Bestelako Xedapenak

ETXEBIZITZA, HERRI LAN ETA GARRAIO SAILA

6251

AGINDUA, 2010eko azaroaren 23koa, Etxebizitza, Herri Lan eta Garraioetako sailburuarena, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorraren bigarren berrikuspenak, 2005-2016 aldikoak, izango duen ingurumen-inpaktuari buruzko behin betiko txostenaren gaineko adierazpena argitaratzeko dena.

Ingurumenaren gaineko eraginaren baterako ebaluazio-prozedura arautzen duen uztailaren 22ko 183/2003 Dekretuak ezartzen du 14. artikuluan, plana behin betiko onartzeko eskumena duen kontuan hartu beharko duela ingurumen-inpaktuaren gaineko behin betiko txostena. Eta horretarako, berariazko adierazpen bat idatzi beharko du, planean ingurumenari dagozkion alderdiak nola sartu diren laburbilduko duena, eta hartutako erabakia arrazoitu beharko du, guztia ere 183/2003 Dekretuaren 14. artikuluari jarraituz.

Era berean, uztailaren 22ko 183/2003 Dekretuaren 15. artikuluak xedatzen du: «Aurreko artikuluak aipatzen duen hartutako erabakiari buruzko adierazpena kasu bakoitzean dagokion aldizkarian edo aldizkarietan argitaratuko da, plana behin betiko onartzen duen ebazpenarekin edo haren onarpena agintzen duen erabaki edo lege-arauarekin batera».

Bestetik, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorraren bigarren berrikuspena, 2005-2016 aldikoa, onartzen duen azaroaren 23ko 307/2010 Dekretuak bigarren xedapen gehigarrian ezartzen duenez, Etxebizitza, Herri Lan eta Garraioetako sailburuaren agindu bidez, Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian argitaratuko da ingurumen-inpaktuari buruzko behin betiko txostenaren gaineko adierazpena, ingurumenaren gaineko eraginaren baterako ebaluazio-prozedura arautzen duen uztailaren 22ko 183/2003 Dekretuan ezarritakoa betez.

Garraio Azpiegituraren Zuzendaritzak 2010eko irailaren 30ean Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorraren bigarren berrikuspenak, 2005-2016 aldikoak, izango duen ingurumen-inpaktuari buruzko behin betiko txostenaren gaineko adierazpena egin zuenez, adierazpen hori argitaratze aldera,

Otras Disposiciones

DEPARTAMENTO DE VIVIENDA, OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

6251

ORDEN de 23 de noviembre de 2010, del Consejero de Vivienda, Obras Públicas y Transportes, por la que se dispone la publicación de la declaración sobre el informe definitivo de impacto ambiental de la Revisión del Segundo Plan General de Carreteras del País Vasco correspondiente al periodo 2005-2016.

El Decreto 183/2003, de 22 de julio, por el que se regula el Procedimiento de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental, dispone en su artículo 14, que el órgano competente para aprobar definitivamente el Plan deberá tener en cuenta el informe definitivo de impacto ambiental. A estos efectos, redactará una declaración expresa que resuma de qué manera se han integrado en el plan los aspectos ambientales y presente la motivación y declaración sobre la decisión adoptada para la aprobación definitiva del Plan, de acuerdo con las exigencias establecidas por el citado artículo 14 del Decreto 183/2003.

Asimismo, el artículo 15 del mismo Decreto 183/2003, de 22 de julio dispone que: «La declaración sobre la decisión adoptada a la que se refiere el artículo anterior se publicará en el boletín o boletines oficiales que correspondan en cada caso, junto con la resolución por la que se apruebe definitivamente el plan o el acuerdo o norma legal que dicte su aprobación».

Por su parte, el Decreto 307/2010, de 23 de noviembre, por el que se aprueba la Revisión del Segundo Plan General de Carreteras del País Vasco, correspondiente al período 2005-2016, en la disposición adicional segunda establece que: «Mediante Orden del Consejero de Vivienda, Obras Públicas y Transportes se procederá a ordenar la publicación en el Boletín Oficial del País Vasco de la declaración sobre el Informe Definitivo de Impacto Ambiental en cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto 183/2003, de 22 de julio, por el que se regula el procedimiento de evaluación conjunta de impacto ambiental».

Habiéndose emitido por la Dirección de Infraestructura del Transporte con fecha 30 de septiembre de 2010 la preceptiva Declaración sobre el Informe definitivo de impacto ambiental de la Revisión del Segundo Plan General de Carreteras del País Vasco y a los efectos de darle la publicidad debida,

XEDATU DUT:

Artikulu bakarra.– Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorraren bigarren berrikuspenak, 2005-2016 aldikoak, izango duen ingurumen-inpaktuari buruzko behin betiko txostenaren gaineko 2010eko irailaren 30eko adierazpena Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkaria argitaratzea.

Vitoria-Gasteiz, 2010eko azaroaren 23a.

Etxebizitza, Herri Lan eta Garraioetako sailburua,
IGNACIO MARÍA ARRIOLA LÓPEZ.

DISPONGO:

Artículo único.– Proceder a la publicación en el Boletín Oficial del País Vasco de la Declaración sobre el Informe definitivo de impacto ambiental de la Revisión del Segundo Plan General de Carreteras del País Vasco de fecha 30 de septiembre de 2010.

