

# **EAE SIMPLIFICADA DE LA MODIFICACIÓN PORMENORIZADA DEL PGOU DE VITORIA-GASTEIZ PARA POSIBILITAR ACTIVIDADES LOGÍSTICAS, CENTROS DE DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS, EN RED VIARIA, ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES**

**EQUIPO REDACTOR:**



**PROMOTOR**



Ayuntamiento  
de Vitoria-Gasteiz  
Vitoria-Gasteizko  
Udala

**NOVIEMBRE 2022 AZAROA**



# Índice

<b>1.</b>	<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>3</b>
1.1.	Marco legislativo .....	3
1.2.	Equipo de trabajo .....	4
<b>2.</b>	<b>ANTECEDENTES .....</b>	<b>5</b>
<b>3.</b>	<b>OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA MODIFICACIÓN PORMENORIZADA DEL PGOU DE VITORIA-GASTEIZ .....</b>	<b>6</b>
3.1.	Carácter de la modificación .....	6
3.2.	Justificación de la modificación .....	6
<b>4.</b>	<b>ALCANCE Y CONTENIDO DE LA MODIFICACIÓN PORMENORIZADA DEL PGOU DE VITORIA-GASTEIZ Y DE SUS ALTERNATIVAS RAZONABLES, TÉCNICA Y AMBIENTALMENTE VIABLES .....</b>	<b>1</b>
4.1.	Alternativa 0: Mantenimiento de la situación actual .....	1
4.2.	Alternativa 1: Modificación de la calificación de parcelas específicas para posibilitar la implantación de actividades logísticas de última milla .....	1
4.3.	Alternativa 2 Ampliar la intensidad de los usos compatibles vigentes en la red viaria, espacios públicos y zonas verdes .....	1
4.4.	Análisis ambiental de las alternativas .....	1
4.5.	Justificación adoptada .....	2
4.6.	Descripción de la modificación .....	3
4.7.	Redacción actual y propuesta de las Normas Urbanísticas del PGOU de Vitoria- Gasteiz. ....	4
<b>5.</b>	<b>DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN O PROGRAMA.....</b>	<b>13</b>
<b>6.</b>	<b>DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE.....</b>	<b>14</b>
6.1.	Principales características urbanísticas de la ciudad .....	14
6.2.	Climatología y Calidad del aire .....	16
6.3.	Sustrato geológico.....	20
6.4.	Relieve.....	21
6.5.	Hidrología subterránea. Vulnerabilidad de acuíferos .....	21
6.6.	Vegetación .....	21
6.7.	Hábitats de interés comunitario.....	24
6.8.	Fauna .....	26
6.9.	Planes de Gestión de Especies Amenazadas .....	27
6.10.	Red Natura 2000 .....	32
6.11.	Espacios Naturales protegidos.....	32
6.12.	Listado Abierto de Áreas de Interés Naturalístico de las DOT.....	33
6.13.	Catálogo Abierto de Espacios Naturales relevantes.....	33
6.14.	Humedales de importancia internacional. Convenio RAMSAR. ....	33
6.15.	Red de Corredores Ecológicos de la CAPV .....	34
6.16.	Conectividad Ecológica y Paisajística del Territorio Histórico de Álava. ....	35
6.17.	Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la CAPV.....	36
6.18.	Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes del THA.....	36
6.19.	Análisis de Procesos y Riesgos Ambientales .....	37
6.20.	Aspectos Socioeconómicos.....	43
6.21.	Movilidad urbana .....	47

<b>7.</b>	<b>EFFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES. IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN .....</b>	<b>49</b>
7.1.	Metodología para la caracterización de los impactos.....	49
7.2.	Matriz de Impactos.....	51
7.3.	Impactos en la fase de construcción y explotación.....	51
<b>8.</b>	<b>EFFECTOS PREVISIBLES SOBRE PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES .....</b>	<b>57</b>
8.1.	Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV .....	57
8.2.	El Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Álava Central .....	59
8.3.	Plan Territorial Sectorial de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales .....	61
8.4.	Plan Territorial Sectorial de ríos y arroyos de la CAPV.....	62
8.5.	Plan Territorial Sectorial (P.T.S.) de zonas Húmedas de la CAPV .....	64
8.6.	Otras disposiciones ambientales .....	64
<b>9.</b>	<b>MOTIVACIÓN DE LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA.....</b>	<b>66</b>
<b>10.</b>	<b>RESUMEN DE LOS MOTIVOS DE LA SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS.....</b>	<b>69</b>
<b>11.</b>	<b>PROPUESTA DE MEDIDAS PROTECTORAS Y CORRECTORAS .....</b>	<b>70</b>
11.1.	Medidas Generales para la fase previa de desarrollo de la modificación del PGOU .....	70
11.2.	Medidas generales en fase de construcción y explotación .....	71
<b>12.</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN.....</b>	<b>73</b>
12.1.	Indicadores de control.....	73
12.2.	Indicadores de seguimiento ambiental del Plan .....	74
12.3.	Indicadores de seguimiento ambiental de la Modificación Pormenorizada en relación al Sistema de indicadores de la Agenda 21 Local de Vitoria-Gasteiz .....	76
<b>13.</b>	<b>PROPUESTA DE RELACIÓN DE PÚBLICO INTERESADO .....</b>	<b>79</b>
<b>14.</b>	<b>ANEXO I SOSTENIBILIDAD ENERGÉTICA .....</b>	<b>80</b>
<b>15.</b>	<b>ANEXO II CARTOGRÁFICO .....</b>	<b>84</b>

## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1. Marco legislativo

La Evaluación Ambiental Estratégica introduce la variable ambiental en la toma de decisiones sobre los Planes y Proyectos de Ordenación Territorial con incidencia significativa en el medio ambiente. Esta técnica, se ha venido manifestando como la forma más eficaz para evitar impactos sobre la naturaleza, internalizando las externalidades ambientales generadas por la ordenación urbanística del territorio, al poder elegir entre las diferentes alternativas posibles, aquella que mejor salvaguarde los valores ambientales desde su perspectiva global, y teniendo en cuenta todos los efectos derivados de las actuaciones proyectadas.

El marco normativo que inicialmente acogió este procedimiento fue el Real Decreto Legislativo 1302/1986 de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, así como el Real Decreto 1131/1988 de 30 de septiembre que desarrollaba reglamentariamente el anterior. Posteriormente se publicó el **Real Decreto Legislativo 1/2008**, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

La Unión Europea consideró insuficientes los diferentes sistemas de evaluación ambiental vigentes en los Estados miembros, porque no incluían los planes y programas fundamentales que establecen el marco de las posteriores decisiones de autorización de proyectos. En este sentido se redactó la **Directiva 2001/42/CE** del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el Medio Ambiente. **La Ley 9/2006**, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente transpuso la citada Directiva, introduciendo así un instrumento de prevención que permitió integrar los aspectos ambientales en la toma de decisiones de planes y programas públicos.

