

OTRAS DISPOSICIONES

DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y VIVIENDA

5803

RESOLUCIÓN de 15 de noviembre de 2017, del Director de Administración Ambiental, por la que se formula declaración ambiental estratégica de la Modificación del Plan Territorial Parcial de Álava Central, Terminal intermodal de Jundiz-Villodas.

ANTECEDENTES DE HECHO

Con fecha de 27 de julio de 2012, la entonces Dirección de Ordenación del Territorio solicitó a la Viceconsejería de Medio Ambiente la emisión del documento de referencia, en relación con la Modificación del Plan Territorial Parcial de Álava Central, Terminal intermodal de Jundiz-Villodas (en adelante Modificación del Plan), de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

Con fecha de 1 de agosto de 2012, la entonces Dirección de Planificación Ambiental solicitó de diferentes organismos que se emitiera informe en orden a determinar la amplitud, el nivel de detalle y el grado de especificación del informe de sostenibilidad ambiental. En concreto, se consultó al Ayuntamiento de Iruña de Oca, al Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, a la Asociación Ekologistak Martxan, a la Asociación de Concejos de Álava, a la Dirección de Urbanismo, a la Dirección de Medio Ambiente y a la Dirección de Cultura y Deporte, todas ellas direcciones de la Diputación Foral de Álava; a la Dirección de Salud Pública, a la Dirección de Emergencias, a la Dirección de Patrimonio Cultural, a la Dirección de Calidad Ambiental, a la Dirección de Biodiversidad, a la Dirección de Desarrollo Rural y Litoral, al Servicio de Calidad del Aire, a la Viceconsejería de Ordenación del Territorio, a la Agencia Vasca del Agua y a la Sociedad Pública de Gestión Ambiental, estos últimos organismos del Gobierno Vasco.

Mediante Resolución de 27 de septiembre de 2012, de la Viceconsejera de Medio Ambiente, se formuló el documento de referencia de la «Modificación del Plan Territorial Parcial de Álava Central Terminal intermodal Jundiz-Villodas», promovido por los Departamentos de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca y Vivienda, Obras Públicas e Infraestructuras del Gobierno Vasco.

Mediante orden de 10 de abril de 2014, la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial acordó aprobar inicialmente la modificación del Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Álava Central, para posibilitar la construcción de la terminal logística intermodal de Jundiz-Villodas, y someter a información pública la Modificación del Plan, junto con el estudio ambiental estratégico, durante un plazo de 45 días, en orden a la presentación de cuantas alegaciones se estimasen oportunas, procediéndose a su publicación en el Boletín Oficial del País Vasco, con fecha de 30 de abril de 2014.

Culminado el trámite de información pública y audiencia a todas las Administraciones Públicas territoriales interesadas, conforme a la normativa sectorial, establecida en el artículo 13 de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco, se recogieron un total de veinticuatro escritos de alegaciones y 3 informes, en la Dirección de Planificación Territorial, Urbanismo y Regeneración Urbana.

Además, en aplicación del artículo 22 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, la Dirección de Planificación Territorial, Urbanismo y Regeneración Urbana también consultó a las siguientes administraciones públicas afectadas: Agencia Vasca del Agua –URA– del Gobierno Vasco; Dirección de Euskera, Cultura y Deporte, de la Diputación Foral de Álava; Ayuntamiento de Iruña de Oca y Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

El resultado de dicho trámite de consulta a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas se recoge en el anexo de este Informe.

Mediante escrito recibido el 24 de marzo de 2015, de la Dirección de Planificación Territorial y Urbanismo, se solicitó la adaptación del Documento de Referencia de 27 de septiembre de 2012, a lo exigido en el artículo 10 del Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas.

Mediante Resolución de 22 de mayo de 2015, de la Directora de Administración Ambiental, se formuló el documento de alcance del estudio ambiental estratégico Modificación del Plan Territorial Parcial de Álava Central, Terminal Intermodal Jundiz-Villodas, en virtud de lo dispuesto tanto en la Ley 3/1998, de 27 de febrero, general de protección del medio ambiente del País Vasco, como en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Con fecha de 22 de septiembre de 2017, la Dirección de Planificación Territorial, Urbanismo y Regeneración Urbana ha completado la solicitud de declaración ambiental estratégica, de conformidad con lo dispuesto tanto en la Ley 3/1998, de 27 de febrero, como en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

La solicitud se acompaña de la siguiente documentación:

- Informe de Sostenibilidad Ambiental. Anexo cartográfico. Informe de referencia. Elaborado por European Ecological Consulting. Abril de 2014. [3ISA]
- Adenda al estudio ambiental estratégico. Anexo cartográfico. Elaborado por European Ecological Consulting. Mayo 2017. [4AdendaEAE]
- Integración de los Aspectos Ambientales, del Estudio Ambiental Estratégico y Adecuación al Documento de Alcance. Elaborado por Ekos – Eco Asesoría e Investigación Medioambiental. Junio 2017 [5Informe de Integración]
- Estudio Ambiental Estratégico. Resumen no técnico. Elaborado por European Ecological Consulting. Mayo 2017 [8Resumen no técnico]
- Copias de informes recibidos. [Copialiteral24aleg+Ura+Cultura DFA]; copia del Informe de la Agencia Vasca del Agua 12-09-2014(URA); copia del Informe del Servicio de Museos y Arqueología de la Diputación Foral de Álava.
- Memoria. Normas de Ordenación. Programación. Planos de Ordenación. Planos de Condicionantes del Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz. ED. 01. Junio 2017 [Modificación PTP ED01]
- Relación de Administraciones y personas consultadas [Relación de Administraciones y personas consultadas]
- Planos georreferenciados.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental, constituye el objeto de la misma establecer las bases que deben regir los planes que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, garantizando un elevado nivel de protección ambiental, con el fin de promover un desarrollo sostenible.

Igualmente, de acuerdo con el artículo 42 de la Ley 3/1998, de 27 de febrero, general de protección del medio ambiente del País Vasco, las evaluaciones de impacto ambiental garantizarán de forma adecuada, entre otros objetivos, que se introduzca en las primeras fases del proceso de planificación, y en orden a la elección de las alternativas más adecuadas, el análisis relativo a las repercusiones sobre el medio ambiente teniendo en cuenta los efectos acumulativos y sinérgicos, derivados de las diversas actividades.

En aplicación de lo dispuesto en el artículo 6.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, serán objeto de una evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes que se aprueben por una administración pública y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal, cuando establezcan el marco para la autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental y se refieran a determinadas materias, entre las que se encuentra el transporte.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 47.1 de la Ley 3/1998, de 27 de febrero, general de protección del medio ambiente del País Vasco, procede realizar una evaluación individualizada de impacto ambiental, entendida como evaluación de impacto ambiental ordinaria, en relación con los proyectos contemplados en el apartado B) del Anexo I de la norma, siendo así que entre dichos proyectos se encuentran las estaciones de transbordo intermodal y de terminales intermodales, recogidas en la categoría de infraestructuras ferroviarias.

Así mismo, según lo estipulado en el artículo 46.1 de la citada Ley 3/1998, de 27 de febrero, procede realizar una evaluación conjunta de impacto ambiental, entendida como evaluación ambiental estratégica, en relación con los planes contemplados en el apartado A) del Anexo I de dicha ley, toda vez que entre dichos planes, se encuentran las modificaciones de los Planes Territoriales Parciales que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, como es el caso de los que establecen el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental.

En aplicación, asimismo, de lo dispuesto en el artículo 17 y ss. de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, así como en los artículos 8 y ss. del Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas, tanto la Dirección de Planificación Territorial, Urbanismo y Regeneración Urbana, como órgano sustantivo, como la Dirección de Administración Ambiental del Gobierno Vasco, como órgano ambiental, han dispuesto lo necesario para llevar a cabo el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de la Modificación del PTP, mediante la elaboración de un estudio ambiental estratégico, cuya alcance se ha determinado previamente, mediante la celebración de consultas públicas y mediante la participación en el procedimiento de las administraciones públicas afectadas y de las personas interesadas.

Examinada la documentación técnica y los informes que se hallan en el expediente de evaluación ambiental estratégica de la Modificación del PTP, y a la vista de que el estudio ambiental estratégico resulta correcto y se ajusta a los aspectos previstos en la normativa en vigor, la Dirección de Administración Ambiental, órgano competente de acuerdo con la Ley 3/1998, de 27 de febrero, y con el Decreto 77/2017 de 11 de abril por el que se establece la estructura orgánica

y funcional del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda, procede a dictar la presente declaración ambiental estratégica, que viene a valorar con carácter favorable la integración de los aspectos ambientales en la propuesta de la Modificación del Plan del Plan Territorial Parcial de Álava Central, Terminal Intermodal Jundiz-Villodas y a pronunciarse sobre la previsión de los impactos significativos del Plan sobre el medio ambiente, incluyendo las determinaciones finales que deban incorporarse en la Modificación del PTP que finalmente se apruebe, a los solos efectos ambientales.