En Vitoria-Gasteiz, a 23 de noviembre de 2010.

El Consejero de Vivienda, Obras Públicas y Transportes,
IGNACIO MARÍA ARRIOLA LÓPEZ.

EUSKADIKO ERREPIDEEN BIGARREN PLAN OROKORRAREN BERRIKUSPENAREN INGURUMEN INPAKTUARI BURUZKO BEHIN BETIKO TXOSTENAREN INGURUKO ADIERAZPENA

Adierazpen honen helburua ingurumen-inpaktuaren baterako ebaluazio-prozedura arautzen duen uztailaren 22ko 183/2003 Dekretuaren 14. artikulua betetzea da. Era horretan, Ingurumen Sailburuordetzaren 2010eko irailaren 24ko Ebazpenaren bidez emandako ingurumen-inpaktuari buruzko behin betiko txostenari erantzungo zaio.

Txosten horretan, ingurumen-inpaktuaren baterako ebaluazio-prozedura arautzen duen Eusko Jaurlaritzaren uztailaren 22ko 183/2003 Dekretuaren 14. artikuluak ezarritako eskakizunei jarraiki plana behin betiko onartzeko erabakiaren arrazoia eta horren inguruko adierazpena dago jasota.

1.– Euskadiko Errepideen Bigarren Plan Orokorraren berrikuspenaren ingurumen-planteamendua.

Errepideen Plan Orokorrak errepide-sarearen ingurumen-integrazioa hobetzea sartu du bere helburuen artean. Helburu hori plana lantzeko etapen oinarria izan da. Horren arabera, bide-sarearen diagnostikoa bideratu da, errepideen ingurumen-hobekuntzarako berariazko programa bat ezarri da, jardunen ingurumen-ebaluazioa eta ingurumen-bideragarritasuna finkatu da, eta jardun horien behin betiko proiektuak ingurumenaren arloan garatzeko jarraibide sorta bat sortu da.

Ingurumen Inpaktuaren Ebaluazio Bateratuak (II-EB), lurralde-eskalan, Planaren gainerako lan-arloen orokortasun-maila berarekin jokatu du. Planaren lurralde-eskalak ez du aukera ematen programatzen den jardun-proiektu bakoitzean inplikatutako ingurumen-arazoak ongi zehazteko, ezta arazo horien irtenbidea planteatzeko ere, baina oso eskala egokia da proiektuak zehazten direnean, ingurumen-arriskuak finkatzen direnean eta arazo horiek kon-

DECLARACIÓN SOBRE EL INFORME DEFINITIVO DE IMPACTO AMBIENTAL DE LA REVISIÓN DEL SEGUNDO PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO

Se emite esta declaración para dar cumplimiento al artículo 14 del Decreto 183/2003, de 22 de julio, por el que se regula el procedimiento de evaluación conjunta de impacto ambiental, dando respuesta al informe definitivo de impacto ambiental emitido mediante resolución de 24 de septiembre de 2010, de la Viceconsejería de Medio Ambiente.

Este informe presenta la motivación y declaración sobre la decisión adoptada para la aprobación definitiva del plan de acuerdo a las exigencias establecidas por el artículo 14 del Decreto 183/2003, de 22 de julio, del Gobierno Vasco, por el que se regula el Procedimiento de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental.

1.– Planteamiento ambiental de la Revisión del Segundo Plan General de Carreteras del País Vasco.

El Plan General de Carreteras ha incorporado como un objetivo más del plan la mejora de la integración ambiental de la red de carreteras. Este objetivo ha dirigido las distintas etapas de elaboración del plan orientando el diagnóstico de la red viaria, estableciendo un programa específico para la mejora ambiental de las carreteras, determinando la evaluación ambiental de las distintas actuaciones y su viabilidad ambiental así como construyendo un completo paquete de directrices para el desarrollo ambiental de los proyectos definitivos de dichas actuaciones.

La Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental (ECIA) ha operado a escala territorial al mismo nivel de generalidad que lo han hecho todas las demás áreas de trabajo del Plan. La escala territorial del plan no permite concretar con precisión los problemas ambientales implicados en cada proyecto de actuación que se programe, ni plantear su solución, sin embargo, sí es una escala muy adecuada para sistematizar el trabajo ambiental que seguirá el desarrollo del plan

pontzeko proiektua egokiro diseinatu eta beharrezkotzat hartzen diren neurri zuzentzaileak hartzen direnean plana garatzeko egin beharreko ingurumen-lana sistematizatzeko. Planaren IIEBa lantzean, honako lan-arlo hau lehenetsi da: Planaren barruko jardun bakoitzean ingurumen-jarraibideak eta ingurumen-gomendioak ezartzea, arriskuan dauden ingurumen-balioen arabera.

Era berean, oso eskala egokia da Lurraldea osatzen duten eremu funtzionaletan indarrean dauden lurralde-ereduak, horien ingurumen-balioak eta errepide-sareak horietan duen eragina berrikusteko. Hori guztia oso kontuan izan da eremu bakoitzean egin beharreko jardunen ingurumen-ebaluazioan, eta errepide-sarean egindako hobekuntzek gaur egun indarrean dauden ereduak indartzen dituztela egiaztatu da. Izan ere, hiri-eremuen gaur egungo kokapena finkatu da, eta ingurumen- eta paisaia-kalitaterik handieneko guneen gaineko presioari eutsi zaio.

