

BESTELAKO XEDAPENAK

INGURUMEN, LURRALDE PLANGINTZA ETA ETXEBIZITZA SAILA

5803

EBAZPENA, 2017ko azaroaren 15ekoa, Ingurumen Administrazioaren zuzendariarena, zeinaren bidez egiten baita Araba Erdialdeko Lurralde Plan Partziala (Jundiz-Billodako terminal intermodala) aldatzearen ingurumen-adierazpen estrategikoa.

AURREKARIAK

2012ko uztailaren 27an, garai hartako Lurralde Antolaketa Zuzendaritzak Ingurumen Sailburuordetzari eskatu zion Araba Erdialdeko Lurralde Plan Partziala (Jundiz-Billodako terminal intermodala) aldatzea dela-eta erreferentziazko dokumentua egin zezala, apirilaren 28ko 9/2006 Legeak, plan eta programa jakin batzuek ingurumenari eragiten dizkieten ondorioak ebaluatzeari buruzkoak, 9. artikuluan xedatutakoari jarraituz.

2012ko abuztuaren 1ean, garai hartako Ingurumen Plangintzako Zuzendaritzak zenbait erakunderi txostena egiteko eskatu zien, ingurumen-jasangarritasunari buruzko txostenak izan beharreko zabaltasun- eta xehetasun-maila zehazteko. Zenbait erakunderi kontsulta egin zien; zehazki, honako hauei: Iruña Okako udala, Gasteizko udala, Ekologistak Martxan elkarte, Arabako Kontzeju Elkarte, Hirigintza Zuzendaritza, Ingurumen Zuzendaritza, Kultura eta Kirol Zuzendaritza (zuzendaritza horiek guztiak Arabako Foru Aldundikoak dira), Osasun Publikoko Zuzendaritza, Larrialdietako Zuzendaritza, Kultura Ondarearen Zuzendaritza, Ingurumen Kalitatearen Zuzendaritza, Biodibertsitate Zuzendaritza, Landaren eta Itsasertzaren Garapenerako Zuzendaritza, Airearen Kalitate Zerbitzua, Lurralde Antolaketa Sailburuordetza, Uraren Euskal Agentzia eta Ingurumen Kudeaketarako Sozietate Publikoa (azken erakunde horiek Eusko Jaurlaritzarenak dira).

Ingurumeneko sailburuordearen 2012ko irailaren 27ko Ebazpenaren bidez eman zen Araba Erdialdeko Lurralde Plan Partziala aldatzeko eta Jundiz-Billodako terminal intermodala egiteko erreferentziazko dokumentua, Eusko Jaurlaritzako sail hauek sustatuta: Ingurumen, Lurralde Antolaketa, Nekazaritza eta Arrantza, eta Etxebizitza, Herri Lan eta Azpiegiturak.

Ingurumen eta Lurralde Politikako sailburuaren 2014ko apirilaren Aginduaren bidez, erabaki zen hasierako onarpena ematea Araba Erdialdeko Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partziala aldatzeari, Jundiz-Billodako terminal intermodal logistikoa eraikitzeke, eta, Planaren aldaketa eta ingurumen-azterketa estrategikoa jendaurrean jartzea, 45 egun baliodun, ondo iritzitako alegazioak aurkeztu ahal izateko. Agindu hori 2014ko apirilaren 30ean argitaratu zen Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian.

Administrazio publikoei eta interesdunei jendaurrean jartzeko eta entzuteko izapidea gauzatu Euskal Herriko lurralde-antolakuntzari buruzko maiatzaren 31ko 4/1990 Legearen 13. artikuluan ezarritako sektoreko araudiaren arabera, 24 alegazio-idazki eta 3 txosten jaso ziren Lurralde Plangintza, Hirigintza eta Hiri Berroneratze Zuzendaritzan.

Horrez gain, abenduaren 9ko 21/2013 Legearen 22. artikuluari jarraikiz, Lurralde Plangintza, Hirigintza eta Hiri Berroneratze Zuzendaritzak ukitutako administrazio publiko hauek kontsultatu zituen: URA Uraren Euskal Agentzia, Eusko Jaurlaritzarena; Arabako Foru Aldundiaren Euskara, Kultura eta Kirol Zuzendaritza; Iruña Okako udala, eta Vitoria-Gasteizko udala.

Ukitutako administrazio publikoentzako eta interesdunentzako kontsulta-tramitearen emaitza ebazpen honetako eranskinean jasota dago.

2015eko martxoaren 24an jasotako idazkiaren bidez, Lurralde Plangintza eta Hirigintza Zuzendaritzak eskatu zuen 2012ko irailaren 27ko dokumentua egokitzeko urriaren 16ko 211/2012 Dekretuak, planen eta programen ingurumenaren gaineko eraginaren ebaluazio estrategikoa egiteko prozedura arautzen duenak, 10. artikuluan eskatutakoaren arabera.