Así, en virtud de todo lo hasta aquí expuesto, una vez analizados los informes obrantes en el expediente y vistos la Ley 3/1998, de 27 de febrero, general de protección del medio ambiente del País Vasco, la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas, el Decreto 77/2017 de 11 de abril por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda, la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público y demás normativa de aplicación,

RESUELVO:

Primero.– Formular declaración ambiental estratégica de la Modificación del Plan Territorial Parcial de Álava Central, Terminal Intermodal Jundiz-Villodas (en adelante Modificación del Plan), cuyo órgano promotor son los Departamentos de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda y de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco, en los términos que se recogen a continuación:

A) El objeto de la modificación es posibilitar la construcción de la Terminal Intermodal de Transferencia de Mercancías Jundiz-Villodas, para potenciar el transporte ferroviario de mercancías.

El ámbito de la intermodal se sitúa parcialmente (22 de las 46 ha) en un Área de Recalificación Territorial emplazada, entre dos grandes Áreas de Transformación Territorial del Plan Territorial Parcial de Álava Central –PTP–, en el fragmento B3, que abarca los municipios de Arzua-Ubarandía, Iruña de Oca, Legutiano, Vitoria-Gasteiz y Zigoitia; más concretamente, se emplaza al oeste del área urbana de Vitoria-Gasteiz, a caballo entre esta localidad y la de Iruña de Oca, en el área delimitada por el trazado ferroviario actual, línea Madrid-Irún de ancho ibérico, y el del futuro trazado de alta velocidad y ancho internacional, con una superficie total de 45,69 ha (28,26 ha. en Iruña de Oca y el resto, 17,43 ha., en Vitoria-Gasteiz).

Dicho ámbito queda cartografiado en el plano de situación Ámbito sobre cartografía 1:10.000 del apartado 6.1. Situación, emplazamiento y estado actual de los terrenos, del Documento -Memoria. ED. 01. Junio 2017 [Propuesta final del Plan].

El emplazamiento, supone un reajuste de las áreas delimitadas para los procesos de Transformación y Recalificación Territorial, por la prolongación de lo que el Plan denomina Organización de la Logística Productiva.

La evaluación ambiental de la Modificación del Plan, además de integrar los aspectos ambientales en el plan, analiza las alternativas de ubicación de la Intermodal de Transferencia de Mercancías, técnicamente viables, teniendo en cuenta diferentes factores ambientales, territoriales y sociales, así como los efectos sobre el medio ambiente, e incorporando las determinaciones necesarias para evitar, corregir y, en su caso, compensar dichos efectos.

Se han considerado aspectos ambientales relacionados con la protección de la naturaleza, el riesgo de inundaciones, el patrimonio cultural, la contaminación acústica y la afección paisajística.

En este sentido, partiendo de la situación actual del Plan Territorial Parcial de Álava Central – PTP–, se han analizado distintas alternativas de ubicación. La propuesta de ubicación finalmente elegida resulta la más adecuada, de entre las alternativas analizadas, por su buena conexión a la red de ferrocarril y carreteras y por su menor coste ambiental y social, así como por su continuidad territorial con ámbitos ya desarrollados.

Esta ubicación se encuentra ocupada por cultivos, casi en su totalidad, sobre suelos de alto valor estratégico, inundables y con alta vulnerabilidad a la contaminación de los acuíferos.

Su situación acústica, al igual que el de núcleo colindante de Margarita, está muy marcada por distintos focos de ruido, como el aeropuerto, el tráfico viario de la autovía A-1, así como, en menor medida, al tráfico ferroviario actual. A estos focos, se sumarán el del trazado de la Línea de Alta Velocidad –LAV– y el de la propia terminal.

De los múltiples elementos del patrimonio cultural que existen en el entorno, como la ciudad romana de Iruña-Veleia, el monte de Jundiz, el poblado de Jundiz, el poblado de Legardagutxi y calzada romana Iter-34, solo este último podría situarse en el ámbito de la modificación de PTP.

