

BESTELAKO XEDAPENAK

EKONOMIAREN GARAPEN, JASANGARRITASUN ETA INGURUMEN SAILA

1996

EBAZPENA, 2024ko apirilaren 9koa, Ingurumenaren Kalitatearen eta Ekonomia Zirkularraren zuzendariarena, zeinaren bidez formulatzen baita Donostiako Hiri Mugikortasun Jasangarriko 2024-2029ko Planaren ingurumen-txosten estrategikoa.

AURREKARIAK

2023ko abenduaren 27an, Donostiako Udalak eskabidea aurkeztu zuen Ingurumen Kalitatearen eta Ekonomia Zirkularraren Zuzendaritzan, Donostiako Hiri Mugikortasun Jasangarriko 2024-2029ko Planaren (aurrerantzean, Plana) ingurumen-ebaluazio estrategiko sinplifikatuaren prozedura abiaraz zedin. Eskabidearekin batera, zenbait dokumentu aurkeztu zituen, hala nola Planaren zirriborroa eta ingurumen-dokumentu estrategikoa, zeinak Ingurumen Ebaluazioari buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legearen 16. eta 29. artikuluetan xedatutako edukia baitzuen.

Euskadiko Ingurumen Administrazioaren abenduaren 9ko 10/2021 Legearen 75. artikulua aplikatuta, 2023ko urriaren 31n, Eusko Jaurlaritzako Ingurumen Kalitatearen eta Ekonomia Zirkularraren Zuzendaritzak kontsulta-izapidea egin zien ukitutako administrazio publikoei eta interesdunei; jasotako erantzunen emaitzak espedientean bildu dira. Era berean, Donostiako Udalarari prozedura abiarazi zela jakinarazi zitzaion.

Halaber, espedientean jasota dagoen dokumentazioa eskuragarri jarri zen Ekonomiaren Garapen, Jasangarritasun eta Ingurumen Sailaren webgunean, haren gainean interesa zuen orok aukera izan zezan ingurumen-arloan egoki iritzitako oharrak egiteko.

Legezko erantzun-epea amaituta, eta espedientean jasotako dokumentazio teknikoa aztertuta, egiaztatu da ingurumen-organoak baduela ingurumen-txosten estrategikoa egiteko behar beste judizio-elementu, bat etorritik abenduaren 9ko 10/2021 Legearen 75. artikuluekin.

ZUZENBIDEKO OINARRIAK

Euskadiko Ingurumen Administrazioaren abenduaren 9ko 10/2021 Legearen 60. artikuluari jarraikiz, ingurumen-ebaluazioko prozeduraren mende jarriko dira, nahitaez, ingurumenean eragin nabarmenak izan ditzaketen plan, programa eta proiektuak, eta haien aldaketak eta berrikuspenak, ingurumenaren babes-maila handia bermatzeko eta garapen jasangarria sustatzeko.

Donostiako Hiri Mugikortasun Jasangarriko 2024-2029ko Plana abenduaren 9ko 10/2021 Legearen 72.2 artikuluan jasotako kasuen artean sartzen da; hor ezartzen da ingurumen-organoak zer plan eta programari egin behar dien ingurumen-ebaluazio estrategiko sinplifikatua, hauek zehazteko: planak edo programak ez duela ingurumen-eragin nabarmenik –ingurumen-txosten estrategikoaren arabera– edo, bestela, ingurumen-ebaluazio estrategiko arrunta egin behar dela, ingurumenean eragin nabarmena izan dezakeelako.

Ingurumen-ebaluazio estrategiko sinplifikatua egiteko prozedura abenduaren 9ko 10/2021 Legearen 75. artikuluan arautzen da, II.C eranskinean ezarritako irizpideen arabera.

Planaren dokumentazio teknikoa aztertu ondoren, eta kontuan hartuta ingurumen-dokumentu estrategikoa zuzena eta indarreko araudian ezarritako alderdien arabera, ingurumen-txosten

estrategiko hau ematen du Ingurumen Kalitatearen eta Ekonomia Zirkularraren Zuzendaritzak, bera baita horretarako eskumena duen organoa, Ekonomiaren Garapen, Jasangarritasun eta Ingurumen Sailaren egitura organikoa eta funtzionala ezartzen duen otsailaren 23ko 68/2021 Dekretuaren arabera. Txostenean, planak ingurumenean eragin nabarmenik izan dezakeen ala ez aztertzen da, eta, ondorioz, ingurumen-ebaluazio estrategiko arruntaren prozedura bete behar duen, edo, bete behar ez badu, plana garatzeko zer baldintza ezarri behar diren ingurumena behar bezala babesteko.

Xedapen hauek hartu dira kontuan: 10/2021 Legea, abenduaren 9koa, Euskadiko Ingurumen Administrazioarena; 21/2013 Legea, abenduaren 9koa, Ingurumen Ebaluazioari buruzkoa; 68/2021 Dekretua, otsailaren 23koa, Ekonomiaren Garapen, Jasangarritasun eta Ingurumen Sailaren egitura organikoa eta funtzionala ezartzen duena; 39/2015 Legea, urriaren 1ekoa, Administrazio Publikoen Administrazio Prozedura Erkidearena; 40/2015 Legea, urriaren 1ekoa, Sektore Publikoaren Araubide Juridikoarena, eta aplikatzekoa den gainerako araudia. Horrenbestez, hau

EBAZTEN DUT:

Lehenengoa.– Donostiako Hiri Mugikortasun Jasangarriko 2024-2029ko Planaren ingurumen-txosten estrategikoa formulatzea, baldintza hauen arabera:

A) Planaren deskribapena: helburuak eta jarduketak.

