



**Espedientea: OT-006/18-PTS
ARABA**

Arabako Errepideen 2004-2015 aldiko Plan Integrala eguneratzeko, aldatzeko edo berrikusteko aurreproiektua, 2016-2027 aldirako.

TOMÁS ORALLO QUIROGAK, EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO LURRALDE ANTOLAMENDURAKO BATZORDEAREN IDAZKARIAK

ZIURTATZEN DUT Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamendurako Batzordeak urtarrilaren 25ean izandako 1/2019 Osoko Bilkuran, besteak beste, honako erabaki hauek hartu zituztela, aho batez, kideen gehiengo osoa eratzen zuten bertaratutakoek:

“I.- Lurralde-antolamenduaren arloan:

I- Aldeko txostena ematea “Arabako Errepideen 2004-2015 aldiko Plan Integrala eguneratzeko, aldatzeko edo berrikusteko aurreproiektua, 2016-2027 aldirako” espedienteari, lotesle diren alderdietan; Euskal Herriko Lurralde Antolamenduari buruzko 4/1990 Legearen Lehenengo Xedapen gehigarrian eta 20.1 artikuluan ezarritakoaren arabera.

II- Dena dela, beharrezkotzat jotzen da dokumentuaren memoriaren 1.3 atalean eguneratzea Araban eragina duten plangintza tresna desberdinen erreferentziak eta analisiak, batez ere Araba Erdialdeko eta Araba Errioxako LPPetan egindako aldaketak, eta Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen Berrikuspena (LAG). Konkretuki LAGei dagokienez, egokitzen jotzen da dokumentuak behin behineko LAGek ezartzen dituzten jarraitutasun ekologikoari eta paisaiaren integrazioari buruzko irizpideak aintzat hartzea. Hori guztia, txosten honen III.2 eta III.3 ataletan aipatu den bezala.

II.- Espediente hau behin betiko onartzeko, eskumena duen organoari honako hauek egindako txostenak

**Expediente: OT-006/18-PTS
ÁLAVA**

Anteproyecto de la actualización, modificación o revisión del Plan Integral de Carreteras de Álava 2004-2015, para el período 2016-2027.

TOMÁS ORALLO QUIROGA, SECRETARIO DE LA COMISIÓN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DEL PAÍS VASCO.

CERTIFICO que en la Sesión 1/2019 del Pleno de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco, celebrada el día 25 de enero, se adoptó, entre otros, por unanimidad de los asistentes que conformaban la mayoría absoluta de sus miembros, los siguientes acuerdos:

“I. En materia de Ordenación Territorial:

I- Informar favorablemente el Anteproyecto de Actualización, Modificación o Revisión del Plan Integral de Carreteras de Álava 2016-2027, en relación con los aspectos cuyo carácter de informe es vinculante, de acuerdo con lo señalado en el artículo 20.1 y en la Disposición Adicional Primera de la Ley 4/1990, de Ordenación del Territorio del País Vasco.

II- No obstante lo anterior, se considera necesario que el documento en el punto 1.3 de su Memoria actualice las referencias y análisis de los diferentes instrumentos de planificación territorial que recaen en Álava, destacando especialmente las modificaciones operadas en los PTP de Álava Central y de Rioja Alavesa, así como la contemplación de la Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial (DOT). En concreto respecto de las DOT, se considera conveniente que el documento atienda los criterios de continuidad ecológica y de integración paisajística que señala el documento aprobado provisionalmente. Todo ello según se ha señalado en los apartados III.2 y III.3 del cuerpo del informe.

II.- Remitir al órgano competente para la aprobación definitiva del expediente los informes emitidos por la Dirección de



bidaltzea: Nekazaritza eta Abeltzaintza Zuzendaritza (I. eranskina); Arabako Foru Aldundiko Nekazaritza Zuzendaritza (II. eranskina); Natura eta Ondare eta Klima Aldaketa Zuzendaritza (III. Eranskina); URA. Agencia Vasca del Agua (IV. eranskina); eta Sustapen-arlo Funtzionala (V. eranskina). Ziurtagiri honekin batera doaz txostenak.”

Eta horrela jasota gera dadin, ziurtagiri hau egin eta sinatu dut, bilkuraren akta onetsi baino lehen, Vitoria-Gasteizen, 2019ko urtarrilaren 25ean.

Agricultura y Ganadería (Anexo I); por la Dirección de Agricultura de la Diputación Foral de Álava (Anexo II); por la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático (Anexo III); por URA-Agencia Vasca del Agua (Anexo IV) y por el Área Funcional de Fomento (Anexo V), que se acompañan a la presente certificación.”

Y para que así conste, expido y firmo, con anterioridad a la aprobación del acta correspondiente a esta Sesión, en Vitoria-Gasteiz, a 25 de enero de 2019.

EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO LURRALDE ANTOLAMENDURAKO BATZORDEAREN
IDAZKARIA
SECRETARIO DE LA COMISIÓN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DEL PAÍS VASCO

Izpta./Fdo.: Tomás Orallo Quiroga



EXPEDIENTE: OT-006/18-PTS. ANTEPROYECTO DE LA ACTUALIZACIÓN, MODIFICACIÓN O REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA 2004-2015, PARA EL PERIODO 2016-2027

INFORME DEL DEPARTAMENTO DE DESARROLLO ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURAS (Dirección de Agricultura y Ganadería)

1. INTRODUCCIÓN

El expediente que se remite para ser informado en el Pleno por la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco (COTPV) está integrado por el Anteproyecto del Plan (diciembre de 2018), acompañado por varios documentos y Anexos, entre ellos, su Estudio Ambiental Estratégico.

2. CONSIDERACIONES

Se considera pertinente emitir una serie de observaciones con respecto al Anteproyecto de la Actualización, Modificación o Revisión del Plan Integral de Carreteras de Álava 2004-2015, para el periodo 2016-2027:

2.1. Ocupación de suelo agrario y evaluación de la afección sectorial agraria

Las actuaciones previstas en el marco de la Actualización, Modificación o Revisión del PICA afectarán a suelos agrícolas tal y como se señala en el Estudio Ambiental Estratégico. El Estudio Ambiental Estratégico no ha cuantificado las ocupaciones previstas por las actuaciones planteadas, ocupaciones que tampoco han podido ser estimadas dada la escala de la cartografía disponible.

No obstante, dada la magnitud del alcance del PICA, y la situación delicada que vive hoy en día el suelo y la actividad agraria, sometidos a una constante presión por parte de los desarrollos urbanísticos y nuevas infraestructuras, produce cierta inquietud el impacto que las actuaciones puedan generar sobre las explotaciones agrarias existentes. Hay que tener en cuenta además la escasa base territorial de algunas explotaciones, para las cuales una disminución de superficie, por pequeña que sea, puede suponer un fuerte impacto.



