

**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 253/2021 del Diputado de Medio Ambiente y Urbanismo, de 27 de septiembre, que formula el informe de impacto ambiental del proyecto de trazado de acondicionamiento de la carretera A-3114, entre los pk 26+020 y 27+430, entre Maestu y Leorza**

La tramitación del “proyecto de trazado de acondicionamiento de la carretera A-3114 entre los pk. 26+020 y pk. 27+430 entre Maestu y Leorza” se encuentra sometida al procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada, al incluirse entre los casos especificados en el artículo 49 y anexo I. C apartado 1.1. de la Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco. El procedimiento queda regulado mediante la Ley 21/2013, de Evaluación Ambiental (artículos 45, 46, 47 y 48).

En el marco de este procedimiento tuvo entrada en el Servicio de Sostenibilidad Ambiental de la Diputación Foral de Álava un escrito del Departamento de Infraestructuras Viarias y Movilidad de la Diputación a los efectos de iniciar la tramitación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada del proyecto de referencia. junto con el escrito se adjuntaba el proyecto y el documento ambiental.

El Servicio de Sostenibilidad Ambiental de la Diputación Foral de Álava inició la fase de consultas a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en los términos establecidos en el artículo 46 de la Ley 21/2013.

El informe de impacto ambiental sobre el que se fundamenta la presente resolución ha sido emitido por el Servicio de Sostenibilidad Ambiental con fecha 22 de septiembre de 2021 (expediente 21/66).

**1. Breve resumen de las características del proyecto. Ámbito geográfico objeto de evaluación. Alternativas estudiadas****1.1. Breve resumen de las características del proyecto:**

El trazado de la actual de la A-3114 entre el pk 26+020 y 27+430 presenta una sección transversal insuficiente, concretamente entre el pk 26+020 y el pk 26+830 tiene una calzada de anchura del orden de 4,5 metros, sin arcenes. Entre el pk 26+830 y 27+430, que incluye el paso por la localidad de Leorza, se trata de un tramo especialmente conflictivo en cuanto a la estrechez de la calzada, del orden de 4,5 metros, sin arcenes, y además con un trazado sinuoso muy estricto, con radios muy reducidos sobre todo en los accesos al puente existente sobre el río Igoroin en la localidad de Leorza, puente muy estrecho que ha sido objeto de numerosos accidentes, y que divide el núcleo que está situado en ambos lados del mismo.

Todo ello unido a la inexistencia de aceras que permitan la coexistencia con una mínima seguridad del tráfico rodado y del peatonal y de la conexión con seguridad entre ambas márgenes del río Igoroin, hace que este tramo sea potencialmente muy peligroso. La sección prevista para la carretera foral A-3114 es de dos carriles de 3 m de anchura y arcenes de 0,50 m. Se completa la sección con bermas laterales de 0,50 m a cada lado, tanto en terraplén como en desmonte.

Los elementos más significativos que presenta son:

- 2 estructuras nuevas sobre el río Berrón e Igoroin.
- Losa con pretil paralelo al río Igoroin.

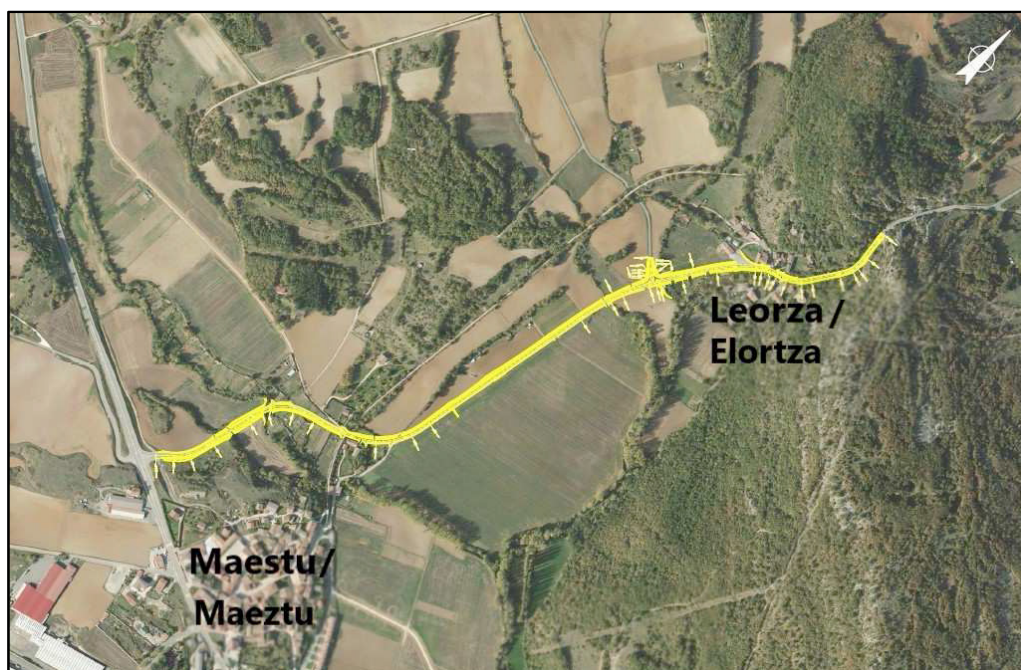
- Intersección de Aletxa.
- Itinerarios peatonales en Leorza.

Conviene aclarar, que a pesar de los datos de los p.k. entre los que se señala que se actúa en el título de proyecto, la longitud total del proyecto se comprueba que es realmente de de 1.514 metros (por otra parte el pk de inicio es el 1+000 en lugar del 0+000).

El movimiento de tierras de este proyecto presenta un exceso de material de unos 9.500 m<sup>3</sup>. Señala el promotor que durante las fases siguientes de redacción del proyecto de construcción y/o de obras, se consultará si los sobrantes que se lleguen a producir podrían ser trasladados a la cantera de Laminoria u otra para labores de restauración. Por otra parte, serán necesario 3.300 m<sup>3</sup> de material seleccionado que se deberá aportar desde canteras cercanas existentes.

## 1.2. Ámbito geográfico objeto de la evaluación:

El tramo objeto de estudio se encuentra al Sureste de la provincia de Álava, en el municipio de Arraia-Maeztu, entre las localidades de Maeztu y Leorza concretamente. El proyecto afectaría al trazado de la actual de la A-3114, tal y como se muestra resaltado en color amarillo en la siguiente imagen:



Las alternativas serán de calzada única, con un carril por sentido de circulación de 3 m de ancho con arcenes a ambos lados de 0,5 metros, según las especificaciones de la "Instrucción de carreteras, norma 3.1-IC. Trazado" de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, para una carretera con clasificación C-60-C-40. El trazado ha consistido en ampliar una banda de 2-3 m sobre la carretera existente, corrigiendo a su vez ciertas deficiencias de trazado observadas en la misma. Esta ampliación se encuentra supeditada al poco espacio natural disponible, aprovechando la sección de la vía existente.