Ingurumen Administrazioaren zuzendariaren 2015eko maiatzaren 22ko Ebazpenaren bidez, Araba Erdialdeko Lurralde Plan Partziala, Jundiz-Billodako terminal intermodala izeneko ingurumen-azterketa estrategikoaren irismeneko dokumentua egin zen, Euskal Herriko ingurugiroa babesteko otsailaren 27ko 3/1998 Lege Orokorrean eta Ingurumen-ebaluazioari buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legean jasotakoari jarraikiz.

2017ko irailaren 22an, Lurralde Plangintza, Hirigintza eta Hiri Berroneratze Zuzendaritzak ingurumen-adierazpen estrategikorako eskaera egin du, otsailaren 27ko 3/1998 Legeak eta abenduaren 9ko 21/2013 Legeak ezarritakoaren arabera.

Eskaerarekin batera, agiri hauek aurkeztu ziren:

- Ingurumen-jasangarritasunari buruzko txostena. Eranskin kartografikoa. Erreferentziatzko txostena. European Ecological Consulting enpresak egina. 2014ko apirila. [3ISA]
- Ingurumen-azterketa estrategikoaren adenda. Eranskin kartografikoa. European Ecological Consulting enpresak egina. 2017ko maiatza. [4AdendaEAE]
- Ingurumen-arloko eta ingurumen-azterketa estrategikoaren alderdiak integratzea, eta irismen-agirira egokitzea. Ekos – Eeco Asesoría e Investigación Medioambiental enpresak egina, 2017Ko ekaina [5Integratio-txostena]
- Ingurumen Azterketa Estrategikoa. Laburpen ez-teknikoa. European Ecological Consulting enpresak egina. 2017Ko maiatza [8Laburpen ez-teknikoa]
- Jasotako txostenen kopiak. [kopialiteral24aleg+Ura+AFako Kultura]; URA Uraren Euskal Agentziaren 2014-09-12ko txostenaren kopia; Arabako Foru Aldundiko Museo eta Arkeologia Zerbitzuaren txostenaren kopia.
- Txostena. Antolamendu Arauak. Programazioa Antolamendu-planoak. Vitoria-Gasteizko Aireportuaren Baldintzatzaileen planoak. ED. 01. 2017ko ekaina [LPP ED01]
- Kontsultatutako administrazio eta pertsonen zerrenda [Kontsultatutako administrazio eta pertsonen zerrenda]
- Geo-erreferentziatutako planoak.

ZUZENBIDEKO OINARRIAK

Ingurumen-ebaluazioari buruzko 21/2013 Legearen 1. artikuluan xedatutakoaren arabera, legearen helburua honako hau da: ingurumenean ondorio nabarmenak izan ditzaketen planak arautzeko oinarriak finkatzea eta ingurumenaren babes-maila handia bermatzea, garapen jasangarria sustatzeko.

Era berean, Euskal Herriko Ingurugiroa Babesteko otsailaren 27ko 3/1998 Lege Orokorrearen 42. artikulua arabera, ingurumen-inpaktuaren ebaluazioek era egokian bermatuko dute, beste helburu batzuen artean, plangintza-prozesuaren lehen faseetan ingurumenaren gaineko ondorioen

analisia txertatzea, aukerarik egokienak hautatzeko, jardueren metatze- eta sinergia-ondorioak aintzat hartuta.

Ingurumen Ebaluaziori buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legearen 6.1.a artikuluan ezarritakoari jarraituz, ingurumen-ebaluazio estrategikoa egin behar zaie administrazio publiko batek onartutako planei, legezko xedapen batek eskatuz gero plan hori egitea eta onestea, baldin eta legez ingurumen-inpaktuaren ebaluazioa egin behar zaien proiektuak baimentzeko esparrua ezartzen badute eta gai jakin batzuei buruzkoak badira, eta gai horietako bat garraioa da.

Euskal Herriko Ingurugiroa Babesteko otsailaren 27ko 3/1998 Lege Orokorraren 47.1 artikuluan ezarritakoaren arabera, banakako ingurumen-inpaktuaren ebaluazioa egin behar zaie, ohiko ingurumen-inpaktuaren ebaluazio gisa ulertuta, arauaren I. eranskinetako B atalean jasotako proiektuei. Proiektu horien artean daude, besteak beste, trenbide-azpiegituren kategorian jasota, linea-alda-keta intermodaleko eta terminal intermodaletako geltokiak.