Hiri-mugikortasun jasangarriko planak Europar Batasunak erruz sustatutako tresnak dira, eta horretarako baliatu ditu, esaterako, Hiri Mugikortasunaren Ekintza Plana (2009) eta Garraioaren Liburu Zuria (2011). Gero, EAEko eta Estatuko lege-esparruan txertatu ziren, arau multzo zabal baten bidez, hala nola Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legea eta Klima Aldaketaren eta Trantsizio Energetikoaren maiatzaren 20ko 7/2021 Legea.

Donostiako Hiri Mugikortasun Jasangarriko 2024-2029ko Planaren asmoa da aurreko 2008ko planaren mugikortasun-proposamenak berritzea; hau da, jarduketa berriak txertatzea, guztiz egokiturik azken garaiko gizarte-aldaketei eta Donostiako Hiri Antolamenduko Plan Orokorra berrikusi ondoren definitutako erronka berriei (berrikusketa hori izapidetzen ari da gaur egun).

Hortaz, Planaren xedea da mugikortasuna eraldatuz hiri erresiliente bat lortzea, gai izango dena gizarte-, osasun-, ekonomia- eta ingurumen-arloko erronka lokal eta globalei aurre egiteko, KLIMA-2050 Estrategiarekin bat etorritz. Planak erantzuna eman nahi die pertsonen mugikortasun-beharrei, eta, horretarako, eredu jasangarria erabiltzen du, jasangarritasun terminoaren hiru adierak aintzat hartuta: jasangarritasun ekologikoa, ekonomikoa eta soziala.

Hauek dira Planaren helburu orokorrak:

- Mugikortasun ekitatiboa: helmuga eta zerbitzu nagusietarako irispidea bermatzea herritar guztiei.
- Mugikortasun segurua: babesa eta segurtasuna hobetzea.
- Mugikortasun garbia: hiriko ingurumen-kalitatea hobetzea eta airearen kutsadura, zarata, berotegi-efektuko gasak eta energia-konsumoa murriztea.
- Mugikortasun efizientea: pertsonen eta salgaien garraioaren efizientzia eta errentagarritasuna hobetzea, herritarren, ekonomiaren eta gizarte osoaren mesederako.

Helburu horiek lortzeko, bost ildo estrategiko zehaztu dira:

1. ildo.– Modu aktiboak lehenestea modu motordun pribatuen aurretik.

Ildo honen barruan sartzen dira oinezkoen eta txirrindularien mugikortasuna hobetzeko neurriak, hala nola kaleak oinezkoentzat jartzea, plazak birgaitzea, igogailu-sareak handitzea, eskola-mugi-

kortasuneko plan bat abian jartzea, dibertsitate funtzionala duten pertsonen mugikortasuna hobetzeko estrategia bat lantzea, bizikleta-ardatzak hobetzea eta hiriko bide berdeak jorratzea.

2. ildoak.— Garraio publikoa birpentsatu eta sustatzea.

Hiriko trenbide-azpiegitura berriak martxan jartzea inflexio-puntu bat izango da Donostiako garraio publikoko sarea hobetzeko.

Planaren bidez, helburu hauek lortu nahi dira: trenaren eta autobusaren arteko intermodalitatea hobetzea; hiriko garraio publikoko sarea berrantolatu eta hobetzea, ahalmen handieneko autobus-lineak ardatz nagusietatik bideratuz; garraio publikoa hobetzea lantokietara eta jarduera ekonomikoa egiten den lekuetara irits dadin; autobus elektriko adimenduna ezartzea; autobus-flota elektrifikatzea; hiriarteko garraio publikoko sarea berrantolatzea; bizikletaren eta garraio publikoaren arteko intermodalitatea hobetzea; bizikleta publiko metropolitanoaren sistema zabaltzea, eta taxi-ordenantza berria onartzea.

3. ildoak.— Hiri-ingurune berriak.

Donostiako Hiri Antolamenduko Plan Orokorra berrikusteaz batera, Planak mugikortasun jasangarria eta hiriaren irisgarritasuna sustatzeko neurriak proposatzen ditu, udalerrian aurreikusita dauden hiri-garapen berriei loturik.

Horretarako, plangintza-fasetik bertatik, aurreikusi egingo da zer inpaktu izango duten garapen berriek mugikortasunean, hartara kalitate oneko hiri-espazioak sortzeko, aintzat hartuta, besteak beste, irisgarritasuna, mugikortasun aktiboa eta garraio publikoko zerbitzua.

Beste neurri hauek ere barne hartzen dira: plazak eta kaleak berrantolatzea; biribilguneak espazio publiko bihurtzea; kaleak oinezkoentzat jartzea; kaleko trafikoa baretzea; lotune intermodal bat sortzea lantokietarako mugikortasuna eta osasun-zerbitzuen erabilera hobetu daitezen; kostaldeko ibilbide estrategikoan oinezkoentzako espazioa handitzea, eta automobilentzat dagoen espazioa murriztea, autobusen fluxu egokia oztopatu gabe.

4. ildoak.— Trafiko-eskaria kudeatzea, mugikortasuna eraldatzeko.