También se contempla la alternativa 0, es decir, no hacer nada o limitar la mejora a actuaciones pequeñas, que no ha lugar tras la aprobación del plan integral de carreteras de Álava 2016-2027 mediante Norma Foral 6/2019, de 20 de marzo que ya marca unos requisitos de sección y de velocidad.

### 1.3.1. Alternativas zona de Maestu:

Se han contemplado y estudiado tres alternativas, denominadas A, B y C.

#### 1.3.1.1. Alternativa "A":

El trazado de la alternativa A se compone de dos curvas de radio 85 metros unidos a través de una recta, el último radio 85 metros se une a un radio 130 metros mediante una recta que no cumple la longitud mínima comprendida entre dos radios consecutivos de diferente signo.

En el puente sobre el río Berrón se puede observar que se afecta tanto aguas arriba como aguas abajo por lo que la afección medioambiental es mayor que en las otras dos alternativas. En el inicio del tramo se supera la pendiente excepcional (10 por ciento) con pendiente del 11,69 por ciento debido a la necesidad de adaptarse a la orografía del terreno.



#### 1.3.1.2. Alternativa "B":

En este trazado se utilizan los mismos parámetros que la alternativa anterior, únicamente que la recta intermedia ubicada junto al canal de riego tiene la longitud marcada en la normativa 3.1-IC. En esta alternativa se puede observar que se abandona la traza actual entre el pk 1+080 y el 1+280, no ganándose tanto en la mejora de trazado con las consecuencias medioambientales que conlleva este abandono de la carretera. Esta alternativa conlleva un mayor movimiento de tierras con respecto a la anterior. Al igual que en la alternativa anterior, también se supera en un tramo la pendiente excepcional del 10 por ciento debido a la necesidad de adaptarse a la orografía del terreno.



### 1.3.1.3. Alternativa "C":

El trazado de la alternativa C se compone de dos curvas de radio 85 metros unidas a través de una recta que cumple con la longitud mínima de recta comprendida entre dos radios consecutivos de diferente signo, y éste último radio de 85 metros se une a un radio 130 metros, es decir, se elimina la recta intermedia que se han analizado en las alternativas anteriores.



Según se señala en el documento ambiental estratégico aportado por el promotor, la alternativa seleccionada en la zona de Maestu es la C, siendo la que más se ajusta a la carretera existente, además respeta la alineación del canal de riego así como el paso por la vivienda ubicada en el pk 1+400 y el estribo de la pasarela de la vía verde del antiguo ferrocarril Vasco-Navarro. Además, el puente sobre el río Berrón amplía la carretera únicamente aguas abajo, siendo el impacto medioambiental menor que en otras alternativas.

### 1.3.2. Alternativas zona de Leorza.

Para el acondicionamiento de la carretera A-3114 en su paso Leorza, se han desarrollado dos alternativas de trazado, denominadas "Alternativa I y II". Las dos alternativas planteadas están formadas por calzada única con un carril para cada sentido de circulación. Los carriles son de 3 metros de ancho y arcenes de 0,5 metros de anchura a lo largo de todo el tramo. En la zona de las viviendas se han dotado de aceras en ambas márgenes.

#### 1.3.2.1. Alternativa "I":

Desde el radio 265 (común en ambas alternativas) se ha unido a las dos curvas en "S" del núcleo de Leorza, mediante un radio de 500 metros. Al inicio de ese radio se lleva el trazado hacia el Norte de la carretera actual y sobre el pk 2+250 aproximadamente el trazado se lleva hacia el Sur. En esta planta se observa un trazado más suave que la siguiente alternativa, ya que elimina alineaciones intermedias. En la zona del núcleo de Leorza actualmente con dos curvas en "S", se propone dos radios simétricos de 50 metros y clotoides inferiores a lo que marca la normativa, debido a la falta de espacio entre las viviendas y la cercanía del río. Esta alternativa mejora el trazado de la carretera, pero cuando se lleva el trazado hacia el Sur se acerca demasiado a la margen del río Igoroin. Además, el movimiento de tierras, la afección a los propietarios de las fincas colindantes, así como al medio ambiente es mayor que en la otra alternativa.



## 1.3.2.2. Alternativa "II"

En esta alternativa, el trazado a partir del radio 265 (común en ambas alternativas), se une al radio 300 mediante una recta de longitud marcada en la normativa. En la zona del pueblo se ha optado por llevar el trazado más al Sur en la zona de las viviendas para que al incluir la nueva sección y dotarlo de aceras, las viviendas queden lo menos afectadas posible, mediante dos radios de parámetros 75 y 65 metros, con clotoides inferiores a las estipuladas en la norma de trazado debido a la falta de espacio, como se comentaba en la alternativa anterior. En esta alternativa además se dota de cuñas de entrada y salida en la intersección de Aletxa.



Se ha elegido la alternativa "II", ya que aprovecha más la plataforma existente y aunque se suaviza el trazado ya que no existen tantas alineaciones en planta, cuando se desplaza el eje hacia el Sur se acerca a la margen del río Igoroin, sin afectar a ésta. Asimismo, en la zona de las viviendas de Leorza, al haber una diferencia de cotas actualmente entre la entrada a la vivienda del pk 2+260 y la carretera (quedan hundidas), se elige la alternativa "II" ya que se separa el trazado de la vivienda, y con ello se afecta menos al vecindario.

## 2. Resumen de la fase de consultas

A continuación, se muestra la relación de organismos, entidades y asociaciones a las que, según procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental simplificada, se les ha consultado, y se señala de cuáles de ellas se ha recibido respuesta:

URA - Agencia Vasca del Agua	√
Dirección de Patrimonio Cultural de Gobierno Vasco	√
Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco	√
Dirección de Administración Ambiental del Gobierno Vasco	
Instituto Alavés de la Naturaleza	
Ekologistak Martxan Araba	
GADEN - Grupo Alavés para la Defensa y Estudio de la Naturaleza	
Grupo Ecologista Eguzki	
Hontza	
Asociación GAIA	
Federación Alavesa de Montaña (Sección de Medio Ambiente)	
UAGA - Unión de Agricultores y Ganaderos de Álava	
IHOBE - Sociedad Pública de Gestión Ambiental	
Asociación de Concejos de Álava	
Sociedad de Ciencias Naturales Aranzadi	
SEO BirdLife	
Ayuntamiento de Arraia Maeztgu	
Junta Administrativa de Maestu	
Junta Administrativa del Real Valle de Laminoria	

Cuadrilla de Montaña Alavesa	
Servicio de Montes de la Diputación Foral de Álava	
Servicio de Museos y Arqueología de la Diputación Foral de Álava	√
Servicio de Calidad Ambiental 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	√
Servicio de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Diputación Foral de Álava	
Servicio de Patrimonio Natural de la Diputación Foral de Álava	√

Se realiza a continuación un pequeño resumen de lo contemplado en las respuestas recibidas (se adjuntan al informe de impacto ambiental copias completas de los documentos recibidos):

- URA - Agencia Vasca del Agua señala en un primer informe que ha dado traslado a la Confederación Hidrográfica del Ebro (CHE) por si estima conveniente informar al proyecto.