Halaber, otsailaren 27ko 3/1998 Legearen 46.1 artikuluan ezarritakoaren arabera, ingurumen-eraginari buruzko ebaluazio bateratua egin behar da –ingurumen-ebaluazio estrategikoa gisa hartuta– arauaren I. eranskinetako a) letran jasotako planei dagokienez; plan horien artean daude ingurumenean eragin nabarmena izan dezaketen lurralde plan partzialen aldaketak, esaterako legez ingurumen-inpaktuaren ebaluazioa egin behar zaien proiektuek etorkizunean baimentzeko esparrua ezartzen dutenak.

Era berean, abenduaren 9ko 21/2013 Legearen 17. eta hurrengo artikuluetan eta Planen eta programen ingurumenaren gaineko eraginaren ebaluazio estrategikoa egiteko prozedura arautzen duen urriaren 16ko 211/2012 Dekretuaren 8. eta hurrengo artikuluetan adierazitakoaren arabera, Lurralde Plangintza, Hirigintza eta Hiri Berroneratze Zuzendaritzak –organo substantibo gisa– eta Eusko Jaurlaritzako Ingurumen Administrazioaren Zuzendaritzak –ingurumen-organo gisa– beharrezko den guztia ezarri dute LPParen aldaketaren ingurumen-ebaluazio estrategikoa prozedura burutu ahal izateko, ingurumen-azterketa estrategikoa baten bidez, zeinaren irismena aurrez ezarri den, kontsulta publikoen eta eragiten dien administrazio publikoen eta interesdunen parte-hartze prozeduraren bitartez.

LPParen aldaketaren ingurumen-ebaluazio estrategikoa espedientean dagoen dokumentazio teknikoa eta agiriak aztertu ostean, eta ingurumen-azterketa estrategikoa egokia dela eta indarrean dagoen araudiari egokitzen zaiola kontuan hartuta, Ingurumen Administrazioaren Zuzendaritzak –organo eskudun gisa otsailaren 27ko 3/1998 Legearen eta Ingurumen, Lurralde Plangintza eta Etxebizitza Sailaren egitura organiko eta funtzionala ezartzen duen apirilaren 11ko 77/2017 Dekretuaren arabera– ingurumen-adierazpen estrategikoa hau ematen du, zeinak Araba Erdialdeko Lurralde Plan Partziala (Jundiz-Billodako terminal intermodala) aldatzeko proposamenean ingurumen-arloko alderdiak sartzearen alde egiten baitu eta plan hori aplikatzeak ingurumenerako dakartzan ondorio esanguratsuak aurreikusteari buruzko iritzia ematen –azkenik onartzen den LPPa aldatzeko planean bildu beharreko azken zehaztapenak barne– ingurumeneren alorreko ondorioetarako soilik.

Beraz, azaldutako guztia aintzat hartuta, espedientean bildutako txostenak aztertuta, eta ikusirik Euskal Autonomia Erkidegoko ingurugiroa babesteko otsailaren 27ko 3/1998 Legea, Ingurumen-ebaluazioari buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legea, Planen eta programen ingurumenaren gaineko eraginaren ebaluazio estrategikoa egiteko prozedura arautzen duen urriaren 16ko 211/2012 Dekretua, Ingurumen, Lurralde Plangintza eta Etxebizitza Sailaren egitura organiko eta funtzionala ezartzen duen apirilaren 11ko 77/2017 Dekretua, Administrazio Publikoen Administrazio Prozedura Erkidearen urriaren 1eko 39/2015 Legea, Sektore Publikoaren Araubide Juridikoaren urriaren 1eko 40/2015 Legea, eta aplikatu beharreko gainerako arauak, honako hau

EBAZTEN DUT:

Lehenengoa.– Araba Erdialdeko Lurralde Plan Partziala (Jundiz-Billodako Terminal Intermodala) aldatzearen (aurrerantzean, Plana aldatzea) ingurumen-adierazpen estrategikoa egitea. Planaren organo sustatzaileak Eusko Jaurlaritzaren Ingurumen, Lurralde Plangintza eta Etxebizitza Saila eta Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Saila dira. Honako hau da adierazpenaren edukia:

A) Aldaketaren xedea Jundiz-Billoda Salgaiak Transferitzeko terminal intermodala eraiki ahal izatea da, salgaiak trenbidez garraiatzea sustatzeko.

Intermodalaren eremua lurralde-birkalifikatze eremu batean kokatuta dago zati batean (22, 46 ha-tatik), Araba Erdialdeko LPP Lurralde Plan Partzialaren Lurralde Eraldaketako bi eremu handiren artean, B3 zatian; zati horrek honako udalerriak hartzen ditu: Arrazua-Ubarrundia, Iruña Oka, Legutio, Vitoria-Gasteiz eta Zigoitia; zehatzago esateko, Vitoria-Gasteizko hirigunearen mendebaldean kokatuta dago, udalerrri horren eta Iruña Okaren artean, egungo trenbide-trazadurak –zabalera iberikoko Madrid-Irun linea– eta abiadura handiko eta nazioarteko zabalera etorkizuneko trazadurak mugarritutako eremuan; guztira 45,69 ha ditu (28,26 ha Iruña Okan, eta gainerakoa, 17,43 ha., Vitoria-Gasteizen).

