

**I - JUNTAS GENERALES DE ÁLAVA Y ADMINISTRACIÓN FORAL
DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE ÁLAVA**

Diputación Foral de Álava

DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE Y URBANISMO**Orden Foral 364/2018 del Diputado de Medio Ambiente y Urbanismo, de 21 de diciembre, que formula la Declaración Ambiental Estratégica del documento de "Actualización, Modificación o Revisión del Plan Integral de Carreteras (2017-2027)"**

La tramitación del Documento de Actualización, Modificación o Revisión del Plan Integral de Carreteras de Álava (PICA) 2016-2027, promovido por el Departamento de Infraestructuras Viarias y Movilidad, se encuentra sometida al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria, regulado mediante la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y el Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas.

En el marco de dicho procedimiento, en fecha 30 de julio de 2015, el Servicio de Sostenibilidad Ambiental de la Diputación Foral de Álava emitió el Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico, según lo establecido por el artículo 19 de la citada Ley 21/2013 de evaluación ambiental. Previamente a su emisión, se llevaron a cabo las consultas a las administraciones públicas afectadas, Asociaciones con fines de Estudio y Conservación de la Naturaleza y resto de público interesado y las respuestas recibidas se recogieron e incluyeron en dicho Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico, el cual fue remitido a la Dirección de Infraestructuras Viarias y Movilidad.

La Dirección de Infraestructuras Viarias y Movilidad, con fecha 28 de noviembre de 2018, ha solicitado a la Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo la emisión de la Declaración Ambiental Estratégica. Junto a la solicitud se recibió la siguiente documentación:

— Propuesta final del Documento de Actualización, Modificación o Revisión del Plan Integral de Carreteras de Álava (PICA) 2016-2027 (incluyendo las correcciones derivadas de la resolución de alegaciones al resultado de la Información Pública y de las consultas).

- Estudio Ambiental Estratégico (EsAE) del citado Documento.
- Resultados de la Información Pública y de las consultas.

La presente Declaración Ambiental Estratégica se fundamenta en el informe técnico emitido por el Servicio de Sostenibilidad Ambiental con fecha 14 de diciembre de 2018, ajustándose a lo establecido por el artículo 25 de la Ley 21/2013.

Las determinaciones que se recogen en esta Declaración Ambiental Estratégica, según se señala en el artículo 26 de la citada Ley 21/2013, deberán ser integradas en el Documento de "Actualización, Modificación o Revisión del Plan Integral de Carreteras de Álava (PICA) (2016-2027)":

1. Breve resumen de las características del Plan. Ámbito geográfico objeto de evaluación

1.1. Características generales de la "Actualización, Modificación o Revisión del Plan Integral de Carreteras de Álava (PICA)": Objetivos de protección medioambiental.

El vigente Plan Integral de Carreteras de Álava 2004–2015, fue aprobado definitivamente por las Juntas Generales de Álava en sesión plenaria del 16 de junio de 2008 mediante Norma Foral 11/2008, de 16 de junio.

Según se establece en la Norma Foral 20/1990, de 25 de junio, de Carreteras del Territorio Histórico de Álava, el PICA es el Instrumento de planificación sectorial que establece las

disposiciones, objetivos, prioridades y mejoras que deben introducirse en la totalidad de las carreteras alavesas. En el Plan vigente se establece por tanto un programa de actuaciones desde el año 2004 al 2015, estableciéndose una selección y programación de actuaciones a ejecutar en toda la red de carreteras de Álava, tanto en materia de construcción de nuevas carreteras, como acondicionamientos en las existentes, ejecución de variantes de núcleos de población y otras actuaciones de menor rango.

Tras varios años de vigencia del PICA se propone por parte del órgano promotor llevar a cabo su Actualización, Modificación o Revisión, y la ampliación de su horizonte temporal hasta el año 2027. Para ello se ha elaborado el Anteproyecto de la Actualización, Modificación o Revisión, que como se ha señalado anteriormente se ha sometido a análisis ambiental a través del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria, y como culminación de dicho procedimiento se emite la presente Declaración Ambiental Estratégica.

El promotor expone entre las justificaciones para llevar a cabo la Actualización, Modificación o Revisión del Plan el hecho de que en 2008, año de aprobación del plan, se inició un periodo de crisis económica que se mantiene en la actualidad, que ha motivado una disminución progresiva de los recursos económicos destinados a su desarrollo y ejecución, resultando un retraso y aplazamiento de la mayoría de las actuaciones. Señala la Dirección de Infraestructuras Viarias y Movilidad que es por ello que, manteniéndose plenamente vigentes los objetivos del Plan, así como las necesidades de intervención o previsiones incluidas en el PICA vigente, no procede elaborar un Plan nuevo sino más bien una actualización y modificación del mismo.

El objeto de la Actualización, Modificación o Revisión es la elaboración de un Documento actualizado en el que se recojan todas las actuaciones a realizar en la red de carreteras de este Territorio Histórico, durante el periodo 2016-2027, definiendo para cada una de ellas lo siguiente:

- Programa en el que se integra la actuación y características de la actuación (objetivos y características técnicas).
- Presupuesto de inversión necesaria.
- Grado de definición: estado en que se encuentra el proyecto de la obra en el momento de entrada en vigor de la Revisión del Plan, o bien indicación del nivel de definición necesario para la actuación.
- Implicaciones medioambientales.
- Incidencia sobre el planeamiento urbanístico.
- Prioridad de actuación.

El documento de Planificación mediante el que se propone la Actualización, Modificación o Revisión del PICA tiene como ámbito toda la red de carreteras de titularidad del Territorio Histórico de Álava, formada por 1.396,1km, contemplándose más de 250 actuaciones.

La mayor parte de todas estas actuaciones ya estaban incluidas en el Plan Integral de Carreteras vigente (2004-2015), plan que fue sometido al procedimiento de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental que culminó con la formulación favorable condicionada, emitida por parte del órgano ambiental de Diputación del Informe Definitivo de Impacto Ambiental de fecha 15 de febrero de 2008. El contenido de dicho Informe Definitivo (equivalente a la actual Declaración Ambiental Estratégica) con sus correspondientes medidas fueron integradas en el Plan vigente.

Las propuestas que se plantean en la Revisión del PICA consisten, por un lado en acondicionamientos, mejoras de trazado y ampliación de plataforma, fundamentalmente de la red comarcal. Por otro lado en la red local y vecinal se proponen programas de mejora de trazado y ampliación de plataforma, y asimismo programas de ensanche y refuerzo. Además se añaden nuevas actuaciones en "Tramos de concentración de accidentes" y dos nuevas actuaciones de variantes en travesías.

Objetivos de protección del medio ambiente.

Es importante destacar que entre los objetivos de la revisión del PICA para el periodo 2016-2027 se incluye el siguiente (Memoria. Apartado 8.1 Objetivos del Plan): Compatibilizar las actuaciones en la Red Foral de Carreteras con la conservación de los Espacios de Interés Natural y valores de los paisajes catalogados, garantizando que no se afecte significativamente a los procesos de conectividad ecológica necesarios para el mantenimiento de la biodiversidad del territorio alavés y de su entorno. Se trata de un objetivo del propio Plan que sin duda deberá considerarse en los análisis de alternativas de los procedimientos de Evaluación de Impacto, a llevar a cabo durante el proceso de definición de cada uno de los proyectos.

Asimismo, el propio Plan destaca entre sus objetivos que un aspecto a considerar en la Revisión del Plan Integral de Carreteras es la necesaria referencia a la intermodalidad con otros modos de transporte, la cual debe estar presente a la hora de definir las nuevas propuestas de actuación.

1.2. Ámbito geográfico objeto de evaluación: el valor ambiental del Territorio Histórico de Álava.