Asimismo, se estima conveniente desde un punto de vista sectorial normativo, citar que la Ley de Política Agraria y Alimentaria Vasca¹ incide, como uno de los fines de la política agraria y alimentaria, en la defensa del suelo agrario no sólo por su valor agronómico, sino como soporte y garante de la biodiversidad y el paisaje, así como por su capacidad para frenar o evitar procesos de desertización y erosión. Establece asimismo entre sus objetivos:

- *Asegurar la continuidad de las explotaciones agrarias como instrumento básico del desarrollo económico en el medio rural y como instrumento para la pervivencia del máximo número de personas en la agricultura familiar.*
- *Potenciar y preservar, en su caso, un dimensionamiento estructural de las explotaciones que coadyuve a su viabilidad económica.*
- *Proteger el suelo agrario especialmente en las zonas más desfavorecidas y las que están bajo influencia de presión urbanística.*
- *Proteger las actividades no recompensadas por el mercado englobadas en el carácter multifuncional de la agricultura, tales como la gestión territorial y paisajística, la protección medioambiental, y la conservación de razas de animales autóctonas y de la sociedad y cultura rural.*

Por otro lado, tal y como señala el artículo 16 de la Ley de Política Agraria y Alimentaria, cualquier proyecto o actuación administrativa prevista en la Comunidad Autónoma del País Vasco sobre suelos de alto valor agrológico exigirá la emisión de informe por el órgano foral competente en materia agraria con carácter previo a su aprobación definitiva. Este informe deberá valorar la repercusión del proyecto o actuación.

Consecuentemente, sería necesario que se proceda a evaluar la afección sectorial agraria teniendo en cuenta como elementos de base tanto la ocupación de suelos agrarios como el impacto generado sobre las explotaciones agrarias que puedan verse afectadas por las actuaciones propuestas en el PICA. Para ello, se podrá tomar como base lo establecido en el PTS Agroforestal en relación a la "Evaluación de la afección sectorial agraria ocasionada por la aplicación de planes y por la realización de obras o actividades".

Los resultados de dicha evaluación se tendrán en consideración a la hora de concretar, en su caso, las correspondientes medidas preventivas, correctoras y compensatorias.

¹ Ley 17/2008, de 23 de diciembre, de Política Agraria y Alimentaria.

3. PROPUESTA DE INFORME

Desde la Dirección de Agricultura y Ganadería del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco se formulan las siguientes consideraciones de carácter vinculante relativas al Anteproyecto de la Actualización, Modificación o Revisión del Plan Integral de Carreteras de Álava 2004-2015, para el periodo 2016-2027:

1º. Ocupación de suelo agrario y evaluación de la afección sectorial agraria

De conformidad con lo establecido en el artículo 16 de la Ley de Política Agraria y Alimentaria, cualquier proyecto o actuación administrativa prevista en la Comunidad Autónoma del País Vasco sobre suelos de alto valor agrológico exigirá la emisión de informe por el órgano foral competente en materia agraria con carácter previo a su aprobación definitiva. Este informe deberá valorar la repercusión del proyecto o actuación.

Consecuentemente, sería necesario que se proceda a evaluar la afección sectorial agraria teniendo en cuenta como elementos de base tanto la ocupación de suelos Agroganaderos (Alto Valor Estratégico y Paisaje Rural de Transición) como el impacto generado sobre las explotaciones agrarias que puedan verse afectadas por las actuaciones propuestas en el PICA. Para ello, se podrá tomar como base lo establecido en el PTS Agroforestal en relación a la "Evaluación de la afección sectorial agraria ocasionada por la aplicación de planes y por la realización de obras o actividades".

Los resultados de dicha evaluación se tendrán en consideración a la hora de concretar, en su caso, las correspondientes medidas preventivas, correctoras y compensatorias.

 
EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO
EKONOMIAREN GARAPEN
ETA AZPIEGITURA SAILA
DEPARTAMENTO DE DESARROLLO
ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURAS

Vitoria-Gasteiz, 13 de diciembre de 2018

Fdo.: Ikerne Zuluaga Zamalloa
NEKAZARITZA ETA ABELTZAINZA ZUZENDARIA
DIRECTORA DE AGRICULTURA Y GANADERÍA



Arabako Foru Aldundia
Diputación Foral de Álava

Nekazaritza saila
Departamento de Agricultura

Nekazaritza Zuzendaritza
Dirección de Agricultura



Arabako Foru
Aldundia
Diputación
Foral de Álava

Nekazaritza Saila
Departamento de Agricultura

SARRERA
zk.

13 DIC 2018

IRTEERA
zk.

7060

Nekazaritza Zuzendaritza
Dirección de Agricultura

COMISION DE ORDENACION DEL
TERRITORIO DEL PAIS VASCO DEL
GOBIERNO VASCO
C/ Donostia-San Sebastian, 1
01010 – VITORIA-GASTEIZ

EXP. OT-006/18-PTS

Ref. Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco

INFORME EN RELACIÓN AL EXPEDIENTE “ANTEPROYECTO DE LA ACTUALIZACIÓN, MODIFICACIÓN O REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA 2004-2015, PARA EL PERIODO 2016-2027”.

Con fecha de entrada el 10 de diciembre de 2018, se ha recibido comunicación de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco, dependiente del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda de Gobierno Vasco en relación al expediente “Anteproyecto de la Actualización, Modificación o revisión del Plan General de Carreteras de Álava 2004-2015, para el periodo 2016-2027”, con objeto de que por parte de esta Dirección se emita el informe previsto en artículo 97 bis de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de suelo y urbanismo sobre suelos de alto valor agrológico.

Se ha estudiado el contenido de la documentación disponible en:

<http://www.euskadi.eus/plan-integral-de-carreteras-de-alava-pica/web01-a2lurral/es/>

El presente anteproyecto tiene como objetivo la actualización, modificación, o, en su caso, la Revisión del documento Plan Integral de Carreteras de Álava (P.I.C.A.) 2004-2015 en la Red de carreteras del Territorio Histórico de Álava, recogiendo todas las actuaciones a realizar en el periodo de 2016 a 2027, definiendo los aspectos a tener en cuenta en la realización de dichas actuaciones.

El Plan Territorial Sectorial (PTS) Agroforestal fue aprobado por el Decreto 177/2014, de 16 de septiembre, con los objetivos de definir y proteger la tierra agraria, de impulsar una ordenación territorial que plantee la planificación desde criterios rurales, de establecer instrumentos de actuación válidos y aplicables que conlleven la defensa del sector, así como de compatibilizar la protección agraria con la ambiental, principalmente.

Nekazaritza Saila
Departamento de Agricultura

Nekazaritza
Zuzendaritza
Dirección de Agricultura

Calle Diputación, 13
01001 Vitoria-Gasteiz
Tel. 945 18 17 32
Fax: 945 18 18 34



En el artículo 5.e) se recoge:

“e) En los ámbitos afectados por otros PTSs, fundamentalmente los de desarrollo de infraestructuras, PTS de la Nueva Red Ferroviaria, de Carreteras, Residuos Sólidos, Energía Eólica, Vías Ciclistas, etc., se coordinarán las directrices de éstos con las del PTS Agroforestal.”