Actualmente, la **Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental unifica en una sola norma la Ley 9/2006, de 28 de abril y el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero**, así como las modificaciones posteriores al texto refundido, estableciendo el procedimiento de la Evaluación Ambiental Estratégica de los planes, programas y proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

En el **ámbito autonómico**, por un lado la **Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi**, en el Título V, de evaluación ambiental, actualiza el régimen de la evaluación ambiental de los planes, programas y proyectos recogidos en el Anexo II de la ley en aras a hacer efectiva la integración de los aspectos ambientales en su elaboración, aprobación o autorización, seleccionando las alternativas que resulten ambientalmente viables y estableciendo las medidas de todo tipo para prevenir, corregir y, en su caso, compensar los efectos adversos sobre el medio ambiente.

Por otro lado, el **Decreto 211/2012** de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas, establece el marco de aplicación de la Evaluación Ambiental Estratégica de planes y programas y desarrolla las competencias propias de la CAPV en esta materia.

Se ha considerado que la **Modificación Pormenorizada del PGOU de Vitoria-Gasteiz para posibilitar actividades logísticas, centros de distribución urbana de mercancía en red viaria, espacios libres y zonas verdes**, se encuentra sometido a Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada (ver apartado 9 Motivación de la aplicación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada).

En todo caso, se debe tener en cuenta que el órgano ambiental en su informe ambiental estratégico con el que culmina el procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada, podría concluir que la modificación objeto de este estudio deberá someterse al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria por tener efectos significativos sobre el medio ambiente.



El contenido del **presente documento** se adapta a lo establecido en el artículo 29 de la Ley 21/2013, e irá acompañado de la solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica simplificada, el documento de Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz (2020-2030) y la documentación exigida por la legislación sectorial.

El documento servirá para que el órgano sustantivo (Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz) solicite al órgano ambiental (Dirección de Administración Ambiental del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco) el inicio de la evaluación ambiental estratégica simplificada.

El contenido del presente documento ambiental presenta los siguientes capítulos:

- a) Objetivos de la planificación.*
- b) Alcance y contenido de la modificación propuesta.*
- c) Desarrollo previsible de la modificación.*
- d) Caracterización de la situación del medio ambiente antes del desarrollo de la modificación.*
- e) Efectos ambientales previsibles y, si procede, su cuantificación.*
- f) Efectos previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes.*
- g) Motivación de la aplicación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada.*
- h) Resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas.*
- i) Medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, corregir cualquier efecto negativo relevante en el medio ambiente de la aplicación de la modificación, tomando en consideración el cambio climático.*
- j) Descripción de las medidas previstas para el seguimiento ambiental del Plan.*

## 1.2. Equipo de trabajo

La redacción de la **Modificación Pormenorizada del PGOU de Vitoria-Gasteiz para posibilitar actividades logísticas, centros de distribución urbana de mercancía en red viaria, espacios libres y zonas verdes** ha sido realizada por María Robredo Puellas, arquitecta del Servicio de Planeamiento y Ejecución de la Ordenación Urbanística del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. La empresa Geotech redacta el Estudio Ambiental Estratégico, con un equipo liderado por Vicente López, geógrafo, encargado del presente documento y de su cartografía asociada.

Los datos identificativos de los miembros del equipo redactor son los siguientes:

- **Vicente López Encinas**, Geógrafo, N° de Colegiado 555, DNI 18.595.199-K, con domicilio a efectos de notificaciones en Parque Tecnológico de Álava, Calle Albert Einstein, 44, 01510 Miñano Menor, Vitoria-Gasteiz (Álava) y tenor. 945 01 09 49.
- **José María Morrás Martínez de Pisón**, Graduado en Ciencias Ambientales, DNI 72.758.771-L, con domicilio a efectos de notificaciones en Parque Tecnológico de Álava, Calle Albert Einstein, 44, 01510 Miñano Menor, Vitoria-Gasteiz (Álava) y tfno. 945 01 09 49.

## 2. ANTECEDENTES

La aprobación del PGOU vigente se llevó a cabo mediante los siguientes Decretos y Acuerdos Forales:

- Decreto Foral 135/2000, del Consejo de Diputados de 27 de diciembre, que aprueba el expediente de Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz. Publicación en el BOTHA. nº 21 de lunes, 19 de febrero de 2.001.
- Acuerdo Foral 930/2002 del Consejo de Diputados de 12 de noviembre que declara la ejecutoriedad del Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz en las áreas en las que había quedado suspendido por Decreto Foral del Consejo de Diputados 135/2000, de 27 de diciembre, y señala los aspectos que deben ser objeto de corrección. Publicación en el BOTHA. nº 135 de miércoles, 27 de noviembre de 2.002
- Acuerdo Foral 143/2003 de aceptación del cumplimiento de las condiciones impuestas en el Acuerdo del Consejo de Diputados número 930/2000, de 12 de noviembre, de declaración de ejecutoriedad del expediente de Texto Refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz. Publicación en el BOTHA. Nº 37 de lunes, 31 de marzo de 2.003
- Acuerdo Foral 1212/2005 del Consejo de Diputados, de 28 de diciembre, que aprueba el texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz en lo referente al suelo residencial de las Entidades Locales Menores del municipio. Publicación en el BOTHA. nº 7 de miércoles, 18 de enero de 2.006

El PGOU es un documento vivo que una vez aprobado se modifica y desarrolla en el tiempo, mediante la aprobación de diferentes expedientes de planeamiento urbanístico.

### 3. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA MODIFICACIÓN PORMENORIZADA DEL PGOU DE VITORIA-GASTEIZ

El objeto de la Modificación Pormenorizada **es posibilitar y ordenar la ubicación estratégica de espacios físicos, donde se pueda optimizar la distribución urbana de mercancías asociada a actividades logísticas de microescala en entornos urbanos.**

Centralizando y gestionando adecuadamente la distribución diaria que de forma casi espontánea ha surgido con el tráfico comercial a domicilio, que se ha visto incrementada con el comercio electrónico. Para ello se amplía el uso compatible actualmente permitido, actividades logísticas bajo rasante, a sobre rasante en suelos calificados pormenorizadamente como red viaria, espacios libres y zonas verdes por el PGOU de Vitoria-Gasteiz.

El ámbito de la modificación será el municipio de Vitoria-Gasteiz, excluyendo las Entidades Locales Menores, cuyas zonas verdes y espacios libres quedan regulados por el PGOU de forma diferenciada.

#### 3.1. Carácter de la modificación

La modificación propuesta es de carácter pormenorizado, ya que no modifica ninguna de las determinaciones de ordenación estructural definidas en el art. 53 de la ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo del País Vasco. Y conforme al **art. 56-Ordenación Urbanística pormenorizada 10 / 44 Modificación pormenorizada del PGOU de Vitoria-Gasteiz para posibilitar actividades logísticas, centros de distribución urbana de mercancías, en red viaria, espacios libres y zonas verdes** responde al apartado **e) El establecimiento de las edificabilidades físicas pormenorizadas, disponiendo, en su caso, la relación de usos compatibles así como los porcentajes máximos y mínimos de cada uso permitido.**

Por el contenido de esta modificación y la incidencia que tiene en relación con los usos y sus compatibilidades, se trata de una modificación del Plan General que incide en la ordenación pormenorizada, por lo que deberá seguirse el procedimiento de tramitación regulado en los artículos 90 y 91 de la Ley 2/2006 sin la necesidad de tramitar el avance.