Planak abiapuntu gisa hartzen du erdigunean isuri gutxiko eremu handi bat sortzeko trazio-proiektua, eta mugikortasuna eraldatu eta eredu jasangarriago bat ezartzeko neurriak biltzen ditu. Zehazki, proposatzen du trafikoa kudeatzeko panel aldakorrak jartzea, eta informazio-panelak instalatzea, jendeak jakin dezan zein den trafikoaren egoera, zer okupazio-maila duten hiriko aparkalekuek eta disuasio-aparkalekuek, erdigunerako sarbideren bat itxita dagoen, desbideratzeak dauden eta abar.

Badira, orobat, bide-segurtasuneko neurriak jorratzen dituzten jarduketak; adibidez, zentral fisikoen ordezkari komunikazio-nodoak jartzea aurreikusten da, zerbitzariaren eta kaleko semaforo-erregulatzailen arteko gaur egungo komunikazio-sarea modernizatzen; *car-sharing* eta *moto-sharing* zerbitzuak instalatu daitezkeen sustatuko da; ibilgailu motordunen erabilera partekatua bultzatuko da, eta salgaien hiri-banaketa kudeatuko.

5. ildoak.— Aparkatzeko tokia optimizatzea.

Ildo honen helburua da lur gaineko aparkalekuak berrantolatzea, lurpeko aparkalekuen zeregin birpentsatzea, araututako aparkalekuak handitzea eta hirirako sarbideetatik hurbil aparkaleku periferikoa sustatzea.

Besteak beste, ibilgailu elektrikoak kargatzeko guneak kudeatzea aurreikusten da, bai bide publikoetan, bai lurpeko aparkalekuetan, bai bizitegi-erabilera pribatukoak ez diren eraikinetan.

Lur gaineko disuasio-aparkaleku berriak jartzeko aukera ere planteatzen da, baina Planak ez du halakoen exekuzioa barne hartzen.

Aurreikusitako garapen-alternatibei dagokienez, «joerazko» alternatibaz gain, beste bi aztertu dira. Azkenean 2. alternatibaren alde egin da, aipatu diren helburu guztiak betetzeko aukera ematen duelako, beste biek ez bezala; alegia, joerazko alternatibak eta 2030era bitartean emisio gutxiko eremua ezartzea soilik planteatzen duen alternatibak ez bezala.

Plana garatzeko, tresna tekniko eta kudeaketa-tresna hauek baliatuko dira:

- Ordenantzak berrikustea.
- Donostiako Hiri Antolamenduko Plan Orokorrean zehaztu gabe dauden neurrien plangintza egitea.
- Obra-proiektuak.
- Herritarrei prestakuntza-saioak ematea mugikortasun jasangarriari buruz.
- Hiri-mugikortasuneko elementuen tarifa-sistema berraztertzea.
- Planean jasota dauden jarduketak egiteko aurrekontu-partida espezifikoak onartzea.

B) Proposatutako planaren ezaugarriak aztertu ondoren, eta bat etorri abenduaren 9ko 10/2021 Legearen 75.3 artikularekin, lege horren II.C eranskinean ezarritako irizpideak aztertu dira; hain zuzen ere, planak ingurumen-ebaluazio estrategiko arrunta behar duen ala ez zehazteko.

1.– Planaren ezaugarriak, bereziki alderdi hauek aintzat hartuta:

a) Planak zenbateraino ezartzen duen proiektuetarako esparru bat: aurkeztutako dokumentazioaren arabera, eta Plana estrategikoa denez, ez du baldintzatzailek ezarriko, besteak beste, kokalekuari, ezaugarriei, neurriei edo funtzionamenduari dagokienez, legearen arabera ingurumen-inpaktuaren ebaluazioa behar duten proiektuak etorkizunean baimentzeko.

b) Planak zein neurritan eragiten duen beste plan edo programa batzuetan, baita hierarkizatuak daudenetan ere: Donostiako Hiri Mugikortasun Jasangarriko 2024-2029ko Plana, KLIMA 2050 Estrategiarekin koherente jokatzuz, bat dator plan sektorialetan eta lurralde-planetan ezarrita dauden mugikortasun-helburuekin, eta, beraz, ez dago horiekiko bateraezintasunik edo kontraesanik.

c) Plana egokia ote den ingurumen-arloan garapen jasangarria sustatzeko kontuan hartu behar diren irizpideak barnean hartzeko: plana egokitzat jotzen da garapen jasangarria sustatzeko ingurumen-irizpideak barnean hartzeko, bereziki mugikortasun-arloari dagokionez. Planari esker, airearen kutsadura, zarata, berotegi-efektuko gasak eta energia-kontsumoa murrizteko neurriak txertatu ahal izango dira, besteak beste.

d) Planari loturiko ingurumen-arazo nabarmenak: ez da detektatu plana gauzatzeak ingurumen-arazo nabarmenik ekarriko duenik, betiere ukitutako eremuarekin lotutako jarduketak eta jarduerak egiten badira zuzen beteta, besteak beste, arlo hauetan indarrean dagoen araudia: kultura-ondarea, kutsatuta egon daitezkeen lurzorua, landaredia autoktonoa, uholde-arriskua, kutsadura akustikoa, argi-kutsadura eta hondakinen kudeaketa.

e) Era berean, plana egokitzen jo da Europar Batasuneko eta Espainiako ingurumen-arloko legeak ezartzeko.

