

Bestelako Xedapenak

HERRI-KONTUEN EUSKAL EPAITEGIA

Zk-5296

ERABAKIA, 58/1997 zk., urriaren 13koa, Herri-Kontuen Euskal Epaitegiaren lehendakariarena, «Irurtzun-Andoain Autobidea: Gipuzkoako bidezatia (II)» Fiskalizazio Txostena argitara ematen duena.

Herri-Kontuen Euskal Epaitegiaren Osokoak 1997ko urriaren 9an egindako bilkuran, «Irurtzun-Andoain Autobidea: Gipuzkoako bidezatia (II)» Fiskalizazio Txostena oniritzi duelarik,

ERABAKI DUT:

«Irurtzun-Andoain Autobidea: Gipuzkoako bidezatia (II)» Fiskalizazio Txostena argitara ematea, erabaki honen eraskin gisara ageri dena.

Vitoria-Gasteizen, 1997ko urriaren 13an.

HKEEren lehendakaria,
JUAN LUIS LASKURAIN ARGARATE.

ERANSKINA

«IRURTZUN-ANDOAIN AUTOBIDEA: GIPUZKOAKO BIDEZATIA (II)» FISKALIZAZIO TXOSTENA

Sarrera.

Herri-Kontuen Euskal Epaitegiaren 1996ko urteko programak Gipuzkoako bidezatiari dagokion Irurtzun-Andoain A-15 Autobidearen gaineko fiskalizazio lana besarkatzen du, HKEE honek Autobide berari buruz 1993ko ekainera bitartean plazaratu zuen lanari jarraipen emanez.

Euskal Herriko Errepideen Plan Orokorrak obra hau 1994-2004 epean zehar mamitzea aurreikusi du, bi helburu nagusi bideratzearen:

1.- Euskal Herriko kanpoko loturak hobetu eta modernizatzea eta duen kokagune estrategikoaren ondorioz, Levante eta Ebro Ibarreko eskualdeen eta Frantziako Hegomendebalde eta Ifar Europaren arteko nazioarteko loturak ere bai.

2.- Gipuzkoa eta Nafarroaren arteko lotura hobetzea, eta zehazki, Iruñearekiko Donostia-Irun hiriardatza, Nafarroa eta Iruñeak Pasaiko portura duten irispidea erraztuz.

A-15 Autobideak guztira 16,6 Km.ko luzera du Gipuzkoako bidezatian. Nafarroako mugan Leizarango Bidezubian hasten da, Leitza eta Berastegi udalerrien

Otras Disposiciones

TRIBUNAL VASCO DE CUENTAS PÚBLICAS

Nº-5296

RESOLUCIÓN 58/1997, de 13 de octubre, del Presidente del Tribunal Vasco de Cuentas Públicas, por la que se hace público el Informe de Fiscalización «Autovía Irurtzun-Andoain: Tramo guipuzcoano (II)».

Aprobado por el Pleno del Tribunal Vasco de Cuentas Públicas en sesión celebrada el 9 de octubre de 1997 el Informe de Fiscalización «Autovía Irurtzun-Andoain: Tramo guipuzcoano (II)»,

RESUELVO:

Hacer público el Informe de Fiscalización «Autovía Irurtzun-Andoain: Tramo guipuzcoano (II)», que figura como anexo a la presente Resolución.

Vitoria-Gasteiz, a 13 de octubre de 1997.

El Presidente del TVCP,
JUAN LUIS LASKURAIN ARGARATE.

ANEXO

INFORME DE FISCALIZACIÓN «AUTOVÍA IRURTZUN-ANDOAIN: TRAMO GUIPUZCOANO (II)»

Introducción.

El programa anual de trabajo del Tribunal Vasco de Cuentas Públicas (TVCP / HKEE) para 1996 recoge la fiscalización de la Autovía A-15, Irurtzun-Andoain, en su tramo guipuzcoano como continuación del trabajo publicado por este TVCP / HKEE sobre esta misma Autovía hasta junio de 1993.

El Plan General de Carreteras del País Vasco contempla esta obra dentro del plazo 1994-2004, respondiendo a dos objetivos principales:

1.- Mejorar y modernizar las conexiones exteriores del País Vasco y, como consecuencia de su estratégica situación, las conexiones internacionales entre las regiones del Levante y del Valle del Ebro con el Suroeste francés y el norte de Europa.

2.- Mejorar la conexión de Gipuzkoa con Navarra y, en concreto, el eje urbano Donostia-Irun con Pamplona, facilitando el acceso de Navarra y Pamplona al puerto de Pasajes.

La Autovía A-15 tiene en su tramo guipuzcoano una longitud total de 16,6 Km. Comienza en el Viaducto del Leizaran en el límite de Navarra, entre los munici-

artean eta Adunan amaitzen da, Leizaran, Berastegi eta Oria ibarretan barna igaroaz.