El análisis detenido de los recursos ambientales del Territorio Histórico de Álava, en cuyo ámbito se desarrollan todas las actuaciones contenidas en el PICA, ha sido descrito en el Estudio Ambiental Estratégico redactado por el promotor en el marco del presente procedimiento, por lo que en este punto únicamente se subrayan algunos datos que dan una idea de los principales valores y peculiaridades ecológicas y paisajísticas de este territorio en el que habrán de desarrollarse las actuaciones contenidas en el Plan de Carreteras en cuestión y de su importancia como ámbito transregional de conectividad ecológica, a nivel peninsular e incluso europeo.

Álava es la principal reserva de biodiversidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco, tal y como se desprende del número y superficie de Espacios Naturales Protegidos o que están en trámites para su declaración. En efecto, en este territorio hay cinco Parques Naturales declarados, cuatro zonas húmedas incluidas en la Lista de Humedales “Ramsar” de Importancia Internacional, un Biotopo Protegido y otro propuesto para su declaración y cuenta con un 26,3 por ciento de su superficie (aproximadamente 80.000 hectáreas) adscrita a espacios incluidos en la Red Ecológica Europea “Natura 2000” (Veinticinco Zonas de Especial Conservación –ZECs– y cuatro Zonas de Especial Protección para las Aves –ZEPAs).

Asimismo, la práctica totalidad de los hábitats de interés de las especies catalogadas en el País Vasco “En Peligro de Extinción” están en Álava, de manera que en total en el Territorio Histórico de Álava son 9 los Planes de Gestión de especies catalogadas “En Peligro de Extinción” y/o “Amenazadas” aprobados por la Diputación Foral de Álava. Asimismo, un 57 por ciento del total de la superficie alavesa ostenta la calificación de Paisaje Sobresaliente o Singular, de acuerdo al Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes del THA (aprobado por Acuerdo del Consejo de Diputados 829 de 27 de septiembre de 2005) y algo más de la mitad del total del Territorio está catalogado como Monte de Utilidad Pública, estando cubiertos estos montes en su mayor parte por bosques autóctonos en buen estado de conservación.

Un aspecto fundamental que ha de estudiarse con detenimiento cuando se analiza la incidencia medioambiental de un Plan de Carreteras es el de las repercusiones derivadas sobre la conectividad ecológica, dado que uno de los principales impactos asociados a la construcción y/o remodelación de las infraestructuras viarias suele ser el de la fragmentación de hábitats ocasionada por la ocupación directa de espacios naturales de calidad y por generar un efecto barrera para los flujos biológicos naturales de la fauna y flora silvestres. En este sentido cabe subrayar la importancia de la Red Ecológica Funcional que se ha propuesto para el Territorio Histórico de Álava que añade al sistema actual de espacios naturales protegidos, una Red de Conectores Ecológicos que aseguran la continuidad ecológica de estos espacios y el mantenimiento a medio y largo plazo de la diversidad biológica. A una escala peninsular y europea,

hay que destacar el papel clave que Álava tiene como nexo de unión entre dos grandes macizos montañosos como son Pirineos y la Cordillera Cantábrica, sistemas naturales que albergan los principales reservorios de biodiversidad del norte peninsular, de manera que una parte importante de nuestro Territorio se engloba en el ámbito de la Iniciativa de Conectividad Ecológica del Cantábrico – Pirineos – Macizo Central Francés – Alpes Occidentales, auspiciada por la Unión Internacional de Conservación de la Naturaleza (UICN) y a cuya Declaración de compromisos se ha adherido formalmente la Diputación Foral de Álava (Acuerdo 920 del Consejo de Diputados, de 24 de octubre de 2006).

El Estudio Ambiental Estratégico, en su apartado 7.2.2., superpone las actuaciones que se contemplan en el PICA 2016-2027 sobre los espacios protegidos y de especial valor ambiental del Territorio Histórico, detectando los principales tramos de la red propuesta de posible afectación significativa con el medio natural. Como principio fundamental se considera el criterio de evitar o minimizar actuaciones de impacto relevante en estos ámbitos, estableciéndose condiciones ambientales a la ejecución de los proyectos en dichas áreas.

2. Análisis de alternativas

En relación a las alternativas propuestas para el nuevo Plan 2016-2027, en el Documento Ambiental Estratégico se realiza una descripción de las alternativas planteadas. A continuación se resumen brevemente las tres alternativas que se consideran:

1. Alternativa 0: Alternativa de “No Actuación”; o mantenimiento de la red de carreteras de Álava en su situación actual, anulándose la planificación de actuaciones pendientes sobre la red de carreteras de Álava.

Se desestima por parte del promotor al considerarse que no habría una adaptación a las necesidades actuales y futuras, perpetuándose los defectos de integración de la red a todos los niveles: interferencias con trama urbana, interferencias con valores ambientales, deficiencias de accesibilidad, peligrosidad, imposibilidad de obtener ahorros energéticos y de tiempo, etc.

2. Alternativa 1: Alternativa “PICA (2004-2015)”; o mantenimiento del programa de actuaciones pendientes previstas en el mismo, eliminando aquellas que ya se han ejecutado e incorporado a la red. Se trata de una opción muy similar a la alternativa 2 pero supondría no adaptar el PICA a los cambios normativos que ha habido en los últimos años.

3. Alternativa 2: Alternativa “Actuación, Modificación o Revisión del PICA (2016-2027)”; consistente en la revisión del programa de actuaciones del Plan, mediante la actualización de la situación de referencia del diagnóstico y necesidades de actuación sobre la red. Se trata de ajustar la programación de actuaciones sobre la red de carreteras, de forma coordinada con el marco normativo y de planificación de referencia, y adaptando las actuaciones a las necesidades actuales de la red. En su mayor parte se mantienen las mismas actuaciones previstas en el Plan vigente con la inclusión de varios proyectos para mejora de la red existente.

Respecto a la viabilidad ambiental de las actuaciones planteadas se han definido dos estrategias alternativas a nivel de plan:

– La estrategia denominada tipo A prioriza las necesidades funcionales del tramo frente a los riesgos de afecciones ambientales. Es de aplicación en aquellos casos en los que los valores ambientales afectables son de niveles bajos o no relevantes.

– La estrategia denominada tipo B prioriza la necesidad de prevenir las afecciones y riesgos ambientales optando por soluciones de proyecto más modestos y de menor alcance pero que garantizan un cierto nivel mínimo de funcionalidad.

El Estudio Ambiental Estratégico (EsAE) ha examinado las diferentes alternativas, realizando una valoración de impactos. Finalmente se elige para cada propuesta del plan una alternativa con la consiguiente justificación de la selección realizada. Se incluye además una evaluación de cada una de las principales actuaciones, organizada territorialmente por cuadrillas. Se ha

realizado en dicho Estudio una representación cartográfica adecuada de los impactos y afectaciones detectadas en la evaluación, de las medidas de reducción del impacto y de los ámbitos a someter a supervisión.

Es importante destacar que una gran mayoría de las actuaciones definidas en el presente Plan ya se encuentran incluidas en el Plan vigente 2004-2015, que fue sometido al procedimiento de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental y cuyo Informe Definitivo de Impacto Ambiental fue emitido por la Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo con fecha 15 de febrero de 2008.

Finalmente, se concretan en el EsAE todos los proyectos que cuentan ya con una Evaluación de Impacto Ambiental finalizada, bien Ordinaria o Individualizada, o bien Simplificada.