2.– Ondorioen eta eragina jasan dezakeen eremuaren ezaugarriak:

– Planaren eremuak Donostiako udalerrri osoa hartzen du, baina ia-ia neurri guztiek hiriguneari eta gertuko inguruei eragiten diete, nagusiki hiri-eremuei.

– Klima-aldaketa: zientzialariek diotenez, gaur egungo klima-aldaketaren arrazoi nagusia da atmosferan gero eta berotegi-efektuko gas gehiago pilatzen direla, pertsonen kontsumo-ohiturak eta ekoizpen-jarduerak eraginda; horregatik, premia da halako gasak kuantifikatzea eta haien bilakaera aztertzea. Ildo horretatik, Donostiako berotegi-efektuko gasen inbentarioko datuek adierazten dute 2020. urteko emisioen erdia baino gehiago –alde batera utzita industria-emisioak– garraioak eragin zituela (% 61).

– Lurzoruei gagozkielarik, aztertu den eremuak lurzoru antropizatuak dituzten zona urbanizatuak biltzen ditu gehien bat; alegia, nekazaritzarako interesik ez dutenak.

– Alderdi hidrologikoari begiratu gero, Planaren xede den eremuan ez dago akuiferoen kalteberatasun maila altuko edo oso altuko zonarik, baina eremuaren zati batek zona babestuen erregistroko bi elementu hauekin bat egiten du: Zumaia-Irun lurpeko masarekin eta hegoaldeko zuhaitz-igela babesteko zonarekin.

– Planaren jarduketa-eremuan hirigintza-erabilerak nagusitzen direnez (hiri-erabilera, industria-erabilera, ekipamendua/zuzkidura, komunikaziorako bideak eta abar), landaredi potentzialaren ordez hiri-eremuetako landaredia dago, eta interes handieneko aleak –hala nola haltzadiak, hariztiak, hostozabalen baso mistoak edo labarretako landaredia– malda handiko zonetan, ongi kontserbatutako ur-ibilguen bazterretan eta itsaslabarretan zokoratuta geratu dira.

– Gauza bertsua gertatu da faunarekin, zeren eta faunarentzat interes handienekoak diren zonak Planaren jarduketa-eremutik kanpo geratu baitira; hain zuzen ere, kudeaketa-plana duten hiru fauna-espeziez ari gara: hegoaldeko zuhaitz-igela (*Hyla meridionalis*), desman piriniotarra (*Galemys pyrenaicus*), eta bisoi europarra (*Mustela lutreola*).

– Orobat, Planaren jarduketa-eremua ez dago Natura Sarearen barruan, ezta abenduaren 13ko 42/2007 Legean eta azaroaren 25eko 9/2021 Legean aipatzen den beste ezein naturagune babesturen barruan ere (42/2007 Legea, Natura Ondarearena eta Biodibertsitatearena, eta 9/2021 Legea, Euskadiko natura-ondarea kontserbatzeari buruzkoa), baina udalerrriaren zati batek Uliako kontserbazio bereziko eremua (KEB: ES2120014), Aiako Harria parke naturala eta udalerriko natura-intereseko eremu hauek ukitzen ditu: Landarbaso eta Urdaburu, Uliako eta Igeldoko itsaslabarrak, Urumea ibaiaren azken zatia eta Oriaren ibarra Zubietan.

– Donostia udalerrriak konektagarritasun-elementuak eta azpiegitura berdea ditu –Mendizorroztzeko erreka; Uliako itsaslabarrak; Aiako Harria parkea; Urumearen itsasadarra; Urumea ibaia; Atxulondo-Abalotz; funtzionaltasun ekologikorako beste sei interesgune eta hobekuntza-areak bat–. Hala ere, jarduketa-eremuko konektagarritasun ekologikoa oso txikia da.

– Planak hartzen duen eremua antropizatu dagoenez –barnean sartzen dira Donostia udal-mugarteko erdigunea, auzoak eta lantokiak–, han kokatuta daude udalerriko ondare-intereseko elementu gehien-gehienak.

– Estetikari erreparatu gero, Planak ukitzen duen eremuan ez dago zedarri paisajistikorik, soilik Igeldoko hirigunea hartzen duen ikuseremua, zeina oso arrunt gisa katalogatua baitago. Bestalde,

Planaren eremuak Donostiako Badiaren eta Donostiako ingurabide periferikoaren unitateak ukitzen ditu, zeinak Donostiako eta Bidasoa Beheko eremu funtzionalaren paisaiaren katalogoan eta zehaztapenetan jasota baitaude. Unitate bietan, helburua da garraio-azpiegituren elementuak eta bistak hobetzea.

– Osasuna babeste aldera mugak ezarriak dituzten aire-kutsatzaileen balioak errespetatu egiten dituzten arauak exijitutako mugak.

– Planaren eremuko eta udalerraren gainerako eremuetako kalitate akustikoa nagusiki kaleko zaratak kaskartzen du –batez ere, gaueko zaratak–; faktore horixe da, hain zuzen, hiritar kopuru handienari kalte egiten dion faktorea, bereziki 40 km/h eta 50 km/h gehieneko abiadura baimendu dagoen kaleetan bizi direnei. Bestalde, zarata maila handienak ADIFeko lineak eragiten ditu, Groseko bihurtunean. Hori guztia dela eta, Donostia udalerriko giro-soinua hobetzeko ekintza planean jasotako neurri asko mugikortasunarekin lotuta daude.