Posteriormente, con fecha 29 de julio de 2021 se emite un segundo informe en el que se realiza una descripción del ámbito del proyecto así como de las alternativas planteadas. Posteriormente se recogen las actuaciones con posibles afecciones a la red hídrica y se listan las medidas de integración ambiental relativas a las afecciones hídricas contempladas en el proyecto. Por último, tras realizar una serie de consideraciones en relación con el dominio público hidráulico y sus zonas de protección, el riesgo de inundación y el registro de zonas protegidas del plan hidrológico, se concluye lo siguiente:

1. "Deberá darse cumplimiento a lo establecido en la normativa vigente en materia de aguas. En particular:

- a. Artículos 126, 126 bis y 126 ter del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

- b. Apartados E.3, E.4 y F2 del Plan Territorial Sectorial (en adelante PTS) de Ordenación de los Ríos y Arroyos de la CAPV.

2. Se evitará en la medida de lo posible la afección a la zona de servidumbre de cauces y a la vegetación de ribera en los nuevos cruces de la infraestructura, este aspecto será de estricto cumplimiento para el cauce del Berrón y del Igoroin.

3. Se concretarán y definirán las medidas protectoras, correctoras y, si procede, compensatorias, de manera que se garantice la mínima afección a los ecosistemas fluviales y, en su caso, se compense el impacto causado.

4. Se considera necesario que, en el marco de la preceptiva autorización, se aporte un estudio hidráulico, a partir de los condicionantes técnicos reflejados en el anexo 2 del PTS de Ordenación de Ríos y Arroyos, de manera que se pueda analizar el riesgo de inundación en el entorno de la zona de obras, y garantizar que las actuaciones previstas no conlleven un incremento del riesgo existente.

5. Se obtendrá la preceptiva concesión o autorización temporal de la Confederación Hidrográfica del Ebro en el caso de ser necesaria la captación de agua superficial y/o subterránea"

Finalmente, se recuerda que se requerirá la preceptiva autorización de la Confederación Hidrográfica del Ebro, a tramitar mediante URA, para cualquier actuación que se lleve a cabo en dominio público hidráulico o en su zona de policía, así como los vertidos de aguas residuales a terreno o a cauce.

- El Servicio de Museos y Arqueología de la Diputación Foral de Álava informa que el proyecto a su paso por Leorza afecta a la zona de protección arqueológica (en adelante ZPA) número 51 del municipio: Iglesia Santa Eufemia (BOPV 130 de 9 de julio de 1997). En consecuencia, "se requiere la realización del control arqueológico de los movimientos de tierras que vayan a producirse dentro de esta ZPA"

• La Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco, a través de informe emitido por el Centro de Patrimonio Cultural Vasco señala que cercano al ámbito afectado por el proyecto se encuentran los siguientes elementos arqueológicos:

— Zonas de presunción arqueológicas declaradas por Resolución de 26 de mayo de 1997, del Viceconsejero de Cultura, Juventud y Deportes (BOPV 130 de 9 de julio de 1997): 51 “Iglesia de Santa Eufemia (B)”; 52 “Molino (D)” y 59 “Ermita de Santo Toribio y San Saturnino (E)”

Finalmente se concluye que “teniendo en cuenta las acciones asociadas a las obras de la ampliación de la carretera (taludes, movimiento de tierras...) en el entorno de la Iglesia de Santa Eufemia, se deberá incluir entre las medidas preventivas y correctoras el cumplimiento del artículo 65 de la Ley 6/2019, de 9 de mayo, del Patrimonio Cultural Vasco, que como mínimo conlleva la realización de un estudio arqueológico previo con el que la Diputación Foral de Álava deberá determinar si procede la realización de un proyecto arqueológico”

• La Dirección de Agricultura de la Diputación Foral de Álava emite un informe en el que tras realizar un resumen del proyecto, recoge una serie de consideraciones. Se señala que el proyecto afecta a suelos agrarios, catalogados por el PTS agroforestal de la CAPV. Si bien el proyecto queda incluido en el plan integral de carreteras de Álava 2016-2027, habrá de adaptarse al citado PTS. En este sentido se insta a que en la medida de lo posible, en aquellos tramos en los que el proyecto afecte a suelos de alto valor estratégico, la ampliación de la carretera se haga a costa de las superficies clasificadas como paisaje rural de transición. Por último, se informa de que no es previsible que se vean afectados directamente caminos rurales inscritos en el registro de caminos rurales del Territorio Histórico de Álava, y si así fuera se deberá atender a lo recogido en la Norma Foral 6/1995 y se deberá solicitar previamente informe técnico al Servicio de Desarrollo Agrario del Departamento de Agricultura.

• El Servicio de Patrimonio Natural de la Diputación Foral de Álava tras realizar un resumen del proyecto, listan los principales méritos ambientales del ámbito de actuación (espacios naturales protegidos de la Red Natura 2000, zona de especial conservación (en adelante ZEC) Río Ega-Berrón y ZEC Entzia) y sus principales elementos claves:

	ZEC RÍO EGA-BERRÓN	ZEC ENTZIA
<b>ELEMENTOS CLAVE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— El propio sistema fluvial</li> <li>— Los hábitats fluviales: hábitats acuáticos y bosques de ribera (92A0, 9240 y 9340).</li> <li>— El visón europeo (<i>Mustela lutreola</i>) y la nutria paleártica (<i>Lutra lutra</i>), especies catalogadas como “en peligro de extinción” en la CAPV y que cuentan con sus respectivos planes de gestión.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Bosques autóctonos: Hayedos xerófilos, robledales mesótrofos subatlánticos de <i>Quercus robur</i> y quejigales (9180* y 9240).</li> <li>— Pastizales y matorrales: Además de sus especies características, otras de gran interés como <i>Arenaria vitoriana</i>, <i>Carlina acaulis subsp. caulescens</i> o <i>Narcissos minor subsp. minor</i>, esta última incluida en el anexo II de la Directiva Hábitats (6210).</li> </ul>

En el caso de Entzia cabe señalar también que es considerado área de interés especial y zona de protección para la alimentación de aves necrófagas, así como lugar donde habitan especies amenazadas como la rana ágil (*rana dalmatina*).

Se concluye emitiendo informe favorable condicionado al cumplimiento de una serie de medidas de protección y corrección, las cuales se resumen a continuación:

— Se prohíbe la realización de trabajos de obra en las zonas que afecten a la ZEC Ega-Berrón, área de interés especial del visón europeo, entre el 15 de marzo y el 31 de julio.

— Garantizar la permeabilidad para la fauna de la carretera proyectada.