A-15 autobidearen Gipuzkoako bidezatiak orografia nekezeko inguru menditsua zeharkatzen du eta horretarako 4 tunel egin behar izan dira (horietako 2 handiak), 4 bidezubi handi, hainbat igarobide, orma eta lur kopuru itzelak mugitu.

Behin-betiko ibilbidea San Lorentzo Gunea izeneko proiektuari dagokio eta hiru zatitan banatzen da:

Kilometroak		
I. bidezatia	Leitza-Eldua	Otik 5,02ra
IIa bidezatia	Eldua-Billabona	5,02tik 11,6ra
IIb bidezatia	Billabona-Aduna	11,6tik 16,6ra

Obra honek 1993ko ekainera arte eragin zituen kostuak, 11.250 milioi pesetakoak, HKEEK Autobide honen gainean egindako aurreko txostenak aztertu zituen.

Obra hobeto ulertu ahal izateko, partidak ondotik adierazten diren kontzeptuen arabera zatitu eta bildu ditugu:

- | | |
|-----------------------------|------------------|
| 1.- Obra | 5.- Proiektuak |
| 2.- Obra osagarria | 6.- Desjabetzak |
| 3.- Zerbitzuak berrezartzea | 7.- Segurtasuna |
| 4.- Laguntza Teknikoa | 8.- Beste batzuk |

Obra izeneko lehenengo kontzeptua da garrantzitsua eta Autobidearen guztizko zenbatekoaren %85a baino gehiago egiten du; hau ere honako atal hauetan banatu dugu:

- Obra Nagusia.
- * I. bidezatia.
- * IIa bidezatia.
- * IIb bidezatia.
- I. bidezatiaren zabor garbiketa eta drenaketa.
- 3 atal lautu eta drenatu.
- Belabieta eta San Lorentzoko tunelen instalakuntzak.
- Leizaran gaineko bidezubia (Nafarroako bidezatiarekin lotura).
- Oria ibaiaren gaineko zubia.
- I.- Lanaren helburua eta hedadura.

Lanaren helburua obra amaitu bitartera arte -behin-betiko likidazioa egiteko duena- eragindako zuzeneko kostu guztiak jasotzea eta HKEE honek Autobideko obrak hasi zirenetik 1993ko ekainera bitartean mami-tutako lehenengo txostenaren ondoko obra nagusia, aldaketak eta obra osagarriak egiteratzean legezketasuna bete izana aztertzea da.

Gogoan hartu behar da A-15 Autobidea egiteko oinarritzko kontratuak, hau da, Obra nagusia, Obra zuzendaritza eta Oria ibaiaren gaineko zubiaren eraikuntza obren hasierako aldi hartan esleitu zirela eta

prios de Leitza y Berastegi, y finaliza en Aduna, discurrendo por los valles de Leizaran, Berastegi y Oria.

El tramo guipuzcoano de la A-15 discurre por una zona montañosa de difícil orografía que ha exigido la ejecución de 4 túneles (2 de ellos de cierta importancia), 4 grandes viaductos, numerosos pasos, muros y un considerable volumen de movimiento de tierras.

Su trazado definitivo responde al proyecto llamado Solución San Lorenzo y se divide en tres tramos:

Kilómetros		
Tramo I	Leiza-Eldua	0 a 5,02
Tramo IIa	Eldua-Billabona	5,02 a 11,6
Tramo IIb	Billabona-Aduna	11,6 a 16,6

Los costes de esta obra hasta junio de 1993 por un importe de 11.250 millones de pesetas, fueron objeto del anterior informe del TVCP / HKEE sobre esta Autovía.

Para mejor comprensión de la obra, las diferentes partidas las hemos dividido y agrupado en los siguientes conceptos:

- | | |
|-----------------------------|--------------------|
| 1.- Obra | 5.- Proyectos |
| 2.- Obra Complementaria | 6.- Expropiaciones |
| 3.- Reposición de Servicios | 7.- Seguridad |
| 4.- Asistencia Técnica | 8.- Otros |

El concepto 1.- OBRA, que es la más importante y representa un porcentaje superior al 85% del importe total de la Autovía, a su vez la hemos dividido en:

- Obra Principal.
- * Tramo I.
- * Tramo IIa.
- * Tramo IIb.
- Desbroce y drenaje Tramo I.
- Explanación y drenaje 3 tramos.
- Instalaciones de los túneles de Belabieta y San Lorenzo.
- Viaducto sobre el Leizaran (Conexión con tramo navarro).
- Puente sobre el río Oria.
- I.- Objetivo y alcance del trabajo.

