

**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 337/2022 del diputado de Medio Ambiente y Urbanismo, de 14 de diciembre, que formula la declaración de impacto ambiental del "estudio informativo de acondicionamiento de la carretera A-2622 en el tramo del puerto de la Tejera y variante de Salinas de Añana, p.k. 22,90 a p.k. 30,50"

Con fecha 28 de mayo de 2019 la Dirección de Infraestructuras Viarias y Movilidad de esta Diputación Foral de Álava remite a la Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo escrito mediante el que se acompaña el documento inicial del "estudio informativo de acondicionamiento de la carretera A-2622 en el tramo del puerto de la Tejera y variante de Salinas de Añana, P. K. 22,90 a P. K. 30,50"; y se solicita al órgano ambiental la elaboración del documento de alcance del estudio de impacto ambiental. El proyecto de referencia se encuentra sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, regulado mediante la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

El Servicio de Sostenibilidad Ambiental, a instancias de la Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo, emitió con fecha 6 de noviembre de 2019 documento de alcance del estudio de impacto ambiental, que según el artículo 5 de la Ley 21/2013, se refiere al "pronunciamiento del órgano ambiental dirigido al promotor que tiene por objeto delimitar la amplitud, nivel de detalle y grado de especificación que debe tener el estudio de impacto ambiental".

En el marco de la evaluación de impacto ambiental con fecha 30 de mayo de 2019 se ha llevado a cabo la fase de consultas a las administraciones públicas (AAPP) afectadas y a las personas interesadas y con fecha 8 de junio de 2022 se publicó en el BOTHA el anuncio de información pública del estudio informativo y del estudio de impacto ambiental, realizándose asimismo una segunda fase de consultas a las AAPP afectadas y personas interesadas con fecha 7 de junio de 2022.

Finalmente, como culminación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental, se expone a continuación la propuesta de texto de la declaración de impacto ambiental del proyecto en cuestión.

1. Objeto del proyecto. Resumen de las características del proyecto. Alternativas estudiadas

Objeto del proyecto.

Se plantea una mejora de la carretera A-2622 en dos tramos con un total de 7,3 kilómetros. En un primer tramo de 4,0 kilómetros, localizado en el entorno del núcleo de Paúl y del Alto de la Tejera, se persigue el objetivo de diseñar una carretera con sección transversal de 6/8 metros y para una velocidad de proyecto de 60 km/h. En el tramo siguiente, próximo a Salinas de Añana, en unos 3,3 kilómetros aproximadamente la sección transversal que se proyecta es de 7/9 metros y la velocidad de 80 km/h. En el primero de los tramos se encuentra el puerto de la Tejera y en el segundo la variante de Salinas de Añana. Para ambos tramos se han estudiado distintas alternativas de los trazados.

Resumen de las características del proyecto.

Se incluye una tabla resumen con las características geométricas más representativas de cada alternativa:

| ALTERNATIVAS | LONGITUD | PENDIENTE | | RADIO | |
|---|----------|-----------|------|--------------|------|
| | (M) | MÁX. | MÍN. | MÁX. | MÍN. |
| ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA A-2622 (Vp=60 km/h) | | | | | |
| Alternativa A-1 | 4.087,40 | 8,49 | 0,51 | 12.000-2.500 | 130 |
| Alternativa A-2 | 4.023,84 | 8,49 | 0,51 | 12.000-2.500 | 130 |
| Alternativa B | 4.095,59 | 8,49 | 0,51 | 15.000-3.500 | 180 |
| VARIANTE SALINAS (Vp=80 km/h) | | | | | |
| Variante Salinas Norte 1 | 3.291,91 | 7,00 | 1,67 | 550 | 450 |
| Variante Salinas Norte 2 | 3.123,69 | 7,00 | 1,50 | 750 | 400 |

Las actuaciones más relevantes a ejecutar para alcanzar el objeto del proyecto en común para todas las alternativas expuestas y para cada uno de los dos tramos a acondicionar son las siguientes:

– Movimientos de tierras: excavaciones para la construcción de desmontes y terraplenes, acondicionado de sobrantes, extendidos y compactación del terreno, incluida la carga y transporte del material resultante de la excavación a vertedero autorizado. A continuación se muestra una tabla con los volúmenes calculados necesarios para la excavación de desmonte y la construcción de terraplenes, así como la superficie de afección de cada una de las alternativas y para cada uno de los tramos a mejorar:

| ALTERNATIVAS | PENDIENTE | | SUPERFICIE DE OCUPACIÓN |
|---|------------|------------|-------------------------|
| | TERRAPLÉN | DESMONTE | TOTAL |
| | (M³) | (M³) | (M³) |
| ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA A-2622 (Vp=60 km/h) | | | |
| Alternativa A-1 | 50.026,54 | 309.968,80 | 105.937,55 |
| Alternativa A-2 | 38.499,61 | 366.750,22 | 111.464,07 |
| Alternativa B | 217.649,34 | 231.024,37 | 112.516,03 |
| VARIANTE SALINAS (Vp=80 km/h) | | | |
| Variante Salinas Norte 1 | 173.766,35 | 482.120,33 | 129.107,10 |
| Variante Salinas Norte 2 | 255.351,54 | 766.404,08 | 139.124,80 |

– Obras de drenaje, conductos por los cuales cruza del agua, debajo de la vía de un lado al otro restituyendo la continuidad de la trayectoria de los cauces interceptados por las obras.

– Instalación de firmes, tanto de las propias vías acondicionadas y caminos de nueva creación como la de los accesos necesarios para la ejecución de las obras.

– Estructuras, incluye la construcción de muros, cajones y un viaducto en la alternativa variante de Salinas norte 1 y un falso túnel, tipo ecoducto para el paso de fauna silvestre, en el acondicionamiento de la carretera A-2622 en la zona del alto de la Tejera.

– Señalización, balizamiento y sistemas de contención.

– Integración ambiental: el proyecto incluye partidas para la restauración y revegetación de la zona afectada a ejecutar tras la finalización de los trabajos para cada una de las distintas alternativas propuestas.

Alternativas estudiadas.

El estudio de impacto ambiental elaborado incluye el análisis de las alternativas de los trazados para cada uno de los dos tramos a acondicionar mediante un análisis multicriterio.

En este estudio de impacto, además, se recogen las indicaciones y condiciones que se recogían en una fase previa en el documento de alcance. En este documento el Servicio de Sostenibilidad Ambiental entre otros aspectos de especial relevancia, instaba a estudiar la posibilidad de ejecutar un paso elevado de fauna, junto con un corredor biológico asociado, en

la zona del alto de la Tejera, este paso tendría unos impactos muy positivos en la conectividad ecológica de la zona. Además fue en esta fase, en donde, de las cinco alternativas de trazado en el tramo del puerto de la Tejera se pasó a tres, desechando por su impacto crítico sobre el paisaje sobresaliente catalogado las alternativas entonces denominadas C y D, prácticamente lo mismo se puede señalar de la variante sur de Salinas de Añana que también fue descartada, incluyendo de esta forma el estudio de impacto ambiental únicamente las alternativas con un menor impacto ambiental, variante norte 1 y 2.

Así pues, finalmente el estudio de impacto ambiental recoge tres alternativas de diseño para el trazado del tramo del puerto de la Tejera y dos para el tramo de la variante de Salinas de Añana.

La alternativa 0, consistente en no intervenir o hacerlo de forma limitada con pequeñas actuaciones, no se ha contemplado pues contradice el plan integral de carreteras de Álava, aprobado mediante la Norma Foral 6/2019, de 20 de marzo.

Puerto de la Tejera. Alternativa 1: A-1.

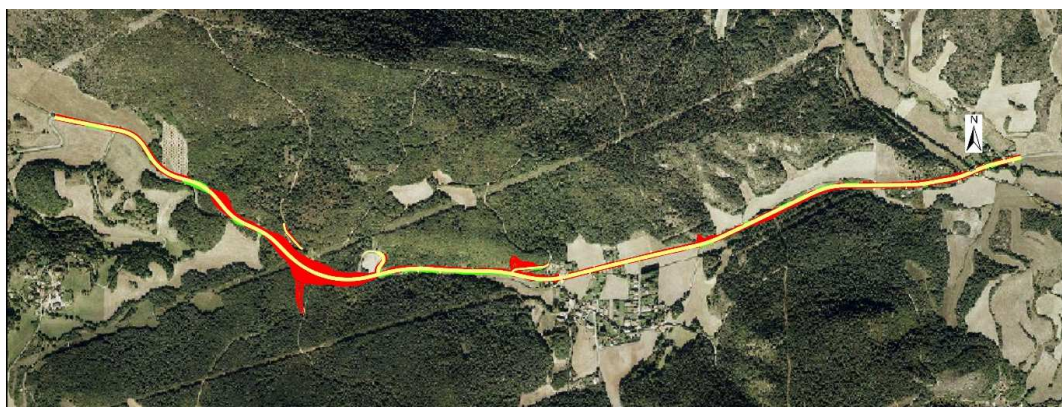
El corredor A-1 tiene una longitud de 4.087,40 metros. En su parte inicial (zona de Paul) el trazado continúa por la plataforma de la carretera existente hasta llegar a la zona de curvas del puerto, donde el trazado se desplazaría hacia el sur con radios comprendidos entre 130 metros y 600 metros, hasta la parte final del tramo donde conecta con la calzada existente y donde comenzaría la variante de Salinas de Añana. La velocidad de proyecto es de 60km/h y se garantiza un radio mínimo de 130 metros. La inclinación máxima recomendada por la instrucción 3.1-I. C. para una velocidad de 60 km/h es del 6,00 por cien y en casos excepcionales puede llegar al 8,00 por cien. En una zona del tramo se supera la pendiente máxima recomendada por la necesidad de adaptarse a la orografía del terreno.



Trazado en el puerto de la Tejera de la alternativa A-1,
en rojo las zonas en desmante y en verde las zonas en terraplén

Puerto de la Tejera. Alternativa 2: A-2.

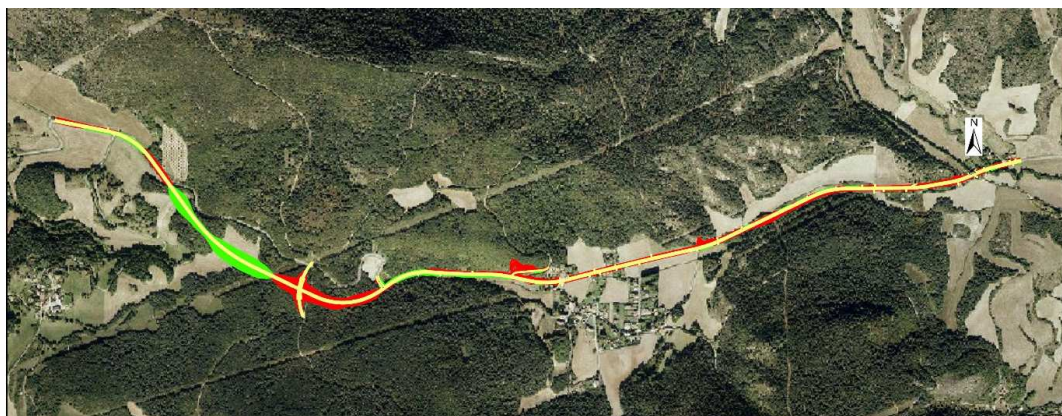
La alternativa A-2 tiene una longitud de 4.023 metros. Al igual que en la alternativa anterior, el trazado proyectado discurre por la plataforma actual de la carretera A-2622 hasta aproximadamente 120 metros antes de comenzar la zona de curvas del puerto de la Tejera. Desde este punto la alternativa A-2 se desplaza de nuevo hacia el sur, pero con radios más amplios que en el caso anterior. En este caso, se sigue garantizando el radio mínimo de 130 metros. Esta alternativa conlleva un movimiento de tierras ligeramente mayor con respecto a la anterior. Al igual que en la primera alternativa, también se supera en un tramo la pendiente máxima recomendada debido a la necesidad de adaptarse a la orografía del terreno.



Trazado en el puerto de la Tejera de la alternativa A-2,
en rojo las zonas en desmonte y en verde las zonas en terraplén

Puerto de la Tejera. Alternativa 3: B.

La alternativa B tiene una longitud de 4.095 metros. El trazado discurre por la calzada existente hasta aproximadamente el mismo punto que la anterior alternativa, antes de la zona de curvas del puerto. Sin embargo, desde este punto, el trazado se desplaza más hacia el sur que en los casos anteriores, y conecta de nuevo con la calzada existente aproximadamente a unos 400 metros antes de la conexión con la futura variante de Salinas. Esta alternativa presenta un trazado más suave que las dos anteriores, sobre todo en la parte final del tramo, de forma que se consigue ampliar el radio mínimo llegando hasta un radio de 180 m.



Trazado en el puerto de la Tejera de la alternativa B,
en rojo las zonas en desmonte y en verde las zonas en terraplén

A continuación se muestra la zona de mayor sensibilidad, alto del puerto de la Tejera, para cada una de las tres alternativas del estudio.