— Prohibición de maquinaria pesada en los cauces y otras zonas sensibles hidráulicamente.

— Minimizar los daños a la vegetación, debiendo solicitar permiso al Servicio de Montes en caso de tener que realizar corta de arbolado.

– Retirada selectiva de los horizontes edáficos afectados, reutilizando la tierra vegetal en restauraciones ambientales.

– Directrices para la realización de acopios, prohibiendo las zonas sensibles, hábitats catalogados o zonas inundables del río Ega-Berrón.

– Realización de restauración vegetal en aquellas zonas que se hayan desprovisto de vegetación, mediante planta y material vegetativo de origen local certificado (se proponen determinadas especies).

– Finalmente se proponen medidas para evitar la aparición de especies exóticas invasoras, la apertura de nuevos accesos y la óptima gestión de los residuos generados. Asimismo, se insta a dar aviso al Servicio de Patrimonio Natural para el correcto seguimiento ambiental de las obras.

• La Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco emite un informe en el que tras realizar un resumen del proyecto procede a analizar la afección al patrimonio natural. Por una parte, cuestiona en el ámbito de la ZEC el análisis de alternativas realizado y también la necesidad de afectar a un tramo dentro de dicha ZEC.

En relación a las afecciones sobre la Red Natura 2000, se considera que en el documento ambiental se ha realizado un análisis adecuado, pero se realizan algunas matizaciones en cuanto a indefiniciones cartográficas y de zonas de acopios temporales, pequeños errores de afección a hábitats catalogados, etc. Por otra parte, se señala que las afecciones sobre la fauna amenazada podrían calificarse como compatibles siempre que se adopten medidas preventivas y correctoras, pero no obstante se indica que “entre las expuestas en el apartado 7 del estudio ambiental se echa en falta especialmente la consideración de estructuras que faciliten el paso del visón europeo bajo el puente (cuya luz pasa de 6 a 15 m con la ampliación propuesta)”. En cualquier caso, se insta a que se atienda a lo que a tal respecto pueda señalar la Diputación Foral de Álava.

Finalmente se realizan unas últimas consideraciones en relación al protocolo de desinfección del mejillón cebra, al depósito y gestión de los materiales sobrantes y la vigilancia ambiental.

• El Servicio de Patrimonio Histórico-Arquitectónico de la Diputación Foral de Álava recoge en su informe una serie de medidas que mejorarían su integración en entorno rural, realizando varias recomendaciones relativas al mantenimiento de los muros de piedra a la reconsideración de la eliminación de la pasarela peatonal existente y al tratamiento adecuado de los elementos de seguridad considerando el carácter rural del entorno.

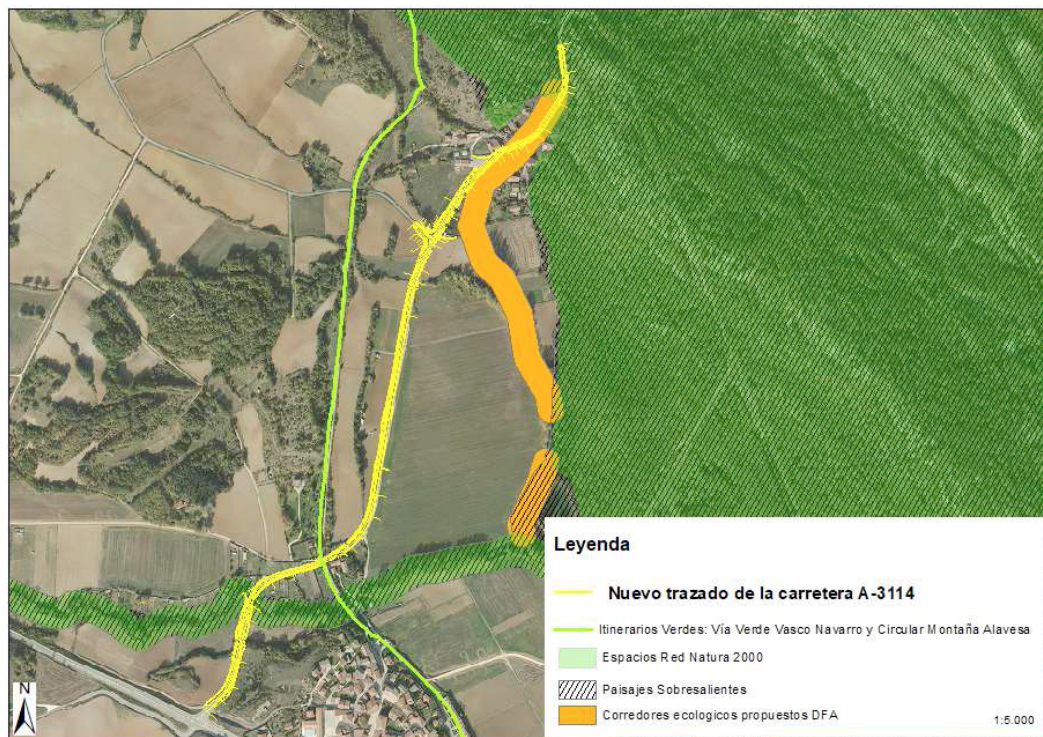
### **3. Valoración ambiental. Principales impactos ambientales**

En primer lugar, cabe valorar favorablemente la adecuada calidad de los contenidos del documento ambiental redactado por la empresa contratada por el Departamento de Infraestructuras Viarias y Movilidad de la Diputación Foral de Álava. El tratamiento y análisis de los impactos que previsiblemente generaría el proyecto se ha realizado, a juicio de este órgano ambiental, de una manera correcta. En cualquier caso, en este apartado se resaltan y se realizan algunas precisiones, de tal manera que se listan de manera resumida los principales impactos ambientales del proyecto.

Los principales impactos ambientales de la ejecución del proyecto se podrían producir sobre los espacios naturales protegidos de la Red Natura 2000, sobre determinadas especies faunísticas, sobre los hábitats de interés comunitario catalogados, sobre la hidrología superficial y su fauna y vegetación asociada, sobre la componente paisajística, la geomorfología y la conectividad ecológica. Sobre todas estas componentes ambientales se generaría un impacto compatible y/o moderado, siempre y cuando se establezcan rigurosas medidas de integración ambiental. Asimismo, se generarían impactos de menor magnitud sobre el patrimonio cultural y arqueológico, suelos agrícolas de alto valor estratégico y sobre itinerarios verdes.



En el siguiente mapa se resaltan los principales ámbitos de elevado valor ambiental del entorno afectado por el proyecto de referencia:



En la siguiente relación se van destacando las principales afecciones sobre los ámbitos o elementos de elevado valor natural:

Espacios naturales protegidos:

El proyecto afectaría a los siguientes espacios de la Red Natura 2000:

- ZEC ES2110020 “Río Ega-Berrón”. (60 metros aproximadamente).
- ZEC ES2110022 “Entzia” (180 metros aproximadamente).