Eremu hori kartografiatuta dago eremuaren kokapen-planoaren kartografian, eskala 1:10.000 (6.1. zenbakia). Egoera, kokapena eta lursailen egungo egoera (Memoria-dokumentua, ED. 01). 2017Ko ekaina (Planaren azken proposamena).

Kokapenak lurraldea eraldatzeko eta birkalifikatzeko prozesuetarako zedarritutako eremuak berregokitzea dakar, Planak Produkzio-logistikaren Antolamendua deitzen duen luzapena dela-eta.

Plana aldatzearen ingurumen-ebaluazioak, ingurumen-alderdiak planean integratzeaz gain, Salgaiak Transferitzeko Intermodala kokatzeko aukerak aztertzen ditu, teknikoki bideragarriak direnak, betiere aintzat hartuta inguru-, lurralde- eta gizarte-faktoreak eta ingurumenaren gaineko ondorioak, eta ondorio horiek sahiesteko, zuzentzeko eta, hala badagokio, konpentsatzeko behar diren zehaztapenak sartuz.

Kontuan hartu dira honako hauekin lotura duten ingurumen-arloko alderdiak: natura babestea, urpetze-arriskua, kultura-ondarea, kutsadura akustikoa eta paisaiaren gaineko eragina.

Alde horretatik, Araba Erdialdeko Lurralde Plan Partzialaren egungo egoeratik abiatuta, kokapen-aukera desberdinak aztertu dira. Azkenean aukeratu den kokapen-proposamena aztertu diren aukeretatik egokiena da, trenbide- eta errepide-sarearekin lotura ona duelako, ingurumen- eta gizarte-kostu txikiagoa duelako eta eremu dagoeneko garatuekin lurralde-jarraitutasuna duelako.

Kokapen horretan, gehienbat balio estrategiko handiko lurzoruak daude, urpetzeko arriskua dutenak eta akuiferoen kutsadurarekiko urrakorrak direnak.

Haren egoera akustikoa, ondoko Margarita guneara bezalaxe, hainbat zarata-fokuk markatuta dago, esaterako aireportuak, A-1 autobioako trafikoak, eta, neurri txikiagoan, egungo trenbide-trafikoak. Foku horiei gehituko zaizkio Abiadura Handiko Linearen trazaduraren fokua eta terminalarena.

Ingurunean dauden kultura-ondarearen elementu ugarietatik –Iruña-Veleiako erromatar hiria, Jundiz mendia, Jundiz herrixka, Legardagutxi herrixka eta Iter-34 erromatar-galtzada– azken hori bakarrik kokatu ahalko litzateke LPPren alaketaren eremuan.

Zadorraren ES2110010 KBE Kontserbazio Bereziko Eremua hurbil xamar egon arren – etorkizunean AHL Abiadura Handiko Lineak izango duen trazadurak bereizita bada ere– uste da Natura

2000 Sareko gune horri, ezta horko faunari ere, eragingo dietenik etorkizuneko salgai-plataforma eraikitzeke obrek.

Beraz, eremu horrek izan dezakeen eboluzioa hego-mendebaldetik O3 – Hegoaldeko Berri-kuntzaren Arkua – Arabako Atea eragiketa estrategikoa gauzatzearen baldintzapean dago, eta iparraldetik AHL Abiadura Handiko Linearen bezalako azpiegiturak garatzearen baldintzapean.

Soinu-eragina salbuetsita, zeinaren ondorioen aurreikuspenik ez dagoen ingurunean gainerako fokuekin (A1 eta zabalera iberikoko trenbide-sarea) eta aurreikusitakoekin (AHL) bateratuta, ingurumenaren aldetik aurreikus daitezkeen Planaren ondorio esanguratsuenak lurzorua galtzearekin lotuta daude, batez ere balio agrologiko handiko lurzorua galtzearekin; horretarako, neurri konpentsatzaileak aurreikusi dira, eta desklasifikatu behar diren balio agrologiko handiko lurzoru urbanizagarriak proposatu aukera gisa.

Zadorraren KBEaren ekosistemari lotutako hiru espezie babestuen kasuan, Natura 2000 Sarearen aipatu eremuaren gaineko eragin nabarmenik egotea ez bada aurreikusten ere, prebentzio-neurriak ezarri dira; neurri horien arabera, eraikitze-lanak mugatu egiten dira bisoi europarraren (*Mustela lutreola*) eta igarabaren (*Lutra lutra*) umatze-garaian eta saihestu behar da ibai-inguruko lur-erazpanden eta ur geldiko masen deuseztapena, uhalde-enarak (*Riparia riparia*) habiak egiteko aproposak dira-eta.