#### 3.2. Justificación de la modificación

**El Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz (PMSEP 2021-2025),** busca remodelar y adaptar el entorno urbano existente ya consolidado, definiendo el marco para unas nuevas pautas de movilidad y para un modelo de ciudad en el que los desplazamientos urbanos no supongan una amenaza para la salud, ni para la calidad de vida, el medio ambiente urbano o el desarrollo de la economía local, promoviendo la movilidad sostenible y la recuperación del espacio público.

El PMSEP recoge en el desarrollo de sus objetivos estratégicos, la distribución urbana de mercancías (DUM) como esencial para el desarrollo sostenible de la ciudad. No obstante, es también en gran medida uno de los principales responsables de la congestión del tráfico e interfiere con los peatones en lo que se refiere al uso del espacio público. Esta realidad se ha visto reforzada, más si cabe, como resultado de la pandemia del COVID-19, en la cual los patrones de movilidad y de consumo han evolucionado de una manera notable, en parte facilitados de manera importante a partir de soluciones digitales. El teletrabajo, las videoconferencias, el comercio electrónico y el despegue de las soluciones de movilidad compartida, conllevan una profunda transformación de nuestro sistema de movilidad.

Por ello, es necesario posibilitar la creación de centros urbanos de consolidación de mercancías, en los cuales se trasvasen los productos a vehículos adaptados a la configuración urbana, ya que la planificación de la configuración del espacio público urbano requiere modos y vehículos de reparto menos agresivos en entornos protegidos, como son los interiores de las supermanzanas y los espacios de prioridad peatonal.

Los principales objetivos estratégicos (OE) del PMSEP en los que se aborda la distribución urbana de mercancías son el **OE.7. La movilidad como servicio**, y el **OE.8. Compromiso frente el cambio climático**, siendo las principales líneas de actuación para la consecución de estos objetivos tanto la adecuación del transporte urbano de mercancías como la descarbonización de la movilidad urbana. Cada OE cuenta con unas Líneas de Actuación (LA) y unas acciones concretas. En el caso del OE.7., se detalla el establecimiento de centros de distribución urbana de mercancías (CDU) en zonas comerciales de la ciudad: microplataformas o centros de distribución urbana, que consoliden las actividades de mercancías con los diferentes operadores y permitan realizar la distribución de mercancías mediante vehículos de bajo impacto ambiental.

La **Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética**, genera un marco normativo favorable a la implementación de Zonas de Bajas Emisiones, donde la puesta en marcha de un centro de distribución urbana de mercancías se plantea como una necesidad para dar respuesta a las necesidades logísticas en las zonas de acceso restringido.

La ley establece que:

#### **TÍTULO IV**

##### **Movilidad sin emisiones y transporte**

##### **Artículo 14. Promoción de movilidad sin emisiones.**

*3. Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptarán antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos:*

##### **a) El establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023.**

*b) Medidas para facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta u otros medios de transporte activo, asociándolos con hábitos de vida saludables, así como corredores verdes intraurbanos que conecten los espacios verdes con las grandes áreas verdes periurbanas.*

*c) Medidas para la mejora y uso de la red de transporte público, incluyendo medidas de integración multimodal.*

*d) Medidas para la electrificación de la red de transporte público y otros combustibles sin emisiones de gases de efecto invernadero, como el biometano.*

*e) Medidas para fomentar el uso de medios de transporte eléctricos privados, incluyendo puntos de recarga.*

*f) Medidas de impulso de la movilidad eléctrica compartida.*

##### **g) Medidas destinadas a fomentar el reparto de mercancías y la movilidad al trabajo sostenibles.**

*h) El establecimiento de criterios específicos para mejorar la calidad del aire alrededor de centros escolares, sanitarios u otros de especial sensibilidad, cuando sea necesario de conformidad con la normativa en materia de calidad del aire.*

***i) Integrar los planes específicos de electrificación de última milla con las zonas de bajas emisiones municipales.***

*Lo dispuesto en este apartado será aplicable a los municipios de más de 20.000 habitantes cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados en Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.*

*Los planes de movilidad urbana sostenible habrán de ser coherentes con los planes de calidad del aire con los que, en su caso, cuente el municipio con arreglo a lo previsto en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.*

*Se entiende por zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente.*

*Cualquier medida que suponga una regresión de las zonas de bajas emisiones ya existentes deberá contar con el informe previo del órgano autonómico competente en materia de protección del medio ambiente.*

En los marcos de directrices europeas para las ciudades comunitarias se observa la tendencia de restringir al tráfico los centros urbanos. Vitoria-Gasteiz ya ha implantado medidas en esta dirección, lo cual se constata como pilar esencial para el avance de la viabilidad de un centro de consolidación de mercancías.

En el ámbito municipal es la **Ordenanza Municipal Reguladora de los Usos, Tráfico, Circulación y Seguridad en las Vías Públicas de Carácter Urbano** la que establece que *"la Autoridad Municipal determinará los espacios reservados para la realización de operaciones de carga y descarga" y tendrá "la facultad de limitar su utilización a determinados periodos del día y de la semana"*.

En ese sentido, se establecen condiciones particulares en determinados espacios de la ciudad estableciendo horarios de carga y descarga específicos según la zona de la ciudad (Ensanche peatonal y Casco Medieval). En el resto de la ciudad la carga y descarga se realiza desde los espacios reservados para esta actividad.

Además, existe un **decreto de alcaldía** que regula el horario de tránsito y circulación de bicicletas y otros ciclos por las áreas peatonales, donde especifica que las bicicletas y otros ciclos que realicen transporte de mensajería, podrán estar exentos de todas o algunas de las limitaciones establecidas en la Ordenanza:

***"De acuerdo con el artículo 10.8 de la citada Ordenanza, la Autoridad Municipal podrá eximir de todas o algunas de las limitaciones establecidas en las áreas peatonales a determinados vehículos y por causas justificadas, en particular, a bicicletas y triciclos que realicen transporte de personas, mensajería o servicios publicitarios."***

Por todo lo expuesto, se entiende que la conveniencia y oportunidad de la modificación quedan justificadas.



#### **4. ALCANCE Y CONTENIDO DE LA MODIFICACIÓN PORMENORIZADA DEL PGOU DE VITORIA-GASTEIZ Y DE SUS ALTERNATIVAS RAZONABLES, TÉCNICA Y AMBIENTALMENTE VIABLES**

##### **4.1. Alternativa 0: Mantenimiento de la situación actual**

La carga y descarga de mercancía de los establecimientos, la distribución de la misma hasta el hogar del consumidor y la logística constituyen problemas, sin resolver en toda la ciudad. A la congestión que origina el trasiego de vehículos, hay que sumar la invasión de las zonas peatonales durante las horas en las que se permite la carga y la descarga.