	ZEC RÍO EGA-BERRÓN	ZEC ENTZIA
<b>ELEMENTOS CLAVE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— El propio sistema fluvial</li> <li>— Los hábitats fluviales: hábitats acuáticos y bosques de ribera (92A0, 9240 y 9340).</li> <li>— El visón europeo (<i>Mustela lutreola</i>) y la nutria paleártica (<i>Lutra lutra</i>), especies catalogadas como “en peligro de extinción” en la CAPV y que cuentan con sus respectivos planes de gestión.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Bosques autóctonos: Hayedos xerófilos, robledales mesótrofos subatlánticos de <i>Quercus robur</i> y quejigales (9180* y 9240).</li> <li>— Pastizales y matorrales: Además de sus especies características, otras de gran interés como <i>Arenaria vitoriana</i>, <i>Carlina acaulis subsp. caulescens</i> o <i>Narcissus minor subsp. minor</i>, esta última incluida en el anexo II de la Directiva Hábitats (6210).</li> </ul>

El proyecto no afectaría a la integridad de estos dos espacios naturales protegidos, a tenor de lo indicado por el documento ambiental y del informe emitido por el órgano gestor de ambos espacios Red Natura 2000. En cualquier caso, será imprescindible la adopción de medidas de integración ambiental para no generar impactos irreversibles que afecten a dicha integridad.

## Especies faunísticas:

El proyecto afectaría a áreas de interés especial de especies faunísticas catalogadas por el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas, que cuentan con sus propios planes de gestión, a los que habrá que adaptarse:

ESPECIE	NOMBRE COMÚN	SITUACIÓN CVEA	PLAN DE GESTIÓN
<i>Mustela lutreola</i>	Visón europeo	En Peligro de Extinción	Orden Foral 322/03, de 7 de noviembre, BOTHA 142 de 5 de diciembre de 2003
<i>Lutra lutra</i>	Nutria	En Peligro de Extinción	Orden Foral 880/04, de 27 de octubre, BOTHA 136 de 24 de noviembre de 2004
Aves necrófagas			Orden Foral 229/2015, de 22 de mayo, por la que se aprueba el Plan Conjunto de Gestión de las aves necrófagas de interés comunitario de la Comunidad Autónoma del País Vasco, redactado conjuntamente por la Administración General del País Vasco y las Diputaciones Forales de Álava-Araba, Bizkaia y Gipuzkoa

## Vegetación y hábitats de interés de interés comunitario y prioritarios catalogados:

El proyecto afectaría a hábitats de interés comunitario y prioritario (\*) (según la Directiva 92/43/CEE del Consejo de 21 de mayo de 1992 relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres).

- 6210: Prados secos seminaturales y facies de matorral sobre sustratos calcáreos (*Festuco Brometalia*).
- 9180\* Bosques de laderas, desprendimientos o barrancos del *Tilio-Acerion*.
- 92A0: Bosques en galería de *Salix alba* y *Populus alba* (choperas y saucedas mediterráneas).
- 9240: Robledales ibéricos de *Quercus faginea* y *Quercus canariensis*.
- 9340: Bosques de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia* (encinares y carrascales).

Las afecciones sobre hábitats catalogados centran los principales efectos que sobre la vegetación se producirían como consecuencia de la ejecución del proyecto, que en cualquier caso no se considera que por la superficie afectada sea un efecto ambiental muy relevante. Hay que señalar asimismo que a lo largo de la traza del acondicionamiento de la carretera A-3114 se verían afectados, de manera "salpicada" o muy acotada ejemplares autóctonos arbóreos [por destacar: arces (*Acer monspessulanum*), fresnos (*Fraxinus excelsior*), olmos (*Ulmus minor*), chopos (*Populus sp.*) y diversos sauces] y arbustivos [por destacar: cornejo (*Cornus sanguinea*), endrinos (*Prunus spinosa*), avellanos (*Corylus avellana*), mundillo (*Viburnum opulus*), durillo (*Viburnum tinus*) y sauco (*Sambucus nigra*)].

## Hidrología superficial:

Por una parte, el río Berrón se verá afectado por el cruce en puente de la carretera A-3114 (pk 1+245 aproximadamente), el cual se ampliará pasando de los 6 metros de anchura actuales a los 15 metros proyectados. Este río desciende en dirección Norte-Sur a través del valle de Maeztu, desde las estribaciones orientales de los montes de Vitoria, y una vez ha recogido las aguas del río Igoroin e Izki, entre otros, se une finalmente al río Ega. En el ámbito del proyecto el río Berrón forma parte de la ZEC Ega-Berrón, y existe vegetación ribereña de elevado valor pues ésta constituye el hábitat catalogado 92A0: Bosques en galería de *Salix alba* y *Populus alba* (choperas y saucedas mediterráneas) y es hábitat de especies en "peligro de extinción" como el visón europeo (*Mustela lutreola*) y la nutria (*Lutra lutra*).

Por otra parte, el río Musitu o Igoroin también se verá afectado en la parte final del proyecto, a partir del pk 2+280 aproximadamente. El proyecto prevé un nuevo puente sobre este río en Leorza, esviado y con acera peatonal en voladizo a ambos lados, por lo que se eliminará el puente peatonal cercano. Cabe señalar que se elimina la escollera prevista en el proyecto del año 2002 a la salida de Leorza en dirección Cicujano, y se prevé en su sustitución una losa y pretil de contención. Se prevén también mejoras del murete actual de sujeción de la carretera A-3114, el cual está en contacto con el río Igoroin, así como la retirada del muro-pretil actual en el último tramo del proyecto. El Igoroin es un río de caudal permanente que forma rápidos de

gran belleza dejando en la zona que nos ocupa un estrecho y abrupto desfiladero que presenta un buen estado ecológico y con vegetación ribereña que aporta unas condiciones de umbría particulares. En sus márgenes se desarrollan saucedas y fresnedas de interés y en sus aguas limpias habitan importantes poblaciones de ciprínidos y salmónidos. También es hábitat del visón europeo (*Musteola lutreola*).

#### Paisaje, geomorfología y conectividad ecológica:

En cuanto a la conectividad ecológica, el papel como zonas de refugio, alimentación y reproducción que suponen los espacios naturales protegidos, y concretamente los dos espacios de la Red Natura afectados por el proyecto (ZEC Ega-Berrón y ZEC Entzia) es fundamental para garantizar el estado de conservación de las especies faunísticas que habitan en ellos. El río Igoroin en el tramo afectado por el proyecto, forma parte de la red de corredores ecológicos propuestos por la Diputación Foral de Álava (Estrategia de Conectividad Ecológico-Paisajística del Territorio Histórico de Álava. Dirección de Medio Ambiente. Diputación Foral de Álava. 2005.), ya que es un ámbito de elevado valor natural por su papel conector entre las distintas poblaciones faunísticas que albergan los espacios Red Natura 2000 circundante entre los que se incluyen la ZEC Ega-Berrón y la ZEC Entzia.