3. Análisis del proceso de evaluación

3.1. Valoración del Estudio Ambiental Estratégico: calidad y conclusiones.

Analizado el contenido del Estudio Ambiental Estratégico (EsAE) se considera que dicho documento, en términos generales y de estructura, tiene una calidad adecuada para llevar a cabo la Evaluación Ambiental Estratégica del Plan objeto de este informe. Se realiza en el mismo el análisis, diagnóstico y valoración ambiental del ámbito afectado, así como la identificación y valoración de los impactos, la propuesta de una serie de medidas de integración ambiental y de un programa de supervisión de los efectos del Plan. En cualquier caso, en apartados posteriores se tratarán aspectos y/o cuestiones que requieren una atención especial e individualizada, estableciéndose medidas adicionales que vienen a complementar las que se establecen en el Plan.

Se han evaluado para cada una de las Comarcas del Territorio Histórico todas las actuaciones previstas en el Plan, superponiéndose en un mapa dichas actuaciones con los Espacios Naturales Protegidos y en particular sobre la Red Natura 2000. El resultado final de la evaluación categoriza el nivel de impacto para cada actuación en "Compatible", "Moderado" y "Crítico". Las actuaciones que tienen globalmente sobre el medio ambiente un mayor grado de impacto alcanzan la magnitud de "Moderado", no obstante cada uno de los proyectos deberá ser evaluado con detenimiento en el marco de las consiguientes EIA bien Ordinaria o bien Simplificada.

En el Estudio Ambiental Estratégico y en el Documento de Actualización, Modificación o Revisión del Plan se han tenido en cuenta las consideraciones que se señalaban en el Documento de Alcance, emitido por el Servicio de Sostenibilidad Ambiental de fecha 30 de julio de 2015. Los criterios y principios concretos establecidos en dicho Documento se trasladarán en todo caso a los proyectos de construcción una vez que, uno por uno, sean convenientemente evaluados en el marco de los procedimientos de Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria o Simplificada.

Se incluyen en el EsAE unos objetivos y criterios ambientales que se estiman adecuados para su consideración en el desarrollo de las actuaciones del nuevo Plan de Carreteras.

Es destacable que el Plan contempla para su aplicación tres programas específicos de mejora ambiental: "Programa para la Reducción de la Fragmentación de Hábitats de las Carreteras", "Programa para la Recuperación Ambiental e Integración Paisajística de las Carreteras" y "Programa para la Reducción de las Molestias del Ruido del Tráfico".

Programa para la Reducción de la Fragmentación de Hábitats de las carreteras.

El objetivo de este programa es evaluar y diagnosticar la fragmentación de hábitats atribuible a la presencia de la carretera en el medio natural, proponiendo las medidas de intervención más acordes que reduzcan el efecto barrera y el riesgo de accidentes y atropellos de animales.

Las zonas objetivo de este programa son aquellas que el EsAE ha identificado con especial interés por contar con ámbitos con elevados índices de accidentes con animales y coincidentes con Espacios Naturales Protegidos y otros ámbitos de calidad y fragilidad ambiental. En el PICA se seleccionan específicamente los siguientes proyectos a estos efectos:

- Tramos de la A-623 a lo largo de la orilla oriental del embalse de Urrunaga.
- Tramos de la A-625 en la variante de Saratxo en torno al viaducto sobre el Nervión.
- Variante de Fontecha A-2622 y A-627-2.

Programa para la Recuperación Ambiental e Integración Paisajística de las Carreteras.

El objetivo del programa es evaluar y diagnosticar las condiciones ambientales y paisajísticas en las que se encuentran los diferentes tramos de carretera y cómo los proyectos inciden en ellas.

Las zonas objetivo preferentemente identificadas por el EsAE son aquellas en las que los proyectos pueden afectar a ámbitos catalogados Paisajes Sobresalientes y Paisajes Singulares y otros ámbitos de sensibilidad ambiental y paisajística. Se han seleccionado específicamente los siguientes proyectos a estos efectos:

- Carretera A-124 en todo su recorrido por Álava.
- Carretera A-623 a lo largo de la orilla oriental del embalse de Urrunaga.

Programa para la Reducción de las Molestias del Ruido del Tráfico.

El objetivo del programa es evaluar y diagnosticar la afección a la calidad ambiental de vida de las personas atribuible al ruido del tráfico de vehículos en determinadas carreteras especialmente sensibles a estos efectos.

Las zonas objetivo preferentemente identificadas por el EsAE son aquellas que se corresponden con las áreas más pobladas en las márgenes de tramos de carreteras con elevados flujos de tráfico. Se han seleccionado específicamente a estos efectos los siguientes proyectos:

- N-102 en Ariñez.
- N-622 en Arangiz.
- N-622 en Sarria y Ametzaga.

Medidas de integración ambiental.

En el apartado 11.4 del EsAE se recogen medidas y pautas de prevención ambiental para los proyectos que se estiman adecuadas y que deben ser objeto de consideración por parte del Plan. Las medidas se han dividido en diferentes tipologías en base al ámbito, espacio o elemento ambiental que se pretende proteger:

- Medidas para la protección del suelo, geomorfología y geología.
- Medidas para la protección de la atmósfera y el cambio climático.
- Medidas para la protección del ruido.
- Medidas ante la generación de residuos e incremento de la contaminación.
- Medidas para la protección de la hidrología.
- Medidas para la protección de la vegetación autóctona y de interés.
- Medidas para la protección para los espacios naturales protegidos y otras áreas de valor natural.
- Medidas para la protección de la conectividad ecológica.
- Medidas para la protección de la fauna.
- Medidas para la protección del paisaje.
- Medidas para la protección del patrimonio cultural.
- Medidas para la protección para la productividad ecológica y agraria.
- Medidas para la protección de los itinerarios verdes.

3.2. Alegaciones de carácter ambiental suscritas por personas y organismos. Consideración de dichas alegaciones a efectos del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica.

En la fase de Consultas del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica, de acuerdo con el artículo 19 de la Ley 21/2013, se remitió copia del borrador del nuevo Plan y del Documento Inicial ambiental Estratégico a las siguientes Administraciones Públicas afectadas y personas interesadas (se indican las entidades que remitieron respuesta):

URA Agencia Vasca del Agua.	√
Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco.	√
Dirección de Medio Natural y Planificación Ambiental del Gobierno Vasco.	√
Dirección de Administración Ambiental del Gobierno Vasco.	
Instituto Alavés de la Naturaleza	
Ekologistak Martxan Araba.	
Grupo Alavés para la Defensa y Estudio de la Naturaleza GADEN.	
Grupo Ecologista Eguzki.	
Hontza.	
Asociación Gaia.	
Federación de Montaña. Sección de Medio Ambiente.	
UAGA.	
Sociedad Pública de Gestión Ambiental IHOBE.	√
Asociación de Concejos de Álava	
SEO BirdLife	
Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz	
Cuadrilla de Añana	
Cuadrilla de Ayala (Nota. Remite informe el Ayuntamiento de Ayala-Aiara firmado por el Grupo Municipal Aiara Batuz)	√
Cuadrilla de Campezo-Montaña Alavesa	
Cuadrilla de Laguardia-Rioja Alavesa	
Cuadrilla de la Llanada Alavesa	
Cuadrilla de Zuia (Nota. Remite informe el Ayuntamiento de Legutiano)	√
Servicio de Montes de la Diputación Foral de Álava.	
Servicio de Museos y Arqueología de la Diputación Foral de Álava	√
Servicio de Aguas de la Diputación Foral de Álava.	
Servicio de Patrimonio Histórico - Arquitectónico de la Diputación Foral de Álava.	
Dirección de Agricultura de la Diputación Foral de Álava.	√

Dichas respuestas fueron trasladadas al órgano promotor y el resumen de dichas consideraciones o alegaciones se resumió en el Documento de Alcance, emitido por el Servicio de Sostenibilidad Ambiental con fecha 30 de julio de 2015 (se encuentra copia completa en el expediente 14/235 de dicho Servicio y en www.araba.eus: tema medio ambiente-evaluación ambiental).