##### **4.2. Alternativa 1: Modificación de la calificación de parcelas específicas para posibilitar la implantación de actividades logísticas de última milla**

El cambio de uso para parcelas concretas no se presenta como el mecanismo más eficaz, puesto que el este tipo de actuaciones se engloban en proyectos más amplios de movilidad, sostenibilidad y cambio climático, actualmente en desarrollo. Serán los estudios de viabilidad posteriores, los que determinen localizaciones estratégicas situadas en zonas de media o alta densidad próximas al radio de acción comercial, donde existan restricciones físicas o normativas para el reparto ordinario de mercancías.

##### **4.3. Alternativa 2 Ampliar la intensidad de los usos compatibles vigentes en la red viaria, espacios públicos y zonas verdes**

Para ello se regulan las actividades de distribución urbana de mercancías en subzonas calificadas pormenorizadamente como red viaria, espacios libres y zonas verdes. De tal forma que puedan implantarse edificaciones puntuales destinadas a la distribución de mercancías cerca de los puntos de consumo y entrega al cliente final. Puntos en los que la demanda de entregas tiene un elevado volumen, requiriendo un uso intensivo de los medios de reparto en la actualidad.

Esta segunda alternativa se considera la opción más adecuada.

##### **4.4. Análisis ambiental de las alternativas**

La alternativa 0, o de no intervención, se ha descartado porque supondría mantener la situación actual con la correspondiente problemática, provocada por la congestión de los entornos urbanos debido a la carga y descarga, distribución y logística de las mercancías, a causa de los nuevos modelos de sociedad.

Esta situación va en contra de los criterios de sostenibilidad urbana más evidentes como son la movilidad sostenible y la ocupación de áreas públicas. Además, desde el punto de vista ambiental perpetúa el impacto en la salud a causa de una mayor contaminación atmosférica o acústica.

La alternativa 1 tampoco se presenta como el mecanismo más eficaz, puesto que el este tipo de actuaciones se engloban en proyectos más amplios de movilidad, sostenibilidad y cambio climático, actualmente en desarrollo. Implica el consumo de nuevo suelo.

La alternativa 2 se trata de la más adecuada desde el punto de vista ambiental puesto que conlleva la **optimización de la distribución urbana de mercancías y permite la posibilidad de un mejor desarrollo sostenible con nuevas actuaciones futuras del PMSEP.**

El presente documento analiza de manera más detallada la incidencia ambiental de esta alternativa, tanto de manera escrita como gráfica, para establecer las medidas más adecuadas al objeto de minimizar sus posibles impactos ambientales.

Se han elaborado una serie de mapas temáticos, para poder realizar un análisis ambiental en función de las variables del medio físico afectadas. Los planos se adjuntan en un anexo denominado Anexo I.- Cartográfico. A continuación, se presenta una tabla con las dos alternativas analizadas y su impacto sobre el medio natural.

Posibles efectos sobre el Medio Ambiente.	Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2
<b>Ocupación de suelo no antropizado (suelo no urbanizable)</b>	NO	SI (es posible según la propuesta)	NO
<b>Afección a la vegetación protegida</b>	NO	NO	NO
<b>Afección a hábitats no prioritarios</b>	NO	NO	NO
<b>Afección a hábitats prioritarios</b>	NO	NO	NO
<b>Afección a suelos de valor agrario</b>	NO	NO	NO
<b>Afección a las condiciones de inundabilidad</b>	NO	NO	NO
<b>Afección a fauna de interés.</b>	NO	NO	NO
<b>Afección a Paisajes Catalogados</b>	NO	NO	NO
<b>Aprovechamiento del suelo ya antropizado</b>	NO	SI	SI
<b>Afección a protección de acuíferos</b>	NO	NO	NO

*Tabla comparación de las alternativas planteadas en relación a la afección sobre el medio ambiente*

Se ha optado por la alternativa 2, porque esta alternativa es la única que da respuesta a los planteamientos de todas las partes implicadas: Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, promotor del ámbito y usuarios finales de las nuevas áreas resultantes de la ordenación. Por último, señalar que el desarrollo de la alternativa 2, impulsará la posibilidad de nuevas actuaciones del PMSEP.

#### 4.5. Justificación adoptada

El PMSEP entre sus líneas de acción recoge la reorganización de la oferta de zonas de carga y descarga, para lo cual propone hacer extensiva la regulación existente actualmente en el Ensanche peatonal al resto de la ciudad, donde se establece un horario restringido para la carga y descarga. Fuera del horario, todas las operaciones de carga y descarga en las calles peatonales del Ensanche deben realizarse desde los estacionamientos de carga y descarga fijados para tal fin.

En el resto de la ciudad, fuera del ámbito del Ensanche peatonal, las operaciones de carga y descarga tienen lugar en las plazas convencionales destinadas a tal efecto.

Para la consecución de la reorganización de las zonas de carga y descarga de este objetivo se plantea la implantación de nuevas herramientas para el control de los horarios en la carga y descarga y el establecimiento de Centros de Distribución Urbana de Mercancías (CDU) en zonas comerciales de la ciudad.

Con este planteamiento los objetivos de la modificación del PGOU son los siguientes:

- Regular las condiciones que permitan ubicar estratégicamente las actividades logísticas optimizando de este modo la distribución de mercancías.
- Facilitar las operaciones de carga y descarga, reduciendo los estacionamientos inadecuados, mejorando la calidad de los espacios libres.

La implantación de microplataformas logísticas, es una oportunidad para la distribución de mercancía urbana, que potencia la movilidad sostenible optimizando los recorridos y el número de vehículos necesarios, en desarrollo de los objetivos estratégicos del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público (PMSEP 2021-2025) de Vitoria-Gasteiz, así como de la ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

#### **4.6. Descripción de la modificación**

A través de esta modificación, se posibilita la creación de espacios físicos, microplataformas, dedicados a la consolidación y reparto de actividades logísticas de microescala asociadas a la Distribución Urbana de Mercancías, en entornos urbanos. Se regula así, una actividad logística que requiere de una ubicación concreta en espacios públicos de la ciudad por estar directamente ligados a la red viaria o a los espacios libres y zonas verdes. De esta manera se permite un cambio en el uso de vehículos de distribución tradicionales (furgonetas o camiones) por modos de transporte más eficientes y respetuosos con el medio ambiente como bicicletas, triciclos o vehículos eléctricos. Asimismo, el uso de vehículos alternativos para el reparto de mercancías, tiene un gran potencial para disminuir el impacto de los vehículos convencionales, tanto en la ocupación del espacio público, las condiciones acústicas, la calidad del aire o en la emisión de gases de efecto invernadero.

Actualmente el PGOU permite y regula este tipo de actividades logísticas bajo rasante en la red viaria, espacios libres y zonas verdes. Con la modificación se busca extenderlo al plano de la rasante para solucionar la problemática de la carga y descarga de mercancías en el entorno urbano; beneficiando la movilidad sostenible, descongestionando las áreas de mayor densidad de población de la ciudad mediante un mejor aprovechamiento de los medios de reparto de última milla, centralizando en puntos estratégicos la distribución interna y optimizando de este modo la distribución de mercancías cerca de los puntos de consumo o de entrega al cliente final.