– Azkenik, Planaren eremuan badira arrisku natural eta antropiko batzuk: uholde-arriskua zenbait zonatan (10, 100 eta 500 urteko errepikatze-denborarekin), besteak beste, Martutene auzoan, non uholde-arrisku handiko hiru eremu baitaude; lurzorua kutsa dezaketen jarduerak edo instalazioak dituzten edo izan dituzten lurzoruak, eta salgai arriskutsuen garraioaren ondorioz arrisku-tarteak dituzten zona handiak. Dena den, Planaren eremuaren kalteberatasuna oso txikia da istripu larriak edo hondamendiak gertatzeko arriskuei dagokienez, eta hala dago adierazita Planaren ingurumen-dokumentu estrategikoan.

– Planaren ingurumen-arloko ondorioei dagokienez, kontuan harturik Planean proposatzen diren zenbait neurri lekuan bertan esku hartzea eskatzen dutela eta obrak lurzoru antropizatuetan egingo direla (hiri-lurzoruan eta lehendik dauden bide-azpiegiturretan), litekeena da ondorio negatibo batzuk sortzea, obra guztietan gertatu ohi den bezala, hala nola berotegi-efektuko gasak sortzea, ur-baliabideak, geologia eta lurzoruak erasatea, landareak, fauna eta konektagarritasun ekologikoa kaltetzea, baliabide estetiko-kulturalak erasatea (paisaia eta ondarea), energia-kontsumoa areagotzea, hondakinak sortzea, eta airearen kalitatea eta kalitate akustikoa kaskartzea. Dena den, ondorio horiek ez dira nabarmenak izango.

Behin Plana onartuta eta proposatutako ekintzak amaituta, ustiapen-fasean ondorio guztiak positiboak izatea espero da, Planaren helburua baita mugikortasunaren jasagarritasun maila handitzen laguntzea, ibilgailu motordun pribatuen trafikoa txikituz, bai hirigune barruko joan-etorrietan, bai kanpoko joan-etorrietan.

Neurri horiek aplikatuta, berotegi-efektuko gas gutxiago isuriko da, zarata gutxiago sortuko da, eta atmosferara partikula gutxiago igorriko dira, eta, horrenbestez, hiriaren ingurumen-kalitatea hobetuko da.

Kontuan harturik aurreko guztia, eremuaren gaur egungo egoera, Planetik eratortzen diren jarduketak eta aurrerago proposatzen diren prebentzio-, babes- eta zuzenketa-neurriak, ez da espero jarduketek eragin nabarmenik izatea ingurumenean.

3.– Ebazpen honetan, jarraian zehaztuko diren babes- eta zuzenketa-neurriak ezartzen dira, Planak ingurumenean ondorio kaltegarri nabarmenik izan ez dezan eta Donostiako Hiri Mugikortasun Jasagarriko 2024-2029ko Planari ingurumen-ebaluazio estrategiko arrunta egin beharrik egon ez dadin, betiere, ezarritako babes- eta zuzenketa-neurriak txertatzen badira.

Babes- eta zuzenketa-neurriak indarrean dauden arauen arabera ezarriko dira, baita ebazpen honetan zehaztutakoaren arabera ere, eta, aurrekoaren aurkakoa ez den guztian, ingurumen-dokumentu estrategikoan eta planean bertan adierazitakoaren arabera.

Beraz, Planak zehaztaperen hauek jaso beharko ditu, besteak beste:

– Kultura-ondarea babesteko neurriak.

- Plano bat osatuko da, non gainjarriko baitira babestutako ondare-elementuak (arkeologiko-arkitektonikoak eta Donejakue bidearen trazadura) eta Planean aurreikusitako neurrien exekuzio-eremua; horrez gainera, nahitaez jo beharko da Foru Aldundian eta Eusko Jaurlaritzan kultura-ondarea kudeatzeaz arduratzen diren organoetara, behar den baimena eman dezaten eta, hala badagokio, zuzenketa-neurriak ezar ditzaten.

- Plana gauzatzearen ondoriozko obrek eta esku-hartzeek kultura-intereseko elementuak arautzen dituen babes-araubidea bete beharko dute, haien babes-ingurunea ere kontuan hartuta. Aintzat hartuko dira, halaber, elementu katalogatuak eta babes ertaina eta tokiko babes izateko proposatu direnak, baita udalerritik igarotzen den Donejakue bidearen trazadura ere.

- Horrek guztiak ez du kentzen Euskal Kultura Ondarearen maiatzaren 9ko 6/2019 Legean ezarritakoa betetzea; hau da, obretan aztarna arkeologikoren bat egon daitekeela pentsarazten duen zerbait aurkitzen bada, lanak eten egingo dira badaezpada, eta berehala emango zaio horren berri Gipuzkoako Foru Aldundiko Kultura Departamentuari, hark zer neurri hartu behar diren erabaki dezan.

– Intereseko balio naturalak babesteko neurriak:

- Nahiz eta ez den espero jarduketek lurpeko edo azaleko urei zuzenean eragitea, zenbait neurri ezarri beharko dira obrek dirauten bitartean azaleko ur-ibilguei eta lurpeko ur-masei eragiteko arriskurik egon ez dadin edo arriskua ahalik eta txikiena izan dadin.

- Jarduketa gehienen ondorioak gune antropizatueta nabaritzea espero bada ere –kasurik onenean, landaredi erruderal-nitrofiloa egongo da–, intereseko landaredia gutxien kaltetzen duten alternatibak lehenetsiko dira.