Horrela, beraz, Planak eta bere ingurumen-kontsiderazioek hierarkia-garapen bat planteatzen dute. Izan ere, eskala handian esku hartzea eta, ondoren, jardun bakoitzaren proiektua lantzean beharrezko eraikuntza-elementuak diseinatzea proposatzen da programetan. Ingurumen-kontsiderazioak hierarkia-garapen horri lotuta daude; gaur egungo sare osoaren, aurreikusitako jardun bakoitzaren eta eremu bakoitzeko jardun guztien ebaluazio estrategikoan parte hartzen dute, eta erreferentzia generikoak eta ingurumen-aginduak ezartzen dituzte, proiektu bakoitzaren diseinuak (trazadurak, obrak, neurri gehigarriek eta abar) ingurumen-balioak kaltetu ez ditzan. Horrela, beraz, ezarrita dago geroago egin beharreko Ingurumen Inpaktuaren Banakako Ebaluazioa (IIBE) eta Ingurumen Inpaktuaren Ebaluazio Sinplifikatua (IIES) eraginkortasunez garatzeko esparru operatiboa.

Planaren IIEBak zentzu positiboan hartu ditu ingurumen-kontsiderazioak, eta horrek eragina izango du jardun bakoitzaren ikuskeran eta diseinuan. Era horretan, proiektuaren funtsetik beretik txikiagotuko dira ingurumen-eraginak.

2.– Errepide-sarearen ingurumen-diagnostikoa.

Planean errepide-sareaz egiten den diagnostikoa esku hartzeko irizpideak ezartzeko eta egin beharreko jardunak hautatzeko abiapuntua izan da, eta errepide-sareko tarte guztien ingurumen-ebaluazio bat erantsi du. Istripuei, trafiko itoari, tartearen edukierarik ezari edo gidatzeko baldintzei (ikuspena, goraguneak, gutxieneko zabalerak eta abar) lotutako beharrezko kontsiderazio funtzionalez gain, errepideen tarteek inguruneko sentsbilitateetan eta prozesuetan duten integrazioaren ingurumen-ebaluazio bat erantsi du. Ildo horretan, kontuan hartu da errepideak nolako eragina duen hainbat balioren kontserbazioan (on-

cuando se detallen los proyectos, se definan los posibles riesgos ambientales y se establezca la manera de solucionarlos mediante un diseño adecuado del proyecto y la inclusión de las medidas correctoras que se consideren necesarias. Esta área de trabajo ha sido prioritaria en la elaboración del ECIA de este plan: el establecimiento de directrices y recomendaciones ambientales para todas y cada una de las actuaciones del plan en función de los valores ambientales que pudieran estar en riesgo.

También es una escala muy adecuada para revisar los modelos territoriales vigentes en las distintas Áreas Funcionales que forman el Territorio, sus valores ambientales y el papel que juega en ellos la red de carreteras. Esta consideración ha guiado la evaluación ambiental de las actuaciones del plan en cada ámbito constatándose positivamente que las mejoras introducidas en la red de carreteras consolidan los modelos actualmente vigentes consolidando la localización actual de las áreas urbanas y conteniendo la posible presión sobre los espacios de mayor calidad ambiental y paisajística.

El Plan y sus consideraciones ambientales plantean así un desarrollo jerárquico pues sus programas proponen unas intervenciones a gran escala para posteriormente en la elaboración del proyecto de cada actuación diseñar los elementos constructivos necesarios. Las consideraciones ambientales acompañan este desarrollo jerárquico participando en la evaluación estratégica del conjunto de la red actual, también de cada actuación prevista y de su conjunto en cada ámbito, y estableciendo referencias genéricas, las prescripciones ambientales, para que cada proyecto evite con su diseño (trazado, obra, medidas adicionales) afectar a los valores ambientales. Queda así establecido el marco operativo para un eficaz desarrollo de los posteriores estudios detallados de Evaluación Individualizada de Impacto Ambiental (EIIA) y Evaluación Simplificada de Impacto Ambiental (ESIA).

El énfasis del ECIA del Plan ha sido adoptar las consideraciones ambientales en un sentido positivo que afectará a la concepción y diseño de cada actuación para minimizar así desde la propia esencia del proyecto las posibles afecciones ambientales.

2.– Diagnóstico ambiental de la red de carreteras.

El diagnóstico de la red de carreteras que ha realizado el Plan y que ha sido el punto de partida para establecer sus criterios de intervención y seleccionar las actuaciones a llevar a cabo ha incorporado una evaluación ambiental del papel de todos los tramos de la red de carreteras. Es así que además de las necesarias consideraciones funcionales relativas a la accidentalidad, la congestión de tráfico y falta de capacidad del tramo o las condiciones para la conducción (visibilidad, peraltes, anchuras mínimas, etc.) ha incluido también una evaluación ambiental de la integración de los tramos de las carreteras en los dis-

dare geologikoa, higigarritasuna, ezegonkortasuna, akuiferoen urrakortasuna, habitat eta gune naturalak, flora eta fauna berezia, korridore biologikoak, kalitateko paisaiak, pertsonen bizi-kalitatea eta nekazaritza-erabilerak).