A tal efecto, con fecha de entrada el 28 de junio de 2018, se recibió comunicación de la Dirección de Infraestructuras Viarias y Movilidad (DFA), en relación al inicio del procedimiento de información pública de este anteproyecto, emitiéndose desde la Dirección de Agricultura (DFA) el correspondiente informe el 21 de septiembre de 2018. Posteriormente, a fecha de 29 de octubre de 2018 se recibe en esta Dirección la respuesta a las alegaciones presentadas.

En el citado informe se recogieron una serie de observaciones, que, con carácter general, hacían referencia a:

- a) La necesidad de contemplar lo establecido en este PTS Agroforestal en la redacción de los proyectos englobados en este Anteproyecto.
- b) El establecimiento de medidas correctoras, preventivas y compensatorias en afecciones a suelos de Alto Valor Estratégico.
- c) Cumplimiento de la Norma Foral 6/1995 para el uso, conservación y vigilancia de Caminos Rurales del Territorio Histórico de Álava.
- d) Afección a infraestructuras de regadío por parte de los distintos proyectos contemplados.

Buena parte de las alegaciones se refieren a las afecciones que se pudieran generar como resultado de la ejecución de los proyectos recogidos en el Anteproyecto, por lo que, será en la fase de redacción de los mismos cuando deban ser evaluadas en detalle.

Dichas alegaciones, con carácter general, han sido consideradas, entendiéndose que se ha llevado a cabo el proceso de coordinación mencionado en el artículo 5.e) del PTS Agroforestal.

En relación a los suelos de Alto Valor Estratégico, estos han sido integrados dentro del análisis del diagnóstico y la valoración de impactos (TOMO III Estudio Ambiental Estratégico, punto 8.4.14. Suelos Agrícolas). Además, en la Evaluación Ambiental de Proyectos se tendrán en cuenta para valorar el propio impacto del trazado, y en el trámite de consultas previas se deberá consultar a la Dirección de Agricultura (DFA) para la emisión del informe que, en su caso, resulte necesario tal como ha sido reconocido por el promotor del plan.



Por todo lo anteriormente expuesto se informa positivamente del "Anteproyecto de la Actualización, Modificación o revisión del Plan General de Carreteras de Álava 2004-2015, para el periodo 2016-2027"

En Vitoria – Gasteiz, a 12 de diciembre de 2018

Luis Javier Román de Lara
Nekazaritza Zuzendaritzako ingeniari agronomoa
Ingeniero Agrónomo de la Dirección de Agricultura

Mª Asunción Quintana Uriarte
Nekazaritza zuzendaria
Directora de Agricultura

INGURUMEN, LURRALDE PLANGINTZA
ETA ETXEBIZITZA SAILAIngurumen Sailburuordetza
Natura Ondare eta Klima Aldaketa ZuzendaritzaDEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE,
PLANIFICACION TERRITORIAL Y VIVIENDAViceconsejería de Medio Ambiente
Dirección de Patrimonio Natural y Cambio ClimáticoINGURUMEN, LURRALDE PLANGINTZA ETA ETXEBIZITZA SAILA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y VIVIENDA2019 URT. 15
ENE.**SECRETARÍA DE LA COMISIÓN DE ORDENACIÓN DEL
TERRITORIO DEL PAÍS VASCO**
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE,
PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y VIVIENDA
EUSKO JAURLARITZA - GOBIERNO VASCO

SARRERA	IRTEERA
Zk.	Zk.

Gaia/Asunto: Anteproyecto de la Actualización, Modificación o Revisión del Plan Integral de Carreteras de Álava 2004-2015, para el período 2016-2027

Kodea/Código: OT-006/18-PTS

Analizada la documentación remitida a la COTPV, se observa que no han sido atendidas las aportaciones realizadas por esta Dirección en su informe del 3 de septiembre de 2018 (código OP-2018 118), emitido en el marco del artículo 22 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

En este sentido, se vuelve a remitir dicho informe (adjunto a continuación), de cara a que previamente a la aprobación definitiva del Anteproyecto sean atendidas las aportaciones realizadas por esta Dirección.

Lo que se traslada a los efectos oportunos.


EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO
AITOR ZULUETA TELLERIA
INGURUMEN, LURRALDE PLANGINTZA ETA ETXEBIZITZA SAILA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE,
PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y VIVIENDA

NATURA ONDARE ETA KLIMA ALDAKETAREN ZUZENDARIA
DIRECTOR DE PATRIMONIO NATURAL Y CAMBIO CLIMÁTICO

Vitoria-Gasteiz, 2019ko urtarrilaren 11a/11 de enero de 2019



INGURUMEN, LURRALDE PLANGINTZA
ETA ETXEBIZITZA SAILA

Ingurumen Sailburuordelza



EUSKO NATURA Ondare eta Klima Aldaketa Zuzendaritza
GOBIERNO VASCO

INGURUMEN, LURRALDE PLANGINTZA ETA ETXEBIZITZA SAILA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y VIVIENDA

DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE,
PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y VIVIENDA

Viceconsejería de Medio Ambiente

Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático

2018 IRA SEP 3

María Ángeles Gutiérrez Ondarza
Bide Azpiegituren eta Mugikortasunaren
zuzendaria
Probintzia plaza, 4
01001 Vitoria-Gasteiz

SARRERA	IRTEERA
Zk.	Zk. 309831

Gaia: Arabako Errepideen 2004-2015eko Plan Integralaren eguneratzearen, aldaketaren edo berrazterketaren 2016-2027rako aurreproiektua

Asunto: Anteproyecto de la actualización, modificación o revisión del Plan Integral de Carreteras de Álava 2004-2015, para el periodo 2016-2027

Erref./Ref.: 14/G-27

Kodea/Código: OP-2018_118

Goian aipatutako gaiari dagokionez, honekin batera doakizu Natura Ondare eta Klima Aldaketa Zuzendaritzari eskatutako txostena.

Con relación al asunto de referencia, adjunto remito el informe solicitado a la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático.

Adeitasunez

Atentamente

Vitoria-Gasteiz, 2018ko irailaren 3a

Vitoria-Gasteiz, 03 de septiembre de 2018

AITOR ZULUETA TELLERIA
NATURA ONDARE ETA KLIMA ALDAKETAKO ZUZENDARIA
EL DIRECTOR DE PATRIMONIO NATURAL Y CAMBIO CLIMÁTICO



INFORME SOBRE EL "ANTEPROYECTO DE LA ACTUALIZACIÓN, MODIFICACIÓN O REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA 2004-2015, PARA EL PERIODO 2016-2027"

CÓDIGO: OP-2018_118

1. ANTECEDENTES

Fecha de entrada: 6 de julio de 2018.