Puerto de la Tejera de la alternativa A-1

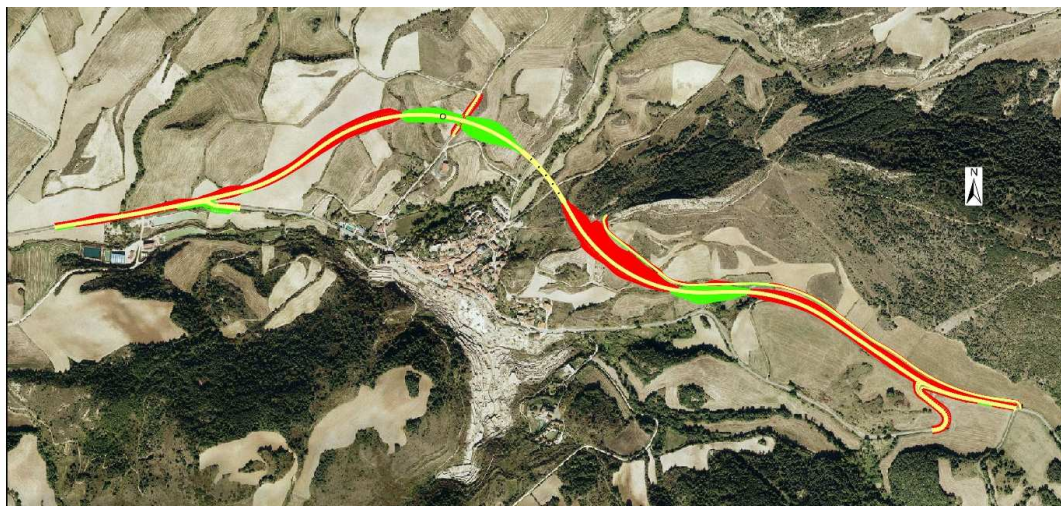
Puerto de la Tejera de la alternativa A-2

Puerto de la Tejera de la alternativa B

La alternativa A-2 es la que mejor se adapta al trazado actual de la carretera A-2622 (en verde) y por lo tanto la que menos impacto global podría generar a priori.

Variante de Salinas de Añana. Alternativa 1: Norte-1.

El trazado proyectado discurre por el corredor norte, situado por la zona norte del pueblo de Salinas de Añana con una longitud total de 3.291 metros. La variante proyectada parte desde la intersección de la carretera A-2622 con la carretera A-4318 para volver a conectar con la carretera A-2622 en las inmediaciones de la báscula de pesaje. Los radios cumplen para una velocidad de proyecto de 80 km/h, según lo establecido en la norma 3.1-IC trazado, siendo el mínimo de 450 metros. La inclinación máxima recomendada por la instrucción 3.1-I. C. para una velocidad de 80 km/h es del 5,00 por cien y en casos excepcionales puede llegar al 7,00 por cien. La pendiente en algunos tramos de la variante es superior al 5 por cien pero nunca mayor al 7 por cien, debido a la orografía del terreno.

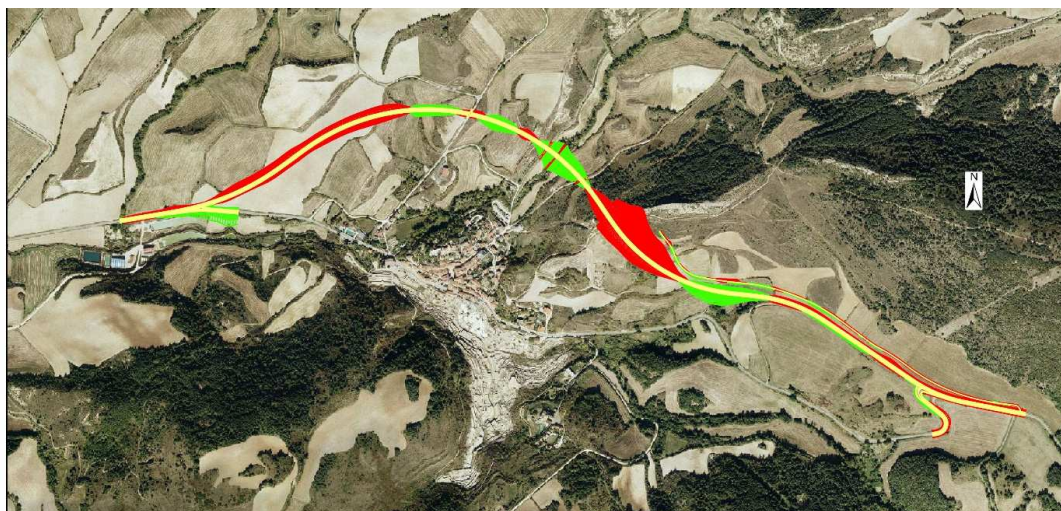


Trazado en la variante de Salinas de Añana alternativa N-1,
en rojo las zonas en desmonte y en verde las zonas en terraplén

Variante de Salinas de Añana. Alternativa 1: Norte-2.

El trazado proyectado también discurre por el corredor norte, al norte del municipio del pueblo de Salinas de Añana, pero tiene una longitud inferior a la alternativa anterior, con un total de 3.123 metros. La variante proyectada también parte desde la intersección de la carretera A-2622 con la carretera A-4318 para volver a conectar con la carretera A-2622 en las inmediaciones de la báscula de pesaje. En esta alternativa el radio mínimo es de 400 m siendo superior al mínimo establecido en la norma 3.1-IC trazado. La inclinación máxima recomendada por la

instrucción 3.1-I. C. para una velocidad de 80 km/h es del 5,00 por cien y en casos excepcionales puede llegar al 7,00 por cien. La pendiente en algunos tramos de la variante llega a máximos de 7 por cien pero nunca lo supera. Esta alternativa, respecto a la anterior, presenta una gran descompensación de tierras, requiriendo un mayor volumen de excavación.



Trazado en la variante de Salinas de Añana alternativa N-2, en rojo las zonas en desmonte y en verde las zonas en terraplén

Conclusiones.

• Puerto de la Tejera.

Las alternativas A-1 y A-2, requieren un volumen de excavación de tierras similar, mientras que la alternativa B, presenta un mejor balance de tierras pero es la opción que más se aleja de la carretera actual y la que ocupa una mayor superficie, afectándose a hábitats sensibles. Por otro lado esta alternativa tiene una mayor longitud y por lo tanto un mayor tiempo de recorrido. La alternativa B, afecta negativamente a la permeabilidad por introducir un efecto barrera que actualmente no existe, afecta en mayor medida a los corredores ecológicos interceptados, tiene una mayor afección paisajística, y supone una mayor afección hidrológica, ya que afecta a un arroyo afluente del río Añana.

La alternativa mejor valorada en este ámbito, es la alternativa A-2, para la mayor parte de los elementos del medio considerados, tanto en relación con la afección paisajística, como a los corredores ecológicos y los hábitats de bosque autóctono. Además, es la que menos afecta a la hidrología superficial al presentar un trazado más cercano a la actual A-2622.

• Variante Salinas de Añana.

La variante norte-1, es mucho más favorable que la variante norte-2 ya que ésta implica un mayor volumen de excavación y, por tanto, mayor ocupación de terrenos. La construcción de un viaducto en la alternativa norte-1, además de minimizar la ocupación de terrenos, reduce el efecto barrera y mejora las condiciones de permeabilidad en la zona ambientalmente más frágil. Con respecto a las aguas superficiales, la variante norte-2 afecta al cauce del río Menchón con la ejecución de un cajón para permitir su paso, mientras que en la variante norte-1 con la ejecución del viaducto se minimiza muy sustancialmente el efecto negativo sobre este cauce y sobre su ribera. En cuanto a la afección paisajística, en el caso de la norte-2 la afección es mayor por presentar mayores desmontes. Por todo esto se concluye que la alternativa más favorable para ejecutar el tramo de la variante de Salinas de Añana es la alternativa variante norte-1.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

Geología.

Geológicamente la zona se halla situada en las estribaciones septentrionales de la Cuenca Cantábrica. El diapiro de Salinas de Añana intruye en el terciario continental de la depresión Miranda-Treviño. Los materiales aflorantes son de edades Triásico, Jurásico, Cretácico superior y Terciario, y aparecen estructurados según un gran sinclinal de dirección N 105° E. En las inmediaciones de Salinas de Añana existen abundantes masas de ofitas asociadas a la mencionada estructura diapírica.

También aparecen restos de rocas carbonatadas denominadas carniolas, calizas tableadas del periodo Jurásico y afloramientos más restringidos de calizas, margas hojosas y rocas detríticas del Cretácico y Terciario. Entre este conjunto arcilloso es frecuente encontrar grandes masas de rocas evaporíticas formadas por yesos y sales cuya disolución, transporte y precipitación en las instalaciones salineras, es la responsable del emplazamiento de las salinas del Valle Salado de Añana al norte del Lago de Arreo-Caicedo de Yuso, y de la existencia del manantial del lago, inmediatamente al noreste del propio lago, que en definitiva es una torca kárstica.

En la "Estrategia de Geodiversidad de la CAPV 2020" se encuentra recogido el Lugar de Importancia Geológica (LIG-116: "Diapiro de Añana") en el que quedan incluidas todas las alternativas de trazados estudiados.

Hidrología.

El Alto de la Tejera es la divisoria de aguas entre la cuenca del río Baias y la del río Omecillo, por ello no hay cursos de agua importantes ya que nacen allí mismo.

La cuenca del Valle Salado de Salinas de Añana es más compleja debido al mayor número de cursos de agua que conforman la red de drenaje, muchos de ellos de carácter intermitente. El curso principal lo constituye el río Muera, que recibe aguas del Vitoria, del Menchon y del Huertas, y sirve de drenaje a la salmuera que no es aprovechada en las salinas procedente de los manantiales de Santa Engracia, que con un caudal de 2 l/s es la surgencia principal, ubicada en el extremo sur del valle; el de Fuentearriba que aporta salmuera a las eras más altas de la ladera y se ubica en la zona este, y los de La Hontana y El Pico, de menor entidad que los anteriores. Las aguas del Muera se abren paso en dirección oeste para desembocar en el Omecillo.

El Plan Territorial Sectorial (PTS) de Zonas Húmedas de la Comunidad Autónoma del País Vasco considera el Lago de Arreo-Caicedo de Yuso (Código B6A2) y el Valle Salado de Añana (Código CA1) como zonas húmedas del grupo II. Además, tanto el lago de Arreo-Caicedo de Yuso como las Salinas de Añana forman un espacio incluido en el convenio Ramsar relativo a humedales de importancia internacional desde 2002.

Corredores ecológicos.

El ámbito de actuación del proyecto se sitúa en el entorno del lago de Arreo-Caicedo de Yuso que está clasificada como área núcleo, y las zonas orientales del Diapiro, con vegetación autóctona mejor conservada, como áreas de enlace y corredores de enlace, considerando áreas de amortiguación el resto del ámbito ordenado.

Espacios protegidos.

Buena parte de las alternativas quedan dentro de la figura de protección denominada Biotopo Protegido del Diapiro de Añana designado por el Decreto 85/2016, de 31 de mayo. No se estaría dentro de la Zona Especial de Conservación del Lago de Caicedo Yuso y Arreo (ES2110007). La opción seleccionada para su desarrollo como proyecto constructivo se encuentra en su mayor parte dentro del ámbito del biotopo protegido.

Vegetación.

El ámbito de estudio se encuentra en el piso bioclimático supramediterráneo, en un ambiente de transición del quejigal submediterráneo, intercalando amplias zonas de carrascal montano subhúmedo.

En la actualidad la superficie afectada en las zonas del Alto de la Tejera está ocupada por formaciones boscosas donde destacan por su amplitud los pinares de pino silvestre (*Pinus sylvestris*), localizados principalmente en las cotas más elevadas. La mayor parte de estos pinares poseen un carácter espontáneo y en algunos casos muestran un buen estado de conservación, con zonas de notable madurez y otras de irregularidad de la masa. En ocasiones, como en las proximidades de la población de Viloria, el pino silvestre aparece mezclado con el quejigo (*Quercus faginea*) o alguna otra quercínea. Los quejigales de *Quercus faginea* aparecen fundamentalmente en las laderas de orientación sur. Se trata de la comunidad de *Spiraeo obovatae-Quercus faginae sigmetum*. El dosel arbóreo de esta masa forestal es poco denso, y deja numerosas ventanas de luz que permiten el fuerte desarrollo del sotobosque, cuyo estrato es enmarañado e impenetrable. El elenco de especies de arbustos es numeroso, aunque hay siempre un nutrido conjunto de plantas propias de los matorrales y pastizales de substitución que se presentan en el interior de estos bosques siempre perturbados y luminosos.

En la zona de la variante de Salinas de Añana la vegetación natural es de menor relevancia o valor ambiental ya que la nueva infraestructura será ejecutada en tierras ocupadas por campo de cultivos. Es reseñable la vegetación asociada al arroyo de Menchon en donde en bandas de unos 12 metros de ancho a lo largo del cauce habitan especies propias de los cauces como chopos, sauces y fresnos, acompañados con un denso estrato arbustivo fundamentalmente a base de zarza, rosa y espino.