Diagnostiko hori errepide-sarean eta mapifikatutako ingurumen-balioetan oinarrituta sistematizatu zen. Era horretan, ebaluazio zabala eta zehatza egin da, eta lagungarria izan da ingurumen-hobekuntzarako esku-hartzeen beharra adierazteko, eta tarte bakoitzeko jardunak ebaluatzeko.

3.– Errepide-sarearen ingurumen-hobekuntzarako jardunen programa.

Bide-sarearen diagnostikoa oinarria izan zen errepide-sarearen ingurumen-hobekuntzarako jardunen programak (planean programa guztien artean txertatutakoak) ezartzeko. Honako hauek dira:

– Errepideen integrazioa ingurune hidrikoan.

– Iragazkortze eta konektibitate ekologikoa.

– Paisaiaren integrazioa eta aprobetxamendua.

– Zarataren diagnostikoa eta zuzenketa.

– Bideko bizigarritasunaren diagnostikoa eta hobekuntza, eta intermodalitatea.

Programa horiek baliabide ekonomiko nahikoak dituzte, eta ingurumen-diagnostikoan lehentasunezkotzat hartu diren edo parte-hartze publikoko prozesuaren emaitza izan diren tarte batzuei buruzko hainbat azterlanetan dautza hasieran. Azterlan horietarako, ingurumen-problematikak ikertzeko eta ingurumen-hobekuntzarako esku hartze pilotuak proposatzen dira. Ikerketan beharrezkotzat hartuz gero, azterlan horiek esku-hartzeak egikaritzeko proiektuak ekarriko dituzte.

Planean programa horiek hautatutako berariazko tarte batzuei lotuta proposatzen badira ere, izaera irekia dute azkenean egiten diren jardunei dagokienez. Izan ere, errepideetan egiten diren beste ingurumen-jardun batzuk bezala, errepideen eta ingurumenaren arloan eskumena duten foru-organoen arteko koordinazio-lanen mende daude.

4.– Ingurumen-ebaluazioa eta errepideetako jardunen hautaketa.

Dagoen errepide-sarearen ingurumen-diagnostikoa, halaber, planean planteatutako eraikuntza-jardunak ebaluatzeko abiapuntu izan da; esku hartzeko askotariko proiektu horien ingurumen-ebaluazioa planaren lurralde-ezagutzaren eskalan eta mailan egin da.

tintos procesos y sensibilidades del medio. Se ha considerado así, cómo la presencia de la carretera afecta a la conservación de valores como el patrimonio geológico, la erosionabilidad, la inestabilidad, la vulnerabilidad de acuíferos, los hábitats y espacios naturales, la flora y fauna singular, los corredores biológicos, los paisajes de calidad, la calidad de vida de las personas y los usos agrarios.

Este diagnóstico se sistematizó sobre la red de carreteras y los valores ambientales mapificados generando una evaluación extensa y detallada que ha servido para apuntar a la necesidad o no de intervenciones de mejora ambiental y como base para la evaluación de las actuaciones en cada tramo.

3.– Programa de actuaciones de mejora ambiental de la red de carreteras.

El diagnóstico de la red viaria existente sirvió de base para el establecimiento de programas de actuaciones de mejora ambiental de la red de carreteras que forman parte del plan como un programa más, a saber:

– Integración de carreteras en el medio hídrico.

– Permeabilización y conectividad ecológica.

– Integración y aprovechamiento del paisaje.

– Diagnóstico y corrección del ruido.

– Diagnóstico y mejora de habitabilidad de la vía e intermodalidad.

Estos programas están dotados de recursos económicos suficientes y están formados inicialmente por una serie de análisis de reconocimiento de algunos tramos, que fueron señalados por el diagnóstico ambiental como prioritarios, o han resultado del proceso de participación pública, para los que se proponen intervenciones piloto de reconocimiento de las respectivas problemáticas ambientales y de propuesta de intervención para su mejora ambiental. Estos estudios darán lugar si así lo considerara necesario dicho reconocimiento a proyectos ejecutivos de intervención.

Estos programas, aunque propuestos por el Plan sobre tramos específicos ya seleccionados, tienen sin embargo un carácter abierto en cuanto a las realizaciones que finalmente se lleven a cabo, pues como otras actuaciones en carreteras de naturaleza ambiental están sometidas a las labores de coordinación entre los órganos forales competentes en Carreteras y Medio Ambiente.

4.– Evaluación ambiental y selección de las actuaciones en carreteras.

El diagnóstico ambiental de la red de carreteras existente ha servido también como punto de partida para la evaluación de las actuaciones constructivas que planteaba el plan, un variado conjunto de proyectos de intervención que fueron evaluados ambientalmente a la escala y al nivel de conocimiento territorial del plan.