- Obrek erasandako eremuak leheneratzea: Planean jasotako jarduketek erasandako eremu guztiak leheneratuko dira, kendu den zuhaitz-landaredia birjarrita, hala behar bada. Hala badagokio, espazio libreetako landareztatze-lanak ahalik eta lasterren egingo dira, higadura-prozesurik ez gertatzeko, solidoak drainatze-sarera ez arrastatzeko, eta espezie aloktono inbaditzaileen kolonizaziorik ez gertatzeko. Jasangarritasun-irizpideei lehentasuna emango zaie, bat etorri «Lorategi eta berdegune jasangarriak diseinatzeko eskuliburu»n ezarrita dagoenarekin, espezie inbaditzaileak sartzeko arriskua gutxitzeko –eskuliburu hori Eusko Jaurlaritzako Ingurumen, Lurralde Plangintza eta Etxebizitza Sailak ondu zuen–. Landareztatze- eta lorategi-lanetan ez dira inola ere erabiliko inbaditzaileak izan daitezkeen espezie aloktonoak; esaterako, *Fallopia japonica*, *Robinia pseudoacacia* eta *Cortaderia selloana*. Leheneratze-lanetan erabiliko den landare-lurra flora inbaditzailearen propagulurik ez duela bermatuko da.

Horregatik, obra-proiektuekin batera leheneratze-proiektua ere taxutu beharko da, non zehatz-mehatz azalduko baita zer jarduketa egin behar diren (aurrekontua barne) proiektua gauzatu ahal izateko. Gainera, landaredi aloktono inbaditzailea errotik kentzeko eta kontrolatzeko protokolo bat ere landu beharko da, eta han ezarriko da zer neurri aplikatu behar diren lehendik dauden espezieak errotik kentzeko eta, hala badagokio, obrek dirauten bitartean kanpotik ekarritako lurra kontrolatzeko.

– Kutsatuta egon daitezkeen lurzoruei buruzko neurriak:

- Planaren eremuaren barruan badaudenez zenbait partzela lurzorua kutsa dezaketen jarduerak edo instalazioak dituzten edo izan dituzten lurzoruen inbentarioan sartuta daudenak, lurzoruen

kalitatearen adierazpena izapidetu beharko da, baldin eta Lurzorua kutsatzea saihestu eta kutsatutakoa garbitzeko ekainaren 25eko 4/2015 Legearen 23. artikuluan xedatutako egoeraren bat gertatzen bada.

- Halaber, Lurzorua kutsatzea saihestu eta kutsatutakoa garbitzeko ekainaren 25eko 4/2015 Legearen arabera, egin beharreko lur-mugimenduetarako, ezinbestekoa izango da aldeaz aurretik autonomia-erkidegoko ingurumen-organoak hondeaketa selektiborako plan bat onartzea, lurzoruaren kalitatearen adierazpena egiteko prozedura egokiaren barruan. Hortaz, komeni da Eusko Jaurlaritzaren 2020ko hondeaketa selektiborako plana kontsultatzea.

- Aurrekoa ezertan eragotzi gabe, obrak egin bitartean lurzorua kutsa dezaketen jarduerak edo instalazioak izan dituzten beste kokagune batzuk atzemanaz gero, edo lurzorua kutsatzen duten substantziak daudelako zantzu funtsatuak egonez gero, horren berri eman beharko zaie, berehala, Donostiako Udalari eta Ingurumen Jasangarritasuneko Sailburuordetzari, azken horrek zehatz ditzan zer neurri hartu behar diren eta zein pertsona fisikok edo juridikok bete beharko dituen neurriak, Lurzorua ez kutsatzeko eta kutsatutakoa garbitzeko ekainaren 25eko 4/2015 Legearen 22.2 artikuluekin bat.

– Hautemandako beste arrisku batzuekin lotutako neurriak:

- Planetik eratorritako jarduketek kontuan hartu beharko dute Kantauri Ekialdeko Demarkazio Hidrografikoko Plan Hidrologikoaren araudian eta Euskal Autonomia Erkidegoko Ibaiak eta Errekak Antolatzeko Lurralde Plan Sektorialaren E.2 apartatuan jasota dagoen uholdeen babesari buruzko berriazko araudian xedatutakoa, baita Jabari Publiko Hidraulikoaren Erregelamendua-ren 14 bis artikuluan jasotakoa ere.

– Argi-kutsadurarekin lotutako neurriak:

- Kanpoko argiztapenari dagokionez, energia-efizientzia maximizatzeraz eta argi-kutsadura minimizatzeraz jo beharko da, azaroaren 14ko 1890/2008 Errege Dekretuekin bat etorritik (Kanpo-argiztapeneko instalazioen energia-efizientziari buruzko erregelamendua eta haren jarraibide tekniko osagarriak onartzen dituenak, EA-01etik EA-07ra).

Hargatik aurreko neurriak eragotzi gabe, garapen-proiektuak gauzatzean aplikatu beharreko neurriak loturik egongo dira obrak egiteari, lurrak eta soberakinak kudeatzeari, hondakinak sortu eta kudeatzeari, hondeatutako lurzorua kontrolatzeari, eta urak, airearen kalitatea eta kalitate akustikoa babesteari buruzko jardunbide egokien eskuliburuarekin. Besteak beste, neurri hauek hartu beharko dira, eta Planak azkenik ezartzen dituen zehaztapenetan txertatu:

- Obrako langileek erabiltzeko jardunbide egokien eskuliburua. Gai hauei lotutako alderdiak bilduko ditu, gutxienez: lanaldiak, makineria, uretara ezer ez isurtzea, ahalik eta hauts eta zarata gutxien sortzea, herritarren lasaitasunean eragin negatiboa duten jardunak minimizatzea, hondakinak kudeatzea eta abar.