Hábitats.

En la zona de actuación se han detectados los siguientes hábitats:

| CÓDIGO DH | DENOMINACIÓN DH |
|-----------|---|
| 9240 | Robledales ibéricos de <i>Quercus faginea</i> y <i>Quercus canariensis</i> |
| 6210* | Prados secos seminaturales y facies de matorral sobre sustratos calcáreos (<i>Festuco-Brometalia</i>) (parajes con importantes orquídeas) |
| 9230 | Robledales galaico-portugueses con <i>Quercus robur</i> y <i>Quercus pyrenaica</i> |
| 6220* | Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del <i>Thero-Brachypodietea</i> |
| 8210 | Pendientes rocosas calcícolas con vegetación casmofítica |

DH: Directiva Hábitats

La superficie de afección aproximada es de 6,27 ha, será en la fase de redacción del proyecto constructivo de las alternativas seleccionadas en donde se determine con precisión la superficie afectada para tomar en consideración a la hora de planificar las medidas compensatorias por la pérdida de superficie de estos hábitats comunitarios.

Flora y fauna silvestre.

Flora.

La base florística está constituida por elementos de corología eurosiberiana y mediterránea. A ellos se les añaden especies de gran especificidad, asociadas a los humedales y en especial, a los enclaves salinos.

A continuación se presentan las especies de flora que están incluidas en el catálogo vasco de especies amenazadas (CVEA) (Orden de 10 de enero de 2011, por la que se modifica el catálogo vasco de especies amenazadas de la fauna y flora silvestre y marina, y se aprueba el texto único y orden de 18 de junio de 2013, por la que se modifica el catálogo vasco de especies amenazadas de fauna y flora silvestre y marina y que tienen presencia en el Biotopo Protegido del Diapiro de Añana):

– *Cistus crispus* L.

Ligadas al humedal.

- *Frankenia pulverulenta* L., subsp. *Pulverulenta*.
- *Juncus acutus* L.
- *Ophioglossum vulgatum* L.
- *Puccinellia fasciculata* T.
- *Puccinellia hispanica* J.

Fauna silvestre.

Las especies asociadas a los ámbitos agrícolas, de pastizales, de matorrales y forestales en el Biotopo Protegido del Diapiro de Añana son:

Se han incluido por su presencia en el área del biotopo de las aguas hipersalinas de los manantiales y el sistema de salinas del Valle Salado de Añana, diversos invertebrados de carácter halófilo de gran interés.

Invertebrados.

- Tapetes microbianos.
- Doncella de ondas rojas, *Euphydrias aurinia*.
- Coenagrion mercuriale.
- Artemia, *Artemia parthenogenetica*.
- *Octhebius notabilis*.
- *Nebrioporus baeticus*.

Anfibios.

- Sapo partero común, *Alytes obstetricans*.
- Sapo corredor, *Bufo calamita*.
- Lagarto verde, *Lacerta lepida*.
- Tritón jaspeado, *Triturus marmoratus*.

Aves.

- Chotacabras gris, *Caprimulgus europaeus*.
- Milano negro, *Milvus migrans*.
- Alondra totovía, *Lullula arborea*.
- Aguilucho pálido, *Circus cyaneus*.
- Carricero tordal, *Acrocephalus arundinaceus*.
- Carricero común, *Acrocephalus scirpaceus*.
- Bigotudo, *Panurus biarmicus*.
- Aguilucho lagunero, *Circus aeruginosus*.
- Zampullín chico, *Tachybaptus rufficollis*.
- Somormujo lavanco, *Podiceps cristatus*.
- Rascón europeo, *Rallus aquaticus*.
- Terrera común, *Calandrella brachydactyla*.

- Curruca rabilarga, *Sylvia undata*.
- Águila culebrera, *Circaetus gallicus*.
- Alcaudón dorsirrojo, *Lanius collurio*.
- Abejero europeo, *Pernis apivorus*.

Suelo agrícola.

La cobertura de los suelos predominante desde el comienzo del tramo de estudio de las alternativas del puerto de La Tejera es agrario, en concreto de tierras de labor en secano a ambos lados de la calzada.

El criterio seguido para el diseño de los trazados de las alternativas ha sido minimizar las afecciones a la vegetación natural, por lo que el impacto sobre los terrenos agrícolas es más frecuente, pero de corta duración ya que en algunos casos será posible recuperar los cultivos una vez hayan finalizados los trabajos. El mayor impacto por ocupación se ocasionará en el depósito de los remanentes de tierra que originan las alternativas

Catálogo de paisajes singulares y sobresalientes para el Territorio Histórico de Álava.

Las eras de sal y una superficie próxima que abarca hasta 185 hectáreas, en las laderas del conjunto de la cuenca visual, están catalogadas como “paisaje singular: Salinas de Añana (código 35)” por el catálogo de paisajes singulares y sobresalientes del Territorio Histórico (Acuerdo 829/2005, del Consejo de Diputados de 27 de septiembre), describiéndose como un paisaje único en el País Vasco de extraordinario valor cultural. Asimismo, todo el entorno comprendido entre Pobes y el puerto de La Tejera tiene además una elevada naturalidad, con bosques autóctonos maduros y bien conservados, siendo una zona muy despoblada y con un paisaje de montaña de muy alta calidad, mérito que le ha valido para catalogarse como “paisaje sobresaliente: Basquiñuelas-Paúl (código 3)”

Montes de Utilidad Pública (MUP).

La zona de influencia del “estudio informativo” está dentro del MUP número 594 “Ollacabra” y del MUP número 592 “Monte de Paul” por lo que se solicitará ante el departamento competente en materia de montes de la Diputación Foral la compatibilidad con la utilidad pública que califica al monte.

Patrimonio arqueológico y cultural.

En la zona de actuación en el término municipal de Añana es de aplicación el Decreto 185/2013, de 26 de marzo por el que se clasifica como bien cultural, con la categoría de conjunto monumental, el paisaje cultural del Valle Salado de Añana (Álava) (BOPV, número 70, 12 de abril de 2013) y el Decreto 140/2019, de 10 de septiembre, que lo modifica (BOPV, número 177, 18 de septiembre de 2019). Aunque la variante no afecta al patrimonio arquitectónico si lo hace parcialmente a los siguientes elementos arqueológicos:

- 1. Asentamiento de San Andrés. Calificado. Grado 2. La variante lo atraviesa.
- 22. Ermita San Andrés. Calificado. Grado 3. Esta dentro del Asentamiento de San Andrés.
- 44. Poblado de Fontes. Calificado. Grado 3. La variante lo atraviesa.
- 43. Poblado de Villacones. Calificado. Grado 3. La variante roza su extremo norte.

En el término municipal de Ribera Alta se indica que la zona de actuación afecta a los siguientes elementos, por atravesarlos o porque se hallan cerca:

Arqueología.

- 181. Tejera Vieja.
- 182. Tejera Nueva.
- 183. Molino de Arbigano.

Tienen una propuesta de zona de presunción arqueológica en la base de datos del centro de la Comunidad Autónoma del País Vasco de Patrimonio Cultural Vasco.

Otros elementos próximos a la carretera:

- 47. Yesera de Piquillos.
- 47.1. Vivienda del encargado.
- 47.2. Casa de obreros.
- 47.3. Casa de obreros.
- 65. Casa de Paul.

Itinerarios verdes del Territorio Histórico de Álava.

En el entorno afectable se localizan actualmente el “GR-1 Sendero Histórico”, el “IV-21 sendas verdes de Salinas de Añana, Lago Caicedo-Yuso y Arreo y Peña la Uña”, algo más alejado y el “IV-50 Gran itinerario Vitoria-Gasteiz / Valderejo” en fase de proyecto, todos regulados por la Norma Foral 1/2012, de 23 de enero. Los artículos 36 y 37 de la mencionada norma foral establecen el régimen de usos de estos itinerarios verdes, determinando que para el desarrollo de obras o instalaciones se precisa de autorización de la entidad local titular, y de Diputación Foral en los casos en los que el itinerario verde afectado esté incluido en el catálogo de itinerarios verdes. Caminos rústicos.

Caminos rústicos.

Los caminos que se encuentran en el registro de caminos rurales están sometidos a la Norma Foral 6/1995, de 13 de febrero, para el uso, conservación y vigilancia de caminos rurales del Territorio Histórico de Álava. A continuación se presenta la relación de los caminos afectados:

Tramo puerto de la Tejera.

- 046-083-102.
- 046-248-1.
- 046-248-2.
- 046-248-4.

Tramo variante de Salinas de Añana.

- 049-000-17.
- 049-000-1.
- 049-000-104.
- 049-000-3.
- 049-000-18 (no se ve afectado directamente pero es un camino que dará servicios a los trabajos a ejecutar).
- 049-000-101 (no se ve afectado directamente pero es un camino que dará servicios a los trabajos a ejecutar).
- 049-000-20.
- 049-000-5 (no se ve afectado directamente pero es un camino que dará servicios a los trabajos a ejecutar).

3. Resumen de la fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto ambiental

En el artículo 34 de la Ley 21/2013 se indica que “para la elaboración del documento de alcance del estudio de impacto ambiental, el órgano ambiental consultará a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas”. Al respecto se realizaron las siguientes consultas, indicándose las entidades desde las que se recibió respuesta:

| | |
|---|---|
| URA Agencia Vasca del Agua | X |
| Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco | X |
| Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco | X |
| 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 | |
| Gasteiz Zero Zabor | |
| Federación de Montaña. Sección de Medio Ambiente | |
| UAGA | |
| Sociedad Pública de Gestión ambiental IHOBE | X |
| Asociación de Concejos de Álava | |
| SEO BirdLife | |
| Ayuntamiento de Añana | |
| Ayuntamiento de Ribera Alta | |
| Junta Administrativa de Paul | |
| Junta Administrativa de Vitoria | |
| Cuadrilla de Añana | |
| Servicio de Montes de la Diputación Foral de Álava | |
| Servicio de Museos y Arqueología de la Diputación Foral de Álava | X |
| Servicio de Calidad ambiental de la Diputación Foral de Álava | X |
| Servicio de Patrimonio Histórico - Arquitectónico de la Diputación Foral de Álava | X |
| Dirección de Agricultura de la Diputación Foral de Álava | X |

El resumen de las respuestas recibidas se encuentra desarrollado en el documento de alcance realizado con fecha 6 de noviembre de 2019 por este mismo servicio técnico. Además la copia completa de las alegaciones o consideraciones se pueden consultar en el expediente 19/104 del Servicio de Sostenibilidad ambiental y <https://irekia.araba.eus/es/-/19-104-salinas-de-anana-pro->.

4. Traslado de consultas y determinación del alcance del estudio de impacto ambiental. Condiciones previas de diseño del órgano ambiental de la Diputación Foral de Álava

Mediante informe emitido por el Servicio de Sostenibilidad Ambiental, con fecha 6 de noviembre de 2019 se da traslado al promotor de las consultas previas efectuadas para su consideración en la definición del proyecto y del estudio de impacto ambiental. Asimismo mediante este Informe se realiza una valoración de los impactos más relevantes sobre el medio físico-biológico, valorándose que en las soluciones planteadas por el promotor no se producen impactos críticos, aunque se describen en el informe impactos relevantes que habrán de corregirse y/o minimizarse sobre la geología, hidrología superficial, espacios naturales protegidos, paisaje, vegetación, fauna silvestre, al patrimonio cultural y a la red de itinerarios verdes del Territorio Histórico de Álava.

En el informe del órgano ambiental de la Diputación Foral de Álava se analizan los valores y méritos ambientales del ámbito afectable por el proyecto y entre otros aspectos se analizan las afecciones ambientales, señalándose los aspectos concretos que han de ser objeto de análisis detallado por parte del estudio de impacto ambiental e incluyendo algunas cuestiones a considerar:

- Descripción en profundidad de los lugares de especial interés y en especial de aquellos ámbitos concretos que puedan ser afectados por las distintas alternativas de proyecto.

- Descripción en detalle del área Biotopo Protegido del Diapiro de Añana, designado mediante el Decreto 85/2016, de 31 de mayo. Dentro de este diapiro se encuentran las eras de sal en Salinas de Añana, el lago de Arreo-Caicedo Yuso y todos los espacios y montes de alrededor que conforman el sistema hidráulico subterráneo en aquellas zonas que puedan resultar afectadas por la ejecución de los trabajos, considerando que la carretera A-2622, y el proyecto en todas las alternativas estudiadas, atraviesa el diapiro por el norte, debiendo descartarse que en la ejecución de las trincheras y excavaciones del puerto de la Tejera no se producen efectos negativos sobre las aguas subterráneas, asegurándose que no se afecta a las conexiones internas entre el área de Paúl y la de Salinas de Añana y entre éstas y el Lago de Arreo. Asimismo el estudio de impacto ambiental se indicaba que debía valorar en detalle posibles afecciones sobre valores geológicos dentro del Diapiro de Añana constituido como lugar de interés geológico, atendiendo a la "Estrategia de Geodiversidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2020"

- Aunque no se producen impactos directos destacables sobre la ZEC Lago Caicedo de Yuso y Arreo (ES2110007) (anexo II del Decreto 85/2016) se instaba a estudiar y dar cumplimiento a la normativa de la propia ZEC para descartar que tampoco se producen impactos indirectos de significación.