Ingurumen-ebaluazioan, oinarrizko proiektu-alternatibak hartu ziren kontuan (A, B eta A* aukerak). Honako hiru aukera hauek planteatu ziren: jardunaren garapen funtzional bat, lehentasuna proiektuaren premiei (hala nola edukieraren hobekuntzari, ikuspenari eta zabalerei) emango ziena, ingurumen-integrazio egokia bermatzeko premiaren gainetik (A aukera); aukera alternatibo bat, proiektuak ingurumen-balio garrantzitsuak arriskuan jartzen zituen lekuetan lehentasuna ingurumen-integrazio egokia bermatzeko premiari emango ziona, hala nola okupazioa, hurbiltasuna edo zatikatzea murrizteari (B aukera); eta proiektuaren helburu funtzionalak bete nahi izanik ere ingurumen-eragin batzuen murrizketa jasoko zuen proiektuaren diseinu mota bat (A* aukera).

Jardunen ingurumen-ebaluazioak, planaren bideragarritasun handiagoa edo txikiagoa ezarri ez ezik, jardun bakoitzak eraikuntza-proiektu gisa izan behar zuen definizio mota ere ezarri zuen. Horretarako, proiektua lantzean aplikatu beharreko ingurumen-eskakizunak garatu ziren; diseinuak ebaluazio estrategiko horretan adierazitako berariazko eraginak eta eraikuntza-proiektuaren xehetasun-mailan detektatzen zirenak txikiagotu behar zituen.

5.– Informazio publikoaren ekarpenak txertatzea.

Informazio publikoko prozedurari esker, iritzi publikoaren irizpideak Planaren ingurumen-kontsiderazioetan txertatu ahal izan ziren. Kontsultek eta parte-hartze publikoak agerian utzi zuten irisgarritasunaren, biodibertsitatearen, paisaiaren eta ondare naturala erabili eta baliatzeko aukeraren inguruko interesa.

6.– Planaren edukiak garatzea eta gauzatzea.

Ingurumen-balioak arriskuan jar ditzaketen errepideetako jardunak garatzeko eta zehazteko ingurumen-aginduak ezartzean, inguruneko balioei buruzko kontsiderazioa era positiboan txertatzen da jardunak ezartzean, eta hori lagungarria da jardun bakoitzerako behin betiko finkatzen den proiektuaren diseinuan.

Era horretan, jardun bakoitzaren berariazko ebaluazioa egiteko erreferenteak ezartzen dira.

Gainera, Planaren ingurumen-edukiak betetzen diren ikuskatzeko programa bat garatu da.

7.– 2005-2016ko Errepideen Bigarren Plan Orokorraren Berrikuspenari lotutako ingurumen-prozeduraren kontsiderazioak IIEBan txertatzea.

La evaluación ambiental contempló alternativas básicas de proyecto, las denominadas opciones A, B y A*. Se planteó la opción de un desarrollo funcional de la actuación que priorizara las necesidades del proyecto (por ejemplo mejora de capacidad, visibilidad, anchuras, etc.) imponiéndolas a la necesidad de garantizar una adecuada integración ambiental (opción tipo A) y una opción alternativa que priorizara la necesidad de garantizar una adecuada integración ambiental (por ejemplo reducir ocupación, proximidad o fragmentación) allí donde el proyecto podría poner en riesgo valores ambientales de relevancia (opción tipo B), considerando también un tipo de diseño del proyecto (opción tipo A*) que aún persiguiendo satisfacer los objetivos funcionales del proyecto incorporara la reducción de algunas afecciones ambientales desde su diseño.

La evaluación ambiental de actuaciones no se limitó a establecer la mayor o menor viabilidad del plan sino que se centró en establecer el tipo de definición que habría de tener cada actuación a nivel de proyecto de construcción desarrollándose para ello las exigencias ambientales que se han de aplicar en la elaboración del proyecto, cuyo diseño habría de minimizar las afecciones específicas que se señalan en dicha evaluación estratégica así como las que se detectaran a nivel de detalle de proyecto de construcción.

5.– Incorporación de las aportaciones de la información pública.

La realización del procedimiento de información pública permitió incorporar los criterios de la opinión pública a las consideraciones ambientales del Plan. Las consultas y participación pública reflejaron el interés por los valores de accesibilidad, biodiversidad, paisaje y uso y disfrute del patrimonio natural.

6.– Desarrollo y realización de los contenidos del Plan.

Con el establecimiento de prescripciones ambientales para el desarrollo y definición de las actuaciones en carreteras que podrían plantear riesgos sobre los valores ambientales, se incorpora la consideración sobre los valores del medio de una manera positiva al establecimiento de las actuaciones colaborando en el diseño del proyecto que para cada actuación se adopte definitivamente.

También así se establecen los referentes de partida para la evaluación específica de cada actuación.

Además, se ha desarrollado un Programa de supervisión del cumplimiento de los contenidos ambientales del Plan.

7.– Incorporación a la ECIA de las consideraciones del procedimiento ambiental en relación con la Revisión del Segundo Plan General de Carreteras (2005-2016).

Ingurumen-organoak 2010eko irailaren 24an egindako ingurumen-inpaktuaren behin betiko txostenean jasotako kontsiderazio guztiak eta ingurumen-prozeduraren ondoriozkoak Planaren dokumentuan eta IIEBan txertatu dira.

Horrela, beraz, Planaren ingurumen-kontsiderazioak berrikusi ondoren, honako premia hauek identifikatu ziren:

– Planaren alternatiben sorrerari buruzko azalpen arrazoitu bat barnean hartzeko premia.