Abiadura Handiko Linearen trazadura berria Zadorraren uraldietatik babesteak ahalbidetuko du, batetik, intermodala lehentasunezko fluxu-eremutik kanpo geratzea, eta, bestetik, aurreikusitako jarduketak direla-eta (kota jasotzea) urak husteko gaitasuna nabarmen ez murriztea, eta, ondorioz, ezta baldintza hidraulikoak okertzea edo ingurunearen arriskua handitzea ere; horregatik, azpiegiturak babesteko eta ingurua urpetzearen ondorioak ahalik eta gehien mugatzeko konponbide egokienak hartu beharra ezarri da soilik.

Zadorra ibaitik nahiko urrun dagoela-eta uren kalitateari eragitea nekez gerta badaiteke ere, kutsatzeko zaugarritasun handia duten eremuetan –interes hidrogeologikoko guneak– izan dezakeen eragina kontuan hartuta, lurpeko urak kaltegabeak direlako bermea eskatuko da lurzorurako kutsatzaileak izan daitezkeen jarduerak kokatzean.

Bestalde, Iter-34 erromatar-galtzadari ez eragitearen bermea eman beharrari erantzunez, eremu horretan egiten den edozein eraikitze-lan gauzatzean Euskal Kultura-ondarearen uztailaren 3ko 7/1990 Legean ezarritakoa bete beharko da, eta, obrak egiteko fasean, arkeologian espezializatu batek hartu beharko du parte.

Nahiz eta Plana aldatzeak ez dion eragiten eskualde-erregio- edo horren gaineko eskalako ezein korridore ekologikori, aurreikustekoa da azpiegitura berriak lagun diezaiokeela eremuaren lurralde-zatiketari, A1 eta N-102 errepide-sarea eta Madrid-Irun eta etorkizuneko AHL trenbide-sarea direla-eta; hori dela eta, konektibitate ekologikoa handitzeko neurriak proposatzen dira, azpiegitura hori iragazkorrago egiteko eta fauna pasatzen uzteko, egun dauden beste neurri batzuekin eta aurreikusitakoekin koordinatuta.

Inguruan jenderik ez bizitzeak edo zirkulazio-bide oso erabiliak ez izateak Plana aldatzeak lehorreko nekazal paisaiaren kalitatearen gainean duen eragina gutxitzen du ibai-eremuan. Dena den, Araba Erdialdeko LPPean aurreikusitako garapenak eremu beteak eta hutsak sortzen uzteko beharrari erantzunez –hiri-garapena eta ingurumen-kalitatea eta ingurunearen paisaia naturala berreskuratzea posible egiteko– bidezkoa da birlandatzeko eta, ahal den neurrian, gune libreak babesteko neurriak hartzea.

B) Plana aldatzeko izapideak burutu bitartean, ez da ingurumen-ebaluazio estrategikoa handitzea eskatzen duen jarduketa berririk gehitu.

C) Neurri babesleak, zuzentzaileak, konpentsatzaileak eta segimenduzkoak indarreko araudiaren arabera hartuko dira, hurrengo idatzi-zatietan xedatutakoaren arabera, eta, aurrekoa galarazten ez dutenetan, ingurumen-azterketa estrategikoan aurreikusitakoaren arabera.

Plana aldatzea dela eta, honako erabaki hauek hartu beharko dira:

– Kalitate akustikoari dagokionez.

Aplikatu beharreko neurri zuzentzaileen zenbatespen azkar bat egiteko inguruko toki urbanizatu-tuetako zarata-immisio mailak azkar zehaztu beharri erantzunez, bidezkoa da Bateragarritasun Planean –planaren aldaketa garatzeko beharrezkoa dena– ebaluatzea maila horiek, eta, ahal den neurrian, aplikatu beharreko neurriak zenbatatea, neurrien ezaugarrien definizioa erai-kuntza-proiektuaren faseetarako utzita.

Azpiegituraren zortasun akustikoaren eremua mugarrizterik eta haren ekintza planaren neurri zuzentzaileen definiziorik ez dagoenez, azpiegituraren funtzionamenduari lotutako igorgailu akustikoei aplikatu beharreko neurri-zuzentzaileen mota eta lehentasunaren estimazio bat egin beharko da; ez-betetzeak atzeman diren eremuetako kalitate akustikoaren xedeak betetzera bide-ratuak dira neurriok.

Nolanahi ere, plana aldatzean zehaztu beharko da ezingo direla gainditu trenbide-azpiegitura berriei aplikatzekoak diren zarata-immisioaren mugak, 1367/2007 EDaren 23. artikuluan xedatuak.