Remite/Promueve: Dirección de Infraestructuras Viarias y Movilidad, Diputación Foral de Álava.

Marco del informe: Art. 22 de la Ley 21/2013 de, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Documentación: Documento de anteproyecto del PICA, documento ambiental estratégico y anexos (tramitación de la red con anchuras de calzada y plataformas, tramos urbanos y travesías) (Deloitte y Fulcrum, abril 2018).

Expedientes previos/relacionados: Se revisó el documento ambiental estratégico versión de febrero de 2015 en la fase de consultas previas de EAE, emitiéndose informe en abril de 2015 (código ECIA-2015_015).

Objeto del informe: Analizar si la nueva documentación recibida, y específicamente el documento ambiental estratégico, responde a los contenidos y alcance establecidos por la normativa en materia de evaluación ambiental vigente, y valorar en general las implicaciones de la propuesta del PICA 2016-2027 sobre el patrimonio natural, para su consideración en el procedimiento de EAE.

2. RESUMEN DE LA PROPUESTA

Como ya se señaló en 2015, el PICA para el periodo 2016-2027 supone una revisión del documento vigente (2004-2015) en el que:

- o Se mantienen como propuestas las contenidas en el PICA vigente que no han sido todavía materializadas.
- o Se introducen nuevas propuestas, una vez abordado un diagnóstico del estado actual de las carreteras del territorio histórico y detectadas las principales necesidades de intervención (en la red competencia foral). Las nuevas propuestas que recoge el PICA en tramitación son:
 - **PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN LA RED BÁSICA Y COMARCAL EN EL MARCO DEL PICA.**

En cuanto a la Red Básica, los acondicionamientos se plantean en la A-126 entre Bernedo, el límite de Navarra en Angostina y Santa Cruz de Campezo. Se ha de integrar en un área de ecotono y con el río Ega (LIC) y corredor biológico.

En la Red Comarcal los acondicionamientos se limitan a tramos específicos:



- A-2122 del límite de Burgos en Miranda de Ebro hasta el límite de Burgos en Tobalina. En el tramo límite con Burgos (Miranda)- Puentelarrá es necesario acondicionar el tramo de manera que se configure un itinerario homogéneo entre Puentelarrá-Zubillaga y Rivabellosa (sin graves problemas ambientales); entre Puentelarrá y Tobalina (un ámbito paisajístico y ecológico de alta calidad) se propone tan sólo una mejora de trazado y ampliación de plataforma a 6/8.
- A-2126 entre el límite de provincia con Navarra en Meano y Yécora (a través de la Sierra de Cantabria en su primer tramo con programa de integración ambiental).
- A-2128 reordenación de la intersección con la A-3116 en Kontrasta.
- A-2521, acondicionamiento entre el PK 23,75 y 24,84 (intersección con la A-3612).
- A-2522 con acondicionamiento entre A-624 y límite con Bizkaia en Orozko. La carretera discurre junto a la AP-68 complementando su funcionalidad y garantizando su permeabilidad.
- A-2602 entre Artziniega y el límite provincial con Burgos, con actuación predominante de acondicionamiento. Se sitúa en un ámbito de baja calidad ambiental.
- A-2604 con acondicionamiento en todo el itinerario (Artziniega y el límite provincial con Bizkaia), en un contexto de baja calidad ambiental.
- A-2620 entre N-240 e intersección con A-3941. Discurre junto al embalse de Albina que pertenece a red de espacios naturales pero el proyecto respeta su funcionalidad ecológica y paisajística.
- A-2625 en los tramos sin mejorar existentes entre el límite con Burgos-Puentelarrá y la intersección de la A-2622 en Venta del Monte (largo itinerario con algunos valores por su posición intermedia entre ámbitos de interés y su relieve irregular al norte).

En esta misma Red el Programa de Mejora de Trazado y Ampliación de Plataforma se plantea en estos itinerarios:

- A-2122 entre la intersección con la A-2625 y el límite de Burgos en el valle de Tobalina.
- A-2124 entre Peñacerrada y la intersección con la A-2124/A-3212.
- A-2126 entre Bernedo y el límite de provincia con Navarra en el Puerto de Bernedo (a través de la Sierra de Cantabria en este primer tramo con programa de integración ambiental).
- A-2128 entre Santa Cruz de Campezo y Salvatierra/Agurain; la actuación entre el Puerto de Opakua (intersección con A-3114) y San Vicente de Arana se limita al afirmado de los arceles (dado su alto valor ecológico y paisajístico, pues ocupa Entzia que es espacio Red Natura y discurre entre ellos), planteándose para el resto mejora de trazado y ampliación de plataforma.
- A-2521 desde PK 24,84 (intersección con la A-3612) hasta el límite con Bizkaia; entre el PK 23,4 y la intersección con A-3612 se planea un acondicionamiento mientras que a partir de Beluntza parece suficiente intervenir con una actuación de mejora de trazado y ampliación de

plataforma. Es una actuación en un ámbito de transición entre espacios naturales de alto interés.

- A-2620 entre la intersección con la A-3941 y la intersección con la A-4021.
- A-2622 entre la intersección con la A-3314 y la intersección con la A-2625.
- A-2622 entre la intersección con la A-2625 y el límite de Burgos.
- A-2625 entre la intersección con la A-2622 (Venta del Monte) y el límite de Burgos.

En la Red Comarcal, dentro del Programa de Variantes Urbanas, las variantes urbanas a desarrollar por el PICA son:

- Fontecha en la A-2122, en un ámbito sin valores ambientales altos.
 - Yécora en la A-2126.
 - Baranbio en la A-2522, en un ámbito sin valores ambientales altos aunque en sinergia con la AP-68.
 - Legutio en la A-2620, conectando con la A-623, evitando así la travesía de la A-2620 por el centro del núcleo.
 - Pobes y Salinas de Añana en la A-2622, esta última con la necesidad de no afectar al complejo del Valle Salado.
- **PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN LA RED LOCAL.** En esta Red las propuestas se concretan fundamentalmente en dos Programas: un Programa de Mejora de Trazado y Ampliación de Plataforma, y un Programa de Ensanche y Refuerzo. Se ha incorporado un Programa de Mejoras de Travesías en la Red Local específico de esta Revisión del Plan Integral de Carreteras, y que incluyen las siguientes carreteras y núcleos:
- A-3012 - Mejora Travesía de Zaldondo
 - A-3302 - Mejora Travesía de Galarreta.
 - A-3318 - Mejora Travesía de Barrón
 - A-3220 - Inicio Propuesta Acondicionamiento Lanciego – Final Propuesta Acondicionamiento Lanciego
- **PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN LA RED VECINAL:** en esta Red las propuestas se concretan fundamentalmente en un Programa de Ensanche y Refuerzo que conforman itinerarios de 5,5/6 metros para carreteras vecinales, bien de acceso a núcleos de población o bien de conexión entre pequeños núcleos. La anchura mínima propuesta tiene que ver con las condiciones de seguridad de las carreteras en las que como mínimo deben cruzarse dos vehículos con seguridad.
- **PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN LOS TCAS** (tramos de concentración de accidentes). Se añaden tres nuevas actuaciones no contempladas en el actual PICA:
- Mejora del enlace de Yurre entre la A-1 y la N-622, que englobaría asimismo el tramo de la N-622 situado inmediatamente a continuación, hasta el enlace de Etxabarri Ibiña.
 - Mejora del acceso a Zurbano y Betoño desde la carretera A-2134
 - Reordenación de Intersecciones y Control de Accesos en la carretera A-124, en el tramo de Pagos de Leza.