– Planaren estrategian jasotako iraunkortasun- eta ingurumen-edukiei, eta horien eta hiru lurralde historikoetako errepide-planen arteko erlazioari buruzko azalpen bat barnean hartzeko premia.

– Planaren barruko jardun batzuen eragina jasan dezaketen ingurumen-arloko babes-sistemak kudeatzen dituzten tresnen gaineko eragina aztertzeko nahitaezkotasuna txertatzeko premia. Tresna horien artean, honako hauek aipa daitezke:

• Urdaibaiko Biosfera Erreserbaren tresnetan,

• EAEko Naturgune Babestuak kudeatzeko tresnetan, zehatzago esanda: Gorbeiako Parke Naturala, Izkiko Parke Naturala eta Laguardiako Aintziretako Biotopo Babestua,

• Txingudiko plan berezia kudeatzeko tresnetan

• Natura 2000 sarea kudeatzeko tresnetan, zehatzago esanda: Urdaibaiko Ibai Sareko Garrantzi Kumunitarioko Lekua (GKL), Barbadun Ibaiko GKL, Artibai Ibaiko GKL, Arnoko GKL, Santa Barbarako GKL, Oria Ibaiko GKL, Urola Ibaiko GKL, Jaizkibelgo GKL, Txingudiko Hegaztientzako Babes Bereziko Eremua (HBBE), Txingudi-Bidasoako GKL, Gorbeiako GKL, Baias Ibaiko GKL, Zadorra Sistemako Urtegietako GKL, Arabako Lautadako irla-hariztietako GKL, Izkiko HBBE, Izkiko GKL, Ega-Berron Ibaiko GKL, Arabako Hegoaldeko Mendilerroetako HBBE, Ebro Ibaiko GKL, Kantabria Mendilerroko GKL, Laguardiako Aintziretako GKL, Zadorra Ibaiko GKL, Ayuda Ibaiko GKL, Vero Ibaiko GKL.

• Lurraldearen Antolamendurako Jarraibideetako natura-interesa duten guneen kudeaketako tresnetan, zehatzago esanda: Pobeñako padurak, Zierbenako eremua, Arno-Olatz mendia, Andutz mendia, Santa Barbara, Urola ibaia, Oria ibaia, Jaizkibel, Lasernako abariztia.

• EAEko Gune Natural Garrantzitsuen Katalogo Irekia kudeatzeko tresnak, eta, bereziki, honako hauek kudeatzekoak: Pobeñako padurak, Zierbenako eremua, Zierbenako eremuko zabalkuntza, Sollube-Garbolako amildegiak, Salvada Mendilerroa-Aiara, Lizarrustiko basoa, Gorbeia, Ulibarri-Ganboa eta Urrunagako urtegiak, Arabako Lautadako irla-hariztiak, Izki, Kantabria-Toloño mendilerroa, Laguardiako aintzirak.

Se incorporan al documento del Plan y su ECIA todas las consideraciones aportadas por el informe definitivo de impacto ambiental, emitido por el órgano ambiental el 24 de septiembre de 2010, así como las derivadas del procedimiento ambiental.

Así pues, tras la revisión de las consideraciones ambientales del Plan se identificó la necesidad de:

– Incluir una exposición razonada de la génesis de alternativas del plan.

– Incluir una exposición de los contenidos de sostenibilidad y ambientales de la estrategia del plan y su relación con los planes de carreteras de los tres territorios históricos.

– Incorporar la obligatoriedad de analizar la repercusión sobre los instrumentos de gestión de los sistemas de protección ambientales que puedan verse afectados por algunas actuaciones señaladas del plan, a saber:

• Los instrumentos de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai.

• Los instrumentos de gestión de los Espacios Naturales Protegidos, específicamente: Parque Natural de Gorbea, Parque Natural de Izki, Biotopo Protegido de las Lagunas de Laguardia.

• Los instrumentos de gestión del Plan Especial de Txingudi.

• Los instrumentos de gestión de la Red Natura 2000, específicamente: LIC Red Fluvial de Urdaibai, LIC Ría de Barbadun, LIC Río Artibai, LIC Arno, LIC Sta Bárbara, LIC Ría del Oria, LIC Ría del Urola, LIC Jaizkibel, ZEPA de Txingudi, LIC Txingudi-Bidasoa, LIC Gorbea, LIC Río Baias, LIC Embalses del Sistema del Zadorra, LIC Robledales isla de la Llanada Alavesa, EPA de Izki, LIC de Izki, LIC Río Ega-Berron, ZEPA Sierras Meridionales de Álava, LIC Río Ebro, LIC Sierra de Cantabria, LIC Lagunas de Laguardia, LIC Río Zadorra, LIC Río Ayuda, LIC Río Vero.

• Los instrumentos de gestión de las Áreas de Interés Naturalístico de las DOT, específicamente: Marismas de Pobeña, Área de Zierbena, Monte Arno-Olatz, Monte Andutz, Sta Barbara, Ría del Urola, Ría del Oria, Jaizkibel, Coscojal de Laserna.