El objetivo del trabajo es recoger la totalidad de los costes directos incurridos hasta la terminación de la obra, pendiente aún de liquidación definitiva, y analizar el cumplimiento de la legalidad en la ejecución de la obra principal, modificados y obras complementarias, posteriores al primer informe elaborado por este TVCP / HKEE, que comprendía desde el inicio de las obras de la Autovía hasta junio de 1993.

Hay que tener en cuenta que los contratos fundamentales para la ejecución de la Autovía A-15, es decir, la Obra principal, la Dirección de obra y la construcción del puente sobre el río Oria, fueron adjudicados en

horren legezkotasunaren gaineko azterketa Autobide honi buruzko aurreko txostenean dagoela jaso.

Honenbestez, legezkotasunaren gaineko azterketa atal hauetara mugatzen da:

- Obra Nagusiaren eta Oria ibaiaren gaineko Zubia-
ren egiterapen eta likidazioa eta bi obra horien Zuzen-
daritzak.

- San Lorentzo eta Belabietako tunelen esleipen,
egiterapen eta likidazioak, eta Obra Osagarriak izene-
koak, oso-osorik bigarren atal honetan egindakoak.

- Txosten hau mamitu bitartean gauzatutako
laguntza teknikorako kontratuak.

Honek guztiak, 24.135 milioi pezetaren gaineko azterketa egingo dela esan nahi du, txosten honek aztergai duen aldian guztira erabili diren 24.738 milioi pezetaren gainean.

Lana egitean izan diren oztopo materialak direla eta, ez da obra hau esleitu eta egiteratzeko ordaindu diren unitate prezioen arrazoizkotasun ekonomikoa aztertu.

II.– Ondorioak.

II.1.– Legezktasuna betetzea.

Kontratazio administratiboan legezkotasuna bete izana aztertetik, segidako ondorioak eskuratu ditugu:

1.– Obra kontratuei dagokienez Estatuko Kontra-
tuei buruzko Araudi Orokorraren (EKAO) 146. eta
ondoko atalek eta laguntza teknikorako kontratu-
entzat 1005/1974 Dekretuaren 11. atalak agindutako pro-
zedurazko tramite guztiak alde batera utzita oniritzi
dira aldaketa guztiak, egiterapenean zehar praktika
orokorra izan delarik aurrez iada egindako aldaketak
gerora baimendu eta onartzea, horrek hitzezko
kontratazioa egon dela erakusten duela, EKAOren
125. atalak debekatzen duena.

2.– Behin 1995eko maiatzaren 5eko obra amaitu
delako behin-behineko ekintza partzialak egin ondoren,
ezinezkoa da obra osagarriak bideratzea, obra aske
modura esleitu behar ziratekeelarik; honenbestez, 41
milioi pezeta egiten zituzten «Balaztabideen eraikun-
tza», 15 milioi pezetako «radar finkoen ezarketa» eta
120 milioi pezetako «N-1arekiko lotura hobetzeko
bidea» izeneko obra osagarriak, oinarritzeko printzipio
diren publizitate, lehiaketa eta objetibotasuna gorde
gabe esleitu dira.

3.– Kontratu aldaketak haiek egiteratu ondoren oni-
ritzteak atzerapen handia eragin du egiaztagiriak emate-
ko orduan, ezinezkoa baitzen kontratatu zirenekin bat
ez zetozen obra unitateak egiaztatzea. Esandakoaz gain,
izan da beste desfase larri bat obraren egiterapen erri-
moaren eta horren finantzaketaren artean, behar hain-
bateko aurrekontu izendapenik ez izateagatik; honela,
bada, 1994an ziurtatu ziren 3.588 milioi pezeta, behar
hainbateko krediturik ez izateagatik, 1995ean kontue-
taratu ziren, eta 1995eko 2.152 milioi pezeta berriz,
1996an.

la época inicial de las obras y su análisis de legalidad está recogido en el informe anterior sobre esta Autovía.

Por lo tanto, el análisis de legalidad se ciñe a:

- La ejecución y liquidación de la Obra principal y
del Puente sobre el río Oria, así como las Direcciones
de estas dos obras.

- La adjudicación, ejecución y liquidación de las ins-
talaciones de los túneles de San Lorenzo y Belabieta, y
las denominadas Obras Complementarias realizadas
enteramente en esta segunda parte.

- Los contratos de asistencia técnica realizados en el
periodo de tiempo de este informe.

Este alcance supone una revisión de 24.135 millones de pesetas sobre los 24.738 millones de pesetas totales ejecutados en el periodo objeto de este informe.

Por limitaciones materiales en la realización del tra-
bajo no se analiza la razonabilidad económica de los
precios unitarios de adjudicación y ejecución de esta
obra.

II.– Conclusiones.

II.1.– Cumplimiento de la legalidad.