Por otro lado, se confirma la necesidad de actuación integral a lo largo de todo el recorrido de la carretera A-625, exceptuando la variante Este de Amurrio. También se confirma la necesidad de ejecución de las actuaciones pendientes en la carretera N-124.

- PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN LAS TRAVESÍAS. Igualmente, se añaden dos nuevas actuaciones no contempladas en el plan vigente
 - Variante de la carretera A-2620 a su paso por Legutio.
 - Variante de la carretera A-4342 entre la intersección con la A-3310 y el origen de la zona urbana en Manzanos, asociada a la supresión del paso a nivel. A ejecutar por ADIF.

3. ANÁLISIS DE LA AFECCIÓN AL PATRIMONIO NATURAL Y ASPECTOS A TENER EN CUENTA

El denominado "documento ambiental estratégico" (en este informe se denominará estudio ambiental estratégico, EsAE, para seguir los términos de la Ley 21/2013) aborda, entre otras cuestiones:

- Un diagnóstico ambiental de Álava, en general.
- Un segundo nivel de análisis "*centrado en las condiciones de los tramos que componen la red viaria, por un lado, y en la identificación de áreas sensibles y de calidad y su relación con los diversos tramos que componen la red. Ambos aspectos se han conjugado para analizar la integración de la red viaria en el medio ambiente a través del establecimiento de parámetros sencillos que valoran la relación entre el tramo de carretera y los valores de su contexto ambiental*". Implica la consideración de una serie de variables, entre ellas las ambientales, y la aplicación de coeficientes de ponderación, hasta llegar al resultado que determina la integración ambiental de cada tramo de la red.
- Una valoración de efectos ambientales, primero identificando el alcance que pueden tener los impactos de cada tipo de actuación propuesta, y posteriormente realizando una evaluación ambiental de las actuaciones del plan por grandes áreas (las Cuadrillas alavesas). Es este último análisis el que permite identificar cada tramo de carretera sobre el que se interviene, y su potencial de afección.

Así, el EsAE identifica para cada tramo propuesto de intervención las principales interferencias con elementos de interés ambiental y aporta consideraciones que han de tenerse en cuenta para el diseño del proyecto (y, por ende, para su evaluación ambiental). Asimismo, realiza una valoración del impacto (compatible, moderado...) *al nivel de conocimiento actual*, es decir, que se estima una magnitud de impacto directamente relacionada con el nivel de definición con el que cuenta el PICA, sin detrimento de que análisis ambientales de detalle pudieran arrojar resultados en otro sentido.

En general, debe señalarse que el análisis ambiental abordado se considera correcto, y ajustado al nivel de detalle que presenta el PICA. Se valora positivamente la base aportada

para el diseño de proyectos en desarrollo del PICA y la evaluación ambiental correspondiente a los mismos.

Debe destacarse que el EsAE no incluye entre sus contenidos una valoración específica e independiente de afecciones sobre la **Red Natura 2000**, sino que integra dicha valoración entre las distintas variables ambientales analizadas y señala los proyectos que pudieran tener interferencias. El Decreto 211/2012 recoge en su anexo II, epígrafe i), la necesidad de una valoración específica sobre Natura 2000, si bien la Ley 21/2013 no señala que dicha valoración deba incluirse – a diferencia de lo que sí señala para las evaluaciones ambientales de proyectos – como un apartado independiente del EsAE.

Considerando el nivel de detalle de las actuaciones propuestas en el PICA, esta Dirección considera **suficiente** el tratamiento dado en el EsAE, si bien llama la atención sobre la necesidad de que las evaluaciones ambientales de los proyectos en desarrollo del Plan integren de manera específica la evaluación de repercusiones en Natura 2000, no solo de proyectos que se desarrollan en el interior de estos espacios, sino también de aquellos que se desarrollan fuera de los mismos pero que pueden generar afecciones a sus objetivos de conservación (ya sea por la generación de molestias a fauna, por la creación de barreras a los flujos de conectividad ecológica entre los lugares o por otro tipo de afecciones). Sería recomendable que el PICA hiciera mención expresa a esta cuestión.

Por otro lado, el EsAE aporta una cuestión que se ha considerado de gran interés en su apartado 11, Medidas de integración ambiental: los **programas de mejora ambiental en las carreteras de Álava**, que serían los siguientes:

- Programa para la Reducción de la Fragmentación de Hábitats de las Carreteras, con el objetivo de evaluar y diagnosticar la fragmentación de hábitats atribuible a la presencia de la carretera en el medio natural, proponiendo las medidas de intervención más acordes que reduzcan el efecto barrera y el riesgo de accidentes y atropellos de animales.

Se identifican como zonas prioritarias de intervención para este programa, según el diagnóstico ambiental previo: tramos de la A-623 a lo largo de la orilla oriental del embalse de Urrúnaga, tramo de la A-625 en la variante de Saratxo en torno al viaducto sobre el Nervión y Variante de Fontecha, A-2622 9.3 y A-627 2.

- Programa para la Recuperación Ambiental e Integración Paisajística de las Carreteras, con el objetivo de evaluar y diagnosticar las condiciones ambientales y paisajísticas en las que se encuentran los diferentes tramos de carretera y cómo éstas repercuten en las áreas prioritarias en términos ambientales y paisajísticos, proponiendo las medidas de intervención más acordes que favorezcan la integración de la carretera en el medio y el paisaje.

Se seleccionan para la aplicación de este programa la A-124 a todo lo largo de su recorrido en Álava y tramos de la A-623 a lo largo de la orilla oriental del embalse de Urrúnaga.

- Programa para la Reducción de las Molestias del Ruido del Tráfico, con el objetivo de evaluar y diagnosticar la afección a la calidad ambiental de vida de las personas atribuible al ruido del tráfico de vehículos de las carreteras, proponiendo las medidas de intervención de distinta naturaleza que reduzcan las molestias.

Se señalan para su intervención la A-I, la N-622 en Aránguiz y la N-622 en Sarria y Amezaga.

Estos programas, y especialmente los dos primeros en lo que se refiere al patrimonio natural, se consideran de gran interés en la medida en la que permitirían la integración de las cuestiones en el propio PICA, en lugar de limitarse a aplicar medidas preventivas, correctoras y compensatorias a sus intervenciones.