Pese a la relativa cercanía de la Zona de Especial Conservación ES2110010 (ZEC) del Zadorra, aunque separada por el futuro trazado de la Línea de Alta Velocidad –LAV–, no se considera que este espacio de Red Natura 2000, ni su fauna asociada, puedan verse afectados de forma apreciable por el desarrollo de las obras de la futura plataforma de mercancías.

Así, la probable evolución de este ámbito está muy condicionada por la operación estratégica O3 – Arco de Innovación Sur, Puerta de Álava – por el suroeste, así como por el desarrollo de infraestructuras, como la de la Línea de Alta Velocidad –LAV–, por el norte.

Exceptuando la afección sonora, para la que no existe una previsión de sus efectos en el entorno en conjunción con el resto de focos existentes (A1 y red ferroviaria de ancho ibérico) y previstos (LAV), los efectos previsibles ambientalmente más significativos de la Modificación del Plan están relacionados con la pérdida de suelo, fundamentalmente de alto valor agrológico, para el que se han previsto medidas compensatorias, proponiendo distintas alternativas de suelos urbanizables de alto valor agrológico a desclasificar.

En el caso de las tres especies protegidas ligadas al ecosistema de la ZEC del Zadorra, pese a que no es previsible una afección apreciable sobre dicho espacio de la Red Natura 2000, se han establecido medidas preventivas que limitan toda intervención constructiva durante la época de cría del visón europeo (*Mustela lutreola*) la nutria (*Lutra lutra*), y evitan la eliminación de taludes terrosos del entorno fluvial o de masas de agua estancada, idóneos para la nidificación del avión zapador (*Riparia riparia*).

La protección frente a las avenidas del Zadorra del nuevo trazado de la Línea de Alta Velocidad LAV permitirá que la Intermodal quede completamente fuera de la zona de flujo preferente y que las actuaciones previstas (elevación de la cota) no produzcan una reducción significativa de la capacidad de desagüe, ni, por tanto, un empeoramiento de las condiciones hidráulicas y del riesgo del entorno; por ello, solo se ha establecido la necesidad de que el proyecto constructivo considere las soluciones más convenientes para salvaguardar sus propias infraestructuras y limitar el efecto sobre la inundabilidad del entorno.

Si bien, la afección a la calidad de las aguas superficiales es poco probable, por su relativa distancia al río Zadorra, la afección a zonas con alta vulnerabilidad a la contaminación –zonas de interés hidrogeológico– demandará que se garantice la inocuidad de las aguas subterráneas, a la hora de localizar actividades potencialmente emisoras de contaminantes al suelo.

Por otro lado, la necesidad de garantizar que no se produzca ninguna afección a la calzada romana Iter-34 requerirá que toda intervención constructiva sobre la zona observe lo establecido en la Ley 7/1990, de 3 de julio, de Patrimonio Cultural del País Vasco, y cuente con la participación de un especialista en arqueología, durante la fase de obras.

Pese a que tampoco la Modificación del Plan afecta a ningún corredor ecológico de escala comarcal, regional o suprarregional, es previsible que la nueva infraestructura contribuya más aún a la fragmentación territorial del área, debido a la presencia de la red viaria (A1 y N-102) y red ferroviaria (Madrid-Irún y futura LAV), por lo que se proponen medidas para aumentar la conectividad ecológica, haciendo más permeable esta infraestructura y permitiendo el paso efectivo de fauna, en coordinación con otras existentes y previstas.

La lejanía de entornos habitados y de vías de circulación muy frecuentadas resta incidencia de la Modificación del Plan sobre la calidad del paisaje agrícola de secano en dominio fluvial del ámbito. Sin embargo, la necesidad de que los desarrollos previstos en el PTP de Álava Central permitan generar espacios compuestos por llenos y vacíos, haciendo posible el desarrollo urbano y la recuperación de la calidad ambiental y el paisaje natural del entorno, aconseja adoptar medidas de revegetación y, en la medida de lo posible, salvaguarda de los espacios libres.

B) Durante la tramitación de la Modificación del Plan no se han añadido nuevas actuaciones que requieran una ampliación de la evaluación ambiental estratégica.

C) Las medidas protectoras, correctoras, compensatorias y de vigilancia se ejecutarán de acuerdo con la normativa vigente, de acuerdo con lo establecido en los apartados siguientes y, en lo que no se oponga a lo anterior, de acuerdo con lo previsto en el estudio ambiental estratégico.

La Modificación del plan deberá adoptar las siguientes determinaciones:

– En materia de Calidad acústica.