Posteriormente, con fecha 26 de junio de 2018, la Dirección de Infraestructuras Viarias y Movilidad procedió a aprobar el "Anteproyecto de la Actuación, Modificación o Revisión del Plan Integral de Carreteras de Álava 2004-2015, para el período 2016-2027" y a someterlo al trámite de Información Pública por un periodo de cuarenta y cinco días hábiles. La Información Pública se dirigió a cuantos organismos, entidades, corporaciones y particulares pudieran resultar interesados, dirigiéndose expresamente una consulta a las Administraciones Públicas y Público Interesado que ya fue anteriormente en 2015 consultado en el marco del procedimiento ambiental.

A continuación se listan y describen muy brevemente las 11 alegaciones que conteniendo aspectos o consideraciones de carácter ambiental se han recibido en la fase de Información Pública. Paralelamente se van señalando aquellos aspectos que estiman para su consideración a efectos de la Evaluación Ambiental Estratégica.

Nota. Algunas alegaciones que se realizan sobre el Plan, del total de las 44 que ha recibido el promotor, se ha considerado que no eran estrictamente de carácter ambiental y por ello no se resumen en este apartado:

Gabriel Uriarte Salazar, se muestra en su alegación contrario al proyecto de desdoblamiento de la N-124 entre Armiñón y Briñas, por considerar que la AP-68 ya cumple la misión que se proyecta para la N-124 y, a juicio del alegante, no es por tanto necesario duplicar dicha carretera. A efectos ambientales se cuestiona el trabajo realizado por el Estudio Ambiental Estratégico destacando que han de considerarse los efectos sobre el ecosistema hídrico, fauna, forestal y sinérgico teniendo en cuenta asimismo la concurrencia con otras muchas actuaciones en esta misma zona.

La alegación por tanto se dirige a un proyecto concreto que ya fue sometido hace años a Evaluación de Impacto Ambiental Individualizada u Ordinaria, culminando dicho procedimiento con carácter favorable con condiciones ambientales: Orden Foral 78/2009, del Diputado Foral de Medio Ambiente, de 31 de marzo, que aprueba la Declaración de Impacto Ambiental del "Proyecto de Trazado de Desdoblamiento y conversión en autovía de la carretera N-124, entre el enlace de Armiñón y Briñas." Actualmente se está ejecutando un tramo de este proyecto, entre Armiñón y Zambrana, procediéndose de forma paralela a la realización de un seguimiento ambiental coordinado entre la Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo y la Dirección de Infraestructuras Viarias y Movilidad.

La Junta Administrativa de Gamarra Mayor realiza una alegación centrada en la problemática del ruido en esa población y al respecto solicita que el tramo de la N-240 que discurre por Gamarra Mayor se trate como una travesía y señala la necesidad de coordinación con el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz para reformar la calle Busturbi y el puente de Gamarra, tratándose todo ello como una reforma integral recogida en un proyecto único.

La Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco traslada un informe redactado por el Servicio de Medio Natural. Se valora que el análisis ambiental abordado es correcto y ajustado al nivel de detalle que presenta el PICA. Se valora positivamente la base ambiental aportada para el diseño de proyectos en desarrollo del PICA y la evaluación ambiental correspondiente a los mismos.

Valora la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático como de gran interés los programas de mejora ambiental en las carreteras de Álava que se prevén en el PICA, destacándose en particular, en cuanto a Patrimonio Natural, el "Programa para la Reducción de la Fragmentación de Hábitats de las Carreteras" y el "Programa para la Recuperación e Integración Paisajística de las Carreteras." A este respecto se solicita por parte de esta Dirección de Gobierno Vasco que estos programas sean objeto de un mayor desarrollo y concreción de las actuaciones a acometer, consideración que sin duda habrá de ser tenida muy en cuenta en el momento de definición de los proyectos y de su correspondiente Evaluación de Impacto Ambiental.

Considerando el nivel de detalle de las actuaciones propuestas en el PICA considera la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático como suficiente el tratamiento dado en el EsAE, si bien llama la atención sobre la necesidad de que las evaluaciones ambientales de los proyectos en desarrollo del Plan integren de manera específica la evaluación de repercusiones en Natura 2000, considerando afecciones directas e indirectas.

La Dirección General de Urbanismo del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz remite a la Diputación Foral un informe de alegaciones elaborado conjuntamente por el Servicio de Gestión Urbanística, por la Unidad de Anillo Verde y Biodiversidad, por el Servicio de Espacio Público y Medio Natural, por el Servicio de Zona Rural y por el Centro de Estudios Ambientales. En este informe se plantean numerosas consideraciones relativas a la justificación del PICA y del conjunto de sus actuaciones. De índole estrictamente ambiental cabe apuntar las siguientes consideraciones que se resumen a continuación:

– Inclusión entre los objetivos del nuevo PICA de la promoción de la movilidad sostenible y proceder a su desarrollo mediante proyectos concretos.

– Se cuestiona el análisis de alternativas recomendando plantear la alternativa 0, o de no actuación, al menos para las intervenciones de nueva construcción y para las no previstas en el PICA vigente.

– Se cuestiona la metodología al considerarse confusa. En particular se ha estimado como insuficiente el análisis sobre la socioeconomía y paisaje.

– Se valoran positivamente los programas de mejora ambiental, aunque se estima que todos los proyectos deberían ir acompañados de las medidas necesarias de integración medioambiental.

– No se entiende como justificada la actuación prevista en el PICA para unir la carretera A-132 con la carretera N-104, significando un impacto muy relevante sobre los suelos agrícolas y sobre los humedales de Salburua.

– Se cuestiona la justificación del desvío y desdoblamiento de la carretera N-104 con impacto relevante sobre el entorno de Salburua.

– Se solicita un mejor estudio y detalle de las previsiones en cuanto al refuerzo de la autovía de Altube y del enlace de Yurre. Sobre este último se alerta sobre la incidencia a la ZEC del río Zadorra y al Plan de adecuación hidráulica y restauración ambiental de dicho río en su fase III (puente de Abetxuko-Puente de Yurre).

– A nivel de las redes locales y vecinales se señala la necesidad de considerar en el diseño la totalidad de los usuarios, no solamente vehículos motorizados y hacer especial hincapié en la integración ambiental y paisajística. Se aboga en varias de estas carreteras por restringir la velocidad del tráfico a motor.

– En las travesías urbanas se considera oportuna su integración física en la trama urbana y apaciguar el tráfico evitando el carácter de vías rápidas.

– Se cuestiona la definición realizada por el Estudio Ambiental Estratégico de los ámbitos de sensibilidad ambiental que podrían resultar afectados por las actuaciones previstas en el PICA.

– Se cuestiona la valoración del impacto de las actuaciones antes citadas en la A-132 y N-104, considerándose que es de alta magnitud, particularmente en el entorno del humedal de Salburua.

– Tras detallar la problemática que generan un conjunto de actuaciones viarias en el entorno del Salburua y en particular sobre el visón europeo, se señala la oportunidad de que la actuación prevista de desdoblamiento de la N-104 contemple las actuaciones previstas en el "Proyecto de derivación del río Errakabarri a su paso por la academia de la Ertzaintza en Arkaute." Al respecto se aboga igualmente por incorporar pasos acondicionados para la fauna silvestre en el arroyo Cerio y Alegría.

– Se insta a un análisis ambiental pormenorizado en los siguientes proyectos:

– Variante de Otazu en A-3104 sobre río Santo Tomás.

– Mejora de trazado y ampliación de A-3104 sobre el río Santo Tomás.

– Accesos a Martioda y Hueto Abajo sobre el río Oka.

– Cruce de la A-3302 con río Zaia.

– Cruce de la A-3602 con río Iturrizabaleta.

