa estrategikoko eranskinaren 8. apartatuan jasota dago Ingurumena Zaintzeko Plana–.

Horrez gain, Ingurumena Zaintzeko Planak ezarri du jarraipen-adierazleak berrikusteko maiztasuna, bai eta emaitzak jasotzeko dokumentuak ere; hori guztia, aldatetari buruzko ingurumen-adierazpen estrategikoan adierazitakoaren arabera.

3.– Onartutako aukera hautatzeko arrazoiei buruzko azalpena, aztertu diren beste aukerekin alderatuta.

Planaren aldaketaren ingurumen-ebaluazioak, aipatutako ingurumen-alderdiak planean txertatu ez ezik, «Arabako Lurralde Historikoan Merkantzien transferentziarako terminal intermodal bat ezartzeko azterlan»ean terminal intermodalerako aurreikusitako lau kokapen-aukerak ere aztertu egiten ditu (alegia, Nanclares, Arasur, Vitoria-Gasteizko ekialdea eta Jundiz-Billoda), hainbat ingurumen-, lurralde- eta gizarte-faktore kontuan hartuta: besteak beste, natura babestea, paisaia, uholde-arriskuak, herriekiko gertutasuna eta nekazaritza-baloreak.

Ingurumenaren gaineko eraginak ere aztertu egin ditu, eta beroriek saihesteko, zuzentzeko eta, hala behar izanez gero, konpentsatzeko zehaztapenak jorratu ditu.

Azkenean aukeratu den kokapena, Jundiz-Billoda, egokiena da trenbide-sarearekin nahiz errepideekin duen lotura onagatik, eta dagoeneko garatu diren eremuekin daukan lurralde-jarraitasunagatik.

Toki horren ia azalera guztia balio estrategiko handiko laborantza-lurzoruek hartzen dutenez gero, beharrezkotzat jo da lurzoru mota horien murrizketa konpentsatzea. Zentzu horretan, ingurumen-ebaluazioak balizko konpentsazio-aukerak –guztiak dira nekazaritza-balio handiko lurzoruak eta, horrez gain, lurraldea eraldatzeko eremu baita ere gaur egun– hierarkizatzekeo analisia egin du, zenbait ingurumen-aldagai kontuan hartuta, hala nola paisaia, natura-baloreak, nekazaritza-baloreak, uholde-arriskuak, herriekiko gertutasuna eta konektagarritasun ekologikoa.

II.- Planaren aldaketa aplikatzeak ingurumenean dituen efektuen jarraipena egiteko hartutako neurriak.

Plana aplikatzeak ingurumenaren gainean duen eragina murrizteko hartu diren babes-neurriak eta neurri zuzentzaileak honako alderdi hauekin zerikusia dute: konektagarritasun ekologikoa, kultura-ondarearen babesa, lurzoruen kutsadura, akuiferoek duten kutsatzeko arrisku handia eta lurzoruaren babesa.

Gainera, nekazaritza-lurzoruen galera konpentsatzeko neurriak ere hartu dira. Aztertu diren aukerak Araba Erdialdeko Lurralde Plan Partzialeko lurralde-eraldaketa eremuak dira, bai Iruña Okako udal-mugartekoak, bai Vitoria-Gasteizko udal-mugartekoak.

Ingurumena zaintzeko programan, honako alderdi hauen jarraipena egitea aurreikusi da:

– Aurreikusitako obrek hartzen duten azalerak ikuskatzea eta gune sentikorrek zehaztea (Zadorra ibaiaren ingurunea, sahasia eta 4090 txilardi oromediterraneo biltzen dituen habitata).

– Obrak espezie faunistiko sentikorrenen (bisoï europarra eta igaraba) ugalketa-sasoian egikaritzen ez direla ikuskatzea.

– Bai Zadorra ibaiko korridorearekiko, bai Jundiz mendiarekiko konektagarritasun ekologikoa laguntzeko diseinatzen diren instalazioen eraginkortasuna kontrolatzea.

– Isuriak eta makinaren mantentze-guneak kontrolatzea.

– Zarata kontrolatzea obren egikaritze-fasean nahiz terminal intermodalak funtzionatu bitartean.

– Egikaritze-fasean sortutako hondakinak eta landare-lurrak kudeatzea.

Jarraian proposatzen diren jarraipen-adierazleak orientagarriak dira, eta aldaketaren aurre-ragoko garapen-faseetan (terminal intermodalaren eraikuntza-proiektua eta horren ingurumen inpaktuaren ebaluazioa) gehiago zehaztu beharko dira:

– Habitat naturalek eta laborantza-lurzoruek hartzen duten azalaren ehunekoaren bilakaera.

– Artifizializatutako azaleraren ehunekoaren bilakaera, guztizko azaleraren nahiz biztanle bakoitzeko azaleraren arabera.

– Aztertutako aukera guztien arteko perimetro-azalera erlazioa.

– Balio estrategiko handiko lurzoruen azaleraren bilakaera Araba Erdialdeko Lurralde Plan Partzialaren eremuan, baita horren bilakaera ere, plana ezarri izanaren ondorioz.

– Uhalde-enaren, zaparden, bisoï europarren eta igaraben populazioen bilakaera, Araba Erdialdeko Lurralde Plan Partzialaren eremuan.

– Aurreikusitako goratze-neurrien eraginkortasuna, planaren eremua urpean gera ez dadin.

– Zarataren eragina jasaten duen biztanle kopurua.