De la revisión del cumplimiento de la legalidad en
la contratación administrativa se extraen las siguientes
conclusiones:

1.– La totalidad de las modificaciones se han aproba-
do obviando los trámites procedimentales establecidos
por los artículos 146 y ss. del RGCE para los contratos
de obra y el artículo 11 del Decreto 1005/1974 para los
de asistencia técnica, habiendo sido una práctica gene-
ralizada durante su ejecución la autorización y aproba-
ción de reformados previamente realizados, lo que indi-
ca la existencia de contratación verbal, prohibida por el
artículo 125 del RGCE.

2.– Una vez realizadas las recepciones provisionales
parciales de 5 de mayo de 1995, no cabe la tramitación
de obras complementarias, sino que éstas debieran
haber sido adjudicadas como obras independientes, por
lo que las denominadas obras complementarias de
«Construcción de lechos de frenado» por 41 millones
de pesetas, «Instalación de radares fijos» por 15 millo-
nes de pesetas, y «Trazado de mejora de la conexión con
la N-1» por 120 millones de pesetas, se han adjudicado
obviando los principios fundamentales de publicidad,
concurrencia y objetividad.

3.– La aprobación de las modificaciones de los contra-
tos con posterioridad a su ejecución ha conllevado un
considerable retraso en la emisión de las certificaciones,
puesto que no era posible certificar unidades de obra que
no se correspondían con las contratadas. Además de lo
anterior se ha producido otro importante desfase entre el
ritmo de ejecución de la obra y su financiación por falta
de consignación presupuestaria suficiente, así 3.588
millones de pesetas certificados en 1994 se contabiliza-
ron, debido a la inexistencia de crédito suficiente, en
1995, y 2.152 millones de pesetas de 1995 en 1996.

II.2.– Kostuen analisia.

Ondoren erakusten diren kostuek obra honetan 96.11.14ra arte egin diren guztiak besarkatzen dituzte.

A-15 Autobidea Gipuzkoako bidezatian egiteko zenbatekoak 35.988 milioi pezetakoak izan dira, kontzeptuen arabera, ondotik adierazitako moduan zatibanatzen direnak:

II.2.– Análisis de costes.

Los costes que a continuación se presentan abarcan todos los que se han producido en esta obra hasta el 14.11.96.

Los importes de ejecución de la Autovía A-15, en su tramo guipuzcoano, ascienden a 35.988 millones de pesetas que, por conceptos, se desglosan de la siguiente forma:

KONTZEPTUA	ESLEIPENA	PREZIO IKUSKAP.	GORA-BEHERAK		ZENBATEK.	Milioi PTA
			ALDAKETA	LIKIDAZIOA		% GORA-BEHER. ESLEIP. GAINEAN
Obra	25.192	1.067	3.000	1.830	31.089	%19,2
Obra osagarria	474			4	478	%0,8
Zerbitzu berrezarpena	270				270	%0,0
Laguntza teknikoa	630		445		1.075	%70,6
Proiektuak	403			8	411	%2,0
Desjabetzak (*)	830				830	%0,0
Segurtasuna	1.272			205	1.477	%16,1
Beste batzuk	358				358	%0,0
GUZTIRA	29.429	1.067	3.445	2.047	35.988	%18,7

(*) Kopuru hau desjabetza baten ondorioz sortutako auziaren azkenari meneratua dago (ikus A.4), gehieneko arriskua 250 milioi pezetan zenbatetsi delarik.

CONCEPTO	ADJUDICACIÓN	REV.PRECIOS	INCIDENCIAS		IMPORTE	Millones-PTA
			MODIFICACIÓN	LIQUIDACIÓN		% INCID. S/ ADJUDICAC.
Obra	25.192	1.067	3.000	1.830	31.089	19,2 %
Obra complementaria	474			4	478	0,8 %
Reposición de servicios	270				270	0,0 %
Asistencia técnica	630		445		1.075	70,6 %
Proyectos	403			8	411	2,0 %
Expropiaciones (*)	830				830	0,0 %
Seguridad	1.272			205	1.477	16,1 %
Otros	358				358	0,0 %
TOTAL	29.429	1.067	3.445	2.047	35.988	18,7 %

(*) Esta cifra está sujeta al desenlace del litigio existente por una expropiación, (ver A.1.4), estimándose el riesgo máximo en 250 millones de pesetas.

Autobidearen egiterapena hasiera batean hiru bidezatitan zatitu zen eta ia kostu hauen %90a horiei egotz dakieke, ondoko moduan:

Casi el 90% de estos costes se puede imputar a los 3 tramos en que inicialmente se dividió la ejecución de la Autovía de la siguiente forma:

KONTZEPTUA	ZENBATEKOA	KM.	Milioi PTA
			KOSTUA KM (1)
I. bidezatia	7.066	5,0	1.647
II a bidezatia	14.728	6,6	2.465
II b bidezatia	10.316	5,0	2.297
Gainerako autobidea	3.878		
GUZTIRA	35.988	16,6	2.168

(1) «Gainerako Autobidearen» banaketa bidezati bakoitzeko km.en arabera.