- En cuanto a la afección al patrimonio cultural, se señalaba que debía estudiarse en profundidad en el estudio de impacto ambiental las afecciones a los elementos del Patrimonio Cultural inventariados y/o catalogados y atenerse a lo que a tal respecto establezca el órgano competente en la materia de la Diputación Foral de Álava ya que el Valle Salado está declarado como monumento histórico-artístico de carácter nacional, por otro lado ostenta la calificación de bien cultural, con la categoría de conjunto monumental "Paisaje Cultural del Valle Salado de Añana (Álava)" mediante el Decreto 185/2013, de 26 de marzo.

- Se informaba acerca de la importancia de considerar el paisaje como un elemento fundamental en la selección de alternativas y en el proceso de concreción del proyecto constructivo, adoptándose las medidas de integración paisajística oportunas ya que las eras de sal y una superficie anexa está catalogada como "paisaje singular: Salinas de Añana (código 35). La zona de la Tejera, contiene bosques autóctonos maduros y bien conservados, siendo una zona muy despoblada y con un paisaje de montaña de muy alta calidad, merito que le ha valido para catalogarse como paisaje sobresaliente: Basquiñuelas-Paúl (código 3).

- En el ámbito del biotopo protegido, tal y como se apunta en el documento inicial, hay hábitats de interés comunitario, destacando por su extensión y grado de madurez de la vegetación la afección de bosques de quejigo y otras quercíneas (en especial el roble marojo) que se entremezclan entre sí y con el pino silvestre en la zona correspondiente con el Alto de la Tejera.

- De notable importancia es la presencia de especies botánicas muy singulares en diversas zonas del diapiro asociadas al manantial salino o a zonas yesíferas, debiéndose evitar la afección a especies de flora catalogadas y muy singulares.

- Desde el punto de vista hidrológico, en el caso que nos ocupa adquiere una gran importancia la hidrología subterránea e hidrogeología, que deberá ser descrita con la mayor precisión posible para garantizar que no se producen afecciones relevantes en los procesos de excavación y de nueva apertura de plataforma que se planteen dentro del ámbito del diapiro.

En cuanto a la hidrología superficial deben igualmente describirse en el estudio de impacto ambiental todos los cruces con la red de arroyos afluentes que puedan ser afectados, tanto en la parte de la vertiente del río Baias, como en la del Omecillo.

- Desde el punto de vista del impacto sobre la agricultura habrá de atenderse al plan territorial sectorial agroforestal de la Comunidad Autónoma del País Vasco (Decreto 177/2014, de 16 de septiembre, por el que se aprueba definitivamente el plan territorial sectorial agroforestal de la Comunidad Autónoma del País Vasco) y deben detallarse las ocupaciones a tierras cultivadas, a conducciones de riego y caminos registrados, y adoptarse las oportunas medidas preventivas y correctoras.

- Por otra parte, en el propio documento inicial se ha recogido de manera adecuada el diagnóstico de especies faunísticas presentes en el ámbito de afección del proyecto. La variedad de ambientes existentes en el entorno (forestal arbolado, forestal arbustivo, cultivos herbáceos, ambientes acuáticos), junto con el elevado valor natural que estos ambientes albergan, favorecen la presencia de una notable diversidad de especies de fauna de mamíferos, anfibios, reptiles y aves. Las afecciones a la fauna, dadas las características particulares del proyecto, será uno de los aspectos de mayor relevancia medioambiental especialmente en la zona del puerto de la Tejera y habrán de ser objeto de estudio con mucho detalle por parte del estudio de impacto ambiental.

- En relación a la conectividad ecológica, toda la provincia de Álava queda incluida dentro de una zona denominada “conector de la cordillera Cantábrica a los Pirineos” o “umbral vasco”, que conecta la cordillera Cantábrica y los Pirineos y forma parte de la iniciativa del gran corredor de montaña que se extiende desde el Cantábrico hasta los Alpes Occidentales, pasando por los Pirineos y el Macizo Central Francés. En una escala menor de nivel biorregional, el territorio alavés se puede considerar como un gran ecotono formado por las tres regiones naturales presentes en Álava: la atlántica, la de transición y la mediterránea, dispuestas de forma aproximadamente paralela, de norte a sur. La disposición geográfica de los ecotonos justifica la necesidad de garantizar la conservación de la conectividad ecológica en sentido norte-sur, permitiendo así el desplazamiento de especies y comunidades en dicha dirección. A nivel de la Comunidad Autónoma Vasca, el diseño de la Red de Corredores Ecológicos se basa en la selección de los espacios “núcleo” a conectar, por lo que esta propuesta clasifica el entorno del Lago de Arreo-Caicedo de Yuso como área núcleo, y las zonas orientales del diapiro, con vegetación autóctona mejor conservada, como áreas de enlace y corredores de enlace, considerando áreas de amortiguación el resto del ámbito ordenado. En la Estrategia de Conectividad Ecológico-Paisajística del Territorio Histórico de Álava se considera la totalidad del diapiro de Añana como un Espacio Natural Protegido correspondiente a la categoría. Garantizar la compatibilidad entre el proyecto y la conectividad ecológica es sin duda uno de los aspectos que ambientalmente cobran más importancia y que por tanto ha de ser objeto de análisis detallado por parte del estudio de impacto ambiental. Ha de considerarse al respecto que el proyecto en la parte que discurre por la zona alta del puerto de la Tejera, con las modificaciones de trazado propuesto y por las características de esta zona boscosa, generará un efecto barrera considerable que debe analizarse con mucho detenimiento y adoptarse en consecuencia las oportunas medidas correctoras que minimicen efectos negativos sobre la permeabilidad ecológica.

- Finalmente, en cuanto a los itinerarios verdes del ámbito de afección del proyecto, en el entorno afectable se localizan actualmente el “GR-1 Sendero histórico” y el “IV-21 sendas verdes de Salinas de Añana, Lago de Caicedo-Yuso y Arreo y Peña la Uña”. Asimismo el “IV-21 Pobes-Salinas de Añana” planificado también se vería afectado por el proyecto, por lo que las posibles afecciones a los itinerarios verdes y su reposición deberán ser objeto de estudio por parte del estudio de impacto ambiental. La reposición de otros caminos agrícolas o pistas forestales por afecciones del proyecto también deberá estudiarse en el estudio de impacto ambiental, atendiendo a los impactos ambientales que pudieran suponer las pertinentes reposiciones.

• Además el documento de alcance de una forma más concreta define una serie de consideraciones importantes que deberán desarrollarse el estudio de impacto ambiental, como son:

– El estudio de impacto ambiental deberá descartar que en la ejecución de las trincheras y excavaciones del puerto de la Tejera se produzcan efectos negativos sobre las aguas subterráneas, asegurándose que no se afecta a las conexiones internas entre el área de Paúl y la de Salinas de Añana y entre éstas y el lago de Arreo.

– El estudio de impacto ambiental deberá analizar las posibles afecciones derivadas del proyecto a los aprovechamientos de agua presentes en el ámbito de afección, de los que los manantiales salinos son los más importantes, bien sea por impactos en la calidad de sus aguas o bien por impactos en sus caudales. El estudio de impacto ambiental, en sus apartados de geología e hidrogeología deberá estudiar esta cuestión con detenimiento y adoptar las oportunas medidas que garanticen que no se afecta significativamente a los ámbitos más valiosos del biotopo.

– Es evidente que el proyecto en cuestión podría tener un efecto significativo sobre la conectividad ecológica no sólo del propio ámbito del diapiro, en el que se destaca la presencia del corredor boscoso del Alto de la Tejera que alberga desplazamientos continuos norte-sur de especies faunísticas diversas, sino también entre el ámbito del biotopo y espacios Red Natura 2000 y áreas de elevado valor natural circundantes. Se estima de suma importancia permeabilizar la zona del Alto de la Tejera ya que es zona general de paso sobre todo de ungulados entre los espacios núcleos de los Espacios Red Natura 2000 situadas principalmente al norte y las situadas al sur (ZEC de Arkamu-Gibillo-Arrastaria, ZEC Lago Caicedo Yuso y Arreo y ZEC Valderejo-Sobrón-Sierra de Arcena), así como entre espacios internos del propio biotopo protegido del diapiro de Añana.

Por todo ello, este aspecto de afección significativa a la conectividad ecológica por parte del proyecto habrá de ser objeto de un minucioso y detallado análisis por parte del estudio de impacto ambiental, debiéndose justificar adecuadamente no sólo la alternativa a seleccionar sino también las medidas correctoras a adoptar, entre las que se considera que habría que estudiarse detenidamente en el estudio de impacto ambiental la posibilidad de ejecutar un paso elevado de fauna o ecoducto, con un corredor biológico asociado, a fin de garantizar su efectividad.

– Cabe señalar la importancia de estudiar posibles compensaciones por la ocupación o alteración relevante de hábitats boscosos, mediante la previsión de plantaciones con especies forestales arbóreas en ámbitos deforestados del biotopo protegido. Asimismo, en este mismo sentido se analizarán actuaciones de restauración ecológica y paisajística en aquellos tramos de carretera que queden en desuso o inutilizados tras la modificación del trazado actual.

– Las afecciones paisajísticas propias de unas obras de estas características serían notorias, centrándose el grueso de los impactos en la fase de construcción, si bien en fases posteriores de uso de la infraestructura perdurarían algunos impactos paisajísticos, por lo que se requerirá de la implementación de cuantas medidas de integración ambiental sean oportunas para minimizar dichos efectos ambientales de carácter paisajístico. Por una razón paisajística, el estudio de impacto ambiental y el propio proyecto constructivo deberán prever la restauración ecológica y paisajística de los tramos de carretera que queden en desuso.

– Las afecciones al patrimonio cultural pueden ser significativas y por ello en el marco de la redacción del estudio de impacto ambiental se analizarán con detalle las afecciones de manera individualizada de cada una de las alternativas. Este análisis y las soluciones a adoptar deberán considerar lo que establezcan al efecto los órganos competentes en materia de patrimonio cultural.

• Por último, y de cara a la correcta elaboración del estudio de impacto ambiental, además de ajustarse a la información mínima que contendrá el estudio de impacto ambiental atendiendo a lo recogido en el artículo 35 y al anexo VI de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, habría de tenerse en cuenta estas cuestiones:

– Alegaciones recibidas en la fase de consultas del procedimiento de evaluación ambiental ordinaria, principalmente en lo relativo a afecciones a suelos de “alto valor agrológico”, al patrimonio cultural y arqueológico, a parcelas en el ámbito del proyecto que han soportado históricamente actividades potencialmente contaminantes y finalmente a redes de abastecimiento y saneamiento.

– Consideraciones y directrices recogidas en los apartados 4, 5 y 6 del documento de alcance emitido el 6 de noviembre de 2019.

5. Fase de información pública y de consultas del proyecto y del estudio de impacto ambiental

Mediante anuncio del Departamento de Medio Ambiente y Urbanismo de la Diputación Foral de Álava, publicado en el BOTHA con fecha 8 de junio de 2022, se procedió a someter a información pública los siguientes documentos:

• Documento de aprobación del “estudio informativo de acondicionamiento de la carretera A-2622 en el tramo del puerto de la Tejera y variante de Salinas de Añana, p.k. 22,90 a p.k. 30,50” Redactado por DAIR.

• Estudio de impacto ambiental (marzo 2022). Redactado por DAIR.

Simultáneamente a la fase de información pública se procedió nuevamente a realizar consultas a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, mostrándose a continuación las administraciones sectoriales de las que se ha recibido respuesta:

| | |
|---|---|
| URA Agencia Vasca del Agua | X |
| Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco | X |
| Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco | X |
| 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 | |
| Gasteiz Zero Zabor | |
| Federación de Montaña. Sección de Medio Ambiente | |
| UAGA | |
| Sociedad Pública de Gestión ambiental IHOBE | |
| Asociación de Concejales de Álava | |
| SEO BirdLife | |
| Ayuntamiento de Añana | |
| Ayuntamiento de Ribera Alta | X |
| Junta Administrativa de Paul | |
| Junta Administrativa de Viloria | X |
| Cuadrilla de Añana | X |
| Servicio de Montes de la Diputación Foral de Álava | |
| Servicio de Museos y Arqueología de la Diputación Foral de Álava | X |
| Servicio de Calidad ambiental de la Diputación Foral de Álava | |
| Servicio de Patrimonio Natural de la Diputación Foral de Álava | X |
| Servicio de Patrimonio Histórico - Arquitectónico de la Diputación Foral de Álava | X |
| Dirección de Agricultura de la Diputación Foral de Álava | |

Se realiza a continuación un resumen de los informes que se recibieron en respuesta a las consultas realizadas (copia completa de los informes en expediente 19-104 del Servicio de Sostenibilidad Ambiental de la Diputación Foral de Álava):

- La Cuadrilla de Añana en su escrito de alegaciones hace un repaso de las distintas alternativas y describe de forma resumida algunas de las afecciones más significativas, para terminar su informe con una serie de conclusiones o consideraciones:

- Considera oportuno incluir en el estudio de impacto ambiental un apartado que recoja la vulnerabilidad ante accidentes graves o catástrofes.