La ubicación de estos centros de distribución urbana de pequeña escala, según el PMSEP está prevista en áreas urbanas de mayor densidad de población, donde el acceso a los centros de consolidación de mercancías debe poder efectuarse principalmente desde las vías básicas de las Supermanzanas, para evitar el impacto de estos vehículos por unas calles interiores pacificadas de tránsito, donde aporte mayor valor en los ámbitos de la sostenibilidad, congestión a nivel de tráfico y habitabilidad de los espacios públicos.

El ámbito de aplicación de la modificación propuesta es el suelo urbano y urbanizable del municipio de Vitoria-Gasteiz, quedando excluidas las Entidades Locales Menores.

#### 4.7.Redacción actual y propuesta de las Normas Urbanísticas del PGOU de Vitoria-Gasteiz.

TOMO 3 CAPÍTULO 3 VIGENTE	TOMO 3 CAPÍTULO 3 MODIFICADO
<p>TOMO III: <b>NORMAS GENERALES DE EDIFICACIÓN Y USOS</b>  TÍTULO V: <b>NORMAS GENERALES DE EDIFICACIÓN Y USOS</b>  CAPÍTULO 3: <b>NORMAS PARTICULARES DE LOS USOS</b>  SECCIÓN 6ª. <b>USO DE ESPACIOS LIBRES</b></p> <p>(...)</p> <p><b>Apartado 3: Condiciones particulares de los usos pormenorizados.</b></p> <p>(...)</p> <p><b>Artículo 5.03.39. - Condiciones particulares del resto de las Zonas Verdes públicas y los Espacios Libres Públicos en la ciudad.</b></p> <p>Excepto en las entidades locales menores, las condiciones particulares se regulan en función del tamaño de los espacios, diferenciando entre los mayores de 10.000 m<sup>2</sup>s y los menores de dicha superficie.</p>	<p>TOMO III: <b>NORMAS GENERALES DE EDIFICACIÓN Y USOS</b>  TÍTULO V: <b>NORMAS GENERALES DE EDIFICACIÓN Y USOS</b>  CAPÍTULO 3: <b>NORMAS PARTICULARES DE LOS USOS</b>  SECCIÓN 6ª. <b>USO DE ESPACIOS LIBRES</b></p> <p>(...)</p> <p><b>Apartado 3: Condiciones particulares de los usos pormenorizados.</b></p> <p>(...)</p> <p><b>Artículo 5.03.39. - Condiciones particulares del resto de las Zonas Verdes públicas y los Espacios Libres Públicos en la ciudad.</b></p> <p>Excepto en las entidades locales menores, las condiciones particulares se regulan en función del tamaño de los espacios, diferenciando entre los mayores de 10.000 m<sup>2</sup>s y los menores de dicha superficie.</p>

TOMO 3 CAPÍTULO 3 VIGENTE	TOMO 3 CAPÍTULO 3 MODIFICADO
<p><b>1.</b> El uso deportivo en instalaciones descubiertas:</p> <p><b>a)</b> Se autoriza en las mayores de 10.000 m<sup>2</sup>s con una superficie inferior al 10% de la total de la zona verde o espacio libre de que se trate, incluso los pequeños edificios anejos para usos complementarios con una superficie</p> <p>máxima del 0,5% de la total. Está prohibido el vallado de dichas instalaciones.</p> <p><b>b)</b> Queda prohibido en las menores de 10.000 m<sup>2</sup>s.</p> <p><b>2.</b> El uso deportivo en instalaciones cubiertas queda prohibido en ambos supuestos.</p> <p><b>3.</b> El uso de equipamientos culturales exclusivamente:</p> <p><b>a)</b> Se autoriza en las mayores de 10.000 m<sup>2</sup>s con una superficie menor del 1% de la total de la zona verde o espacio libre de que se trate. Se le autoriza una altura máxima a cara superior del forjado último de 3,5 ml.</p>	<p><b>1.</b> El uso deportivo en instalaciones descubiertas:</p> <p><b>a)</b> Se autoriza en las mayores de 10.000 m<sup>2</sup>s con una superficie inferior al 10% de la total de la zona verde o espacio libre de que se trate, incluso los pequeños edificios anejos para usos complementarios con una superficie</p> <p>máxima del 0,5% de la total. Está prohibido el vallado de dichas instalaciones.</p> <p><b>b)</b> Queda prohibido en las menores de 10.000 m<sup>2</sup>s.</p> <p><b>2.</b> El uso deportivo en instalaciones cubiertas queda prohibido en ambos supuestos.</p> <p><b>3.</b> El uso de equipamientos culturales exclusivamente:</p> <p><b>a)</b> Se autoriza en las mayores de 10.000 m<sup>2</sup>s con una superficie menor del 1% de la total de la zona verde o espacio libre de que se trate. Se le autoriza una altura máxima a cara superior del forjado último de 3,5 ml.</p>



TOMO 3 CAPÍTULO 3 VIGENTE	TOMO 3 CAPÍTULO 3 MODIFICADO
<p><b>b)</b> Se autoriza en las menores de 10.000 m<sup>2</sup>s con una superficie menor del 0,5% de la total de la zona verde o espacio libre de que se trate. Se le autoriza una altura máxima a cara superior del último forjado de 3,5 ml.</p> <p><b>4.</b> Quedan prohibidos en ambos supuestos, las instalaciones para actividades culturales o recreativas de carácter permanente.</p> <p><b>5.</b> Los aparcamientos subterráneos:</p> <p><b>a)</b> Se autorizan en las calificaciones pormenorizadas de zona verde mayores de 10.000 m<sup>2</sup>s con unos máximos del 40% de ocupación y tres plantas subterráneas. La instalación no provocará cortas de especies arbóreas de interés y que se disponga de una capa de tierra vegetal de espesor no menor de 1,50 ml. desde una rasante mínima de 1,00 m de profundidad.</p> <p><b>b)</b> Se autorizan en las calificaciones pormenorizadas de zonas verde menores de 10.000 m<sup>2</sup>s, siempre que tengan un máximo de tres plantas subterráneas, sin límite de ocupación pero han de mantener una capa superficial de tierra vegetal de espesor no menor de 1,50 ml. desde una rasante mínima de 1,00 m. de profundidad.</p> <p><b>c)</b> En las calificaciones pormenorizadas de espacios libres se autorizan con</p>	<p><b>b)</b> Se autoriza en las menores de 10.000 m<sup>2</sup>s con una superficie menor del 0,5% de la total de la zona verde o espacio libre de que se trate. Se le autoriza una altura máxima a cara superior del último forjado de 3,5 ml.</p> <p><b>4.</b> Quedan prohibidos en ambos supuestos, las instalaciones para actividades culturales o recreativas de carácter permanente.</p> <p><b>5.</b> Los aparcamientos subterráneos:</p> <p><b>a)</b> Se autorizan en las calificaciones pormenorizadas de zona verde mayores de 10.000 m<sup>2</sup>s con unos máximos del 40% de ocupación y tres plantas subterráneas. La instalación no provocará cortas de especies arbóreas de interés y que se disponga de una capa de tierra vegetal de espesor no menor de 1,50 ml. desde una rasante mínima de 1,00 m de profundidad.</p> <p><b>b)</b> Se autorizan en las calificaciones pormenorizadas de zonas verde menores de 10.000 m<sup>2</sup>s, siempre que tengan un máximo de tres plantas subterráneas, sin límite de ocupación pero han de mantener una capa superficial de tierra vegetal de espesor no menor de 1,50 ml. desde una rasante mínima de 1,00 m. de profundidad.</p> <p><b>c)</b> En las calificaciones pormenorizadas de espacios libres se autorizan con</p>