CONCEPTO	IMPORTE	KMS.	Millones-PTA COSTE KM (1)
Tramo I	7.066	5,0	1.647
Tramo II a	14.728	6,6	2.465
Tramo II b	10.316	5,0	2.297
Resto Autovía	3.878		
TOTAL	35.988	16,6	2.168

(1) Reparto del «Resto Autovía» en función de los kms. de cada tramo.

«Gainerako Autobidea» idazpuruak hainbat kontzeptu besarkatzen ditu, garrantzitsuenak, besteak beste, honako hauek izanik:

El epígrafe de «Resto Autovía» recoge una serie de conceptos entre los que se encuentran como más relevantes los siguientes:

KONTZEPTUA	Miloi-PTA ZENBATEKOA
3 bidezatien obra zuzendaritza	941
Segurtasuna	1.477
Publizitatea	151
Atentatuetarako kalteordainak	185

CONCEPTO	Millones-PTA IMPORTE
Dirección de obra de los 3 tramos	941
Seguridad	1.477
Publicidad	151
Indemnizaciones atentados	185

Kilometroaren kostua bidezatiaren arabera aztertzen badugu, kosturik handien izan duena IIA bidezatia izan dela ikusten da, 2.465 milioi PTA/km. Bidezati honetan daude Bilabieta (1.840 m.) eta San Lorentzoko (780 m.) tunelak, aztergai dugun atalean luzeenak direnak eta segurtasunerako instalakuntza bereziz hornitu direnak, horien kostuak 951 milioi pezeta egin dituela. Orobat, bidezati honetan Aitzuko bidezubia dago, 428 m. luze dena eta Gipuzkoako bidezatian handiena.

Urteko aurrekontu egiterapenari dagokionez, aipagarria da ia atalik handiena 93 eta 95. urtealdien artean gauzatzen dela, biak barne, guztiaren %66a, alegia:

Si tenemos en cuenta el coste del kilómetro por tramo, se observa que el que mayor coste ha supuesto es el tramo IIA con 2.465 millones de PTA/km. Este es el tramo en que se encuentran los túneles de Belabieta (1.840 m.) y San Lorenzo (780 m.), que son los más largos de la parte que nos ocupa, y que cuentan con unas instalaciones especiales de seguridad cuyo coste se ha elevado a 951 millones de pesetas. Así mismo en este tramo está el viaducto de Aitzu que con sus 428 m. de longitud se convierte en el mayor del tramo guipuzcoano.

En cuanto a la ejecución presupuestaria anual es de destacar que la mayor parte se produce entre los ejercicios 93 y 95, ambos inclusive, un 66% del total:

URTEA	ZENBATEKOA	PILATUTAKO EMAITZA	% EGITERAPENA	Miloi PTA % EGITERAPEN PILATUA
90.a baino lehenago	159	159	%0,4	%0,4
90. urtea	557	716	%1,6	%2,0
91. urtea	1.498	2.214	%4,2	%6,2
92. urtea	5.353	7.567	%14,9	%21,1
93. urtea	7.283	14.850	%20,2	%41,3
94. urtea	8.569	23.419	%23,8	%65,1
95. urtea	8.061	31.480	%22,4	%87,5
96. urtea	4.508	35.988	%12,5	%100,0
GUZTIRA	35.988			

AÑO	IMPORTE	IMPORTE		% EJECCIÓN	Millones-PTA
		ACUMULADO			% EJECCIÓN ACUMULADO
Antes del 90	159	159		0,4%	0,4%
Año 90	557	716		1,6%	2,0%
Año 91	1.498	2.214		4,2%	6,2%
Año 92	5.353	7.567		14,9%	21,1%
Año 93	7.283	14.850		20,2%	41,3%
Año 94	8.569	23.419		23,8%	65,1%
Año 95	8.061	31.480		22,4%	87,5%
Año 96	4.508	35.988		12,5%	100,0%
TOTALES	35.988				

Autobidea 1995eko maiatzean ireki zen, amaitzeko aurreikusitako epea betez.

III.– A-15 Autobidearen Edukierak.

1996ko urtarrila eta urria bitarteko hilabeteetan Autobidean edukierak edo trafikoaren Eguneko Batz besteko Emanaren (EBE) datuak eskuratu dira. Ondotik erakusten diren datuak trafikoaren batz bestekoa bi norabideetan jasotzen dute.