– Cruce de la A-3010 con ríos Alegría y Zerío.

– En relación con posibles impactos en los Montes de Vitoria, se pone el acento en dos proyectos: la mejora y ampliación de plataforma de la A-3102 (Puerto de Zaldiaran) y la mejora

y ampliación de plataforma de la A-3104 (Puerto de Okina). Se incide en estas áreas en la incidencia sobre bosques excelentemente conservados que en el caso de la A-3104 forman parte del espacio Red Natura 2000 de la ZEC Montes Altos de Vitoria y por tanto habrá de considerarse el régimen preventivo establecido al respecto por la Ley 42/2007 de Patrimonio Natural y la Biodiversidad. Los Montes de Vitoria, se recuerda en el informe de la Dirección General de Urbanismo, está inmerso por sus elevados valores naturales en un procedimiento de declaración de Espacio Natural Protegido como Parque Natural.

– Respecto a la mejora de la carretera vecinal A-4101 a Eskibel se hace hincapié en la alta sensibilidad de esta vía que atraviesa el parque de Armentia, integrado en el Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz. En el mismo sentido se señala la necesidad de considerar la sensibilidad del entorno de la carretera de Gobeo a Lopidana.

– Sobre el enlace de Yurre se indica que afectará al entorno de la ZEC del río Zadorra y por ello el proyecto habrá de someterse a una “Adecuada Evaluación”.

– En relación con la movilidad peatonal y ciclista se indica que no se realiza un análisis adecuado de la incidencia de las actuaciones propuestas en el PICA sobre el PTS de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes de Álava. A este respecto se aboga por salvaguardar el uso que ahora mismo presenta una gran parte de las carreteras locales o vecinales del Municipio de Vitoria-Gasteiz como itinerarios de recreo de peatones y ciclistas. Se alerta sobre la importancia de no realizar actuaciones en estas carreteras que posibiliten el aumento de velocidades.

– Se apuntan y exponen en fotografías ejemplos de soluciones de diseño que integran a los vehículos no motorizados en la red comarcal, local y vecinal de aplicación en zonas rurales del Municipio de Vitoria-Gasteiz.

La mayor parte de estas consideraciones de la Dirección General de Urbanismo del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, cuando se están refiriendo a mejoras ambientales sobre proyectos concretos que se incluyen en el PICA, se estima que se adecuan a un objetivo de compatibilización de la protección del medio natural con la movilidad viaria y serán objeto de atención y en su caso incorporación a los proyectos en el marco de los procedimientos de Evaluación de Impacto Ambiental, evaluándose en dichos procedimientos diferentes alternativas definidas incluso por tramos para cada uno de los proyectos y en función de la sensibilidad ambiental de los diferentes ámbitos. Tal y como se recoge en el condicionado ambiental de la presente Declaración, será necesario asimismo prever una flexibilización del PICA en ámbitos correspondientes con espacios de especial sensibilidad ambiental, procurando la búsqueda de soluciones intermedias que permitan cumplir con los objetivos de mejora de la seguridad de las carreteras y a su vez los de protección del medio natural.

Asimismo, en el apartado 4 de esta Declaración se ha incluido una medida a los efectos de estudiar con especial detalle la incidencia sobre la permeabilidad ecológica de los proyectos previstos en la A-132 (conexión con la N-104) y de ampliación de capacidad y desdoblamiento de la N-104. A tales efectos se considerarán los posibles efectos acumulativos y sinérgicos con otras actuaciones urbanísticas y viarias en el área de la ZEC y ZEPA de Salburua y en particular una vez que se conozca con precisión la solución prevista para los dos proyectos del TAV planteados en esta zona (Integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz y alternativa de conexión Y Vasca con Pamplona).

Igualmente, en lo relativo a la incidencia de las actuaciones sobre la red de Itinerarios Verdes, y atendiendo a la importancia de compatibilizar la red de carreteras con la red de Itinerarios Verdes, habrá de respetarse lo establecido en la Norma Foral 1/2012, de Itinerarios Verdes del Territorio Histórico y al respecto se incluyen una medida específica en el condicionado ambiental de la presente Declaración Ambiental Estratégica.

El Servicio de Patrimonio Histórico-Arquitectónico de la Diputación Foral de Álava realiza algunas aclaraciones para la correcta interpretación y consideración de las zonas calificadas o inventariadas por su valor arquitectónico e histórico en función de la aplicación de la Ley 7/1990, del Patrimonio Cultural Vasco y del Catálogo Urbanístico Municipal. Se concluye que en el momento de la tramitación de los proyectos relacionados con el PICA, y por tanto de su evaluación de impacto ambiental, será cuando se informe convenientemente sobre la posible incidencia en el patrimonio cultural arquitectónico del Territorio de Álava.

El Grupo Juntero de EH Bildu cuestiona el planteamiento del PICA abogando por “abandonar los planteamientos hiperdesarrollistas” y juzgando el Plan como continuista. Entre las diferentes cuestiones apuntadas se destacan a continuación varias por su relación más directa con los aspectos ambientales:

– En este sentido, se defiende evitar la ocupación y artificialización de suelo, reduciendo las ocupaciones al mínimo imprescindible y revisar la categorización entre Alternativa A y Alternativa B que establece el PICA a los efectos de dar mayor preponderancia al medioambiente.

– En la definición de una solución para el enlace de Ihurre entre la A-1 y la N-622 que canaliza la conexión con la AP-1 en Etxabarri-Ibiña, aboga el Grupo Juntero por minimizar la ocupación de suelos y evitar un desarrollo urbanizador y artificialización del entorno como consecuencia de la actuación.

– Se manifiesta oposición al desdoblamiento de la N-124 entre Salinillas de Buradón y Haro.

Al respecto de esta consideración cabe decir que este proyecto, tal y como se ha expuesto anteriormente, fue sometido al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental concluyendo con una Declaración de Impacto Ambiental favorable con condiciones ambientales: Orden Foral 78/2009, del Diputado Foral de Medio Ambiente, de 31 de marzo, que aprueba la Declaración de Impacto Ambiental del “Proyecto de Trazado de Desdoblamiento y conversión en autovía de la carretera N-124, entre el enlace de Armiñón y Briñas”. Actualmente se está ejecutando un tramo de este proyecto, entre Armiñón y Zambrana, procediéndose de forma paralela a la realización de un seguimiento ambiental coordinado entre la Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo y la Dirección de Infraestructuras Viarias y Movilidad.

– Finalmente el Grupo Juntero incluye una lista de proyectos en todo el Territorio Histórico que se considera que deberían abordarse con carácter prioritario.

En efecto, y considerando las cuestiones más estrictamente ambientales que alega el Grupo Juntero de EH Bildu, habrá considerarse la minimización de la ocupación y artificialización de suelo como un aspecto esencial a valorar en los procedimientos de Evaluación de Impacto Ambiental de los diferentes proyectos, tanto en los análisis de alternativas de cada uno de ellos, como en la precisión o definición concreta de las opciones seleccionadas.

La Dirección de Agricultura de la Diputación Foral de Alava indica en su informe de alegaciones que los proyectos contemplados en el PICA deberán tener en cuenta lo establecido en el PTS Agroforestal de la CAPV y, en lo relativo a la necesidad de proteger el suelo agrícola, las consideraciones que al respecto establece la Ley 17/2008, de Política Agraria y Alimentaria. Se valoran favorablemente las medidas recogidas en el apartado 11.4.12 del Documento Ambiental Estratégico para la protección y restauración de suelos afectados por las obras y se recuerda la necesidad de considerar la protección de los caminos rurales en base a lo establecido en la Norma Foral 6/1995 para el uso, conservación y vigilancia de Caminos Rurales del Territorio Histórico de Álava y de considerar la reposición de las infraestructuras de regadío cuando pudieran producirse afecciones.