Ingurumena zaintzeko programa terminal intermodalaren proiektuaren ingurumen-inpaktuaren azterketaren barruan sortzen den zaintza-programa xeheagoan gehitu beharko da. Gainera, komeni da abiadura handiko linearen obrak ingurumena zaintzeko programarekin koordinatzea, bakoitzaren esku-hartzeak ez daitezzen aldi berean gauzatu, eta alderdirik garrantzitsuenak osatzeko: zarata, faunaren gaineko eragina eta konektagarritasuna, esaterako.

Aholkularitza kualifikatu bat edo, bestela, ingurumen, arkeologia eta akustika alorretako espezialistak arduratuko dira ingurumenaren jarraipena egiteaz.

Aurreko atalean azaldu ditugun aldagaiak eta jarraipen-adierazleak, baita terminal intermodalaren ingurumen-inpaktuaren azterketaren ondorioz ezartzen direnak ere, gutxienez eraikuntza-obren aurretik eta obrak amaitutakoan berrikusiko dira. Modu berean, gorabeheraren edo ezohiko gertakariaren bat jazotzen bada (istripuzko isuriak eta uholde-urak, adibidez), horiek maizago berrikustea baloratu beharko da.

Obraren jarraipena egiteko izendatzen den Ingurumen Zuzendaritza arduratuko da, aldizka egiten dituen txostenetan, ingurumen-azterketa estrategiko honetan ezarritako adierazleen emaitzak jasotzeaz, baita proiektuaren ingurumen-inpaktuaren azterketak ezartzen dituen adierazle zehaztenak ere. Gutxienez, hasierako egoeraren datuak jasotzen dituen txosten bat eta obrak egikaritu osteko egoerari buruzko beste bat egingo dira.

Bestalde, Araba Erdialdeko Lurralde Plan Partzialaren aldaketa, Jundiz-Billodako terminal intermodalari buruzkoa, garatze-aldera egiten diren planen eta proiektuen ingurumen-ebaluazioa egiteko, ondoko gidalerro orokorrak jarraitu beharko dira:

Kalitate akustikoari dagokionez, ebaluatuko da bateragarritze-planak inguru horretan dauden gune urbanizatuetako zarata-immisio mailak aztertzen dituen; horretarako, dagoeneko existitzen diren eta aurreikusi diren gune guztiak aztertuko ditu (abiadura handiko linea eta terminalaren azpiegitura). Bestalde, proposatutako neurri zuzentzaileak zein motatakoak diren eta zein lehen-tasan daukaten ebaluatuko da. Modu berean, baloratuko da esparru horretan intermodalaren eraikuntza zehazteko orduan zarata-foku nagusiak hiri-inguru mugakideen azpiegituretik alden-teko beharra kontuan hartu den.

Azkenik, ziurtatu beharko da trenbide-azpiegitura berrietan aplikatu behar diren zarata-immisio mugak gainditzen ez direla; Zaratari buruzko azaroaren 17ko 37/2003 Legea zonakatze akustikoari, kalitate helburuei eta igorpen akustikoi dagokienez garatzen duen urriaren 19ko 1367/2007 Errege Dekretuaren 23. artikulua ezarri zituen muga horiek. Neurri horien eraikuntza-ezaugarriak terminalaren eraikuntza-proiektu fasean ebaluatuko dira.

Nekazaritza-balio handiko / balio estrategiko handiko lurzoruei dagokienez, aldiz, baloratuko da natura-kapitala konpentsatze-aldera desklasifikatzeko aukeratzen den eremua –gutxienez nekazaritza-balio handiko 50 hektareako azalera duena– benetan egokia den nekazaritza-balio handiko lurzoru-galera konpentsatzeko.

Halaber, konprobatu egingo da proiektu-fasean lurzoruaren zati emankorrak hautatu, kendu eta metatzeko aukera gogoan hartu den, lurzoru zati horiek zaharberitze-lanetan edota nekazaritza hobetzeko lur gisa erabiltzeko, bai eta lurren balantzea eta soberakinak uzteko leku-aukerak aurreikusi diren ere.

Arkeologia-ondareari dagokionez, ebaluatu beharko da zeinahi eraikuntza esku-hartzek Iruña-Veleiako Zona Arkeologiko Kalifikatua –galtzada barne (lter 34)– eraginik ez duela bermatzeko beharra jasota dagoen, eta ingurumena zaintzeko planaz arduratzen den lantaldean arkeologia-espezialista bat dagoen, obra-fasean.

Natura 2000 Sarearen kasuan, berriz, bisoi europarraren (*Mustela lutreola*) eta igarabaren (*Lutra lutra*) umatze-aldiak zaintzeko neurriak hartu diren ebaluatuko da.

Bestalde, uholde-arriskuen alorrean, ebaluatuko da proiektatutako azpiegiturak babesteko eta ingurunearen gaineko ondorioak ahal beste mugatzeko konponbide egokienak gogoan hartu diren, baita obra-baimen egokia daukan ere, URAREN Mediterraneoko Arroen Bulegoak izapidetu beharrekoa.

Uren kalitateari dagokionez, berriz, ebaluatuko da kutsatzeko arrisku handia duten eremuetan lurzorura kutsatzaileak isur ditzaketen jarduerak ezartzerakoan lur azpiko uretan kalterik eragingo ez dutela bermatzeko beharra ezarri den.

Azkenik, korridore ekologikoen kasuan, benetako fauna-pasabideak egotea ahalbidetzen duten neurri zehatzak ezartzen dituen ebaluatuko da, inguruan dagoeneko existitzen diren beste azpiegitura batzuetakoak (A-1 eta iberiar zabalerako trenbidea) kontuan hartuta, baita abiadura handiko linearen proiektu-fasean aurreikusitakoak ere. Neurri horien eraikuntza-ezaugarriak terminalaren eraikuntza-proiektu fasean ebaluatuko dira.