TOMO 3 CAPÍTULO 3 VIGENTE	TOMO 3 CAPÍTULO 3 MODIFICADO
<p>los mismos porcentaje y número de plantas enunciados en los apartados a) y b) según sea su superficie. En función del tamaño, características, destino y diseño del espacio, podrán eximirse del cumplimiento referente al espesor de</p> <p>la capa vegetal exigida.</p> <p><b>6.</b> Para ambos supuestos la existencia o no de quioscos de bebidas, periódicos, flores, etc. dependerá del régimen general de concesiones establecido por el Ayuntamiento.</p> <p><b>7.</b> Para estos supuestos la suma total de las actividades autorizables sobre rasante no podrá exceder del 16% y del 0,5% de la superficie total correspondiente a las de más de 10.000 m<sup>2</sup>s y a las de menos.</p> <p><b>8.</b> Para ambos supuestos se autoriza la construcción de espacios subterráneos destinados a facilitar la carga y descarga de mercancías y actividad logísticas, siempre que los servicios técnicos del ayuntamiento con competencias en la ordenación y el espacio público emitan un informe favorable recogiendo la viabilidad de la misma.</p>	<p>los mismos porcentaje y número de plantas enunciados en los apartados a) y b) según sea su superficie. En función del tamaño, características, destino y diseño del espacio, podrán eximirse del cumplimiento referente al espesor de</p> <p>la capa vegetal exigida.</p> <p><b>6.</b> Para ambos supuestos la existencia o no de quioscos de bebidas, periódicos, flores, etc. dependerá del régimen general de concesiones establecido por el Ayuntamiento.</p> <p><b>7.</b> Para estos supuestos la suma total de las actividades autorizables sobre rasante no podrá exceder del 16% y del 0,5% de la superficie total correspondiente a las de más de 10.000 m<sup>2</sup>s y a las de menos.</p> <p><b>8.</b> Para ambos supuestos, <b>mayores y menores de 10.000 m<sup>2</sup>s</b>, se autoriza la construcción de espacios subterráneos destinados a facilitar la carga y <b>descarga</b> de mercancías y actividad logísticas, siempre que los servicios técnicos del ayuntamiento con competencias en la ordenación y el espacio público emitan un informe favorable recogiendo la viabilidad de la misma.</p>

TOMO 3 CAPÍTULO 3 VIGENTE	TOMO 3 CAPÍTULO 3 MODIFICADO
<p>9. Se autoriza la posibilidad de crear pasarelas que conecten edificios y permitan el tránsito de peatones entre los mismos, siempre que los servicios técnicos del ayuntamiento con competencias en la ordenación y el espacio público emitan un informe favorable recogiendo la viabilidad de la misma y acotando sus características dimensionales, estéticos, gálibo y todas aquellas particularidades que estimen oportunas.</p> <p><b>TOMO III: NORMAS GENERALES DE EDIFICACIÓN Y USOS</b>  <b>TÍTULO V: NORMAS GENERALES DE EDIFICACIÓN Y USOS</b>  <b>CAPÍTULO 3: NORMAS PARTICULARES DE LOS USOS</b>  <b>SECCIÓN 8ª. USO DE RED VIARIA</b></p>	<p><b>8. BIS.</b> Para ambos supuestos, mayores y menores de 10.000 m<sup>2</sup>s, se autoriza la construcción sobre rasante de edificaciones destinadas a actividades logísticas, centros de distribución urbana de mercancías, siempre que los servicios técnicos del ayuntamiento con competencias en la ordenación y el espacio público emitan un informe favorable recogiendo la viabilidad de la misma. Estas actividades logísticas integradas en las dotaciones públicas donde se ubican se considerarán parte del uso dotacional público, por lo que ha de entenderse que la edificabilidad de estos espacios será física, y no urbanística en todo caso.</p> <p>9. Se autoriza la posibilidad de crear pasarelas que conecten edificios y permitan el tránsito de peatones entre los mismos, siempre que los servicios técnicos del ayuntamiento con competencias en la ordenación y el espacio público emitan un informe favorable recogiendo la viabilidad de la misma y acotando sus características dimensionales, estéticos, gálibo y todas aquellas particularidades que estimen oportunas.</p> <p><b>TOMO III: NORMAS GENERALES DE EDIFICACIÓN Y USOS</b>  <b>TÍTULO V: NORMAS GENERALES DE EDIFICACIÓN Y USOS</b>  <b>CAPÍTULO 3: NORMAS PARTICULARES DE LOS USOS</b>  <b>SECCIÓN 8ª. USO DE RED VIARIA</b></p>

TOMO 3 CAPÍTULO 3 VIGENTE	TOMO 3 CAPÍTULO 3 MODIFICADO
<p>(...)</p> <p><b>Apartado 3: Condiciones particulares de los usos pormenorizados.</b></p> <p>(...)</p> <p><b>Artículo 5.03.50. - Condiciones particulares del uso de la red viaria urbana.</b></p> <p><b>1.</b> El régimen general de uso de estas vías es el diseñado en estas Normas y en las correspondientes Ordenanzas de Edificación y Usos de aplicación a las parcelas con frente a las mismas.</p> <p><b>2.</b> Se permitirá el uso de estacionamiento bajo rasante, incluyéndose espacios propios del uso como las áreas de espera en los accesos. Cada una de las intervenciones en la red viaria dirigida al establecimiento del uso de estacionamiento, deberá adecuarse a las directrices del Plan de movilidad, y deberá contar asimismo, con un informe favorable del departamento al cargo de la movilidad, en el que como mínimo se analice la idoneidad de la ubicación y el correcto dimensionamiento de la intervención.</p>	<p>(...)</p> <p><b>Apartado 3: Condiciones particulares de los usos pormenorizados.</b></p> <p>(...)</p> <p><b>Artículo 5.03.50. - Condiciones particulares del uso de la red viaria urbana.</b></p> <p><b>1.</b> El régimen general de uso de estas vías es el diseñado en estas Normas y en las correspondientes Ordenanzas de Edificación y Usos de aplicación a las parcelas con frente a las mismas.</p> <p><b>2.</b> Se permitirá el uso de estacionamiento bajo rasante, incluyéndose espacios propios del uso como las áreas de espera en los accesos. Cada una de las intervenciones en la red viaria dirigida al establecimiento del uso de estacionamiento, deberá adecuarse a las directrices del Plan de movilidad, y deberá contar asimismo, con un informe favorable del departamento al cargo de la movilidad, en el que como mínimo se analice la idoneidad de la ubicación y el correcto dimensionamiento de la intervención.</p>