Se informa favorablemente por parte de la Dirección de Agricultura la revisión del PICA a efectos de afección sectorial agraria, concluyéndose expresamente que los Suelos de Alto Valor Estratégico para la agricultura han sido integrados dentro del análisis del diagnóstico y

la valoración de impactos. Además, se señala en la alegación, que en la Evaluación de Impacto Ambiental de los proyectos se tendrán en cuenta estos suelos para valorar el impacto de los trazados, y en el trámite de Consultas Previas se deberá expresamente de consultar a dicha Dirección para la emisión del informe, que en su caso, resulte necesario.

Este órgano Ambiental valora favorablemente las consideraciones que expone la Dirección de Agricultura, y habrán por tanto de tenerse en cuenta en el marco del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental de cada uno de los proyectos. Al respecto habrá de realizarse una evaluación de la afección sectorial agraria para cada uno de los proyectos que afecten a Suelos calificados de "Alto Valor Estratégico"; todo ello de acuerdo con lo establecido por el PTS Agroforestal de la CAPV.

El Servicio de Patrimonio Natural de la Diputación Foral de Álava, como aspectos de mayor relevancia ambiental recuerda que las actuaciones en las carreteras que discurren por Espacios Naturales Protegidos de la Red Natura 2000 deberán someterse a una adecuada evaluación ambiental y a la aplicación, en su caso, de las medidas compensatorias que correspondan. Todo ello en aplicación de lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. En efecto, en el marco de los procedimientos de Evaluación de Impacto Ambiental a los que están sometidos los proyectos de carreteras, bien Ordinaria o bien Simplificada, se procederá rigurosamente a llevar a cabo la "Adecuada Evaluación" contemplada en la Ley 42/2007 y a tales efectos habrá de consultarse al órgano gestor del espacio Red Natura 2000, para que se pronuncie sobre la compatibilidad de cada proyecto con los objetivos de conservación del espacio Red Natura y establezca, en su caso, medidas protectoras, correctoras y/o compensatorias.

Sobre las actuaciones relativas a la ampliación y duplicación de calzada se indica en el informe del Servicio de Patrimonio Natural la oportunidad de aumentar la ampliación de pasos bajo calzada sobre la red hidrográfica y sobre la necesidad de realizar un análisis concreto para cada caso, contemplándose las oportunas medidas preventivas o correctoras para minimizar la mortalidad de la fauna. A tales efectos cabe señalar la oportunidad de tales consideraciones que se tendrán en cuenta en todo caso en las Evaluaciones de Impacto Ambiental a nivel de proyecto.

En relación con las actuaciones de duplicación de calzada propuestas en la N-124 se señala que, dada la elevada longitud de intervención, el efecto barrera y de fragmentación de hábitats ha de ser evaluado en su conjunto por su efecto acumulativo y sinérgico. Considera el Servicio de Patrimonio Natural imprescindible analizar los flujos de fauna e implementar los pasos de fauna necesarios para garantizar la permeabilidad, disminuir la siniestralidad y reducir el número de atropellos. A este respecto cabe señalar desde este órgano ambiental que se trata de aspectos que, en efecto, se tuvieron en cuenta en la Orden Foral 78/2009, del Diputado Foral de Medio Ambiente, de 31 de marzo, que aprueba la Declaración de Impacto Ambiental del "Proyecto de Trazado de Desdoblamiento y conversión en autovía de la carretera N-124, entre el enlace de Armiñón y Briñas", cuyo seguimiento ambiental se está llevando a cabo en el momento actual paralelamente a la ejecución de una parte o tramo de dicho desdoblamiento (entre Armiñón y Zambrana).

Finalmente, el Servicio de Patrimonio Natural muestra su preocupación por las actuaciones que se proponen en el PICA en el ámbito de los Humedales de Salburua, en la N-104 (ampliación de capacidad), en la A-132 (conexión con la N-104 en Arkaute) y en la variante de Elburgo (éste proyecto ya cuenta con Declaración de Impacto Ambiental emitida con carácter favorable condicionado mediante la Orden Foral 347/2014). Se cuestiona que estas actuaciones no se hayan incluido dentro del "Programa para la reducción de la fragmentación de hábitats de las carreteras" en el que sí se han incluido otras actuaciones en otros espacios del Territorio Histórico. La Normativa propia del espacio Red Natura de Salburua y de su designación como ZEC y ZEPA, según se resume en la alegación, destaca precisamente la grave problemática de conectividad ecológica de Salburua. Se cuestiona finalmente la oportunidad de la actuación en

la conexión de la A-132 con la N-104 por su posible impacto crítico sobre el medio ambiente y se defiende que unido al proyecto de ampliación de capacidad de la N-104 debería considerarse el exigencia de llevar a cabo el “proyecto de derivación del río Errekabarri a su paso por la academia de la Ertzaintza en Arkaute” (actuación contemplada en el programa europeo “LIFE Lutreola Spain”).

Al respecto de estas alegaciones cabe considerar como fundada la valoración de zona especialmente sensible de los Humedales de Salburua desde el punto de vista de fragmentación ecológica. No obstante es difícil precisar la incidencia global del conjunto de actuaciones proyectadas en el área de estos humedales por el PICA, considerando que no tienen actualmente una definición precisa y que asimismo hay otras infraestructuras sin definir como son los trazados definitivos del Tren de Alta Velocidad en esta zona. Con el conocimiento más preciso de todas estas actuaciones, en el marco de los correspondientes proyectos de evaluación de impacto, cabrá estudiar con detalle la incidencia global y proyectar soluciones específicas que minimicen los impactos y efectos de fragmentación de hábitats y de otra índole sobre el medio ambiente. A este respecto, y admitiendo la especial sensibilidad de este ámbito, en el condicionado de la presente Declaración se exige la realización un análisis específico de la problemática de la permeabilidad ecológica en el área de Salburua, a llevar a cabo en el marco de la evaluación de impacto ambiental de cada uno de los proyectos previstos por el PICA en esta zona.

Cabe destacar que el promotor asimismo, en la respuesta a las alegaciones viene a admitir la sensibilidad y fragilidad del ámbito de Salburua y asume la necesidad de proyectar los pasos sobre los arroyos vertientes del río Alegría adecuadamente, considerando la fragilidad e importancia ecológica de la zona, aspecto que se estudiará con detalle en la redacción de los correspondientes proyectos constructivos.

La Asociación naturalista Salvagoro de Amurrio en su informe señala que en 2009 realizó el estudio “Atlas de distribución de los pequeños carnívoros de la comarca Cantábrico Alavesa” para el Departamento de Medio Ambiente. Los puntos críticos en zonas de carreteras según dicho estudio son la A-625 en el tramo de la variante de Luiaondo, y los cruces de la carretera A-624 sobre los ríos Izoria, Izalde e Ibaizabal. Solicita esta asociación naturalista que se proyecten pasos de fauna en ambas carreteras. Se considera que en las actuaciones previstas en el PICA para el tramo de carretera comprendido entre La Cadena (Olabezar) y Landeta (Respaldiza) y entre Los Olmos y Markijana, los impactos son superiores a los estimados por el estudio ambiental.

Se estima por parte de este órgano ambiental que esta alegación, apoyada en el estudio pormenorizado realizado para la Comarca, y referida a actuaciones concretas que deben ser objeto de un análisis más preciso durante el proceso de definición de los correspondientes proyectos de construcción, habrá de atenderse con detalle en el marco de los procedimientos de Evaluación de Impacto Ambiental.

Ur Agentzia – Agencia Vasca del Agua tras la exposición de los aspectos considerados por el Plan en materia de aguas, se centra en algunas cuestiones de posible incidencia sobre la red hidrográfica.