En el ámbito en análisis la geomorfología es uno de los elementos más significativos de todos los componentes del paisaje, por lo que el impacto se analiza y valora conjuntamente. Cabe señalar que en contra de lo que ocurría en el proyecto del año 2002 en el que se afectaba al "Crestón de las Águilas" (enorme ménsula rocosa que cuelga sobre la carretera A-3114) o los denominados "Pocilones" (oquedades de forma alabeada de origen kárstico), en este proyecto que ahora se evalúa ambientalmente estos ámbitos de elevado valor paisajístico y geomorfológico quedan fuera del ámbito de intervención, cuestión que se valora positivamente a efectos ambientales y paisajísticos. En cualquier caso, la parte final del proyecto afecta al paisaje del catálogo del paisajes singulares y sobresalientes del Territorio Histórico de Álava (Acuerdo 829/2005, del Consejo de Diputados de 27 de septiembre) puesto que se trata del paisaje sobresaliente "Montes de Iturrieta-Monte Arboro". El cruce del río Berrón también afecta al paisaje sobresaliente "Cabeceras de los ríos Ayuda, Aiago y Berrón".

Existen tres aspectos que, en la parte final del proyecto, tendrían unos impactos reseñables sobre la geomorfología y sobre el paisaje:

#### Desmante en el p.k. 2+345 aproximadamente



Según se describe en el documento ambiental, el trazado en este tramo desde Leorza hasta el final se ha encajado con dos objetivos: no afectar a la regata y contener la ocupación en la ladera. Por ello, en este tramo, se proyecta eliminar la berma y reducir la anchura de la cuneta. El ensanchamiento hacia la regata se realizará, en su caso, con una losa, sin escollera.

Se proyecta en esta zona sustituir el muro existente por otro algo más alto revestido de piedra que permitirá proteger la vegetación existente.

Se insta a la adopción de medidas de integración ambiental al respecto.

Possible eliminación de quejigo en el p.k. 2+430 aproximadamente



En este ámbito el documento ambiental indica que no hay certeza de si debe ser sacrificado el singular árbol del p.k. 2+430, pero a poco que se excave se necesitará su retirada por seguridad. A tal respecto cabe señalar que su forma tortuosa le otorga un porte y carácter muy singular. Este ejemplar de quejigo (*Quercus faginea*) contribuye al afianzamiento de parte de esta ladera, y su valor estético es importante, por lo que se procurará que se mantenga en el actual estado de conservación en la medida que ello sea posible considerando razones de seguridad.

Eliminación de talud rocoso en el p.k. 2+460 aproximadamente



El talud rocoso actual señalado en la foto mediante la flecha, antes de llegar a la finalización de la traza del proyecto justo antes de llegar al "Crestón de las Águilas" que se observa en esta misma imagen, será retranqueado unos 3 m. El nuevo talud tendrá una altura máxima de unos 8 m y su aspecto será rocoso, como el actual, aunque más "regular" y más "desnudo", sin los retazos de vegetación que han podido ir apareciendo con el tiempo. Será pertinente la adopción de medidas de integración paisajísticas al respecto.

Otros impactos que podrían producirse sobre itinerarios verdes y el patrimonio cultural y arqueológico se estima que serán de menor magnitud, y que podrían paliarse con la correcta adopción de medidas de integración ambiental, las cuales se recogen y describen en el siguiente apartado del presente informe.

#### 4. Medidas protectoras y correctoras

Adicionalmente a las medidas incluidas en el apartado 7 y 8 del documento ambiental, habrán de adoptarse las siguientes:

A) Con anterioridad al inicio de los trabajos constructivos en las zonas de sensibilidad ambiental que se señalan en el presente informe, se llevará a cabo la delimitación concreta y señalamiento del contorno de las superficies a afectar por los mismos. Para ello, se realizará la delimitación precisa y claramente visible del área de afección máxima respecto de cualquier actuación o instalación perteneciente a las obras. En dicho señalamiento habrán de estar presentes la Dirección de Obra, una persona técnica responsable del Servicio de Carreteras, el Jefe/a de obra de la contrata, una persona técnica del Servicio de Sostenibilidad Ambiental y una persona técnica del Servicio de Patrimonio Natural.

Se establecen como zonas de sensibilidad ambiental a los efectos del presente informe las áreas afectables por las siguientes actuaciones:

– pk 1+245: nuevo puente de la carretera A-3114 en el río Berrón (pasa de 6 metros de anchura a 15 metros).

– pk 2+280: nuevo puente sobre el río Igoroin en Leorza y eliminación de la actual pasarela peatonal cercana.

– pk 2+345: eliminación de murete junto a la carretera y desmonte.

– pk 2+430: posible afección a un ejemplar quejigo (*Quercus faginea*) notable.

– pk 2+440: trabajos de mejora del murete actual de sujeción de la carretera A-3114, el cual está en contacto con el río Igoroin, así como la retirada del muro-pretil actual en el último tramo del proyecto y la colocación de la losa que permita ampliar la carretera actual.

– pk 2+460: eliminación de talud rocoso.

B) La ejecución de todos los desmontes que se proyectan sobre la roca se llevarán a cabo mediante medios mecánicos, sin utilización de voladuras, de manera que se generen intencionadamente superficies irregulares, simulando taludes de roca natural, y sobre dichas superficies se aplicarán técnicas especiales de envejecimiento “naturalizado” de la roca; todo ello para facilitar su integración paisajística. El conjunto de estas actuaciones se someterá al control y aprobación del Órgano Foral de Medio Ambiente.

C) Se establecen las siguientes medidas adicionales de protección del río Berrón y del Muisitu o Igoroin y de las especies de fauna silvestre que habitan en ellos:

– Las actuaciones que se proyectan en el interior del cauce o que pueda tener afecciones sobre éste (construcción de un nuevo puente en el río Berrón y en el río Igoroin en Leorza y trabajos de mejora del murete actual de sujeción de la carretera A-3114, el cual está en contacto con el río Igoroin, así como la retirada del muro-pretil actual en el último tramo del proyecto) se realizarán fuera de la época de mayor sensibilidad para el visón europeo (*Mustela lutreola*), comprendida entre el 15 de marzo y el 31 julio, según se establece en su plan de gestión.

– Se prohíbe la circulación de maquinaria pesada dentro del cauce, y en los 5 m de servidumbre del dominio público hidráulico se limitará ésta para que sea la mínima posible.

– Queda prohibido efectuar vertidos directos o indirectos en el dominio público hidráulico y zonas inundables próximas, realizar acopios, acumular residuos sólidos, escombros o restos de excavación y demolición, cualquiera que sea su naturaleza.

— No se establecerán áreas de servicio, parques de maquinaria, y almacenamiento de productos contaminantes en el ámbito del cauce, ni en zonas inundables próximas.