La necesidad de determinar con premura los niveles de inmisión de ruido de las áreas urbanizadas existentes en el entorno, para hacer una pronta estimación de las medidas correctoras que deban aplicarse, aconseja que sea en el Plan de Compatibilización, necesario para el desarrollo de la modificación del plan, donde se evalúen estos niveles y, en la medida de lo posible, se estimen las medidas a aplicar, dejando para las fases del proyecto constructivo, la definición de las características constructivas de estas medidas.

A falta de una delimitación de la zona de servidumbre acústica de la infraestructura y de una definición de medidas correctoras de su plan de acción, deberá hacerse una estimación del tipo y prioridad de las medidas correctoras que deban aplicarse a los emisores acústicos, vinculados al funcionamiento de la infraestructura, tendentes al cumplimiento de los objetivos de calidad acústica de las áreas donde se hayan detectado incumplimientos.

En cualquier caso, en la modificación del plan, deberá especificarse que no se podrán superar los límites de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras ferroviarias establecidos en el artículo 23 del RD 1367/2007.

Por otro lado, la definición constructiva de la intermodal en el espacio deberá concertar la ocupación preferente al noreste del ámbito con la necesidad de alejar los focos de ruido, más relevantes de la infraestructura, de las áreas urbanas colindantes.

– En materia de suelo de alto valor agrológico/estratégico.

La necesidad de compensar las pérdidas de capital natural, como el suelo de alto valor agrológico presente en el ámbito de la modificación, requiere desclasificar una superficie no inferior a 50 ha de suelo urbanizable, de alto valor agrológico.

La decisión que adopten los ayuntamientos de Iruña de Oca y Vitoria-Gasteiz, de forma conjunta o individualizada, deberá justificar que el área a desclasificar finalmente escogida es ambientalmente idónea para compensar la pérdida de suelo de alto valor agrológico; en caso de optar por un área no analizada en el punto 6 de la adenda al estudio ambiental estratégico de la Modificación del Plan, de mayo de 2017, deberá acreditarse dicha conformidad mediante un análisis comparativo con dichas propuestas ya analizadas, que incluya, al menos, las mismas variables ambientales utilizadas.

– En materia de patrimonio arqueológico.

La presencia a escasos metros del ámbito de la calzada romana (Iter-34) requiere que se recoja en el plan la necesidad de que toda intervención constructiva sobre la zona garantice que no se producirá ninguna afección a la Zona Arqueológica Calificada de Iruña-Veleia, incluida la calzada (Iter 34), para lo que se contará con la participación de un especialista en arqueología, durante la fase de obras, en el equipo responsable del plan de vigilancia ambiental.

– En materia de Red Natura 2000.

Pese a que no es previsible la afección apreciable a Red Natura 2000, esto es a la ZEC del Zadorra ES2110010, ni a especies protegidas ligadas a este ecosistema, toda intervención constructiva sobre la zona deberá observar lo establecido en los planes de gestión de estas especies y llevarse a cabo fuera de la época de cría del visón europeo (*Mustela lutreola*) y de la nutria (*Lutra lutra*), evitando, a su vez, la eliminación de taludes terrosos del entorno fluvial o de masas de agua estancada idóneos para la nidificación del avión zapador (*Riparia riparia*), y así quedar recogido en el plan.

– En materia de calidad de las aguas.

La modificación del plan debe recoger que la localización de actividades potencialmente emisoras de contaminantes al suelo en zonas de alta vulnerabilidad -zonas de interés hidrogeológico-, requerirá que se garantice su inocuidad para las aguas subterráneas.

– En materia de corredores ecológicos.

La definición constructiva de la intermodal en el plan deberá establecer la necesidad de que se implanten medidas que permitan el paso efectivo de fauna, considerando las existentes en otras infraestructuras del entorno (A-1 y vía férrea de ancho ibérico) y las previstas en la fase de proyecto de la LAV. La definición de sus características constructivas se realizará en el proyecto constructivo de la terminal.

– En materia del programa de vigilancia.

– Debe establecerse la frecuencia de la supervisión de las variables y de los indicadores de seguimiento del plan de vigilancia, así como los documentos en los que se recojan los resultados que se obtengan y su periodicidad.

D) Directrices generales para la evaluación ambiental de los planes y proyectos derivados del Plan.

– En materia de Calidad acústica.