HILABETEA	IBILGAILUAK
Urtarrila	7.676
Otsaila	8.079
Martxoa	8.004
Apirila	8.855
Maiatza	8.892
Ekaina	10.454
Uztaila	12.305
Abuztua	12.668
Iraila	10.855
Urria	10.313
BATAZ BESTEKOA	9.810

EGUNAK	IBILGAILUAK
Astelehena	9.238
Asteartea	8.904
Asteazkena	9.366
Osteguna	9.489
Ostirala	10.770
Larunbata	9.629
Igandea	11.916

Datu adierazgarrien modura trafiko kopururik handien bizi duten hilabeteak uztaila eta abuztua direla ondorendu dezakegu eta asteen zehar batz besteko intentsitate handieneko egunak asteburukoak direla, igandeak jasotzen duelarik trafikorik gehien; halaxe, trafikorik handieneko hamar egunetatik sei igandeak izan dira. Aztertutako denbora guzti horretan trafikorik gehien izan duen eguna uztailaren 21a, igandea, izan da, 21.822 ibilgailurekin. Honen aldean, trafikorik gutxienekoa martxoaren 28a, osteguna, izan zen, 5.600 ibilgailu baizik izan ez zituela. Autobide honek urteko guztira 3.600.000 ibilgailu inguruko trafikoa du.

Amaitzeko, trafiko aurreikuspen ezkorrenak 1996. urterako, 6.127 ibilgailuko batz bestekoa ematen

La Autovía se abrió en mayo de 1995 cumpliéndose el plazo previsto para su finalización.

III.– Aforos de la Autovía A-15

Se han obtenido los datos de los aforos o Intensidad Media Diaria (IMD) de tráfico de vehículos por la Autovía entre los meses de enero y octubre de 1996. Los datos que a continuación se presentan son el promedio del tráfico en ambos sentidos.

MESES	VEHÍCULOS
Enero	7.676
Febrero	8.079
Marzo	8.004
Abril	8.855
Mayo	8.892
Junio	10.454
Julio	12.305
Agosto	12.668
Setiembre	10.855
Octubre	10.313
PROMEDIO	9.810

DÍAS	VEHÍCULOS
Lunes	9.238
Martes	8.904
Miércoles	9.366
Jueves	9.489
Viernes	10.770
Sábado	9.629
Domingo	11.916

Como datos más significativos podemos destacar que los meses de mayor volumen de tráfico son julio y agosto, y durante la semana los días con mayor intensidad media son los del fin de semana, siendo el domingo el de mayor tráfico de todos, tanto es así que de los 10 días de mayor tráfico 6 han sido domingos. El día de mayor tráfico de todo el periodo expuesto ha sido el domingo 21 de julio con 21.822 vehículos. Por el contrario, el de menor tráfico fue el jueves 28 de marzo con 5.600 vehículos. Esta Autovía tiene un tráfico total anual de aproximadamente 3.600.000 vehículos.

Para concluir, hay que destacar, que las previsiones de tráfico más pesimistas establecían un tráfico medio

zuten eta baikorrenek, berriz, ikerketen arabera 1996. urtean Autobide honetatik egunero 8.000 eta 10.000 ibilgailu inguru ibiliko zirela esaten zuten.

IV.- Ingurugiroaren erasoari buruzko azterlanak.

Ingurugiroak jasaten duen erasoaren neurtzeak proiektu batek hainbat faktoreen gainean (hala nola, gizakia, fauna, flora, lurra, ura, airea, klima eta paisaia) dituen eraginak, bai zuzenak, bai zeharkakoak, identifikatu, azaleratu eta balio-neurtzen ditu. Ingurugiroaren erasoari buruzko azterlan hauek aurkeztutako aukera bakoitzak inguruan duen eragina aztertzen dute eta honenbestez, eragin nabarmena dute gauzatu behar den proiektuaren alternatibetan. Hortaz, ingurugiroaren alternatiba aipatutako balio-neurketa prozesu horren bitartez bideratuko da.

Inguruaren erasoari buruzko azterlan hauek agiri modura gordetzen dira obraren proiektuan eta gerora, Eusko Jaurlaritzako Ingurugiro Sailordetzaren Ingurugiroaren Erasoari buruzko Aitorpen Formala (IEA) jaso behar dute. Lehenengo IEA 89.11.9an egin zen. Beranduago, San Lorentzo Gunea oniritzi zenean, ingurugiroaren erasoari buruzko beste ebaluaketa prozesu bat gauzatu behar izan zen, bigarren IEA ere aldekoa izan zela 93.05.10ean. Aurrerago, 94.06.27an lehenagoko 93.05.10eko erabakia aldatu zen eta ingurugiro alorreko hainbat aldaketa oniritzi ziren, batik bat, IIa eta IIB bidezatietan eragina izan zutenak.