D) En el puente del río Igoroin, se estudiará la ejecución de banquetas laterales a los efectos de permeabilidad ecológica, cuya anchura mínima se considera que habrá de ser de 0,5 m y cuya altura se definirá en base a la lámina de inundación. Se recomienda asimismo que los drenajes hidráulicos que se proyecten en el tramo a acondicionar de la carrera A-3114, también cuenten con dicha banqueta en caso de que sea posible su instalación en función del tamaño de la estructura que se pretenda instalar en base a los condicionantes hidráulicos.

E) En el puente sobre el río Berrón se comprueba la concreción en proyecto de una zona elevada por donde podrá discurrir “en seco” la fauna silvestre semiacuática. Se realizará una restauración de toda esta zona o banqueta elevada con una mezcla adecuada de gramíneas y pratenses.

F) En caso de tener que realizar corta de arbolado, se realizará únicamente sobre los pies arbóreos y arbustivos estrictamente necesarios, los cuales serán marcados por el Servicio de Montes de la Diputación. En general, se ha de respetar escrupulosamente la vegetación arbórea y arbustiva autóctona existente, afectando lo mínima posible durante el transcurso de las obras proyectadas.

G) La realización de los trabajos de tratamiento vegetal a llevar a cabo en las zonas previstas de alteración por parte del proyecto y que cuentan con cubierta vegetal en la actualidad se ceñirá a las siguientes actuaciones:

— Descompactación, modelado y perfilado previo del terreno para su adecuada conformación fisiográfica y ajuste apropiado en las zonas de contacto y transición con el terreno natural.

— Aporte y posterior perfilado de detalle de una capa de al menos 0,4 m de tierra vegetal de calidad. Habrán de adoptarse medidas para evitar la aparición de especies exóticas invasoras y/o alóctonas con potencial invasor.

— Ejecución de trabajos de laboreo y mullido del suelo, y posterior refino, para preparación apropiada de las superficies para la siembra e hidrosiembra.

— Siembra e hidrosiembra de herbáceas en base a una mezcla de especies gramíneas y leguminosas adaptada a las condiciones climáticas y edáficas de la zona. Esta mezcla de semillas deberá ser aprobada por la Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo.

Una vez finalizada la obra se realizará una restauración de la vegetación en aquellas zonas donde hayan quedado desprovistas de vegetación arbustiva y/o arbórea. Especial atención merece a tal respecto la ribera de la margen derecha del río Berrón (perteneciente a la ZEC río Ega-Berrón) que se vería afectada por las obras del nuevo puente proyectado. La restauración se realizará con especies autóctonas y bajo la supervisión y aprobación por parte de este órgano ambiental. Se habrá de utilizar planta y material vegetativo de origen local certificado. Además de los pasos descritos para los trabajos de tratamiento vegetal, habrá de seguirse la siguiente secuencia:

— Realización de plantaciones para integración paisajística de los trabajos realizados, a realizar en todos aquellos ámbitos en los que se afecte al arbolado y/o zonas arbustivas autóctonas:

Especies arbóreas y arbustivas. Las propias del ámbito afectado: fresno (*Fraxinus excelsior*), quejigo (*Quercus faginea*), sauce (*Salix alba*, *Salix elaeagnos*, *Salix purpurea*), espino albar (*Crataegus monogyna*), sauco (*Sambucus nigra*), durillo (*Viburnum tinus*), etc.

Árboles: ejemplares de 1,50 a 1,75m de altura. Distancia entre plantas 2m. Dimensión mínima del hoyo 0,6 x 0,6 x 0,8m.

Arbustos: ejemplares de 1m de altura. Distancia entre plantas 1m. Dimensión mínima del hoyo 0,4 x 0,4 x 0,4m.

Una vez relleno el hoyo con tierras de calidad, se hará en la superficie un alcorque de 40 cm de radio y 10 cm de altura de caballón, y se efectuará un riego de 40 l/planta. Se abonará con un aporte de 100 gr/pie de abono de liberación lenta y aporte de un kilo de abono orgánico compostado.

Se valorará la colocación en la base de todas las plantas un protector de base antihierbas tipo "Horsol" de color verde, de 110 gr/m<sup>2</sup>, de 1 m. de anchura total enterrando 20 cm a cada lado para su anclaje. Se colocarán protectores de tipo "Tubex" de 60 cm de alto para todas las plantas y un tutor de acacia.

Época de plantación: diciembre-febrero.

Mantenimiento integral de las plantaciones. Incluye la realización de riegos durante el periodo de déficit hídrico, aportando en cada riego 12 l/planta de agua y añadiendo únicamente en el primer riego 100 gr/planta (3.000 kg/ha) de fertilizante químico complejo NPK al agua de riego. Así como los aporcados, binas y escardas en caso de ser necesarios, una poda de conformación y la eliminación de ramas muertas y chupones, y la reposición de tutores y protectores.

H) En el último tramo del proyecto, en la margen derecha, y según se recoge en el propio documento ambiental presentado por el promotor, existen dos manantiales aprovechados. Se deberán extremar los cuidados durante el transcurso de las obras proyectadas para no interrumpir suministros o alterar la calidad del agua.

I) El Departamento de Infraestructuras Viarias y Movilidad programará adecuadamente la secuencia de trabajos propiamente constructivos (obra civil, movimientos de tierras, etc.) y de restauración vegetal proyectados en las superficies que resulten alteradas por la obra (modelados y perfilados de las superficies de trabajo, aportes de tierra vegetal, preparaciones del sustrato, siembras, hidrosiembras y plantaciones), de tal forma que éstos se realicen de forma concatenada e inmediatos a los acabados de obra civil y movimientos de tierras previstos, debiéndose considerar en la planificación de las operaciones la ejecución del tratamiento vegetal durante las épocas adecuadas.

J) En la localización de zonas de acopio de materiales para la obra, parques de maquinaria, accesos en su caso a zonas de trabajo, depósitos de tierra vegetal y otros excedentes de excavación, instalaciones y otras edificaciones auxiliares que pudieran ser necesarias para la ejecución de las labores constructivas previstas, habrán de conjugarse, además de criterios técnico-económicos, consideraciones de carácter ecológico y paisajístico. A tal fin las ubicaciones que pudieran plantearse y queden fuera del límite del área de expropiación deberán ser informadas y autorizadas previamente por la Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo.

K) En caso de que se tengan que habilitar nuevos caminos de tierra construidos en su caso para acceso a las obras y emplazamientos de equipos materiales, cuestión que habrá de ser autorizada por parte del órgano ambiental, y una vez que no sean necesarios al haberse terminado la obra, deberán ser clausurados y recuperados mediante trabajos de integración paisajística que contemplarán modelados y perfilados para ajuste fisiográfico al entorno, aportes de tierra vegetal en espesor mínimo de 40 cm, preparaciones del sustrato, siembras, hidrosiembras y plantaciones, en su caso, con especies arbóreas y arbustivas.