Se evaluará si en el plan de compatibilización se analizan los niveles de inmisión de ruido en las áreas urbanizadas existentes en el entorno, considerando todos los focos existentes y previstos (Línea de Alta Velocidad e infraestructura de la terminal), así como, en su caso, el tipo de medidas correctoras que se proponen y su prioridad.

Además, se valorará si en la definición constructiva de la intermodal en el espacio se ha considerado la necesidad de alejar los focos de ruido más relevantes de la infraestructura de las áreas urbanas colindantes.

Finalmente, deberá asegurarse que no se superarán los límites de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras ferroviarias establecidos en el artículo 23 del RD 1367/2007.

Será en la fase de proyecto constructivo de la terminal donde habrán de evaluarse las características constructivas de estas medidas.

– En materia de suelo de alto valor agrológico/estratégico.

Se evaluará si el área a desclasificar finalmente escogida, para compensar la pérdida de capital natural, con una superficie no inferior a 50 ha de suelo de alto valor agrológico, es ambientalmente idónea para compensar la pérdida de suelo de alto valor agrológico y, en caso de haberse optado por un área no analizada en el punto 6 de la adenda al estudio ambiental estratégico de la Modificación del Plan, de mayo de 2017, si se ha acreditado dicha conformidad, mediante un análisis comparativo con dichas propuestas ya analizadas, que haya incluido, al menos, las mismas variables ambientales utilizadas.

Además, se comprobará si, en la fase de proyecto, se contempla la retirada y acopio selectivo de los horizontes fértiles del suelo, para su empleo en restauraciones y/o utilización como tierras de mejora agraria, así como si se hace una previsión del balance de tierras y posibles localizaciones de depósitos de sobrantes.

– En materia de patrimonio arqueológico.

Deberá evaluarse si se incorpora la necesidad de que toda intervención constructiva garantiza que no se producirá ninguna afección a la Zona Arqueológica Calificada de Iruña-Veleia, incluida la calzada (Iter 34), y cuenta con la participación de un especialista en arqueología, durante la fase de obras, en el equipo responsable del plan de vigilancia ambiental.

Además, deberá evaluarse si se vela por el régimen de salvaguarda de las Zonas de Presunción Arqueológica (ZPA) de los Poblados de Ariñez y de Jundiz, de la Ermita de San Juan de Jundiz y del Asentamiento del Molino de Trespuentes (Resoluciones BOPV n.º 128 de 7 de julio de 1997 y n.º 129 de 8 de julio de 1997), así como el del Monte Jundiz (el asignado a las Zonas de Presunción Arqueológica).

– En materia de Red Natura 2000.

Se evaluará si se han adoptado las medidas para preservar la época de cría del visón europeo (*Mustela lutreola*) y de la nutria (*Lutra lutra*) y los taludes terrosos del entorno fluvial o de masas de agua estancada idóneos para la nidificación del avión zapador (*Riparia riparia*), de toda intervención constructiva.

– En materia de inundabilidad.

Se evaluará si, en el proyecto constructivo de la ejecución de la Intermodal, se consideran las soluciones más convenientes para salvaguardar las propias infraestructuras proyectadas y limitar al máximo los efectos sobre la inundabilidad del entorno, así como si ha sido objeto de la correspondiente solicitud de autorización de obras, a tramitar en la Oficina de Cuencas Mediterráneas de URA.

– En materia de calidad de las aguas.

Se evaluará si se ha establecido la necesidad de que se garantice la inocuidad para las aguas subterráneas en la localización de actividades potencialmente emisoras de contaminantes al suelo en zonas de alta vulnerabilidad –zonas de interés hidrogeológico–.

– En materia de corredores ecológicos.

Se evaluará si se establecen medidas concretas que permitan el paso efectivo de fauna, teniendo en cuenta las existentes en otras infraestructuras del entorno (A-1 y vía férrea de ancho ibérico) y las previstas en la fase de proyecto de la LAV.

Será en la fase de proyecto constructivo de la terminal donde habrán de evaluarse las características constructivas de estas medidas.

Segundo.– Comunicar el contenido de la presente Resolución Dirección de Planificación Territorial y Urbanismo.

Tercero.– Ordenar la publicación de la presente Resolución para su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

En Vitoria-Gasteiz, a 15 de noviembre de 2017.

El Director de Administración Ambiental,
IVAN PEDREIRA LANCHAS.