Bestalde, eremuan intermodala eraikitzean bateratu egin beharko da lehentasunez eremua-ren ipar-ekialdea okupatzea eta azpiegiturako zarata-foku garrantzitsuenak ondoko hiriguneetatik urrutiratzeko beharra.

– Balio agrologiko/estrategiko handiko lurzoruei dagokienez.

Kapital naturalaren galerak konpentsatu beharrak –aldaketaren eremuan dagoen balio agrologiko handiko lurzoria esaterako– lurzoru urbanizagarriaren balio agrologiko handiko 50 ha gutxienez desklasifikatzea eskatzen du.

Iruña Okako eta Vitoria-Gasteizko udalek, elkarrekin edo banaka, hartzen duten erabakiak justifikatu beharko du desklasifikatzeko azkenean aukeratu den eremua ingurumenaren aldetik egokia dela balio agrologiko handiko lurzoria galtzea konpentsatzeko; Plana aldatzearen 2017ko maiatzaren ingurumen-azterketa strategikoaren adendako 6. puntuan aztertu ez den eremu bat aukeratzeko bada, adostasuna egiaztatu beharko da aztertutako aipatu proposamenen konparaketa-azterketa baten bidez. Azterketa horrek gutxienez erabilitako ingurumen-aldagai berberak erabiliko ditu.

– Ondare arkeologikoari dagokionez.

Metro gutxira Iter-34 erromatar galtzada dagoenez, beharrezkoa izango da planean jasota egotea eremu horretan egiten diren eraikitze-lanek bermatuko dutela ez diotela eragingo Iruña-Veleiako Zona Arkeologiko Kalifikatuari, Iter 34 galtzada barne. Horretarako, obrak egiteko fasean arkeologian espezializatu batek hartu beharko du parte ingurumena zaintzeko planeko ekipo arduradunean.

– Natura 2000 Sareari dagokionez.

Natura 2000 Sareari, hau da, ES2110010 Zadorraren KBEari edo ekosistema horri lotutako espezie babestuei eragitea ez bada ere aurreikus daitekeen zerbait, eremu horretan egiten diren eraikitze-lanetan espezie horien kudeaketa-planetan ezarritakoa bete beharko da, eta eraikitze-lanak bisoi europarraren (*Mustela lutreola*) eta igarabaren (*Lutra lutra*) umatze-garaitik kanpo egin beharko dira; gainera, saihestu behar da ibai-inguruko lur-ezponden eta ur geldiko masen deuseztapena, uhalde-enarak (*Riparia riparia*) umatze-area gisa erabiltzeko egokiak baitira. Hori guztia horrela jasoko da planean.

– Uren kalitateari dagokionez.

Planaren aldaketak jaso behar du kutsatzeko zaugarritasun handia duten eremuetan –interes hidrogeologikoko guneak– lurzorua kutsa dezaketen jarduerak kokatzean beharrezkoa izango dela lurpeko urei dagokienez eragiketarako kaltegabeak direlako bermea.

– Igarobide ekologikoei dagokienez.

Planean, intermodala eraikitze definizioak fauna pasatzen uzteko neurriak ezartzeko beharra zehaztu beharko du, kontuan hartuta inguruko azpiegituretan (A-1 eta zabalera iberikoko trenbidea) daudenak eta AHLaren proiektu-fasean aurreikusitakoak. Eraikuntza-ezaugarrien definizioa terminalaren eraikuntza-proiektuan egingo da.

– Zaintza-programari dagokionez.

Aldagaiak eta zaintza-planaren jarraipen-adierazleak ikuskatzeko maiztasuna ezarri behar da, baita lortutako emaitzak jasoko dituen dokumentuak eta haien maiztasuna ere.

D) Planetik eratorritako plan eta proiektuen ingurumen-ebaluaziorako jarraibide orokorrak.

– Kalitate akustikoari dagokionez.

Ebaluatuko da ea Bateragarritasun Planean aztertzen diren inguruko eremu urbanizatuetakozarata-immisio mailak, kontuan hartuta dauden fokuek eta aurreikusten direnak (Abiadura Handiko Linea eta terminalaren azpiegitura), eta, hala badagokio, ze neurri zuzentzaile proposatzen diren eta horien lehentasuna.

Gainera, balioetsiko da ea eremuan intermodala egiteko eraikitze-definizioan aintzat hartu den azpiegituren zarata-foku garrantzitsuenak ondoko hiriguneetatik urrutiratzeko beharra.

Azkenik, ziurtatu beharko da ez direla gaindituko trenbide-azpiegitura berriei aplikatzekoak diren zarata-immisioaren mugak, 1367/2007 EDaren 23. artikuluan xedatuak.