Sin embargo, y a pesar de que el EsAE afirma que el PICA "asume" los programas de mejora como algo propio, los contenidos del Plan no lo reflejan de forma conveniente. Se solicita por tanto que estos programas sean objeto de un mayor desarrollo en cuanto a actuaciones a acometer, y se concrete asimismo de qué manera (en el marco de los proyectos de intervención o independientemente de los mismos) serán materializados.

En Vitoria-Gasteiz, a 3 de septiembre de 2018

OE/ Vº.Bº


Marta Rozas Ormazabal

Responsable del Servicio de Medio Natural


Gorka Arana Egia

Servicios técnicos

PROPUESTA DE INFORME DE LA AGENCIA VASCA DEL AGUA RELATIVO AL ANTEPROYECTO DE LA ACTUALIZACIÓN, MODIFICACIÓN O REVISIÓN 2016-2027 DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ALAVA

N/ Ref.: IAU-2018-0326
S/Ref.: ÁLAVA OT-006/18-PTS

1. ANTECEDENTES

El 5 de diciembre de 2018 ha tenido conocimiento esta Agencia Vasca del Agua de la entrada en la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco (COTPV) de la documentación correspondiente al Anteproyecto de la actualización, modificación o revisión 2016-2027 del Plan Integral de Carreteras de Álava.

La documentación analizada ha sido la descargada de la aplicación web que tiene el Dirección de Planificación Territorial, Urbanismo y Regeneración Urbana.

El presente informe tiene por objeto el análisis de las posibles afecciones que dicho planeamiento puede producir sobre aspectos relativos a la competencia sectorial de la Agencia Vasca del Agua-URA.

Como antecedente cabe destacar que este plan fue informado por esta Agencia en mayo de 2015, en la fase de consultas previas (IAU-2015-0061).

Posteriormente, de conformidad con lo establecido en la *Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental*, en noviembre de 2018 se informó el anteproyecto de la actualización, modificación o revisión, 2016-2027, del Plan Integral de Carreteras de Alava (IAU-2018-0209). En relación con este informe, el Departamento de Infraestructuras Viarias y Movilidad de la Diputación Foral de Álava (en adelante, DFA) en diciembre de 2018 remitió a la Agencia un escrito donde analizaba cada una de las consideraciones del informe de URA y señalaba cómo se iban a tener en cuenta en el documento del Plan.

2. ÁMBITO Y OBJETO DEL PLAN

El ámbito del Plan comprende el Territorio Histórico de Alava e incluye todas las carreteras de la red de interés preferente y la mayor parte de las carreteras de la red básica. Afecta a la Demarcaciones Hidrográficas del Ebro y del Cantábrico Oriental.

Se indica en la documentación que el Plan Integral de Carreteras de Álava (PICA) debe apostar, en primer lugar, por mejorar la importante red de Ejes Estratégicos de Gran Capacidad que vertebran el territorio y faciliten la plena accesibilidad, la seguridad y comodidad en las comunicaciones y, en segundo lugar, por una equilibrada y homogénea red de carreteras en el conjunto del territorio de Álava.





Los objetivos establecidos en el Plan son:

- Mejora de las conexiones con la Red Estatal y Europea.
- Fomentar y mejorar la red de comunicaciones con los territorios limítrofes, coordinando las actuaciones correspondientes.
- Desarrollo territorial equilibrado garantizando una adecuada accesibilidad.
- Red de carreteras más fluida y segura resolviendo los tramos y puntos de concentración de accidentes.
- Resolución de la conflictividad de los tramos urbanos y de las travesías.
- Mejora de la calidad de la circulación en la red viaria, todo ello con respeto al paisaje y medioambiente circundante, potenciando cuando ello sea posible la mejor integración de la carretera en el medio natural atravesado.
- Mejor aprovechamiento de la infraestructura viaria creada, a través de una adecuada conservación y explotación, adaptando dicha infraestructura en cada momento a las necesidades de la demanda de movilidad.
- Compatibilizar las actuaciones en la Red Foral de Carreteras con la conservación de los Espacios de Interés Natural y valores de los paisajes catalogados, garantizando que no se afecte significativamente a los procesos de conectividad ecológica necesarios para el mantenimiento de la biodiversidad del territorio alavés y de su entorno.

El Plan establece unos criterios de intervención que están relacionados con la geometría y el tráfico que soporta la red. Posteriormente se realiza un diagnóstico. Tras este análisis cada tramo de la red de carreteras queda caracterizado mediante un conjunto de indicadores que representen su adaptación a la función de transporte realizada y los impactos territoriales y medioambientales que ocasiona.

Se obtienen unas necesidades de intervención para las que se elaboran las propuestas de actuación que vengán a resolver los problemas detectados. Estas actuaciones se clasifican según se definen en el Plan General de Carreteras del País Vasco 2017-2028 (se encuentra en redacción), quedando divididas en cinco Programas:

1. Obra Principal: Incluye aquellas actuaciones que implican la ejecución de nuevas infraestructuras o una ampliación de la capacidad de los itinerarios existentes bien por duplicación de la actual infraestructura, bien por la incorporación de un tercer carril, o bien por construcción de variantes de trazado, o de nuevos trazados que sustituyen la funcionalidad de aquellos. Incluye también la reorganización de accesos y enlaces.

Se propone como nueva infraestructura la conexión de la N-104 con la A-132 a la altura de Arkaute. Se plantea la duplicación de calzada de la N-124 entre el enlace de Armiñón y Salinillas de Buradón y de la A-625 entre Llodío y Amurrio. Además se propone el aumento de la capacidad en la N-204 (Legutio) y en la N-104, a la altura de Arkaute.

2. Acondicionamiento y mejora de la red: se consideran acondicionamientos cuando se mejoran las características geométricas de trazado y sección transversal de las carreteras, actuando sobre calzadas existentes. Se añaden, dentro del Programa de Acondicionamiento y Mejora de la Red establecido por el Plan General de Carreteras del País Vasco, los Subprogramas de ensanche y mejora de plataforma



de las redes locales y vecinales y el refuerzo y pavimentación de arcenes. Asimismo, se incorporan en este programa aquellas actuaciones que mejoran la seguridad por intervenciones concretas en tramos peligrosos de la red. Se añaden del orden de unos 20 tramos al Plan anterior.

3. Variantes urbanas: se realizan para resolver una travesía de población mediante la construcción de una vía exterior o de una ronda. Se mantienen las existentes en el PICA vigentes; Ilarratza, Matauko, Labastida, Laguardia, Saratxo, Fontecha, Yécora, Salvatierra-Agurain (A-2128) , Baranbio, Legutio, Salinas de Añana, Pobes, Salvatierra(A-3016), Berantevilla, Moreda de Álava, Comunió, Rivabellosa y Mendiguren, y se incluyen dos nuevas; variante de la carretera A-2620 a su paso por Legutio y variante de la carretera A-4342 entre la intersección con la A-3310 y el origen de la zona urbana en Manzanos.
4. Programa de Seguridad Vial. Incluye actuaciones en los tramos de concentración de accidentes y actuaciones preventivas.
5. Programa de conservación y mantenimiento. Incluye tratamientos superficiales, vialidad invernal, señalización y Seguridad, protección del entorno y la conservación y el mantenimiento ordinario.