TOMO 3 CAPÍTULO 3 VIGENTE	TOMO 3 CAPÍTULO 3 MODIFICADO
<p><b>3.</b> Con carácter general en espacios entre alineaciones y su prolongación vertical en dos planos generalmente paralelos solo podrá ser invadido por la edificación cuando la Ordenanza de las parcelas con frente a dicho viario lo autorice expresamente, con vuelos de la edificación nunca más bajos de 3,5 ml desde la cota de la acera y con anuncios en las mismas condiciones.</p> <p><b>4.</b> A pesar de ello se, permitirá que en la Categoría I Situación 2ª y en la Categoría II Situación 2ª las fachadas de las plantas bajas sobresalgan un máximo de 0,10 ml de la alineación para resolver exclusivamente cornisas de escaparates. toldos, peldaños de acceso, etc.</p> <p><b>5.</b> Quedan autorizadas las vallas de protección de vías siempre que se mantenga dentro de la acera un paso mínimo de 1 ml libre para la circulación de peatones, o se garantice con un entablado provisional el mismo paso fuera de la acera en el caso de que exista en la misma aparcamiento autorizado y sin rebasar nunca el límite entre éste y la calzada rodada.</p> <p><b>6.</b> Se autoriza la construcción de espacios subterráneos destinados a facilitar la carga y descarga de mercancías y actividad logísticas, siempre que los servicios técnicos del ayuntamiento con competencias en la ordenación y el espacio público emitan un informe favorable recogiendo la viabilidad de la misma.</p>	<p><b>3.</b> Con carácter general en espacios entre alineaciones y su prolongación vertical en dos planos generalmente paralelos solo podrá ser invadido por la edificación cuando la Ordenanza de las parcelas con frente a dicho viario lo autorice expresamente, con vuelos de la edificación nunca más bajos de 3,5 ml desde la cota de la acera y con anuncios en las mismas condiciones.</p> <p><b>4.</b> A pesar de ello se, permitirá que en la Categoría I Situación 2ª y en la Categoría II Situación 2ª las fachadas de las plantas bajas sobresalgan un máximo de 0,10 ml de la alineación para resolver exclusivamente cornisas de escaparates. toldos, peldaños de acceso, etc.</p> <p><b>5.</b> Quedan autorizadas las vallas de protección de vías siempre que se mantenga dentro de la acera un paso mínimo de 1 ml libre para la circulación de peatones, o se garantice con un entablado provisional el mismo paso fuera de la acera en el caso de que exista en la misma aparcamiento autorizado y sin rebasar nunca el límite entre éste y la calzada rodada.</p> <p><b>6.</b> Para ambos supuestos, <b>mayores y menores de 10.000 m<sup>2</sup>s</b>, se autoriza la construcción de espacios subterráneos destinados a facilitar la carga y <b>descarga</b> de mercancías y actividad logísticas, siempre que los servicios técnicos del ayuntamiento con competencias en la ordenación y el espacio público emitan un informe favorable recogiendo la viabilidad de la misma.</p>



TOMO 3 CAPÍTULO 3 VIGENTE	TOMO 3 CAPÍTULO 3 MODIFICADO
<p><b>7.</b> Se autoriza la posibilidad de crear pasarelas que conecten edificios y permitan el tránsito de peatones entre los mismos, siempre que los servicios técnicos del ayuntamiento con competencias en la ordenación y el espacio público emitan un informe favorable recogiendo la viabilidad de la misma y acotando sus características dimensionales, estéticos, gálibo y todas aquellas particularidades que estimen oportunas.</p> <p><b>8.</b> Los usos de red viaria urbana y el de red de tranvía, se declaran compatibles en los términos y condiciones que se autoricen desde el Ayuntamiento para cada caso particular: pasos de peatones, cruces a nivel y/o tramos compartidos.</p>	<p><b>6. BIS.</b> Para ambos supuestos, mayores y menores de 10.000 m<sup>2</sup>s, se autoriza la construcción sobre rasante de edificaciones destinadas a actividades logísticas, centros de distribución urbana de mercancías, siempre que los servicios técnicos del ayuntamiento con competencias en la ordenación y el espacio público emitan un informe favorable recogiendo la viabilidad de la misma. Estas actividades logísticas integradas en las dotaciones públicas donde se ubican se considerarán parte del uso dotacional público, por lo que ha de entenderse que la edificabilidad de estos espacios será física, y no urbanística en todo caso.</p> <p><b>7.</b> Se autoriza la posibilidad de crear pasarelas que conecten edificios y permitan el tránsito de peatones entre los mismos, siempre que los servicios técnicos del ayuntamiento con competencias en la ordenación y el espacio público emitan un informe favorable recogiendo la viabilidad de la misma y acotando sus características dimensionales, estéticos, gálibo y todas aquellas particularidades que estimen oportunas.</p> <p><b>8.</b> Los usos de red viaria urbana y el de red de tranvía, se declaran compatibles en los términos y condiciones que se autoricen desde el Ayuntamiento para cada caso particular: pasos de peatones, cruces a nivel y/o tramos compartidos.</p>

TOMO 3 CAPÍTULO 3 VIGENTE	TOMO 3 CAPÍTULO 3 MODIFICADO
<p><b>9.</b> Se autoriza la ocupación del subsuelo por la red de distribución de las Infraestructuras de “Calefacción Urbana o de Distrito” privadas, siempre que el órgano competente en materia de ordenación urbana y/o gestión del espacio público apruebe la concreta intervención a través del procedimiento que proceda.</p>	<p><b>9.</b> Se autoriza la ocupación del subsuelo por la red de distribución de las Infraestructuras de “Calefacción Urbana o de Distrito” privadas, siempre que el órgano competente en materia de ordenación urbana y/o gestión del espacio público apruebe la concreta intervención a través del procedimiento que proceda.</p>

#### Leyenda colores:

**AMARILLO** – texto introducido y artículos modificados

## 5. DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN O PROGRAMA

El procedimiento, una vez terminados el Documento Urbanístico y el Documento de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada de la Modificación del Plan General, seguirá el procedimiento según lo indicado en los artículos 29, 30, 31 y 32 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental (BOE n 296, miércoles 11 de diciembre de 2013), y de la Ley 2/2006, de 30 de Junio, de suelo y urbanismo:

1.- Consultas: Así el órgano ambiental consultará a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, poniendo a su disposición el documento ambiental estratégico y el borrador del plan o programa. Las Administraciones públicas afectadas y las personas interesadas consultadas deberán pronunciarse en el plazo máximo de cuarenta y cinco días hábiles desde la recepción de la solicitud de informe.

2.- Plazo de respuesta: Transcurrido este plazo sin que se haya recibido el pronunciamiento, el procedimiento continuará si el órgano ambiental cuenta con elementos de juicio suficientes para formular el Informe Ambiental Estratégico. En este caso, no se tendrán en cuenta los pronunciamientos antes referidos que se reciban posteriormente.