L) La tierra vegetal procedente de la excavación se aprovechará íntegramente en la restauración del entorno afectado por la obra. Se procederá a la retirada del horizonte orgánico del suelo de forma selectiva, siendo deseable su redistribución inmediata o procediendo a su acopio si no fuera posible. El apilado se hará en masas de sección trapezoidal de 2,5 metros de altura como máximo.

M) Las localizaciones para disposición permanente de cualquier tipo de vertido de excedentes de obra o de excavaciones ligadas a la misma que pudieran requerirse y que no hayan sido previstas en el proyecto, deberán ser informadas previamente a su ejecución y autorizadas por la Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo, y nunca se localizarán en zonas arboladas o entornos inmediatos a cursos de agua. Las áreas de disposición y vertido deberán ser de forma obligada objeto de un tratamiento de restauración ambiental, que fijará este órgano ambiental, y que habrá de contemplar entre otros el modelado y perfilado de superficies para su mejor ajuste formal y adaptación fisiográfica al entorno, el escarificado y descompactación del sustrato a profundidad conveniente, aportes de tierra vegetal (en espesor mínimo de 30 cm), trabajos de laboreo y mullido del suelo, posterior siembra o hidrosiembra y en su caso plantación. Se priorizará el depósito de materiales sobrantes en la cantera de Laminoria por su cercanía, siempre con el prisma de que dichos depósitos contribuyan en la restauración de la citada cantera.

N) Si bien no es previsible que se generen impactos sobre la pasarela superior que cruza la carretera A-3114 en el pk 1+385, es preciso recordar que por dicha pasarela discurren dos itinerarios verdes: la vía verde del antiguo ferrocarril Vasco Navarro, y la ruta circular de Montaña Alavesa. A tal efecto, en caso de que pudiera ocasionarse cual afección como consecuencia de las obras contempladas en el proyecto, habrá de atenderse las disposiciones y directrices contempladas en la Norma Foral 1/2012, de 4 de enero, de Itinerarios Verdes del Territorio Histórico de Álava.

O) Habida cuenta que el proyecto afecta a la zona de protección arqueológica (ZPA) número 51 del municipio de Arraia-Maeztu [Iglesia Santa Eufemia (BOPV 130 de 9 de julio de 1997)], se requiere la realización del control arqueológico de los movimientos de tierras que vayan a producirse dentro de esta ZPA, y se estará a lo que a tal respecto establezca el órgano foral competente en materia de patrimonio cultural y arqueológico.

P) Deberán habilitarse, durante el período de realización de las obras, recipientes estancos, depósitos impermeabilizados u otros sistemas alternativos para almacenamiento de lubricantes o carburantes, quedando prohibido el vertido de los ya utilizados, los cuales se entregarán a gestor autorizado. Esta prohibición se hace extensiva a los restos de hormigón, materiales constructivos, tierras, etc., que se enviarán a escombrera o vertedero autorizados. Los residuos de construcción y demolición procedentes de la retirada de firmes o estructuras viarias deberán gestionarse conforme establece en el Decreto 112/2012, de 26 de junio, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. Se atenderá asimismo al Decreto 49/2009, de 24 de febrero, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero y la ejecución de rellenos.

Q) Una vez finalizadas las obras se efectuará una rigurosa campaña de limpieza. El área de influencia del proyecto habrá de quedar totalmente limpia de restos de obras, y las instalaciones de obra totalmente desmanteladas.

R) Se instruirá al personal a contratar para la ejecución de las obras sobre la problemática medioambiental de las actuaciones del proyecto, con el fin de incorporar a los hábitos de trabajo unos criterios de conducta que eviten riesgos innecesarios para el medio ambiente en general y para el ámbito físico y biológico afectable por la obra en particular.

S) Vigilancia ambiental. Para la consecución de los objetivos de protección que se definen en este informe se estima necesario que el promotor cuente en obra con una persona con perfil de técnico de medio ambiente que llevará a cabo labores de seguimiento, vigilancia y asesoramiento medioambiental, cuya dedicación y presencia se estima conveniente que sea continuada en los periodos en los que se ejecuten aquellas actuaciones del proyecto con un mayor riesgo de ocasionar impactos ambientales, así como en aquellos otros en los que se lleven a cabo los trabajos específicos de recuperación medioambiental e integración paisajística. Se estima conveniente asimismo la realización de una labor de seguimiento medioambiental a



llevar a cabo de forma coordinada entre la Dirección de Infraestructuras Viarias y la Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo, a realizar durante la fase de construcción para conocer y evaluar la eficacia de las medidas correctoras y de restauración ambiental aplicadas y corregir las posibles deficiencias que se puedan apreciar. Con esta finalidad y como medida concreta de control, consideramos oportuno que el promotor lleve a cabo durante la ejecución de las obras un seguimiento y control de la calidad del agua del río Igoroin o Musitu y también del río Berrón. Se tomarán para ello muestras y análisis periódicos de las aguas, debiéndose realizar con una frecuencia de al menos una vez cada quince días. Deberá controlarse la presencia de elementos procedentes de la erosión tras los movimientos de tierra. Además, los análisis deberán incluir como mínimo el registro de los siguientes parámetros, y se remitirán regularmente a este órgano ambiental:

— Temperatura.	— Demanda química de oxígeno (DQO).
— PH.	— Nitrógeno orgánico y amoniacal (NTK).
— Sólidos totales. Sólidos en suspensión.	— Nitratos y nitritos..
— Oxígeno disuelto.	— Fósforo total (PT)
— Conductividad.	— Hidrocarburos, aceites y grasas.

En su virtud, a propuesta de la primera Teniente Diputado General y Diputada Foral del Departamento de Desarrollo Económico, Innovación y Reto Demográfico, en funciones del titular del Departamento de Medio Ambiente y Urbanismo, por ausencia de su titular, de conformidad con lo establecido en el Decreto Foral del Diputado General 325/2019, de 5 de julio, y en virtud 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 Excma. Diputación Foral de Álava.

#### DISPONGO

Primero. Formular el informe de impacto ambiental del “proyecto de trazado de acondicionamiento de la carretera A-3114 entre los pk 26+020 y 27+430 entre Maestu y Leorza”.

Segundo. En cumplimiento de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, el informe de impacto ambiental tendrá efectos de pronunciamiento ambiental determinante en lo relativo a las medidas y condicionantes.

Tercero. Ordenar la publicación del presente informe de impacto ambiental en el BOTHA.

Vitoria-Gasteiz, a 27 de septiembre de 2021

*La Diputada en funciones del Departamento de Medio Ambiente y Urbanismo*  
M<sup>a</sup> PILAR GARCIA DE SALAZAR OLANO

*La Directora de Medio Ambiente y Urbanismo*  
NATIVIDAD LÓPEZ DE MUNAIN ALZOLA