Se realizan algunas correcciones y puntualizaciones en relación con los criterios de valoración de los impactos sobre los cauces, y a este respecto se señalan cuatro proyectos como insuficientemente valorados desde un punto de vista de la hidrología superficial:

- Mejora de trazado y ampliación de la plataforma de las carreteras A-3630 y A-3634 a lo largo del río Herrerías.
- Mejora de trazado, ampliación de la plataforma y variante en Otazu, en la A-3104, que afecta a la inundabilidad y al cauce del río Santo Tomás.
- Mejora del trazado, ampliación de la plataforma de la A-3641 entre Zuaza y Bizkaia, que afecta al río Itzalde.

– Nueva carretera propuesta entre la A-132 y la N-104 a la altura de Askartza y Arkaute que afecta al arroyo San Lorenzo.

Se estima en efecto que en estos proyectos los impactos sobre la red hidrográfica pueden ser de magnitud relevante, al menos de magnitud moderada, y al respecto habrán de estudiarse en la definición de proyectos soluciones que minimicen el impacto en estos arroyos, y se propongan al respecto las correspondientes medidas de protección, corrección y/o compensación ambiental, considerando además posibles efectos acumulativos y sinérgicos con otros posibles proyectos viarios o ferroviarios y de urbanizaciones que se planteen en el entorno. A este respecto se han realizado algunas consideraciones en este mismo apartado anteriormente y además se incluyen medidas de protección en el apartado de condiciones ambientales.

A los cuatro proyectos citados se unen los considerados como de mayor impacto por el Estudio Ambiental Estratégico:

- Acondicionamiento variantes en la A-2522 (río Altube).
- Acondicionamiento y ampliación de la capacidad de la N-240 y en la A-627 en Zuia (río Santa Engracia y embalse de Urrunaga).
- Acondicionamiento de la A-2622 en Artziniega (río Herrerías).
- Variante de la A-2622 en Pobes (río Baia).
- Acondicionamiento de la A-126 en el límite con Navarra (río Ega).

Por otra parte, y en lo relativo estrictamente al riesgo de inundabilidad se aboga en el informe de URA por considerar en la evaluación de riesgos además de la Zona de Flujo Preferente (ZFP) las superficies inundables por las avenidas de 100 y 500 años.

Asimismo URA le señala al promotor la normativa sectorial de aplicación, concretando el articulado de dichas normativas. Se recuerda además la necesidad de compatibilizar las actuaciones con los Planes de Gestión de Riesgo de Inundación. Finalmente, y respecto a la cartografía, señala URA la conveniencia de considerar las zonas incluidas en el Registro de Zonas Protegidas de los Planes Hidrológicos, entre las que se encuentran las captaciones de abastecimiento a la población y sus zonas de salvaguarda, las reservas naturales fluviales y los tramos de interés natural o medioambiental.

La Sociedad Pública IHOBE informa que se ha comprobado que el PICA ha considerado correctamente la existencia de parcelas que han soportado históricamente actividades potencialmente contaminantes. Como aspecto de mayor relevancia ambiental se indica que antes de proceder a cualquier intervención sobre un emplazamiento inventariado se realizará una investigación e la calidad del suelo que garantice que no existen riesgos asociados a la contaminación del suelo. Las consideraciones de IHOBE por tanto se tendrán en cuenta en el momento de definición de los proyectos y de su evaluación ambiental.

4. Condiciones ambientales

Las medidas de integración ambiental que se han contemplado en el apartado 11.4 del EsAE deberán integrarse en el documento de aprobación definitiva del "Actualización, Modificación o Revisión del Plan Integral de Carreteras de Álava (PICA) 2016-2027". Complementariamente y/o adicionalmente habrán de considerarse como parte del Documento de Plan aprobado definitivamente las siguientes medidas de integración ambiental:

A) En las actuaciones que se proyecten en la Red Comarcal, Red Local y Red Vecinal, cuando se afecte a zonas catalogadas por sus elevados méritos ecológicos y paisajísticos (Espacios Naturales Protegidos Natura 2000, Corredores Ecológicos, Áreas de Especial Protección para especies amenazadas y "En Peligro de Extinción" y Paisajes Catalogados Singulares y/o Sobresalientes), y en áreas concretas de especial singularidad, se estudiará la flexibilización de los criterios estándar de intervención y de diseño de los proyectos establecidos en el PICA.

Podrán por tanto a este respecto adoptarse soluciones alternativas específicas que habrán de conjugar necesariamente los aspectos fundamentales de mejora y seguridad de la traza y de protección de los valores medioambientales; todo ello de acuerdo con los resultados y efectos que puedan derivarse en cada caso concreto de los procedimientos de Evaluación de Impacto Ambiental a los que están sometidos todos los proyectos de mejora de carreteras (en su modalidad Simplificada o Individualizada), y de acuerdo asimismo con las directrices que emanan de la normativa y nuevas estrategias ambientales aprobadas.

B) La zona Este de Vitoria-Gasteiz, y en particular el entorno de los Humedales de Salburua, se constituye en el área del Territorio Histórico con una mayor concentración de nuevos proyectos de infraestructuras viarias con trazados actualmente no definidos, tanto de carreteras como de ferrocarril (Integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz y LAT Pamplona-Vitoria/Gasteiz). Por tanto en el marco de la evaluación de impacto ambiental de cada uno de los proyectos previstos por el PICA en esta zona, se realizará un análisis específico de la problemática y efectos de cada actuación sobre la permeabilidad ecológica. Estos estudios habrán de realizarse con una definición precisa y grado de definición detallado de los proyectos, y habrán de evaluar con especial detalle el efecto acumulativo o sinérgico de cada uno de estos proyectos de carreteras considerando la existencia de otras actuaciones proyectadas en la zona (proyectos ferroviarios y urbanísticos previstos o desarrollo en el entorno). Se propondrán a nivel de proyecto medidas específicas para su aplicación y corrección de impactos y pudiendo aplicarse estas medidas más allá del ámbito específico de afección directa de cada proyecto.

C) Desde un punto de vista de la minimización de los impactos sobre la hidrología superficial y fauna y vegetación de interés asociada, en la definición de los proyectos y en particular en el marco de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental, se estudiarán con profundidad para su incorporación en las actuaciones que se prevén en el PICA soluciones específicas de cruce con la red hidrográfica que eviten o corrijan impactos de elevada magnitud. En particular, en este sentido, habrán de estudiarse con detalle a este respecto los siguientes proyectos por su especial incidencia :

– Mejora de trazado y ampliación de la plataforma de las carreteras A-3630 y A-3634 que afecta al río Herrerías.

– Mejora de trazado, ampliación de la plataforma y variante en Otazu, en la A-3104, que afecta a la inundabilidad y al cauce del río Santo Tomás.

– Mejora del trazado, ampliación de la plataforma de la A-3641 entre Zuaza y Bizkaia, que afecta al río Itzalde.

– Nueva carretera propuesta entre la A-132 y la N-104 a la altura de Askartza y Arkaute que afecta al arroyo San Lorenzo.

– Acondicionamiento variantes en la A-2522 (río Altube).

– Acondicionamiento y ampliación de la capacidad de la N-240 y en la A-627 en Zuia (río Santa Engracia y embalse de Urrunaga).

– Acondicionamiento de la A-2602 en Artziniega (río Herrerías).

– Variante de la A-2622 en Pobes (río Baia).

– Acondicionamiento de la A-126 en el límite con Navarra (río Ega).

D) Se especificarán y acordarán para cada proyecto que integra el Plan las fechas y cronograma de actuación previsto en función de la minimización de las afecciones sobre las especies de fauna presentes en los ámbitos afectados. En cualquier caso, las actuaciones contempladas en Áreas de Interés Especial de especies de fauna catalogada se acometerán fuera del período crítico para las especies de fauna amenazada que cuenten con Planes de Gestión aprobados.