Incluir en el estudio las referencias bibliográficas y normativa aplicable al proyecto.

- Considera oportuno la incorporación de un proyecto de restauración vegetal.

- Considera necesario para la emisión de la declaración de impacto ambiental disponer de informe favorable por parte del órgano foral competente en materia agraria derivado de la afección del proyecto a suelos calificados como de “alto valor agrológico”.

- Considera necesaria para la emisión de la declaración de impacto ambiental disponer de informe favorable por parte de los órganos competentes en materia de patrimonio cultural.

Considera para concluir que el plan de vigilancia ambiental propuesto deberá garantizar el cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental así como la comprobación de la valoración de los impactos ambientales.

- El Servicio de Museos y Arqueología de la Diputación Foral de Álava informa que las posibles alternativas estudiadas para el acondicionamiento de carretera A-2622 pk 22,90 a pk. 30,50 en el tramo del puerto de la Tejera (A1, A2 y B) y la variante de Salinas de Añana (VN1 y VN2) tienen afección arqueológica. Indica que como las alternativas seleccionadas han sido la alternativa A2 y la variante de norte 1 cuando sean aprobadas y previamente al inicio de las obras, se habrá de realizar una intervención arqueológica consistente en sondeos de valoración. Si los sondeos sacaran a la luz restos de relevancia, la actuación podría extenderse a excavación arqueológica. Indica que además en todo caso, ya durante el desarrollo de las obras, se requerirá también el control arqueológico de las mismas.

- La Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco destaca en su informe el esfuerzo realizado por la Diputación Foral de Álava en su análisis de las distintas alternativas a fin de definir la solución de mejora del trazado viario que resulte más apropiado a todos los niveles. Destaca los contenidos del estudio de impacto ambiental para cada una de las alternativas estudiadas pero indica que hay determinados datos y/o puntos que es preciso revisar y/o reforzar, como son:

- Respecto del análisis botánico y faunístico a ejecutar por personal técnico experto considera necesario que se planteen nuevas campañas de campo más actualizadas previamente a la ejecución del proyecto.

- Solicita se aclare como las actuaciones incluidas en el estudio objeto de informe pueden ser compatibles con la normativa de aplicación en el biotopo protegido del diapiro de Añana, designado por el Decreto 85/2016, de 31 de mayo, por el que se designa el lago de Caicedo Yuso y Arreo (ES21110007) Zona de Especial Conservación y se declara biotopo protegido el diapiro de Añana.

- Desde la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco consideran que las afecciones a la vegetación deben de calificarse como severas ya que las alternativas seleccionadas, A2 en el puerto de la Tejera y VN1 en Salinas de Añana, producen afecciones significativas en hábitats de interés comunitario tanto pascícolas como arbolados. Indica también la necesidad de incluir medidas compensatorias, además de las preventivas y correctoras ya establecidas. Pide un grado de detalle mayor a la hora de definir las actuaciones de restauración e indica la necesidad de que se redacte un proyecto de restauración paisajística y recuperación ambiental y que se apruebe en paralelo al proyecto de ejecución.

• Considera que la medida propuesta para minimizar las afecciones a la conectividad ecológica en el Alto de la Tejera, basada en la construcción de un paso superior multifuncional, es apropiada, e indica una serie de criterios fundamentales a tener en cuenta a la hora de su diseño:

– Reducción de la anchura mínima imprescindible del camino agrícola, que deberá estar naturalizado en la medida de lo posible (no se consideran aceptables soluciones asfaltadas) y debería situarse preferentemente en el borde del corredor para favorecer una mayor anchura del corredor ecológico revegetado.

– Establecimiento de zonas de atracción para la fauna en ambos lados del paso multifuncional, tales como pequeños humedales, que favorezcan la direccionalidad de los trayectos de la fauna del entorno hacia este paso.

– Vallado hacia la carretera en la zona más próxima a la misma, para evitar atropellos en estas zonas.

– El diseño del paso superior multifuncional se considera que debe definirse en coordinación con los Servicios de Patrimonio Natural y Sostenibilidad Ambiental, de la Diputación Foral de Álava, previamente a la aprobación del proyecto viario.

• La Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco en su informe indica que en la zona de actuación en el término municipal de Añana es de aplicación el Decreto 185/2013, de 26 de marzo por el que se clasifica como bien cultural, con la categoría de Conjunto Monumental, el Paisaje Cultural del Valle Salado de Añana (Álava) (BOPV, número 70, 12 de abril de 2013) y el Decreto 140/2019, de 10 de septiembre, que lo modifica (BOPV, número 177, 18 de septiembre de 2019). Indica que aunque la variante no afecta al patrimonio arquitectónico si lo hace a los siguientes elementos arqueológicos:

- 1. Asentamiento de San Andrés. Calificado. Grado 2. La variante lo atraviesa.
- 22. Ermita San Andrés. Calificado. Grado 3. Esta dentro del asentamiento de San Andrés.
- 44. Poblado de Fontes. Calificado. Grado 3. La variante lo atraviesa.
- 43. Poblado de Villacones. Calificado. Grado 3. La variante roza su extremo norte.

El informe recuerda que según el régimen general de protección de las zonas arqueológicas y paleontológicas, cualquier actividad que les afecte requerirá de la autorización de la Diputación Foral de Álava. Para ello, previamente se realizará un estudio y/o proyecto arqueológico. A la vista de este régimen general de protección establecido para el asentamiento de San Andrés (grado 2), el informe considera necesario que previamente a establecer el trazado definitivo de la carretera a su paso por este ámbito se lleve a cabo el proyecto arqueológico que asegure la preservación in situ de los restos relevantes que se conserven.

Respecto del término municipal de Ribera Alta el informe indica que el proyecto afecta a los siguientes elementos, por atravesarlos o porque se hallan cerca:

Arqueología.

- 181. Tejera Vieja.
- 182. Tejera Nueva.
- 183. Molino de Arbigano.

Tienen una propuesta de zona de presunción arqueológica en la base de datos del centro de la Comunidad Autónoma del País Vasco de patrimonio cultural vasco. Por consiguiente, se recomienda que se les aplique el artículo 65 de la Ley 6/2019 de Patrimonio Cultural Vasco.

Arquitectura.

- 122. Puente de Yaserías.

Tienen una propuesta de protección especial/media en la base de datos anteriormente citada. En el estudio de impacto ambiental se especifica que el proyecto no presenta afección en el elemento.

Otros elementos próximos a la carretera:

- 47. Yesera de Piquillos.
- 47.1. Vivienda del encargado.
- 47.2. Casa de obreros.
- 47.3. Casa de obreros.
- 65. Casa de Paul.

Tienen una propuesta de protección local en la base de datos citada. Recomienda evitar afecciones negativas del proyecto en estos elementos.

- La Junta Administrativa de Vitoria indica la necesidad de realizar acceso a los caminos y dar continuidad a los existentes en el alto de la Tejera, y completar la entrada al cruce del núcleo de Vitoria.

- El Servicio de Patrimonio Histórico - Arquitectónico de la Diputación Foral de Álava indica que una vez analizado el expediente considera inadecuadas las distintas alternativas propuestas de variante para Salinas de Añana dada su incidencia sobre el paisaje cultural del Valle Salado de Añana.

- El Instituto Alavés de Arqueología indica en su escrito remitido una preocupación por los posibles impactos que pudiese haber sobre el poblado de la Desilla/San Andrés, numerado con el 1 en el inventario de zonas de presunción arqueológica del municipio de Añana. Solicitan que en caso de que la zona de presunción arqueológica se vaya a afectar se prevean los trabajos arqueológicos previos a la construcción que garanticen la correcta documentación de lugar; también sería de interés que se prevean partidas económicas suficientes para un exhaustivo análisis de los posibles restos detectados y se contemplen otras partidas para la difusión pública y científica de los resultados obtenidos.

- URA Agencia Vasca del Agua en su informe indica las siguientes consideraciones:

- Valora como muy acertada la alternativa del viaducto frente a la alternativa mediante "cajón" para acometer el cruce del arroyo Menchón.

- Habrá de justificarse que el depósito de sobrantes de la variante no afectará a las tomas de agua denominadas carretera 1, carretera 2 y carretera 3 y, en su caso definir las medidas para la protección o restauración de las posibles alteraciones que se pudieran producir. Según el organismo estos puntos se encuentran ubicados junto a la actual carretera, situándose a una cota inferior al depósito de sobrantes, a menos de 200 metros de los mismos.

- Recuerda que de acuerdo con la normativa vigente en materia de aguas, toda actuación permanente o temporal que se realice tanto en el citado dominio, como en sus zonas de servidumbre (5 metros) y policía (100 metros), así como el vertido de aguas residuales al terreno o a los cauces públicos requerirá de la preceptiva autorización de obras de la Confederación Hidrográfica del Ebro, la cual deberá ser tramitada en la Agencia Vasca del Agua.

Concluye su informe indicando que las soluciones finalmente elegidas para su posterior desarrollo a nivel de proyecto (alternativa A2 para el corredor y la alternativa de la variante VN1) también son consideradas como las más favorables por su menor afección al medio hídrico en el ámbito del proyecto.

• La Confederación Hidrográfica del Ebro en su informe resume algunas de las medidas minimizadoras de los previsibles impactos. Concluye que tanto desde el punto de vista medioambiental como de las funciones que tiene atribuidas la Confederación Hidrográfica del Ebro, analizada la documentación del estudio de alternativas de “acondicionamiento de la carretera A-2622 en el tramo del puerto de la Tejera y variante de Salinas de Añana, p.k. 22,90 a p.k. 30,50 en términos municipales de Añana y Ribera Alta (Álava)” se contemplan medidas preventivas y correctoras minimizadoras de impactos junto con el programa de vigilancia ambiental, y que las afecciones se estiman compatibles en cuanto al sistema hídrico se refiere, a salvo del cumplimiento de las medidas contempladas en el documento ambiental aportado, así como se lleven a cabo todas aquellas necesarias para proteger el medio hídrico de la zona de actuación, tanto de carácter superficial como subterráneo, evitando la contaminación o degradación, en especial del barranco Menchón, un barranco innominado que vierte sus aguas al arroyo Ome-cillo y el arroyo Añana, así como de la vegetación y fauna asociada, garantizando que no se alterará significativamente la dinámica hidrológica de la zona y asegurando en todo momento la calidad de las aguas superficiales y subterráneas.

Del mismo modo, indica que deben extremarse las precauciones durante la fase de obras para evitar la afección a los cursos de agua de la zona, teniendo especial cuidado con la es-correntía y el aporte de sólidos en suspensión a la red hidrológica, evitando cualquier tipo de contaminación accidental por vertido de hidrocarburos u otras sustancias contaminantes.

Por último, se señala que han de planificarse los trabajos de manera que se proceda a la restauración de los terrenos afectados permitiendo el drenaje adecuado de las aguas.

• El Ayuntamiento de Ribera Alta realiza en su informe las siguientes consideraciones:

• El trazado de la carretera A-2622 se encuentra situado en suelo no urbanizable y zonificado como zona 5. zona de protección de paisaje en transición y zona de protección de comunicaciones viarias, según el título VII. Normas urbanísticas en suelo no urbanizable artículo 136.

• En la zona de Ventas de Paul, la carretera afecta a servicios de abastecimiento de agua (parcelas referencia catastral 1781, 1782, 1815 y 372 del polígono 6) y saneamiento (parcelas referencia catastral 1781 y 1782 del polígono 6, y parcela referencia 213 del polígono 5).

• En la zona de las edificaciones de Yeserías de Paúl, indica que la fábrica de yesos no está incluida en el registro de la Comunidad Autónoma del País Vasco del Patrimonio Cultural Vasco, por lo tanto, no son de aplicación los procedimientos de declaración de ruina ni desafección previstos en el artículo 51 de la Ley 6/2019, de Patrimonio Cultural Vasco y en el Decreto 306/1998 previstos, únicamente, para los bienes con declaración de bien cultural de protección especial o media.

• Algunas de las instalaciones como los hornos de calcinación presentan un interés por el cual, están inventariados como bien inmueble propuesto para ser protegido a nivel municipal con el número 47 en las normas subsidiarias.

• La Yesería de Paul no tiene la condición de bien cultural de protección básica, dado que, de acuerdo al artículo 8.1. c) de la Ley 6/2019, la identificación de los bienes incluidos en los catálogos municipales que quedan incorporados al registro de la Comunidad Autónoma del País Vasco de bienes culturales de protección básica está pendiente de desarrollo reglamentario.

• En caso de realizar la demolición de la edificación (Yeserías de Paul), se deberá solicitar previamente un informe cultural de los servicios técnicos del Gobierno Vasco, para proceder a la modificación del catálogo para la exclusión de un bien con protección municipal en aplicación del artículo 100 de la Ley 2/2006.