3. CONSIDERACIONES

En la escala de trabajo del Plan es importante detectar las propuestas que pudieran tener más afecciones, en este caso en materia de aguas, que pudieran condicionar significativamente la elaboración de los proyectos en cuanto a las soluciones que se adopten. Se realizan las siguientes consideraciones en este sentido.

3.1.- En relación con la protección del dominio público hidráulico (DPH) y sus zonas de protección

Para valorar la afección a los cauces se ha asignado a cada tramo el valor 0, 01, 02 y 03 según el tramo discorra en menos de un 5% de su longitud en el ámbito fluvial directo de un río o curso principal, entre un 5 y un 30%, entre un 30% y un 60% o en más de un 60%, respectivamente.

Como resultado del análisis realizado en la evaluación ambiental, con un impacto total moderado y respecto a posibles afecciones a los cauces figuran:

- El acondicionamiento y variantes en la A-2522 (río Altube).
- El acondicionamiento y ampliación de la capacidad de la N-240 y en la A-627 en Zuia (río Santa Engracia y embalse de Urrunaga).
- El acondicionamiento de la A-2602 en Artziniega (río Herrerías).
- La variante de la A-2622 en Pobes (río Baia) y el acondicionamiento de la A-126 en el límite con Navarra (río Ega).



En relación con los criterios de valoración se relaciona la longitud de cauce afectada con la longitud total del tramo. Una afección espacial mayor a un cauce en una propuesta puede resultar mejor valorada (menor impacto) que una afección menor de otra propuesta por tratarse, el primer caso, de un tramo de gran longitud, por lo que en los documentos posteriores, especialmente en los proyectos concretos, ya con información más detallada de las propuestas, se deberá valorar el riesgo y considerara las alternativas y soluciones más adecuadas.

3.2.- En relación con el riesgo de inundabilidad

En relación con el riesgo de inundabilidad se informa que, si bien en el apartado 7.2.5.4.2 “Problemas asociados a la hidrología” se indica que se tendrá en cuenta la Zona de Flujo Preferente proveniente de los Mapas de Peligrosidad y Riesgo, hay que señalar que esta zona no está delimitada en todos los ámbitos donde existe cartografía de inundabilidad. Además, probablemente existen zonas inundables que todavía no disponen de cartografía de inundabilidad.

Por otro lado, si bien la matriz incluye la afección a la Zona de Flujo Preferente (ZFP), toda la zona inundable puede condicionar el diseño y trazado de los viales, especialmente las zonas inundables para avenidas correspondientes a un periodo de retorno de 100 años.

Este aspecto es considerado en la respuesta recibida por parte de la DFA al informe IAU-2018-0209, donde se indica que “...la referencia normativa en materia de inundabilidad será la línea correspondiente a las avenidas de periodo de retorno de 100 años, sin perjuicio de que, a nivel de proyecto y dependiendo de la envergadura de la obra, se analicen detalladamente las implicaciones que en materia de gestión de riesgo de inundación podría suponer la disposición del trazado en la franja situada entre la ZPF y dicha T100, que ha sido ya considerada en el análisis de riesgos”.

Otro aspecto importante se refiere a la identificación de las afecciones a las ARPSI teniendo en cuenta las previsiones que, respeto a las mismas, incluyen o incluirán los Planes de Gestión del Riesgo de Inundación que coincidan con el periodo de vigencia del PICA.

Esta cuestión también ha sido considerada en el informe emitido por la DFA en respuesta al informe de URA. De este modo, en el informe de la DFA se señala que será a nivel de proyecto donde en su caso se analizará la compatibilidad de las propuestas del PICA y las medidas de carácter estructural contempladas en los vigentes PGRI.

3.3.- Relativas a la incidencia de otros Planes

Desde esta Agencia se recuerda que se deberá observar el cumplimiento de las normativas de los Planes Hidrológicos y los Planes de Gestión del Riesgo de Inundación de las dos demarcaciones hidrográficas recayentes en Alava (Cantábrico Oriental y Ebro). El contenido de estos planes y, en especial, su normativa tanto en relación con la protección del dominio público hidráulico, como en relación con el riesgo de inundabilidad, podrá condicionar en gran medida la definición de alguno de los trazados y la elección de alternativas, además de las determinaciones que conlleve en fases posteriores el desarrollo de las obras previstas en el Plan de Carreteras, durante la elaboración de los proyectos o estudios informativos.



En relación con esto último, conviene recordar que el Plan Hidrológico Cantábrico Oriental en su apéndice 14 y la modificación del PTS de Ordenación de los Ríos y Arroyos de la CAPV en su anexo 2 contienen una serie de criterios técnicos para la elaboración de estudios hidráulicos en la CAPV.

A lo anterior hay que sumar la regulación que, a propósito de la inundabilidad, establece la normativa vigente. En concreto:

Plan Hidrológico del Cantábrico Oriental (Anexo 1 del Real Decreto 1/2016, de 8 de enero):

- *Artículo 39.* Caudales máximos de avenida y determinación de zonas inundables.
- *Artículo 40.* Limitaciones a los usos en la zona de policía de cauces.
- *Artículo 41.* Limitaciones a los usos en el resto de la zona inundable.
- *Artículo 42.* Medidas de protección frente a inundaciones.
- *Artículo 43.* Normas específicas para el diseño de puentes, coberturas, medidas estructurales de defensa y modificación del trazado de cauces.
- *Artículo 44.* Drenaje en las nuevas áreas a urbanizar y de las vías de comunicación.

En el ámbito de la Demarcación Hidrográfica del Ebro en materia de inundabilidad deberá tenerse en cuenta la regulación que establecen el Plan Territorial Sectorial de Ordenación de los Ríos y Arroyos de la CAPV y el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

- En el *Plan Territorial Sectorial de Ordenación de los Ríos y Arroyos de la CAPV*; Puntos E-2 Normativa específica sobre protección de inundaciones y punto F2 - Normativa específica para márgenes ocupadas por infraestructuras de comunicaciones interurbanas.
- En el Reglamento del Dominio Público Hidráulico; Artículos 9, 9 bis y 9 ter, relativos a los usos en zonas inundables y artículos 126 y 126 ter. referentes a obras y a los criterios de diseño y conservación para obras de protección, modificaciones en los cauces y obras de paso.