E) Las actuaciones o proyectos del Plan que se planteen en ámbitos que pertenecen a la Red Natura 2000 y Parques Naturales deberán ser objeto de evaluación ambiental detenida a los efectos de verificar su compatibilidad con los objetivos de conservación de dichos espacios. A tales efectos deberá requerirse la autorización correspondiente del órgano gestor del Espacio Natural Protegido.

F) Para la ejecución de los trabajos el empleo de maquinaria pesada quedará prohibido y/o restringido al mínimo necesario tanto en los cauces, como en los 5 m de servidumbre del dominio público hidráulico de los ríos y/o arroyos.

G) En los proyectos de ejecución del Plan no se establecerán áreas de servicio, parques de maquinaria y de almacenamiento de productos contaminantes en ámbitos de calidad ambiental, ni en las riberas de los ríos y/o arroyos, de cara a evitar contaminación de aguas superficiales y subterráneas o acuíferos. La localización de estas áreas será determinada de acuerdo con el órgano ambiental de la Diputación Foral de Álava en el marco de los procedimientos de Evaluación de Impacto Ambiental.

H) En los proyectos de desarrollo del Plan se minimizará la afección a la vegetación arbórea y arbustiva de las riberas de los ríos y/o arroyos, a hábitats de vegetación catalogados por la Directiva 92/43/CEE y en general en ámbitos de sensibilidad y calidad medioambiental.

I) Los proyectos que derivan del Plan contemplarán la restitución de la vegetación natural arbustiva y arbórea en los ámbitos de afección que resulten inevitables y la integración paisajística de los terrenos. Para ello los propios proyectos de ejecución de obras contemplarán las medidas y unidades de obra necesarias. Se deberá adoptar un programa de cuidados y mantenimiento de la cubierta vegetal instalada en el entorno de las infraestructuras de carreteras, a fin de garantizar su arraigo e implantación definitiva.

J) Las actuaciones derivadas del desarrollo del Plan que pudieran afectar a suelos potencialmente contaminados, según el apartado 5 del artículo 25 de la Ley 4/2015 para la prevención y corrección de la contaminación del suelo, deberán incluir la presentación ante el órgano ambiental de un plan de excavación ejecutado por alguna entidad acreditada, que además requerirá de una aprobación previa por el citado órgano, en la que se deberá indicar que tratamiento se prevé a los materiales excavados en función de su caracterización.

K) Para la utilización de zonas de préstamo o vertederos se requerirá autorización previa del órgano ambiental a los efectos de evaluar la idoneidad de los emplazamientos y establecer las medidas de restauración ambiental para la minimización y corrección de impactos. Todo ello sin perjuicio del cumplimiento de otras autorizaciones concurrentes que en su caso hubieran de exigirse de acuerdo con el marco normativo vigente.

L) Cuando alguna actuación prevista en el Plan afecte a un ámbito incluido en el Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes del Territorio Histórico de Álava, el proyecto de ejecución se someterá a la realización de un análisis y valoración específica de la incidencia paisajística, previéndose la adopción de medidas concretas de protección y/o corrección paisajística.

M) Cuando alguna actuación afecte a un ámbito incluido en la Red de Corredores Ecológicos del Territorio Histórico de Álava, el proyecto de ejecución se someterá a un análisis y valoración de la incidencia sobre la Conectividad Ecológica estableciéndose al respecto medidas concretas de protección y/o corrección ambiental que eviten y/o minimicen los impactos a estos efectos.

N) Cuando alguna actuación afecte a un ámbito incluido en la Red de Itinerarios Verdes del Territorio Histórico de Álava, deberá solicitarse informe al órgano gestor, el cual establecerá las condiciones oportunas de restitución del itinerario, todo ello según se establece en la Norma Foral 1/2012, de 4 de enero, de Itinerarios Verdes del Territorio Histórico de Álava.

O) Las medidas protectoras y correctoras de impacto ambiental de los proyectos que contempla el Plan deberán contar con la adecuada asignación presupuestaria y se incluirán en los correspondientes proyectos técnicos y pliegos de condiciones de dichos Proyectos.

5. Programa de seguimiento ambiental

La Actualización, Modificación o Revisión del Plan Integral de Carreteras de Álava (PICA) 2016-2017 prevé un Programa de supervisión de los Efectos del Plan (apartado 12 EsAE del Plan). Este programa establece los sistemas de control y vigilancia para comprobar el cumplimiento de las previsiones del plan y dentro de ellas el mantenimiento de las exigencias ambientales a las actuaciones planteadas. Deberá llevarse a cabo desde el inicio de la aprobación del plan, desarrollándose en lo relativo a la comprobación de la realización de actuaciones durante toda la vigencia del plan.

En dicho Programa se establecen los indicadores de seguimiento, objetivos y una indicación de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias a adoptar para cumplir con los objetivos. Estos indicadores y medidas se establecen para los siguientes aspectos:

- Afeción directa a especies de fauna amenazadas o sensibles.
- Afeción a áreas importantes para flora amenazada.
- Afeción directa a hábitats prioritarios de interés para la conservación.
- Afeción a Montes de Utilidad Pública.
- Cuantificación de la afeción sobre especies: evolución del número de atropellos, colisiones, etc, por km de infraestructura diferenciando grupo faunístico.
- Número de puntos y tramos negros para fauna.
- Número de pasos de fauna diferenciando tipo por km de infraestructura.
- Ocupación de suelos agroforestales de alto valor estratégico.
- Actuaciones en acondicionamiento y rehabilitación del medio.
- Afeción a zonas de alto riesgo de erosión.
- Afeción a zonas de alto interés ecológico.
- Afeción a zonas de alto interés geológico.
- Afeción a la red hidrográfica.
- Incidencia en el cambio climático del transporte por carretera.
- Incidencia en la calidad del aire, Nox, COVNM, PM10, SO2, CH4, CO, N20, NH3.
- Afeción por iluminación en infraestructuras.
- Afeción por ruido.

El Programa de Seguimiento Ambiental considerará adicionalmente los siguientes aspectos:

- Recuperación y mantenimiento de espacios afectados.
- Efectos sobre la red hidrográfica y ámbitos colindantes de valor natural.
- Recuperación del paisaje y de los efectos sobre la conectividad ecológica.
- Seguimiento y eliminación de especies invasoras problemáticas.
- Gestión de materiales y residuos.

Asimismo, si resultase necesario deberán considerarse mecanismos que posibiliten la introducción de nuevos parámetros de medida y control una vez que el Plan avance en su horizonte temporal.

En su virtud y en uso de las atribuciones conferidas por el artículo 40 de la Norma Foral 52/1992, de 18 de diciembre, de Organización Funcionamiento y Régimen Jurídico de la Diputación Foral de Álava,

DISPONGO

Primero. Formular la Declaración Ambiental Estratégica del documento “Actualización, Modificación o Revisión del Plan Integral de Carreteras (2016-2027):”

Segundo. En cumplimiento del artículo 41 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la presente Declaración Ambiental Estratégica tendrá efectos de pronunciamiento ambiental determinante en lo relativo a las medidas y condiciones de ejecución. De acuerdo con el artículo 26 de dicha Ley el promotor incorporará el contenido de la misma en el Documento del Plan.

Tercero. Ordenar la publicación de la presente Declaración Ambiental Estratégica en el BOTHA.

Vitoria-Gasteiz, a 21 de diciembre de 2018

El Diputado de Medio Ambiente y Urbanismo
JOSEAN GALERA CARRILLO

La Directora de Medio Ambiente y Urbanismo
AMAIA BARREDO MARTÍN