ANEXO I

Resultado del trámite de audiencia a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, en relación con la evaluación ambiental estratégica de la Modificación del Plan Territorial Parcial de Álava Central, Terminal Logística Intermodal de Jundiz-Villodas.

En el presente Anexo se analiza el contenido de los informes recogidos en el trámite de consulta a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas que se refiere a los aspectos de la Modificación del Plan que son objeto de evaluación ambiental estratégica, es decir, aquellos aspectos relacionados con los posibles efectos sobre el medio ambiente derivado de la Modificación del Plan Territorial Parcial de Álava Central, Terminal Logística Intermodal de Jundiz-Villodas, más en concreto del proyecto constructivo que desarrolle la Terminal Intermodal, en el marco del Plan Territorial Parcial de Álava Central.

En el expediente que acompaña a la solicitud de declaración ambiental estratégica constan los informes de la Agencia Vasca del Agua (URA) y de Patrimonio Histórico Artístico y Arqueológico, de la Diputación Foral de Álava, en tanto que administraciones públicas afectadas por la Modificación del Plan.

A continuación se resumen las cuestiones más relevantes contenidas en los informes citados y se informa sobre cómo se han tenido en cuenta en el procedimiento de evaluación ambiental estratégica.

Inundabilidad.

El informe de URA se ratifica en sus conclusiones sobre la inundabilidad del entorno, que trasladó a la COTPV, en abril de 2013, basándose en el resultado del nuevo modelo bidimensional utilizado, «que es prácticamente coincidente con el modelo unidimensional anterior, obteniéndose, en todo caso, medidas algo inferiores de inundabilidad».

Por tanto, se señala que las consideraciones del informe emitido a la COTPV, se consideran válidas, y que la terminal ubicada en el espacio comprendido entre la actual línea de ferrocarril por el sur y, por el norte, el nuevo trazado de LAV, quedará protegida de las avenidas del Zadorra por este último trazado, ubicándose la actuación completamente fuera de la zona de flujo preferente, por lo que se concluye que «no se produce una reducción significativa de la capacidad de desagüe ni, por tanto, un empeoramiento de las condiciones hidráulicas y del riesgo del entorno».

Sin embargo, establece la siguiente condición vinculante: «El proyecto constructivo de la ejecución de la Intermodal deberá considerar las soluciones más convenientes para salvaguardar las propias infraestructuras proyectadas y limitar al máximo los efectos sobre la inundabilidad del entorno. A tal efecto deberá ser objeto de la correspondiente autorización de obras que se deberá tramitar en la Oficina de Cuencas Mediterráneas de URA».

Así, se ha recogido en la memoria de la Modificación del Plan, en la ficha de Operación Estratégica OE-3, Arco de la Innovación Sur Puerta de Álava-Jundiz, nuevo epígrafe d), en relación con la inundabilidad, del apartado 6. Condiciones Específicas para la Implantación de la terminal logística intermodal de Jundiz-Villodas.

Además, entre los criterios de aplicación de consideración obligatoria de las normas de ordenación, también se recoge que los Planes Generales de los municipios de Vitoria-Gasteiz y de Iruña de Oca analizarán la inundabilidad que fuera a generar la ejecución de la nueva Red Ferroviaria de la CAPV y la Terminal Intermodal prevista, de forma coordinada con la Agencia Vasca del Agua (URA).

Patrimonio cultural. Calzada romana Iter-34

El informe indica que deberá garantizarse que no se producirá ninguna afección a la Zona Arqueológica Calificada de Iruña-Veleia, incluida la calzada (Iter 34), situada a escasos metros del ámbito de la Terminal.

En este sentido, el estudio ambiental estratégico señala que toda la intervención constructiva sobre la zona deberá observar lo establecido en la Ley 7/1990, de 3 de julio, de Patrimonio Cultural del País Vasco, y que el equipo responsable del Plan de Vigilancia Ambiental deberá contar en la participación de una persona especialista en arqueología, durante la fase de obras.

Por último, el informe señala los regímenes de salvaguarda que tienen, las Zonas de Presunción Arqueológica (ZPA) de los Poblados de Ariñez y de Jundiz, de la Ermita de San Juan de Jundiz y del Asentamiento del Molino de Trespuentes (Resoluciones BOPV n.º 128 de 7 de julio de 1997 y n.º 129 de 8 de julio de 1997), así como el Monte Jundiz, pendiente de calificación como Bien Cultural (el asignado a las Zonas de Presunción Arqueológica).