• Los instrumentos de gestión del Catálogo Abierto de Espacios Naturales Relevantes de la CAPV, específicamente: las Marismas de Pobeña, Área de Zierbena, Ampliación del área de Zierbana, Barrancos de Sollube-Garbola, Sierra Salvada-Ayala, Bosque de Lizarrusti, Gorbea, Embalses de Ullibarri-Gamboa y Urrunaga, Robledales isla de La Llanada Alavesa, Izki, Sierra de Cantabria-Toloño, Lagunas de Laguardia.

• Hezeguneen katalogoko II. multzoa kudeatzeko tresnetan, zehatzago esanda: Astrabuduko ibarreko II. multzoko hezegunea, Barbadun ibaia, Inurritza ibaia eta Oria ibaia.

• Hezeguneen katalogoko III. multzoa kudeatzeko tresnetan, zehatzago esanda: Montefuerteko aintziretako III. multzoko hezegunea, Petronorko urmaelak, Orioko dunetako putzuak, Jaizkibelgo eremu higroturbosoak, Urrunagako urtegia, Metaukolarrako aintzira, Molino Susoko lezkadiak, Leza-Laguardiako aintzirak, Torre de Oñako urmaela, El Aguarchal putzua, Hoyako belardi/ihitokia.

• Itsasertza Babestu eta Antolatzeko Lurraldearen Arloko Plana kudeatzeko tresnetan.

• Intereseko habitatak eta Batasunaren intereseko habitatak kudeatzeko tresnetan,

• Flora babesteko programetan, zehatzago esanda, Narcissus bulbocodium, Sarcocornia perennis, Salicornia ramosissima, Quercus suber, Zostera noltii eta Orchis italica.

• Fauna babesteko programetan, zehatzago esanda: Minioterus schreibersii, Myotis emarginatus, Rhinolophus euryale, Mustela lutreola, Rana Iberica, Acrocephalus schoenobaenus, Alosa alosa, Gasterosteus gymnurus, Locustela luscinoides, Charadrius dubius, Hyla meridionalis, Psammodromus algirus, Malpolon monspessulanus, Lacerta lepida, Elaphe scalaris, Riparia riparia.

• Puntu sentsible distorsionatuak kudeatzeko tresnetan, bereziki Bubo bubo, Neophron percnopterus, Gyps fulvus, Riparia riparia, Circus cyaneus, Falco peregrinus, Hyla meridionalis eta Rhinolophus euryalea kudeatzekoetan.

• Korridore ekologikoak kudeatzeko tresnetan, zehatzago esanda korridore hauek hartzen dituztenetan: Urkiola eta Urdaibaiko artadi kantauriarraren arteko lotura-korridorea; Kalera ibaiaren lotura gisa interes berezia duen tartea; Urkiola eta Urdaibaiko artadi kantauriarrak lotzen dituen korridoreko puntu kritikoa; Berna erreka eta Oromiño erreketako lotura gisa interes berezia duten tarteak; Gorbeia eta Arkamo-Gibijo-Arrastariaren arteko lotura-korridorea; Arno eta Urdaibaiko artadi kantauriarren arteko lotura-korridorea; Arno eta Izarraitzen arteko lotura-korridorea; Pagoeta eta Izarraitz lotzen dituena; Aizkorri-Aratz eta Aralar artekoa, Izarraitz eta Aizkorri-Aratz artekoa eta horko puntu kritiko bat; Gorbeia eta Urkabustaizko irla gisako hariztia lotzen dituen korridorea; Gorbeia eta Aizkorri-Aratz eta Undabe ibaiko lotura gisa interes berezia duen tartearen arteko lotura-korridorea; Motxotegiko eta Albinako basoak eta Gorbeia eta Aizkorri-Aratz arteko korridorearen arteko lotura-gunea; Gasteizko mendiak, Salburua eta Zerioko basoaren arteko lotura-korridorea; lotura gisa interes berezia duten zenbait ibai-zati; Va-

• Los instrumentos de gestión del Catálogo de Humedales, grupo II, específicamente: la Zona Húmeda del Grupo II de la vega de Astrabudua, la Ría del Barbadun, Ría de Inurritza y la Ría del Oria.

• Los instrumentos de gestión del Catálogo de Humedales, grupo III, específicamente: la Zona Húmeda del Grupo III de las Lagunas de Monte Fuerte, Balsas de Petronor, Charca de las Dunas de Orio, Zonas higroturbosas de Jiazkibel, Embalse de Urrunaga, Laguna de Mataukolarra, Carrizales de Molino del Suso, Encharcamiento de Leza-Laguardia III, Balsa de Torre de Oña, Encharcamiento de El Aguarchal, Prado juncal de La Hoya.

• Los instrumentos de gestión del Plan Territorial Sectorial de Protección y Ordenación del Litoral.

• Los instrumentos de gestión de los Hábitats de interés y de interés comunitario que pudieran verse afectados.

• Los programas de conservación de Flora, específicamente del Narcissus bulbocodium, Sarcocornia perennis, Salicornia ramosissima, Quercus suber, Zostera noltii, Orchis italica.