• El Servicio de Patrimonio Natural de la Diputación Foral de Álava desarrolla en su informe los méritos ambientales del ámbito de actuación así como la valoración de las afecciones y los impactos en el marco de las competencias del servicio. Además establece una serie de medidas

que habrán de adoptarse para la minimización de los efectos ambientales de las actuaciones proyectadas, entre las que cita:

- El área de ocupación temporal y/o definitiva de la obra en zonas arboladas o boscosas será la mínima posible.
- Las zonas degradadas que según el estudio informativo serán ocupadas temporalmente por instalaciones auxiliares de obra, deberán de situarse en zonas donde no vegeten comunidades de flora autóctona de valor. Las zonas una vez determinadas serán comunicadas al Servicio de Patrimonio Natural para su evaluación. Se prohíbe expresamente realizar el acopio de materiales en lugares donde puedan verse afectadas zonas sensibles y/o hábitats protegidos, como por ejemplo zonas higroturbosas, cauces de agua, setos vivos, muros de piedra seca, etc.
- Una vez jalonado el área de ocupación de la obra, se procederá a revisar la masa forestal a talar, para la cual, se contará con el guarderío del Servicio de Montes de la Diputación Foral de Álava.
- La marcación y posterior tala se realizará entre agosto y febrero, momento en el que la afección a la fauna será menor. En caso de descubrir algún ejemplar de fauna silvestre, se procederá a su traslado al centro de recuperación de fauna, para lo cual será preciso dar previo aviso y hacer caso a las indicaciones que marque su personal (teléfono de contacto de Martioda: 945 148525).
- La apertura de tronco, zanjas y hoyos, próximos a arbolado de interés (debido a su tamaño, longevidad o valor paisajístico/cultural) se realizará de diciembre a mediados de febrero (a savia parada), de cara a facilitar la curación de heridas producidas en sus raíces tras aplicar el correspondiente cicatrizante.
- Se evitará la tala de pies longevos y de gran tamaño de quercíneas (*Quercus robur*, *Quercus fajinea*, *Quercus pyrenaica*, *Quercus ilex*...) que linden con la zona de ocupación de la obra (temporal o permanente), siempre que la seguridad viaria lo permita.
- A modo de medida compensatoria, se insta al promotor a realizar acciones de restauración de hábitats degradados en una superficie 1:2 (1 afectada 2 restaurada) en la superficie afectada por la ocupación temporal y definitiva en hábitats naturales. Estas acciones de restauración necesitarán previamente un proyecto de restauración que deberá ser aceptado por el Servicio de Patrimonio Natural. Dicho proyecto formará parte del proyecto constructivo definitivo de la obra contando con un presupuesto anexo al mismo proyecto constructivo. En concreto, el servicio, propone como zonas en la que ejecutar estas medidas complementarias en zonas degradadas, erosionadas o de interés que se encuentren dentro del Espacio Natural Protegido Biotopo Protegido Diapiro de Añana y Zona Periférica de Protección de la Zona Especial de Conservación ZEC ES2110007 lago de Caicedo-Yuso y Arreo.
- Otra alternativa, a modo de medida complementaria, puede ser la ejecución de alguna actuación o medida contemplada en el plan de gestión del Biotopo Protegido del Diapiro de Añana y Zona Periférica de Protección de la Zona Especial de Conservación ZEC ES2110007 Lago de Caicedo-Yuso y Arreo. Dicha ejecución formará parte del proyecto constructivo definitivo de la obra contando con un presupuesto anexo al mismo proyecto constructivo.
- El paso de fauna a construir en el Alto de la Tejera tendrá la máxima anchura posible siguiendo las recomendaciones incluidas en las guías publicadas por el MITERD. El proyecto de restauración arriba mencionado incluirá también las medidas de restauración/naturalización del mismo. Se estudiará la posible construcción de una charca que recoja la escorrentía de una u otra ladera, la plantación de setos en línea y otras medidas que ayuden a atraer o guiar a la fauna hacia el paso elevado.
- Queda prohibida la apertura de nuevos caminos sin antes solicitar la oportuna autorización al órgano forestal competente. El transporte de los materiales necesarios se realizará utilizando los accesos existentes en la actualidad.

• La vigilancia ambiental deberá de abordar las siguientes tareas en la fase de explotación de la nueva vía de comunicación:

– Estudio de la eficacia de los pasos de fauna: mediante el análisis de los excrementos y huellas y la instalación de cámaras de fototrampeo. Se certificará si los pasos de fauna son utilizados. Siempre que sea posible, se identificará a nivel de especie la fauna que utiliza cada paso. El esfuerzo de muestreo será diario durante 3 años.

– Registro de atropellos y colisiones: el registro de la fauna atropellada deberá de identificar las especies y coordenadas en las que se produzcan los atropellos o colisiones. Este estudio estará dirigido a todo tipo de fauna (terrestre y aérea). El esfuerzo mínimo de muestreo deberá contemplar la toma de datos de al menos dos años.

Ambos estudios serán remitidos a el servicio una vez hayan sido finalizados vía mail a las direcciones de correo electrónico: biodiversidad@araba.eus.

– Gestión adecuada y de acuerdo al marco legal de residuos.

– Una vez terminados los trabajos, se efectuará una rigurosa campaña de limpieza de la zona de actuación, incluyendo la recogida de residuos presentes para su evacuación a vertedero autorizado y siendo retirados en su caso por gestor autorizado de residuos.

– Una vez terminados los trabajos, en el caso de que el servicio considere que se han visto afectados de forma apreciable los hábitats de interés, será preciso realizar labores de restauración vegetal.

Se concluye recordando que las actuaciones a realizar afectan al Espacio Natural Protegido Biotopo Protegido Diapiro de Añana y Zona Periférica de Protección de la Zona Especial de Conservación ZEC ES2110007 Lago de Caicedo-Yuso y Arreo. Que analizadas y evaluadas las implicaciones de las actuaciones sobre los hábitats y las especies, se considera que éstas no inducirán afecciones apreciables sobre las especies y los hábitats y que las actuaciones previstas son compatibles con los objetivos de conservación, así como con las directrices y medidas de gestión del biotopo protegido y la ZEC. Por lo tanto emite informe favorable condicionado al cumplimiento de las medidas establecidas, sin perjuicio de otras autorizaciones que requieran las actuaciones proyectadas.

• El titular de la parcela 364 del polígono 5 de término municipal de Ribera Alta a modo particular expone como persona interesada:

• Que se expropie únicamente la parte de la finca que sea necesaria para el paso de la carretera y de sus terraplenes (estructuras, desmontes). Que se eviten expropiaciones adicionales para vertedero de materiales sobrantes de obra.

• Además indica otros posibles ámbitos alternativos para vertedero de excedentes inertes de obra.

Dentro del trámite de información pública y consulta a las administraciones el Servicio de Carreteras dio traslado a través de la Dirección de Infraestructuras Viarias al Servicio de Sostenibilidad Ambiental de los informes de contestación de las alegaciones de índole ambiental presentadas, para su consideración en la formulación de la declaración de impacto ambiental. Estas contestaciones constan en el expediente y pueden ser consultadas en el expediente 19/104 del Servicio de Sostenibilidad Ambiental.

6. Conclusión. Condicionado ambiental

Este órgano ambiental de la Diputación Foral de Álava considera que tras el análisis técnico de impacto ambiental del “estudio de alternativas” determina que el procedimiento de evaluación de impacto ambiental se ha llevado a cabo adecuadamente. Atendiendo al artículo número 40 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se valora que el trámite de información pública ha sido realizado de forma correcta, así como la redacción del estudio de impacto ambiental.

La valoración de impactos ha identificado la presencia o ausencia de los mismos de una forma cualitativa y cuantitativa, desarrollando una argumentación sobre la naturaleza y

magnitud del impacto detallada. Se ha hecho una valoración de los elementos del medio que pueden verse afectados de manera ajustada y proporcionada, y se considera que la metodología empleada para la evaluación y caracterización de los impactos ambientales es correcta y que los factores de impacto derivados de las obras se han detectado debidamente para cada una de las alternativas propuestas.

Las alternativas propuestas han ido siendo acotadas durante las fases previas del proceso de evaluación, ya en el propio documento de alcance se indicaba que las alternativas en el tramo del Alto de la Tejera de los corredores C y D se estimaban como ambientalmente inasumibles por su afección del Biotopo Protegido Diapiro de Añana, lo mismo se indicaba, en relación a la alternativa denominada sur para la variante de Salinas de Añana. Estas valoraciones del documento de alcance fueron consideradas por el promotor en sus fases posteriores de definición del proyecto.

En el documento de alcance, y en fases preliminares del procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, se señaló la importancia de proyectar un ecoducto o paso de fauna silvestre elevado en el alto del puerto de la Tejera. Será fundamental que esta parte o infraestructura del proyecto sea informada y valorada favorablemente por parte del órgano ambiental. Deberán definirse actuaciones de mejora en el entorno del ecoducto que propicien la utilización del paso para la fauna silvestre (acondicionamiento de puntos de agua o pequeños humedales, plantaciones de setos arbustivos para redireccionar la fauna, diseño de pendientes favorable y propicio para fomentar el paso, etc.).

Además, se valoran favorablemente las alternativas seleccionadas para su posterior desarrollo en el proyecto constructivo que será el documento que defina finalmente todos los aspectos concernientes para la ejecución de los trabajos. Las alternativas seleccionadas son las que menores impactos globales generan sobre de medio, según el análisis multicriterio realizado en el estudio de impacto ambiental. Estas son la alternativa variante norte-1 para el tramo de Salinas de Añana y la alternativa A - 2 en el tramo del puerto de la Tejera.

Se considera que el mayor impacto en fase de ejecución de las obras es el que se pueda generar sobre la hidrología superficial y subterránea, los hábitats y el paisaje del Espacio Natural Protegido Biotopo Protegido Diapiro de Añana.

En cuanto al impacto sobre la hidrología superficial y subterránea, se considera necesaria la realización de estudios de hidrogeología e hidrología-hidráulica para descartar afecciones a las aguas subterráneas y superficiales del Biotopo Protegido Diapiro de Añana, así como, evitar afecciones al Lugar de Interés Geológico LIG-116 "Diapiro de Añana".

El impacto sobre la vegetación es también relevante, por ello se estima necesario establecer medidas protectoras y también compensatorias, ya que se produce una pérdida de superficie ocupada por hábitats de interés comunitario y de otras masas arboladas.

Respecto del paisaje y teniendo en cuenta el análisis multicriterio elaborado se han seleccionado las alternativas que menor impacto paisajístico producían, sobre todo el tramo de la variante de Salinas de Añana, en donde un tramo en terraplén es sustituido por un viaducto reduciendo los movimientos de tierra, la ocupación de suelo, el efecto barrera y favoreciendo la permeabilidad ecológica. Además las medidas de restauración de aplicación en los taludes de desmonte y terraplén en ambos tramos con el paso del tiempo facilitarán que la obra se integre de una forma más natural al conjunto del paisaje del entorno afectable.

También de cierta relevancia será el impacto sobre la población por molestias durante la ejecución de las obras, y en menor medida, tras la aplicación de las correspondientes medidas de prevención y de corrección de impactos, sobre el patrimonio cultural, y la fauna presente en la zona afectada por el proyecto (fauna de carácter forestal).

En fase de explotación no se esperan apenas diferencias en las afecciones ambientales entre la situación actual y la futura, aunque sí se producirá un impacto paisajístico relevante por la

pérdida de calidad visual en el entorno del proyecto, impacto que, con el paso del tiempo, y según las medidas de restauración (revegetación) vayan prosperando quedará minimizado.

Finalizadas las obras se espera un impacto positivo muy relevante sobre el componente social del medio por la mejora en la seguridad vial de la carretera A-2622 en el tramo del puerto de la Tejera y variante de Salinas de Añana, p.k 22+900 a p.k 30+500. El efecto de ruidos y molestias que actualmente genera la carretera en la población de Salinas de Añana se verá mejorado muy notablemente.

Se estima por tanto que los impactos son asumibles siempre que se adopten las medidas protectoras, correctoras y/o de integración ecológico-paisajísticas y compensatorias que se señalan en la presente declaración de impacto ambiental, adicionalmente a las que se prevén tanto en el estudio informativo como en el estudio de impacto ambiental, así como en el proyecto de restauración ambiental y paisajística que se debe redactar en la fase del proyecto de construcción para el ámbito del "estudio informativo de acondicionamiento de la carretera A-2622 en el tramo del puerto de la Tejera y variante de Salinas de Añana, p.k. 22,90 a p.k. 30,50"

Se propone por tanto formular con carácter favorable la declaración de impacto ambiental del "estudio informativo de acondicionamiento de la carretera A-2622 en el tramo del puerto de la Tejera y variante de Salinas de Añana, p.k. 22,90 a p.k. 30,50"; fijándose con carácter vinculante las siguientes medidas, correctoras y y/o de integración ecológico-paisajísticas de impacto ambiental y compensatorias:

A) La redacción y posterior ejecución del proyecto se ajustará a las determinaciones contenidas en esta resolución y en lo que no contradiga ésta, a lo contenido en la documentación presentada a este departamento para la evaluación de impacto ambiental del proyecto. Cualquier modificación en la redacción del proyecto y que suponga cambios sensibles en las características o acciones del proyecto o implique variaciones en los impactos ambientales esperados, deberá ser informada y autorizada previamente a su aprobación por el órgano ambiental de la Diputación Foral de Álava.