Terminalaren eraikuntza-proiektuaren fasean ebaluatu beharko dira neurri horien eraikuntza-ezaugarriak.

– Balio agrologiko/estrategiko handiko lurzoruei dagokienez.

Ebaluatuko da ea kapital naturalaren galera konpentsatzeko azkenean aukeratu den desklasifikatzeko eremua –gutxienez 50 ha dituen balio agrologiko handiko lurzorua– ingurumenaren aldetik egokia den balio agrologiko handiko lurzorua galtzea konpentsatzeko, eta, Plana aldatzearen 2017ko maiatzaren ingurumen-azterketa estrategikoaren adendako 6. puntuan aztertu ez den eremu bat aukeratzeko bada, ebaluatuko da ea adostasun hori egiaztatu den, aztertutako aipatu proposamenen konparaketa-azterketa baten bidez. Azterketa horrek gutxienez erabilitako ingurumen-aldagai berberak erabili izan beharko ditu.

Gainera, ikusiko da ea proiektu-fasean aurreikusten den lurzoruaren horizonte emankorrak kendu edo modu hautakorrean pilatuko diren zaharberitze-lanetan edo hobekuntzako nekazaritza-lurzoru bezala erabiltzeko, eta, ea lurzoru-balantzearen aurreikuspena egin den eta soberakin-biltegiak non koka daitezkeen.

– Ondare arkeologikoari dagokionez.

Ebaluatu beharko da ea sartu behar diren eskakizun hauek: eraikitze-lanek Iruña-Veleiako Zona Arkeologiko Kalifikatuari –lter 34 galtzada barne hartuta– ez eragitearen bermea, eta arkeologian espezializatu batek parte hartuko duela ingurumena zaintzeko planeko ekipoa arduradunean.

Gainera, ebaluatu beharko da ea zaintzen den Arriñiz eta Jundiz herrixken, Jundizko San Juan baselizaren, eta Trespondeko Errotaren asentamenduaren BZA Balizko Zona Arkeologikoaren babes-erregimena (Ebazpenak 1997ko uztailaren 7ko EHAaren 128 zenbakian eta 1997ko uztailaren 8ko EHAaren 129 zenbakian argitaratu ziren), eta Jundiz mendiarena (balizko zona arkeologikoei esleitua).

– Natura 2000 Sareari dagokionez.

Ebaluatuko da ea hartu diren neurriak eraikitze-lanak bisoi europarraren (Mustela lutreola) eta igarabaren (Lutra lutra) umatze-garaitik kanpo egingo direla bermatzeko eta saihestu dela ibai-inguruko lur-ezponden eta ur geldiko masen deuseztapena, uhalde-enarak (Riparia riparia) umatze-area gisa erabiltzeko egokiak direlako.

– Urpetzeari dagokionez.

Ebaluatuko da ea intermodala egiteko eraikuntza-proiektuan kontuan hartu diren konponbide egokienak proiektuak ezarritako azpiegiturak babesteko eta ahalik eta gehien mugatzeko inguruarren urpetze-arriskuaren gaineko ondorioak, baita ea eskatu den obrak egiteko baimena, URaren Mediterraneoko Arroen Bulegoan eskatu behar dena.

– Uren kalitateari dagokionez.

Ebaluatuko da ea ezarri den lurpeko urei dagokienez eragiketak kaltegabeak direlako bermea emateko eskakizuna, kutsatzeko zaurgarritasun handia duten eremuetan –interes hidrogeologikoko guneak– lurzoru kutsa dezaketen jarduketak kokatzean.

– Igarobide ekologikoei dagokienez.

Ebaluatuko da ea neurri zehatzak ezarri diren fauna pasatzen uzteko, kontuan hartuta inguruko azpiegiturretan (A-1 eta zabalera iberikoko trenbidea) daudenak eta AHLaren proiektu-fasean aurreikusitakoak.

Terminalaren eraikuntza-proiektuaren fasean ebaluatu beharko dira neurri horien eraikuntza-ezaugarriak.

Bigarrena.– Ebazpen honen edukia jakinaraztea Lurralde Plangintzaren eta Hirigintzaren Zuzendaritzari.

Hirugarrena.– Ebazpen hau Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian argitaratzeko agintzea.

Vitoria-Gasteiz, 2017ko azaroaren 15a.

Ingurumen Administrazioaren zuzendaria,
IVAN PEDREIRA LANCHAS.

I. ERANSKINA

Araba Erdialdeko Lurralde Plan Partziala (Jundiz-Billodako terminal intermodala) aldatzearen ingurumen-ebaluazio estrategikoa dela-eta ukitutako administrazio publikoei eta pertsona interesdunei egindako entzunaldi-izapidearen emaitza.