IEAk gauzatu beharreko hainbat neurri eta tratamendu ezezik, zainketa plan bat ezartzea ere aurreikusten du. Honela, bada, obra zuzendaritzak, ingurugiro gaitan beharrezkoa den berariaz gaitutako aholkularitza jasotzen du eta hiruhilabeteko ingurugiroaren erasoari buruzko dagozkion jarraipen eta bilakaera neurrien gaineko txostenak ematen ditu.

Gauzatu diren ekintza oinarritzkoenak birlandaketa, hidroereintza, ezpona eta gune jarraituen landare tratamendua, berreskuratutako lurren hedapena, e.a. izan dira. Ekintza hauen helburua higadura prozesuak geldiaraztea, landaretza estalkia berreskuratzea eta ingurua edertzea da. Bestetik, zarata mailaren jarraipen azterketak egiten dira, obra egiten ari diren aldia eraso handia eragiten baitu. Eraso guzti hauen eragina jaso duten etxebizitzak oso urriak izan direla azpimarratu behar da, horri aurre egiteko zarataren aurkako hesiak jarri direlarik; hauek egoera kontrolpetzea bideratzen dute, eraginpeko inguruaren bizimaila jeitsiarazi dezaketen arrazoiak murriztuz. Aztertu den beste alderdietako bat uren kalitatearen gaineko kontrola da, batik bat arrain-hazkuntzaren faunari eustearren eta baita, hornidurarako erabiltzen den kasuatarako ere.

Birlandaketa lanetan lehentasuna bertako espezieei eman zaie, hasiera batean aurreikusitako koniferoei beharrean, egungo paisaiari eutsi eta ahal den heinean artifizialtasun eragina ekiditearren.

para el año 1996 de 6.127 vehículos, por contra en los más optimistas se cifraban, según estudios, entre 8.000 y 10.000 los vehículos que circularían diariamente por esta Autovía en 1996.

IV.- Estudios de impacto ambiental.

La evaluación del impacto ambiental identifica, descubre y evalúa los efectos, tanto directos como indirectos, de un proyecto sobre una serie de factores, como el hombre, la fauna, la flora, el suelo, agua, aire, clima y paisaje. Estos estudios de impacto ambiental analizan la influencia en el entorno de cada una de las alternativas presentadas, por lo que influyen de modo evidente en la alternativa del proyecto a realizar. Por tanto, la alternativa medio ambiental debe estar soportada en dicho aspecto por este proceso evaluativo.

Estos estudios de impacto ambiental se integran como documentos en el proyecto de la obra y, posteriormente, se someten a la Declaración formal de Impacto Ambiental (DIA) de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco. La 1.ª DIA se efectuó el 9.11.89. Posteriormente, con la aprobación de la Solución San Lorenzo, fue necesario un nuevo proceso de evaluación del impacto ambiental, resolviéndose favorablemente la nueva DIA el 10.05.93. Más tarde, el 27.06.94, se modificó la resolución anterior de 10.05.93, aprobándose modificaciones en materia medio ambiental que afectaron fundamentalmente a los tramos IIa y IIB.

La DIA determina, además, una serie de medidas y tratamientos a realizar, así como el establecimiento de un plan de vigilancia. De hecho, la dirección de la obra, que cuenta con el necesario asesoramiento especializado en temas medioambientales, emite informes trimestrales de seguimiento y evolución de las medidas correspondientes de impacto ambiental.

Las acciones fundamentales que se han desarrollado corresponden a revegetaciones, hidrosiembras, tratamiento vegetal de taludes y áreas continuas, extensión de tierras recuperadas, etc. Estas acciones tienen por objeto frenar los procesos erosivos, recuperar la cubierta vegetal y ornamentar el entorno. Por otra parte, se realizan análisis de seguimiento del nivel de ruido, que provoca un severo impacto durante el periodo de realización de la obra. Hay que señalar que el número de viviendas afectadas de modo sustancial ha sido muy reducido, y se ha tratado mediante la construcción de barreras anti-ruídos, que permiten controlar la situación, reduciendo las causas que pueden disminuir la calidad de vida de la zona afectada. Otro de los aspectos analizados es el control de la calidad de las aguas, fundamentalmente para el mantenimiento de la fauna piscícola, así como en los casos en que se utiliza para el abastecimiento.

En la repoblación vegetal se han primado las especies autóctonas en lugar de las coníferas previstas inicialmente, con el objeto de mantener el paisaje actual y evitar en lo posible el efecto de artificialidad.

Alegazioak.