- Obra-eremua mugatzea eta instalazio osagarriak kokatzea: Obrak, baita lurzorua okupatu behar dakarten jarduerak osagarriak ere, proiektua egikaritzeko behar-beharrezkoa den gutxieneko eremuan gauzatuko dira. Kontratatzen instalazio-eremuak (barne hartuta makinak gordetzeko guneak, obra-etxolak, landare-lurra eta obrako materialak eta hondakinak aldi batean pilotatzeko guneak) ingurumenari ahalik eta gutxien eragiteko irizpideei jarraikiz proiektatuko dira.

- Hondakinak sortu eta kudeatzea: Hondakinak eta Lurzoru Kutsatuak arautu eta Ekonomia Zirkularra bultzatzeko apirilaren 8ko 7/2022 Legeak araututakoaren arabera eta aplikatzekoak diren

berariazko araudiek agindutakoaren arabera kudeatuko dira obretan sortutako hondakinak eta hondeaketetatik eratorritakoak.

Hondakinak kudeatzeko hierarkia-printzipioei jarraituz, hondakinak sortzea prebenitu behar da, edo, hala badagokio, apirilaren 8ko 7/2022 Legearen 8. artikuluan ezarritako lehentasun-hurrenkerari jarraituz kudeatu behar dira, hau da: prebenitzea, berrerailetzeko prestatzea, birziklatzea eta balorizatzeko beste modu batzuk, balorizazio energetikoa barne.

Hondakinak ezabatzeko, ezinbestekoa izango da alde zuzenetik behar bezala justifikatzea teknikoki, ekonomikoki edo ingurumenaren aldetik ez dela bideragarria haiek balorizatzea.

Hondakin arriskutsuak biltzeko sistemak bereiziak izango dira, baldin eta hondakinen tipologia dela-eta isurketaren baten ondorioz nahasiz gero arriskutsuago bihurtu badaitezke edo kudeaketa zaildu badezakete. Hondakin arriskutsuak dituzten edukiontzien edo ontzien bete egingo dituzte Hondakinak eta Lurzoru Kutsatuak arautu eta Ekonomia Zirkularra bultzatzeko apirilaren 8ko 7/2022 Legearen 21. artikuluan ezarritako segurtasun-arauak, eta itxita egon beharko dute kudeatzaileari eman arte, isurita edo lurrunduta gal ez daitezten. Aipatutako edukiontzien edo ontzien era argian, irakurgarrian eta ezabaezinean etiketatuta egon beharko dute, indarrean dagoen araudia-
ren arabera.

Eremu jakin bat egokituko da, behin-behinean hondakin arriskutsuak pilatzeko, hala nola olio-potoak, iragazkiak, olioak, pinturak eta abar. Gainera, hondakin geldoak biltzeko edukiontzi espezifikoak jarriko dira, hondakin arriskutsuen gunetatik bereizita. Era berean, lanek irauten duten bitartean, sortzen diren hondakinak biltzeko gailu estankokoak (bidoiak, etab.) jarriko dira lanak egiteko eremu osoan. Motaren arabera bereiziko dira hondakinak, eta, ondoren, aldi baterako biltegitratuko dira aipatutako garbigunean.

Berariaz debekatuta dago sortzen diren tipologia ezberdineko hondakinak elkarrekin edo beste hondakin edota efluente batzuekin nahastea. Hondakinak jatorritik bertatik bereiziko dira, eta horiek biltzeko eta biltegitratzeko baliabide egokiak jarriko dira, aipatutako nahasketa horiek ekiditeko.

Olio erabiliak, kudeatzaile baimendu bati eman arte, estalpean biltegitratuko dira behar bezala etiketatutako depositu estankotan; zolata iragazgaitz baten gainean egon beharko dute, kubo txikietan edo ihes eta isuri posibleei eusteko sistemen barruan.

Araudia betetzea errazagoa izan dadin, zeregin bakoitzaren ondorioz sortutako hondakinak kudeatzeko sistemak prestatu beharko dira. Lanen arduradunek kudeatuko dituzte sistema horiek, eta haien ardura izango da, halaber, beharginek hondakinak behar bezala erabiltzea. Bereziki, inolaz ere ez da efluente kontrolatu gaberik sortuko, erregai eta produktuak biltegitratzeagatik, makinen mantentze-lanak egiteagatik edo hondakinak erretzeagatik.

Olio erabiliak kudeatzeko, Industrian Erabilitako Olioaren Kudeaketa arautzen duen ekainaren 2ko 679/2006 Errege Dekretuari jarraituko zaio.

Eraikuntza- eta eraispen-hondakinen ekoizpena eta kudeaketa arautzen dituen otsailaren 1eko 105/2008 Errege Dekretuan eta Eraikuntza- eta eraispen-hondakinen kudeaketa arautzen duen ekainaren 26ko 112/2012 Dekretuan xedatutakoaren arabera kudeatuko dira eraikuntza- eta eraispen-hondakinak, baliabideak beren bizi-ziklo osoan eta, bereziki, horren amaieran hondakinak modu efizienteagoan erabiliko dituzten eraikuntzak bultzatzeko.