B) Deberán adoptarse las medidas de prevención de impactos y corrección ambiental expuestas en el estudio de impacto ambiental, en el documento de "estudio informativo"; con las modificaciones introducidas en la presente declaración de impacto ambiental.

A tal efecto serán de obligada ejecución por el promotor las actuaciones necesarias para la adecuación y adaptación de las acciones del proyecto a las condiciones ambientales establecidas en la presente declaración de impacto ambiental, adicionales a las definidas en el estudio de impacto ambiental del "estudio informativo"; así como las establecidas por este órgano ambiental para la completa y apropiada regeneración ecológico-paisajística del conjunto de las superficies que resulten afectadas por la ejecución del proyecto.

Del mismo modo el pliego de condiciones para la contratación de la obra habrá de recoger todas las prescripciones ambientales relativas a la ejecución de los trabajos explicitados en el documento de estudio de impacto ambiental y en el documento de estudio informativo del proyecto de la variante de Salinas de Añana y del nuevo tramo del puerto de Tejera, así como las que en esta declaración se señalan en orden a la protección del entorno y minimización de los impactos ambientales de la obra.

C) Aunque de las características geológicas y geotécnicas descritas en el estudio de impacto ambiental se deduce que no existen condicionantes geológicos importantes que hagan inviable ninguna de las alternativas de trazado consideradas será necesario en la fase de proyecto una investigación geológico-geotécnica de campo con la correspondiente cartografía geológica y geotécnica de detalle, y las exploraciones de campo (calicatas, sondeos y prospección geofísica), y ensayos de laboratorio.

D) Se realizarán estudios de hidrogeología e hidrología-hidráulica a nivel de proyecto y a una escala suficiente para descartar afecciones a las aguas subterráneas y superficiales del

Biotopo Protegido Diapiro de Añana, así como evitar afecciones al lugar de interés geológico LIG-116 "Diapiro de Añana". Estos estudios deberán considerar las nuevas topografías que se originarán tras la construcción de los nuevos tramos.

E) Todas las medidas ambientales incluidas en el estudio de impacto ambiental y en el estudio informativo serán recogidas de manera específica en el proyecto de restauración ambiental y paisajística a incluir en el «proyecto de acondicionamiento de la carretera A-2622 en el tramo del puerto de la Tejera y variante de Salinas de Añana, p.k. 22,90 a p.k. 30,50» como un capítulo independiente con su asignación presupuestaria correspondiente, que incluirá todas aquellas acciones encaminadas a la restauración ambiental y paisajísticas, las medidas compensatorias, las medidas encaminadas a la mejora de la conectividad (paso superior multifuncional) y aquellas medidas encaminadas a la reducción de los efectos sobre los arroyos afectados por el ámbito de las obras (técnicas de bioingeniería).

Este proyecto de restauración ambiental y paisajística a definir a nivel de proyecto de construcción, se ajustará asimismo en todo caso a las prescripciones, condiciones y requisitos ambientales establecidos en la presente declaración de impacto ambiental y deberá ser aprobado por este órgano ambiental previamente a la aprobación del proyecto constructivo.

F) La realización de los trabajos de restauración vegetal a llevar a cabo en las zonas previstas de alteración por los trabajos constructivos contemplados en el proyecto, así como en cualquier otra superficie que resulte alterada por la obra, se ceñirá a la ejecución de forma obligada de 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 0,3 metros de tierra vegetal de calidad, procedente de la superficie ocupada por la nueva traza (mínimo 0,5 metros en las zonas previstas de plantación arbórea o arbustiva).

- Ejecución de trabajos de laboreo y mullido del suelo y posterior refino, para preparación apropiada de las superficies para la siembra e hidrosiembra, conforme a las especificaciones fijadas en el estudio de impacto ambiental y en el estudio informativo del proyecto, que a su vez se recogerán en el proyecto de restauración ambiental y paisajística.

- Siembra e hidrosiembra de herbáceas y leñosas. Las mezclas de siembra e hidrosiembra a utilizar en la revegetación de los espacios afectados por la obra deberán ser aprobadas previamente a su empleo en obra por este órgano ambiental.

A continuación se indican las cantidades necesarias de cada uno de los aditivos que deben estar presentes en la hidrosiembra y en el posterior tapado de la misma:

Fase de siembra.

- Agua: 2 l/m².

- Semillas: 40 gr/m².

- Estabilizador: 0-25 gr/m². (Según pendiente).

- Mulch: Fibra corta 60g/m².

Fibra larga 40 g/m².

- Fertilizante complejo NPK de liberación lenta 40 g/m².

Fase de tapado.

- Agua: 2 l/m².

- Mulch: Fibra larga 150 gr/m².

- Estabilizador: 15-25 g/m² (Según pendiente).

- Plantaciones de especies arbóreas y arbustivas con especies presentes de forma natural en el entorno próximo al ámbito afectable.

G) Las características de las plantaciones a realizar en las zonas objeto de regeneración ambiental serán las siguientes:

– La planta deberá quedar debidamente tutorada, y protegida con protector de base anti-hierbas de material plástico fotodegradable correctamente anclado, de 110 gr/m², de duración mínima garantizada de 2 a 3 años.

– Como abono de plantación se empleará fertilizante orgánico enriquecido con NPK de liberación lenta a razón de 100gr/m².

– Época de plantación: noviembre-febrero.

– Deberá garantizarse la realización de trabajos de mantenimiento de la cobertura vegetal leñosa durante su periodo inicial de establecimiento para asegurar su arraigo e implantación definitiva. Deberán contemplarse aquí: riegos en temporada de déficit hídrico, reposición de plantas muertas, restitución de tutores y protectores de base, desbroces, etc. Estas acciones deberán quedar incluidas en el proyecto de restauración ambiental y paisajísticas perfectamente presupuestadas, incluyendo su coste durante los 2-3 años siguientes a la restauración inicial.

H) La obra proyectada según el “estudio informativo” para las alternativas seleccionadas generara un volumen de material sobrante procedente de excavación de casi 800.000 m³ de los cuales aproximadamente 726.000 m³ serán depositados en vertederos aledaños (parcelas de cultivo) a la carretera, por lo que unos 74.000 m³ deberán ser depositados en el vertedero autorizado más cercano (El Torco) o en otras zonas no contempladas en el estudio informativo. En este caso, estas nuevas zonas propuestas deberán contar con la preceptiva autorización ambiental.

La selección de emplazamientos para la disposición de material de préstamo adicional deberá ser objeto de informe por parte de este órgano ambiental.

Será obligatorio incluir en el proyecto de restauración ambiental y paisajística un apartado específico con todos los emplazamientos en los que se ubiquen los vertederos y zonas de acopio de materiales y serán objeto de un programa de restauración ambiental que incluirá, de acuerdo a lo previsto en el estudio de impacto ambiental, el modelado y perfilado de superficies para su mejor ajuste formal, adaptación fisiográfica al entorno y correcto drenaje de las aguas superficiales, el escarificado y descompactación del sustrato a profundidad conveniente, el aporte de tierra vegetal (en espesor mínimo de 40 centímetros.), y labores de preparación del sustrato: laboreo y mullido del suelo. En caso de que no se prevea la reversión de las parcelas al uso agrícola, también se deberán realizar las actuaciones de siembra o hidrosiembra y plantación de especies arbóreas y arbustivas. Todas estas actuaciones se incluirán en el proyecto de restauración ambiental y paisajística que habrá de ser aprobado por este órgano ambiental.

I) El proyecto de restauración ambiental y paisajística incluirá un capítulo específico para la construcción y puesta en servicio del paso superior multifuncional en el Alto de la Tejera. Los criterios de diseño para este paso seguirán las prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada) editada por Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, 2015. Como criterios generales establece una anchura mínima recomendada entre 20-50 metros, con una valla lateral opaca de 2 metros de alto como mínimo. En este caso se intentará maximizar la anchura del paso superior ajustándola lo máximo posible a la longitud del túnel (de unos 60 m), teniendo en cuenta la orografía del terreno para no crear taludes con excesivas inclinaciones. Además, se recomienda que a ambos lados del paso se establezcan pequeños puntos de agua a base de pequeñas balsas naturalizadas que puedan atraer a la fauna y guiar su paso, plantaciones lineales y/o en pequeños bosquetes, del mismo modo, se instalarán cierres perimetrales que guíen a la fauna hacia las franjas laterales.

J) Se ejecutarán las medidas compensatorias que serán incluidas en el proyecto de restauración ambiental y paisajística generadas como consecuencia de la pérdida de superficie de hábitats catalogados por la ejecución de las obras. Para la selección de estos enclaves preferentemente se seleccionarán emplazamientos para ejecutar las restauraciones en zonas degradadas o de interés a determinar junto con el Servicio de Patrimonio Natural de la Diputación Foral de Álava en el Espacio Protegido Biotopo Protegido Diapiro de Añana. En caso de no poder acometerse la restauración en estas zonas, podrán ser objeto de restauración ambiental mediante plantaciones de especies arbóreas autóctonas los vertederos de la obra planteados en terrenos de cultivo, todo ello siempre que no sea solicitada y aceptada su vuelta o reconversión a su uso agrario anterior. En cualquiera de los casos la superficie a restaurar seguirá la proporción 1:2, 1 afectado, 2 restaurada.

K) Serán de obligado cumplimiento las medidas de protección de los cauces, y de restitución de la vegetación de las riberas afectadas por la obra, todo ello según se indica en el estudio de impacto ambiental. En estas zonas deberán adoptarse específicamente las siguientes medidas y más concretamente en las obras de construcción del viaducto en la variante de Salinas de Añana en su intersección con el arroyo Menchon (p.k 2+700 según plano 4.1.1. del estudio informativo):

- Los trabajos u obras a realizar en márgenes de los cauces se realizarán evitando los periodos de mayor fragilidad y por lo tanto durante los periodos de estiaje.

- No se situarán instalaciones auxiliares con posibilidades de generar contaminación (zona de almacenamiento de residuos, parque de maquinaria, zonas de acopio, etc) en las proximidades de cursos de agua.

- Durante el proceso de excavación o cuando exista riesgo de desprendimiento sobre formaciones vegetales naturales se colocarán vallas de protección que impidan la llegada de sedimentos al cauce.

- Se podrá instalar balsas de decantación por las que circule el agua de escorrentía y que discurra por las zonas de terreno removido con el fin de evitar y reducir el aporte de sólidos en suspensión al medio fluvial.

- Los lugares de depósitos de materiales de excavación se ubicarán evitando las zonas de dominio público hidráulico, así como las estructuras de apoyo, siempre que el diseño lo permita.

- Si fuese necesario colocar estructuras de protección de márgenes y estabilización de taludes de arroyos (escolleras, etc), se integrarán en el entorno previendo el relleno de los huecos con tierra vegetal, debiéndose contemplar la implantación adicional de vegetación arbórea, arbustiva y herbácea autóctona o asilvestrada, mediante plantaciones y estaquillados.

- Se evitará el movimiento de máquinas y camiones por los cauces.

- La revegetación de las orillas y otros entornos menores afectados será con las especies propias de la zona, para lograr una situación similar a la previa respecto a las características de la vegetación riparia o zona en concreto. Las plantaciones se realizarán según las condiciones explicitadas en el apartado "F" de plantación de arbustos, siembras y estaquillados. La densidad de plantación será de al menos 2000 pies/Ha.

L) Durante la ejecución de las obras de construcción las aguas drenadas de las plataformas de obra deberán ser tratadas con carácter previo a su vertido a los cauces naturales mediante balsas de retención, filtración o contención, o filtros drenantes. Deberá llevarse a cabo un mantenimiento periódico y continuo a lo largo de la fase de ejecución de la obra de dichos sistemas de retención y filtración.

M) En todos aquellos tramos de la traza actual que sean objeto de abandono por la ejecución del proyecto y en los que no se proyecte su uso posterior como acceso a propiedades o caminos, se procederá a la ruptura y demolición del firme asfáltico y posterior restauración vegetal en orden a la adecuación paisajística e integración ambiental en el entorno circundante de estas superficies. El tratamiento a realizar incluirá de forma obligada el modelado de las zonas afectadas, la realización de perfilados de detalle, aportes de tierra vegetal en espesor mínimo de 30 centímetros. (50 centímetros. en los lugares en los que se prevean plantaciones de árboles o arbustos), preparaciones del sustrato, siembras, hidrosiembras y plantaciones. Los restos de excavación del firme asfáltico se transportarán a vertedero autorizado, en ningún caso se podrán verter en los depósitos de sobrantes autorizados en la presente declaración.

N) En la localización de zonas de acopio de materiales para la obra, parques de maquinaria, depósitos de tierra vegetal y otros excedentes de excavación con carácter temporal, 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 deberán ser informadas y autorizadas previamente por la Dirección de Medio Ambiente.