4. PROPUESTA DE INFORME

Por lo tanto y dadas las circunstancias expuestas previamente, esta Agencia Vasca del Agua-URA propone informar, en el ámbito de sus competencias, favorablemente el “Anteproyecto de la actualización, modificación o revisión 2016-2027 del Plan Integral de Carreteras de Alava”, con las siguientes condiciones de carácter vinculante:

Antes de su aprobación definitiva el documento deberá incorporar los siguientes aspectos.

- I. El mapa incorporado al documento del Plan Integral de Carreteras de Alava en el que se representa la Zona de Flujo Preferente deberá ser substituido por otro en el que la referencia sea la línea de la avenida de 100 años de retorno (T100), sin perjuicio los análisis de detalle que se lleven a cabo en los proyectos que desarrollen dicho Plan.
- II. De igual modo, el Plan Integral de Carretera de Alava deberá incluir la necesidad de que los proyectos que deriven del mismo analicen la compatibilidad de las propuestas del



PICA y las medidas de carácter estructural contempladas en los Planes de Gestión del Riesgo de Inundación de las dos demarcaciones hidrográficas que le afectan (Ebro y Cantábrico Oriental).

Se recuerda que todas las actuaciones previstas en el Plan Integral de Carreteras de Álava 2016-2027 objeto de este informe que afectan al Dominio Público Hidráulico o se sitúen en sus zonas de protección requerirán de la preceptiva autorización administrativa de la Administración Hidráulica correspondiente que deberá ser tramitada en esta Agencia Vasca del Agua.

4. TXOSTEN-PROPOSAMENA

Aurreko atalekoak kontuan izanik, Uraren Euskal Agentziak, bere eskumenen barruan, aldeko txosten-proposamena egiten du “2016-2027 aldirako Arabako Errepideen Plan Integrala eguneratzeko, aldatzeko edo berrikusteko aurreproiektua”-ri dagokionez, honako erabaki lotesle hauek betetzeko baldintzapean:

Behin betiko onarpenaren aurretik dokumentuak ondorengo baldintzak jaso beharko ditu.

- I. Arabako Errepideen Plan Integralean Lehentasunezko fluxu-gunea irudikatzen duen mapa ordeztu eta erreferentziatzen 100 urteko errepikatze-denborako uraldia hartu beharko da. Hala eta guztiz ere, plan hori garatuko duten proiektuei buruzko analisi zehatza egingo da.
- II. Era berean, Arabako Errepideen Plan Integralean (AEPI) gehitu beharko da planetik eratorritzen diren proiektuek, Ebro eta Kantauri Ekialdeko Demarkazio Hidrografikoen Uholde-Arriskua Kudeatzeko Planeko egiturazko neurriak eta AEPIko proposamenen arteko bateragarritasuna aztertu beharko dutela.

Gogorarazten da Arabako Errepideen Plan Integralean aurreikusitako jarduketak Jabari Publiko Hidraulikoan edota bere babes-eremuetan kokatuz gero, dagozkien Administrazio Hidraulikoaren nahitaetzeko baimena lortu beharko dutela. Baimen hau Uraren Euskal Agentzian izapidetu beharko da.

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:

José Ignacio Arrieta Pérez (*Ebaluazio eta Plangintza Teknikaria/ Técnico de Evaluación y Planificación*)

Arantza Martínez de Lafuente de Fuentes (*Ebaluazio Arduraduna/ Responsable de Evaluación*)

José M^a Sanz de Galdeano Equiza (*Plangintza eta Lanen Zuzendaria/ Director de Planificación y Obras*)



GOBIERNO
DE ESPAÑA

GOBERNUAREN
ORDEZKARIORETZA
ARABAN

SUBDELEGACIÓN
DEL GOBIERNO
EN ALAVA

SUSTAPEN-ARLO FUNTZIONALA

ÁREA FUNCIONAL DE FOMENTO

O F I C I O

S/REF.

N/REF.

FECHA

23 de enero de 2019

ASUNTO

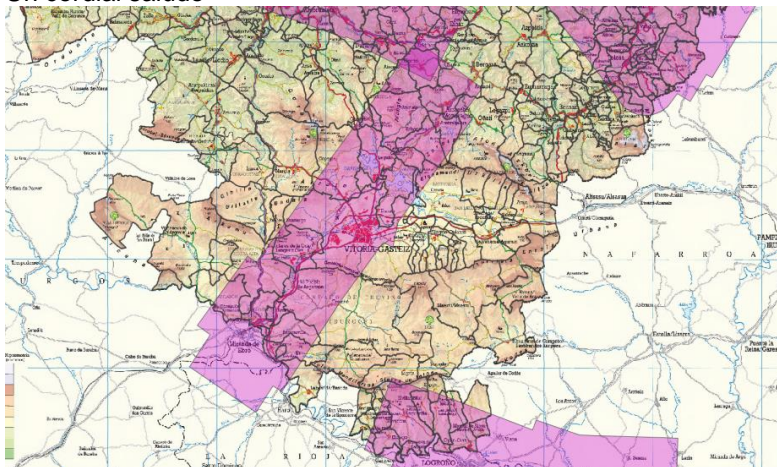
COTPV de 25 de enero. Anteproyecto de la Actualización, Modificación o revisión del Plan Integral de Carreteras de Álava 2004-2015, para el período 2016-2027

D. Tomás Orallo Quiroga
Secretario de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco
Dirección de Planificación Territorial, Urbanismo y Regeneración Urbana
Gobierno Vasco
C/ Donostia 1
01010 Vitoria-Gasteiz

De cara al pleno de la COPV del 25 de enero, se comprueba que en la Dirección General de Aviación Civil no consta se haya recibido solicitud de informe sobre dicha modificación del Plan.

Dado que una parte importante del Territorio Histórico de Álava se encuentra afectada por las determinaciones relativas a las servidumbres aeronáuticas establecidas (RD 377/2011) como por las determinaciones del Plan Director del Aeropuerto de Vitoria (Orden de 17 de julio de 2001 del Ministerio de Fomento) y del Aeropuerto de Logroño (Orden de 5 de julio de 2001 del Ministerio de Fomento) es necesario que La Diputación Foral de Álava o administración pública competente solicite, de manera oficial, antes de la aprobación inicial o trámite equivalente a la Dirección General de Aviación Civil (Ministerio de Fomento) el correspondiente informe. Dicho informe tiene carácter vinculante y preceptivo y por lo tanto deberá ser expresamente favorable para la aprobación definitiva del planeamiento.

Un cordial saludo



Envolvente de las servidumbres aeronáuticas

EL DIRECTOR DEL ÁREA DE FOMENTO
EN EL PAÍS VASCO
Endika Urtaran Motos

CORREO ELECTRONICO

C/ OLAGUIBEL, 1
01071 VITORIA-GASTEIZ
TEL.: 945 759 355
FAX.: 945 759 301



CSV : GEN-27fd-0d52-9540-729d-0306-84b5-041b-be0a

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : ENDIKA URTARAN MOTOS | FECHA : 24/01/2019 16:28 | NOTAS : F