Lur- eta arroka-soberakinak, ahal bada, haien premia duen inguruko obra batean balorizatu behar dira; hori ezinezkoa bada, obretan sortutako hondeaketa-soberakinak soberakinen biltegi

baimendura eramango dira, eta indarrean dauden legeen arabera kudeatuko; hau da, uztailaren 7ko 646/2020 Errege Dekretuaren arabera –Hondakinak zabortegetan utziz ezabatzeko jarduera arautzen duena– eta otsailaren 24ko 49/2009 Dekretuaren arabera –Hondakinak hondakindegietan biltze gaituta eta betelanak eginda ezabatzea arautzen duena–.

– Lurzoruen eta uren babesa: prebentzio- eta zuzenketa-neurriak ezarriko dira obra-fasean istripuzko isurien eragina saihesteko, bereziki makinaren mantentze-lanetan (material xurgatzaileak erabiltzea, isuriekin kutsatutako lurrak kendu eta kudeatzea eta abar).

Pilaketa-eremuak, instalazio osagarriak eta makineria-parkea gainazal iragazgaitzetan jarriko dira. Makinen mantentze-lanik ez da egingo iragazgaitzu gabeko eremuetan, eta, nolana ere, hondakinak (bereziki, olio erabiliak) biltzeko sistema bat izango duen plataforma iragazgaitzu baten gainean egingo dira obran erabiltzen den makineriari erregaia jartzeko, lubrifikatzaileak aldatzeko eta bestelako lanak, urak kutsatu ez daitezten.

Ibilgailuak eta makinak garbitzeko gailuak egongo dira, baita gurrupilak garbitzeko plataformak ere, lokatzik edo hautsik ez hedatzeko, eta kamioiek obretan sartzeko eta obretatik ateratzeko erabiliko dituzten bideak garbi eduki beharko dira, presiozko ura edo erratz-makinak erabilia.

– Obretako zaratak: Zaratari buruzko azaroaren 17ko 37/2003 Legea garatzen duen urriaren 19ko 1367/2007 Errege Dekretuaren 22. artikuluan aurreikusitakoaren arabera, zonakatze akustiko, kalitate-helburu eta emisio akustikoei dagokienez, obrak egitean erabiliko diren makinak egokitu egin beharko dira kanpoan erabiltzeko makinaren emisio akustikoei buruz indarrean dagoen araudian ezarritako aginduetara eta, bereziki, egokitu beharko dira, hala badagokie, Kanpoan erabiltzeko makinek ingurumenean sortzen dituzten emisio akustikoak arautzen dituen otsailaren 22ko 212/2002 Errege Dekretuan (apirilaren 28ko 524/2006 Dekretuak aldatua) eta arau osagarrietan ezarritakora.

Obrek iraun artean, jardunbide operatibo egokiak aplikatu beharko dira sorburuan zaratak murrizteko, bereziki indusketetan, eraispenetan, zamalanetan eta garraio-lanetan, bai eta erabiltako makinaren mantentze-lan orokorretan eta zaraten eta bibrazioen sorburuko murrizketan ere.

Eguneko lan-ordutegian egingo dira lanak.

Lanak sei hilabete baino gehiago irauten badute, inpaktu akustikoari buruzko azterlan bat egin beharko da, behar diren zuzenketa-neurriak zehazteko, urriaren 16ko 213/2012 Dekretuaren 35 bis artikulua arabera.

Bigarrena.– Zehaztea ezen, ingurumen-txosten estrategiko honetan ezarritakoaren arabera, eta, betiere, ebazpen honetan ezarritako babes- eta zuzenketa-neurriak hartzen badira, bai eta sustatzaileak proposatutakoak ere, aurrekoen aurkakoak ez badira, ez dela aurreikusten Donostiako Hiri Mugikortasun Jasangarriko 2024-2029ko Planak ondorio kaltegarri nabarmenik izango duenik ingurumenean, eta, beraz, ez duela ingurumen-ebaluazio estrategiko arruntik behar.

Hirugarrena.– Ebazpen honen edukia Donostiako Udalarari jakinaraztea.

Laugarrena.– Ebazpen hau Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian argitaratu dadila agintzea.

Bosgarrena.– Euskadiko Ingurumen Administrazioaren abenduaren 9ko 10/2021 Legearen 75.5 artikuluan ezarritakoaren arabera, ingurumen-txosten estrategiko honek indarra galduko du eta berezki dituen ondorioak sortzeari utziko dio, baldin eta, Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian argitaratu eta lau urteko epean, Donostiako Hiri Mugikortasun Jasangarriko 2024-2029ko Plana onartzen ez bada. Hala gertatuz gero, berriro hasi beharko da Planaren ingurumen-ebalua-

2024ko apirilaren 25a, osteguna

zioaren prozedura, ingurumen-organoari indarraldia luzatzeko eskatzen zaionean salbu. Luzapena eskatuz gero, ingurumen-organoak, hala badagokio, ingurumen-txosten estrategikoaren beste indarraldi bat xedatuko du, erregelamenduz ezarritako moduan.

Vitoria-Gasteiz, 2024ko apirilaren 9a.

Ingurumenaren Kalitatearen eta Ekonomia Zirkularraren zuzendaria,
JAVIER AGIRRE ORCAJO.