Este tipo de instalaciones temporales no se ubicarán en zonas cubiertas por vegetación arbórea autóctona, ni en entornos inmediatos a cursos de agua, ni tampoco en superficies de terreno en las que se encuentren HIC del anexo I de la Directiva 92/43/CEE, de 21 de mayo de 1992, relativa a la Conservación de los Hábitats Naturales y de la Fauna y Flora Silvestres.

O) La tierra vegetal procedente de la excavación de las zonas afectadas por los trabajos constructivos 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 3 metros de altura como máximo. Las tierras vegetales deberán someterse a un tratamiento de siembra, a fin de evitar pérdidas de fertilidad y degradación de su estructura original durante el periodo de almacenaje.

P) En relación con la adecuación faunística de la actuación proyectada y con el objeto mitigar el efecto barrera producido por la infraestructura, se establecen las siguientes medidas:

– Se habilitarán las obras de drenaje y viaductos previstos en el proyecto como pasos de fauna cuando lo permita la sección, debiendo contar con una base bien de hormigón bien de sustrato natural y habilitando banquetas laterales de 40-80 centímetros de anchura que constituyan una banda seca por las que puedan desplazarse los animales de hábitos terrestres.

– Se realizarán plantaciones arbóreas y arbustivas en las entradas y salidas de las estructuras, en diseño conexo con la vegetación del entorno, así mismo las obras de fábrica de entrada y salida deberán ser ejecutadas mediante técnicas de bioingeniería de forma preferente, cuando lo permita la sección.

Q) Deberán habilitarse, durante el periodo 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 envíen a escombrera o vertedero autorizados. Los residuos de construcción y demolición 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.

R) Tal y como recoge Servicio de Museos y Arqueología de la Diputación Foral de Álava las alternativas seleccionadas tienen afección arqueológica, siendo necesario cuando sean aprobadas y previamente al inicio de las obras, realizar una intervención arqueológica consistente en sondeos de valoración. Si los sondeos sacaran a la luz restos de relevancia, la actuación podría extenderse a excavación arqueológica. Indica que además en todo caso, ya durante el desarrollo de las obras, se requerirá también el control arqueológico de las mismas.

S) La zona de influencia del “estudio informativo” está dentro del MUP número 594 “Ollacabra” y del MUP número 592 “Monte de Paul” por lo que se solicitará ante el departamento competente en materia de montes de la Diputación Foral la compatibilidad con la utilidad pública que califica al monte.

T) Queda prohibida la apertura de nuevos caminos sin antes solicitar la oportuna autorización a los órganos forestales y ambientales competentes. El transporte de los materiales necesarios se realizará utilizando los accesos existentes en la actualidad.

U) Se corregirán todos los impactos que durante las obras se causen sobre el sendero de gran recorrido “Sendero Histórico” (GR-1), según lo establecido en la Norma Foral 1/2012 de Itinerarios Verdes del Territorio Histórico de Álava. A tales efectos, se realizará la reposición de todo el mobiliario relativo a la señalización del gran recorrido que pueda ser afectado por las obras. Además durante la ejecución de los trabajos que afecten al GR deberá habilitarse un recorrido alternativo a dicho sendero que deberá ser aprobado por la Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo de la Diputación Foral de Álava.

Por otro lado se encuentra en fase de proyecto el itinerario IV 50 Vitoria-Gasteiz / Valderejo que en caso de ejecutarse antes que las obras de construcción del nuevo trazado de la carretera A-2622 le será de aplicación lo establecido en la Norma Foral 1/2012 de Itinerarios Verdes del Territorio Histórico de Álava.

V) Se instruirá al personal a contratar para la ejecución de las obras sobre la problemática de las actuaciones en el ámbito del espacio natural protegido, con el fin de incorporar a los hábitos de trabajo unos criterios de conducta que eviten riesgos innecesarios para el medio ambiente en general.

W) Tanto durante los trabajos constructivos como durante la fase de explotación se deberán de respetar los límites máximos de ruidos establecidos por la legislación vigente en materia de ruido.

X) 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.

Y) Plan de protección ambiental durante la fase de obras. Zonas de Sensibilidad Ambiental.

Se establecen las siguientes prescripciones, a seguir durante la etapa de construcción del proyecto, y dirigidas a prevenir al máximo la inducción de daños al medio físico-biológico del entorno donde se desarrollará la obra:

— En el momento del replanteo de la obra y antes del inicio de los trabajos constructivos se deberá delimitar y señalar sobre el terreno con la mayor exactitud posible la superficie a ocupar por la traza y obras de fábrica proyectadas, así como la localización prevista para las instalaciones auxiliares necesarias para el desarrollo de la obra: parques de maquinaria, zonas de acopio temporal y depósito de materiales y tierras, pistas de trabajo y acceso de maquinaria, etc., al objeto de evitar durante el periodo de ejecución de la obra y por parte de la empresa encargada de su realización, la ocurrencia de cualquier tipo de daño fuera de las zonas establecidas.

— A este respecto con anterioridad al inicio de los trabajos constructivos, y en todas aquellas zonas de Sensibilidad Ambiental que se señalan en la presente declaración, se llevará a cabo la delimitación concreta y señalamiento de detalle del contorno de las superficies a afectar por los mismos. En dicho señalamiento habrán de estar presentes la dirección de obra por parte del Servicio de Carreteras, el jefe de obra de la contrata y un técnico del Servicio de Sostenibilidad Ambiental.

– En las zonas establecidas de sensibilidad ambiental deberán adoptarse, para la ejecución de los trabajos, unos procedimientos constructivos especiales en orden a minimizar al máximo los daños a inferir por las obras en las zonas afectadas y en la cubierta vegetal. Los trabajos de restauración y corrección ambiental a realizar en estas zonas deberán ser objeto de supervisión por la Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo durante su ejecución. No se establecerán en ningún caso zonas auxiliares de obra ni de almacenamiento y acopios de materiales en dichas áreas.

Se establecen como zonas de sensibilidad ambiental a los efectos de la presente declaración las siguientes:

– Tramo puerto de Tejera (según planos alternativa A-2):

– Desde p.k. 0+100 hasta p.k. 0+150. Cruce de arroyo.

– Desde p.k. 0+550 hasta p.k. 0+600. Cruce de arroyo.

– Desde p.k. 2+400 hasta p.k. 3+500. Zona del alto de la Tejera.

– Desde p.k. 0+000 hasta p.k. 0+150. Camino 1 la salida de Paul en dirección Salinas de Añana.

– Desde p.k. 0+000 hasta p.k. 0+200. Camino forestal principal 2.2A en la zona del alto de la Tejera.

– Desde p.k. 0+000 hasta p.k. 0+123. Camino forestal principal 3 en la zona del alto de la Tejera.

– Tramo variante Salinas de Añana (según alternativa VN 1):

Desde p.k. 2+400 hasta p.k. 3+000. Zona de la construcción del viaducto sobre el arroyo Menchon.

7. Programa de vigilancia ambiental

Se establecen las siguientes prescripciones adicionales a la indicadas en el estudio de impacto ambiental sobre la forma de realizar durante la fase de ejecución y funcionamiento el seguimiento de las acciones que implica el proyecto.

Las medidas de control y vigilancia recogidos en el estudio de impacto ambiental y en la presente declaración, así como las adicionales de tipo corrector que fuera necesario arbitrar durante la etapa de funcionamiento del proyecto para corrección en su caso de situaciones de deterioro o alteración que puedan surgir y no prevista inicialmente, deberán ser asumidas por el promotor y consideradas presupuestariamente en orden a garantizar su realización.

– Durante la fase de ejecución del proyecto se implementará un sistema de vigilancia para la detección de posibles alteraciones en la calidad del agua de los arroyos afectados por el proyecto, tanto por posibles vertidos procedentes del empleo de maquinaria, como por incrementos en la turbidez asociados a los movimientos de tierras y tráfico u otras causas. En caso de ocurrencia de un deterioro significativo de la calidad con riesgo para los recursos acuícolas, las características particulares de los arroyos de las cuencas del Omecillo y Baias y fauna piscícola, se implementarán las medidas de corrección y prevención adecuadas, de acuerdo con la Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo.

El seguimiento y control de la calidad del agua de los arroyos a llevar a cabo por el promotor incluirá la toma de muestras y análisis periódicos de las aguas, debiéndose realizar con una frecuencia de al menos dos veces al mes. Deberá controlarse especialmente la presencia de elementos procedentes de la erosión tras la ejecución de los movimientos de tierra y de forma más intensa durante las primeras fases de la construcción de los viales donde estos movimientos son de mayor relevancia.

Además, los análisis deberán incluir como mínimo el registro de los siguientes parámetros:

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

Los puntos de toma de muestras de agua en los arroyos serán los siguientes:

Tramo puerto de la Tejera (Arroyo Añana-Baias).

- AÑ-1: 30N 505066 4737933 ETRS 89. Aguas abajo del paso por el núcleo habitado de Paul.
- AÑ-2: 30N 506334 4738273 ETRS 89. A la altura del inicio de la construcción del nuevo trazado de carretera.

Tramo variante de Salinas de Añana.

Arroyo La Muera-Omecillo.

- LA-1: 30N 499747 4738923 ETRS 89. Aguas abajo de la cooperativa de Salinera de Añana SL.
- LA-2: 30N 500806 4738918 ETRS 89. Aguas abajo de las salinas y justo inmediatamente después de la intersección con el arroyo Menchon.
- LA-3: 30N 501730 4738406 ETRS 89. Aguas arriba de las salinas.

Arroyo Menchon-Omecillo.

- ME-1: 30N 501799 4739579 ETRS 89. Aguas arriba del viaducto propuesto en la alternativa variante N1.

Los muestreos realizados se remitirán regularmente a este órgano ambiental.

– Durante la ejecución de los trabajos se verificará que solo se afectará a los árboles estrictamente necesarios para operar con la maquinaria en la plataforma de trabajo. Cuando se requiera eliminar algún ejemplar de árbol que no estuviera previsto se deberá solicitar el permiso y autorización de los órganos competentes en materia forestal y medioambiental de esta diputación. Asimismo, en el momento del replanteo se marcarán en presencia del guarda forestal las zonas en las que se podrá ejecutar un aprovechamiento forestal de las masas boscosas a eliminar para la construcción del nuevo vial, fundamentalmente en el tramo del puerto de la Tejera. Este aprovechamiento se llevará a cabo preferentemente entre agosto y febrero momento en el que la afección a la fauna será menor.

– Se realizarán prospecciones previas para detectar nidos o refugios de especies de interés en los árboles cercanos a la zona de trabajo. Se verificará que no se produzcan afecciones directas sobre aves necrófagas durante toda la fase de obras.

– Tras la finalización de los trabajos de las obras deberá remitirse a la Dirección de Medio Ambiente un documento fin de obra que recoja el registro de todas las eventualidades surgidas durante el desarrollo de los trabajos constructivos, así como el nivel de cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental, en el proyecto de restauración ambiental y paisajística y en la presente declaración de impacto ambiental.

El órgano ambiental redactara a su vez un informe destinado a la detección y valoración de las desviaciones habidas con respecto a las previsiones de alteración estimadas en el estudio de impacto ambiental y proyecto. En caso de producirse efectos negativos no previstos o incremento en las superficies alteradas, se deberán adoptar las medidas de corrección necesarias y que en este informe se señalen.

Una vez finalizadas las obras se realizará por el promotor un seguimiento al menos durante el periodo de garantía y los dos primeros años posteriores a la entrega definitiva de la obra, encaminado a evaluar la eficacia de las medidas protectoras y correctoras adoptadas.

Serán objeto de control y seguimiento: la evolución de los tratamientos vegetales realizados, el mantenimiento de la calidad de las aguas de los arroyos afectados, la incidencia de posibles fenómenos erosivos, deslizamientos o acarcavamientos en las superficies restauradas, el éxito de los tratamientos de adecuación paisajística, la eficacia de las medidas favorecedoras de la conectividad (paso superior multifuncional y otros) y la eficacia de los otros pasos de fauna (subterráneos), así como el control de registros de atropellos y colisiones con fauna en el tramo afectado por los trabajos.

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 de impacto ambiental del “estudio informativo de acondicionamiento de la carretera A-2622 en el tramo del puerto de la Tejera y variante de Salinas de Añana, p.k. 22,90 a p.k. 30,50”

Segundo. En cumplimiento de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la declaración de impacto ambiental tendrá efectos de pronunciamiento ambiental determinante en lo relativo a las medidas y condiciones de ejecución.

Tercero. La declaración de impacto ambiental perderá su vigencia si en el plazo de cuatro años desde su publicación en el BOTHERA no se hubiera procedido a la aprobación definitiva de la modificación de referencia, atendiendo al artículo 31.4 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Cuarto. Ordenar la publicación de la presente declaración de impacto ambiental en el BOTHERA.

Vitoria-Gasteiz, 14 de diciembre de 2022

El Diputado de Medio Ambiente y Urbanismo
JOSEAN GALERA CARRILLO

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