Eranskin honetan azertzen da ukitutako administrazio publikoei eta pertsona interesdunei egindako kontsulta-izapidean jasotako txostenen edukia, ingurumen-ebaluazio estrategikoaren helburu diren Planaren aldaketaren alderdiei buruzkoa, hau da, Araba Erdialdeko Lurralde Plan Partziala (Jundiz-Billodako terminal intermodala) aldatzetik –zehatzago esanda Araba Erdialdeko Lurralde Plan Partzialaren esparruan terminal intermodala garatzen duen eraikitze-proiektutik– eratorritako ingurumenarekiko eragin posibleei loturiko alderdiei buruzkoa.

Ingurumen-adierazpen estrategikorako eskaerari erantsitako espedientean URA Uraren Euskal Agentziaren eta Arabako Foru Aldundiko Ondare Historiko Artistikoaren eta Arkeologikoaren Zerbitzuaren txostenak jaso dira, biak ere Planaren aldaketak ukitutako administrazio publikoak baitira.

Ondoren laburbiltzen dira aipaturiko txostenetan ageri diren gairik aipagarrienak, eta azaltzen da nola hartu diren kontuan ingurumen-ebaluazio estrategikoaren prozeduran.

Urpetze-arriskua.

URAREN txostenak ingurunearen urpetze-arriskua berresten du, erabili den bi dimentsioko eredu berriaren emaitzan oinarriturik; eredu hori aurreko dimentsio bakarreko ereduaren ia-ia berdina da, eta urpetze-arriskuaren neurri zerbait txikiagoak lortu dira. URAk Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamendurako Batzordera bidali zuen txosten hori 2013ko apirilean.

Beraz, adierazten da Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamendurako Batzordera (COTPV) bidalitako txostenaren oinarriak baliozkoak direla, eta terminala– hegoalde egungo trenbide linearen eta iparraldetik AHLaren trazadura berriaren arteko eremuan kokatua– Zadorraren uraldietatik babestuta geratuko dela azken trazadura honekin; jarduketa fluxu-eremutik kanpo geratzen da, eta, beraz, ondorioztatzen da urak husteko gaitasuna ez dela nabarmen murrizten, eta beraz, ezta baldintza hidraulikoak okertzen edo ingurunearen arriskua handitzen ere.

Halere, honako baldintza lotesle hau ezartzen du: Intermodala egiteko eraikuntza-proiektuan, aztertu beharko da zeintzuk diren konponbide egokienak proiektatutako azpiegiturak babesteko eta ingurua urpetzearen ondorioetatik ahalik eta gehien mugatzeko. Horretarako, obrak egiteko baimena beharko da, eta baimen hori URAREN Mediterraneoko Arroen Bulegoak izapidetu beharko du.

Horrela jasota geratu da Planaren aldaketaren txostenean, O3 – Hegoaldeko Berrikuntzaren Arkua, Arabako Atea eragiketa estrategikoaren fitxan, d) epigrafe berrian, urpetzeari dagokionez (6. zenbakia). Jundiz-Billodako Terminal Logistiko Intermodala ezartzeko baldintza espezifikoak.

Gainera, antolakuntza-arauak aplikatzeko nahitaezko irizpideen artean, jasota dago Gasteizko eta Iruña Okako udalerrien plan orokorretan EAEko trenbide-sare berriak eta aurreikusitako terminal intermodalak sor dezaketen urpetze-arriskua aztertuko dela, URA Uraren Euskal Agentziarekin koordinatuta.

Kultura-ondarea. Iter-34 erromatar-galtzada.

Txostenak adierazten du bermatu beharko dela proiektuak ez diola eragingo Iruña-Veleiako Zona Arkeologiko Kalifikatuari, ezta terminaletik metro gutxi batzuetara kokatuta dagoen Iter 34 galtzadari ere.

Alde horretatik, ingurumen-azterketa estrategikoak adierazten du eremu horretan egiten diren eraikitze-lanetan Euskal Kultura-ondarearen uztailaren 3ko 7/1990 Legean ezarritakoa bete beharko dela, eta obrak egiteko fasean arkeologian espezializatu batek hartu beharko duela parte ingurumena zaintzeko planeko ekipo arduradunean.

Azkenik, txostenak zehazten ditu Ariñiz eta Jundiz herrixken, Jundizko San Juan basilizaren eta Trespondeko Errota asentamenduaren balizko zona arkeologikoei dituzten babes-erregimenak (Ebazpenak 1997ko uztailaren 7ko EHAren 128. zenbakian eta 1997ko uztailaren 8ko EHAren 129. zenbakian argitaratu ziren), eta Jundiz mendiarena (balizko zona arkeologikoei esleitua). Jundiz mendia kultura-ondare kalifikatzeke dago.