• Los programas de conservación de Fauna, específicamente: del Minioterus schreibersii, Myotis emarginatus, Rhinolophus euryale, Mustela lutreola, Rana Iberica, Acrocephalus schoenobaenus, Alosa alosa, Gasterosteus gymnurus, Locustela luscinoides, Charadrius dubius, Hyla meridionalis, Psammodromus algirus, Malpolon monspessulanus, Lacerta lepida, Elaphe scalaris, Riparia riparia.

• Los instrumentos de gestión en puntos sensibles distorsionados específicamente del Bubo bubo, Neophron percnopterus, Gyps fulvus, Riparia riparia, Circus cyaneus, Falco peregrinus, Hyla meridionalis, Rhinolophus euryale.

• Los instrumentos de gestión de los corredores ecológicos, específicamente del corredor de enlace entre Urkiola y los encinares cantábricos de Urdaibai, el Tramo fluvial de especial interés conector «Río Kalera», el punto crítico del corredor de enlace entre Urkiola y los encinares cantábricos de Urdaibai y los tramos fluviales de especial interés conector Berna erreka y Oromiño erreka, el corredor de enlace entre Gorbeia y Arkamo-Gibijo-Arrastaria, el corredor de enlace entre Arno y los encinares cantábricos de Urdaibai, el corredor de enlace entre Arno e Izarraitz, el corredor de enlace entre Pagoeta e Izarraitz, el corredor de enlace entre Aizkorri-Aratz y Aralar, el corredor de enlace entre Izarraitz y Aizkorri-Aratz y un punto crítico del mismo, el corredor de enlace entre Gorbeia y el robledal -isla de Urkabustaitz, el corredor de enlace entre Gorbeia y Aizkorri-Aratz y el tramo fluvial de especial interés conector del río Undabe, el área de enlace «Bosques de Motxotegi y Albina» y el corredor de enlace entre Gorbeia y Aizkorri-Aratz, el corredor de enlace entre Gorbeia y Aizkorri-Aratz, el corredor de enlace entre Montes

lahonda errekaren lotura gisako interes berezia duen zati bat; Kantabria mendilerroaren eta Ebro ibaiaren arteko lotura-korridorea; lotura gisa interes berezia duten zenbait ibai-zati eta Kantabriako mendilerroaren, Lezako erkameztien, Navaridasko karraskala eta Ebro ibaiaren arteko lotura-korridorea.

• Paisaia kudeatzeko tresnak, eta, bereziki, honako ikuspen-kokapen hauek: «Menagarai», «Zestoa», «Jaizkibel», «Altube ibaia», «Sarria», «Legutiano» eta «Urrunagako urtegia», «Ulibarriko urtegia», «Soledadeko ermita», «Atauri» eta «Antoñana», eta «Gatzaga Buradon».

– Planaren barruko jardun batzuen eragina jasan dezaketen ingurumen-arloko babes-sistemak kudeatzen dituzten tresnen gaineko eraginari buruzko kontsiderazioak planaren jarraipenean txertatzeko premia.

– Informazio publikoari eta horrek planean duen eraginari buruzko berariazko txosten bat txertatzeko premia.

– Planaren ondorio sozioekonomikoei buruzko berariazko txosten bat txertatzeko premia.

– Plana garatzeko tresnetan kontuan hartu beharreko jarraibide osagarri orokorrak txertatzeko premia.

Hori guztia esanbidez adierazi da Gasteizen, 2010eko irailaren 30ean, Euskadiko Bigarren Errepideen Plan Orokorraren Berrikuspena behin betiko onartzeko hartutako erabakia arrazoituta.

Garraio Azpiegituren arduraduna,
ANA ISABEL FONSECA MIGUEL.

Altos de Vitoria, Salburua y el Bosque-isla de Zerio, diversos arroyos que constituyen tramos fluviales de especial interés conector, el tramo fluvial de especial interés conector del arroyo Valahonda y el corredor de enlace entre Sierra Cantabria y el Ebro, diversos arroyos que constituyen tramos fluviales de especial interés conector y el corredor de enlace entre Sierra Cantabria, los Quejigales de Leza, el carrascal de Navaridas y el río Ebro.

• Los instrumentos de gestión del paisaje, específicamente: cuenca visual «Menagarai», cuenca visual «Zestoa», cuenca «Jaizkibel», cuencas visuales «Altube ibaia», «Sarria», «Legutiano» y «Urrunagako urtegia», cuenca visual «Ullibarriko urtegia», cuencas visuales «Soledadeko ermita», «Atauri» y «Antoñana» y cuenca visual «Salinillas de Buradon».

– Incorporar al seguimiento del plan las consideraciones sobre la repercusión sobre los instrumentos de gestión de los sistemas de protección ambientales que puedan verse afectados por algunas actuaciones señaladas del plan.

– Incorporar un informe específico sobre la información pública y su repercusión en el plan.

– Incorporar un informe específico sobre los efectos socioeconómicos del plan.

– Incorporar directrices complementarias de carácter general a tener en cuenta en los instrumentos de desarrollo del Plan.

Lo que se declara expresamente en Vitoria-Gasteiz, a 30 de septiembre de 2010, motivando la decisión adoptada para la aprobación definitiva de la Revisión del Segundo Plan General de Carreteras del País Vasco.

La Responsable de Infraestructuras del Transporte,
ANA ISABEL FONSECA MIGUEL.