Irurtzun-Andoain autobaiaren, Gipuzkoako zatiaren gainean, joan den uztailearen 30ean idatziz bidali zen fiskalizazioaren emaitzei buruzko informeari aurkeztu dizkioten alegazioak:

Informearen ondorioei buruzko alegazioak:

II.1 Legea betetzea epigrafeko 2. atalak honako hau dio: «1995eko maiatzaren 5ean egindako behin-behineko harreraren ondoren ezin da obra osagarriarik tramitatu; obra horiek obra nagusiarekin zerikusirik ez duten obra gisa esleitu behar ziren. Beraz, obra osagarri gisa esleitutakoak, hau da «Larrialdiko frenatokia egitea» (41 milioi pezeta), «Radar higiezinak jartzea» (15 milioi pezeta), eta «N-I errepidearekiko loturaren trazatua hobetzekoa» (120 milioi pezeta), publizitate, lehia eta objetibotasunaren funtsezko printzipioak alde batera utzita esleitu dira.

Gure ustez, obra horiek publizitaterik gabe eta negozio bidezko prozeduraz esleitzea aurreikusita dago 1995eko maiatzaren 18ko 13/1995 Legean, Herri Administrazioen Kontratuenean (141.d at.), proiektuan edo kontratuan azaltzen ez ziren obra osagarriak zirelako eta obra osagarri horiek onartu zirenean ez zutelako gainditzen kontratuko prezioaren %20.

Halaber, obren harrera, zati batean, 1995eko maiatzaren 5ean egin zen arren, esleipendunaren kontratua ez zegoen iraungita, obraren erremateak eta beste elementu batzuk ere bukatzeke zeudelako; hori zen hain zuzen ere obren harrera osoa ez egiteko arrazoia. Horrez gain, kontratuen Erregelamendu Orokorrak, 1975eko azaroaren 25eko 3410/1975 Dekretuaz onartutakoak, 171. atalean xedatzen du berme epean kontratuduna obren artapenaz arduratuko dela eta, ondorioz, kontratua indarrean egongo dela bermea itzultzen den arte, orduan amaituko baita kontratudunaren erantzukizuna.

**HEZKUNTZA, UNIBERTSITATE
ETA IKERKETA SAILA****Zk-5297**

219/1997 DEKRETUA, urriaren 7koa, Bigarren Hezkuntzako Institutuak Bizkaiko eta Gipuzkoako Lurralde Historikoetan sortzen eta abian jartzen direnekoa.

LOGSeren 7. xedapen gehigarriak «Administrazio eskudunek beharrezko aldaketak egin ditzaten baimentzen ditu baita egungo Herri Ikastetxeak Legean

Alegaciones.

En relación al Informe sobre los Resultados de la Fiscalización de la Autovía Irurtzun-Andoain: Tramo guipuzcoano, enviado por escrito de fecha 30 de julio último, se presentan las siguientes alegaciones:

Alegaciones a las conclusiones del informe.

En el apartado 2 del epígrafe II.1 cumplimiento de la legalidad, se dice que «Una vez realizadas las recepciones provisionales parciales de 5 de mayo de 1995, no cabe la tramitación de obras complementarias, sino que éstas debieran haber sido adjudicadas como obras independientes, por lo que las denominadas obras complementarias de «Construcción de lechos de frenado» por 41 millones de pesetas, «Instalación de radares fijos» por 15 millones de pesetas y «Trazado de mejora de la conexión con la N-1» por 120 millones de pesetas, se han adjudicado obviando los principios fundamentales de publicidad, concurrencia y objetividad».

El que suscribe considera que la adjudicación de las obras señaladas por el procedimiento negociado sin publicidad, se ajusta a lo previsto en el apartado d) del artículo 141 de la Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas, ya que se trata de adjudicaciones de obras complementarias que no figuraban en el proyecto, ni en el contrato, y no excedían del 20 por 100 del precio del contrato en el momento de la aprobación de dichas obras complementarias.

Se considera, asimismo, que si bien las obras fueron recibidas parcialmente el día 5 de mayo de 1995, el contrato con el contratista adjudicatario no se había extinguido, ya que faltaban remates de obra y otros elementos por terminar (motivo por el que no se recibió la obra en su totalidad) y además durante el periodo de garantía, según establece el artículo 171 del Reglamento General de Contratación, aprobado por Decreto 3410/1975, de 25 de noviembre, el contratista debe cuidar la conservación de las obras, por lo que el contrato sigue vigente hasta que se devuelva la garantía y quede totalmente extinguida la responsabilidad del contratista.

**DEPARTAMENTO DE EDUCACIÓN,
UNIVERSIDADES E INVESTIGACIÓN****Nº-5297**

DECRETO 219/1997, de 7 de octubre, por el que se crean y ponen en funcionamiento Institutos de Educación Secundaria en los Territorios Históricos de Bizkaia y Gipuzkoa.

La Disposición Adicional 7.^a de la LOGSE permite a «las Administraciones competentes las transformaciones que sean necesarias, así como las adaptaciones tran-