3.- Ampliación del informe: Si el órgano ambiental no tuviera los elementos de juicio suficientes, bien porque no se hubiesen recibido los informes de las Administraciones públicas afectadas que resulten relevantes, o bien porque habiéndose recibido éstos resultasen insuficientes para decidir, requerirá personalmente al titular del órgano jerárquicamente superior de aquel que tendría que emitir el informe, para que en el plazo de diez días hábiles, contados a partir de la recepción del requerimiento, ordene al órgano competente la entrega del correspondiente informe en el plazo de diez días hábiles, sin perjuicio de las responsabilidades en que pudiera incurrir el responsable de la demora. El requerimiento efectuado se comunicará al órgano sustantivo y al promotor y suspende el plazo. En todo caso, el promotor podrá reclamar a la Administración competente la emisión del informe, a través del procedimiento previsto en el artículo 29.1 de la Ley 29/1998, de 13 julio de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

4.- Informe ambiental estratégico: El órgano ambiental formulará el Informe Ambiental Estratégico en el plazo de cuatro meses contados desde la recepción de la solicitud de inicio y de los documentos que la deben acompañar. El informe podrá determinar que:

a) El plan o programa debe someterse a una Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria porque puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

b) El plan o programa no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, en los términos establecidos en el Informe Ambiental Estratégico.

5.- Publicación: El Informe Ambiental Estratégico, una vez formulado, se remitirá por el órgano ambiental para su publicación en el plazo de quince días hábiles al «Boletín Oficial del Territorio Histórico de Álava», sin perjuicio de su publicación en la sede electrónica del órgano ambiental.

6.- Aprobación Definitiva del Plan General, y publicación en el Boletín Oficial del Territorio Histórico de Álava.

7.- Ejecución de la Modificación Pormenorizada del Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz.

## 6. DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE

El ámbito objeto del PGOU, se circunscribe al municipio de Vitoria-Gasteiz, excluyendo las Entidades Locales Menores.

El Municipio de Vitoria-Gasteiz, con una extensión de 277,28 Km<sup>2</sup> se halla enclavado en la parte central de la Provincia de Álava, en el extremo occidental de la comarca natural de la Llanada Alavesa. Limita al Sur con los municipios de Bernedo y Treviño, siendo los Montes de Vitoria su límite natural; al Oeste con Iruña de Oca y Cuartango (Sierras de Badaya y Arrato); al Norte con Zuya, Cigoitia y Arzua-Ubarrundia, y al Este con Barrundia, Elburgo e Iruraiz-Gauna.

Constituye el verdadero "corazón de la Provincia de Álava" no sólo por su situación central, sino por su peso demográfico, y por ser el asentamiento de la mayor parte de las actividades industriales y de los sectores terciario y de servicios, y ello debido al desarrollo acusadamente centripeto en favor de la capital respecto al conjunto provincial.

### 6.1. Principales características urbanísticas de la ciudad

Desde el punto de vista urbanístico, el municipio de Vitoria-Gasteiz está compuesto por la aglomeración urbana (ciudad de Vitoria-Gasteiz), y 63 pueblos (Entidades Locales Menores), lo que junto con las grandes infraestructuras y sistemas generales urbanos denominamos el suelo transformado o el suelo ocupado.

Su población y sus dimensiones la convierten en una ciudad de tipo medio, amable, en la que, el problema más acuciante es el elevado precio alcanzado por las viviendas libres en los últimos años. Su término municipal, que engloba numerosas entidades menores de población, se mantiene dentro de un equilibrio.

El territorio del municipio, es el soporte de todos los usos y actividades que la ordenación territorial permite en el suelo natural y en el suelo transformado. El Plan General de Ordenación Urbana determina la clasificación (suelo urbano, urbanizable y no urbanizable), y la calificación del suelo (asignación de usos globales y pormenorizados).

Se podría definir Vitoria-Gasteiz como una ciudad compacta y accesible, rodeada por una gran zona verde, denominada anillo verde, cuya extensión es de unas 600 Ha aproximadamente.

Según el documento GeoEuskadi<sup>1</sup>, Vitoria-Gasteiz ha conseguido mantener una importante reserva de suelo gracias a una política caracterizada históricamente por la contención del crecimiento y la compacidad. En un momento de escasez de suelo en los restantes enclaves regionales, la existencia de esta reserva de suelo se convierte en un factor clave de atracción.

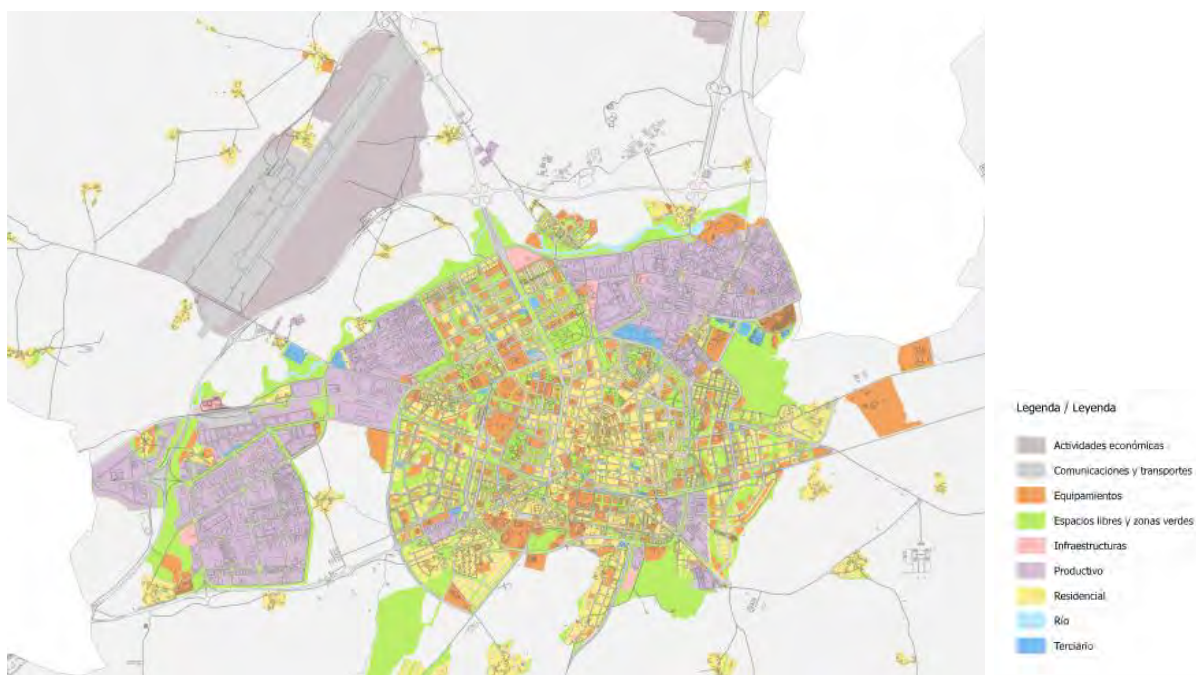
Del total de los suelos urbanos y urbanizables, con sus sistemas generales adscritos, que se han clasificado en el término municipal, el 75,32 % (4.051,69 Ha) corresponden a los localizados en la ciudad de Vitoria-Gasteiz.

<sup>1</sup> Geo Vitoria-Gasteiz. Informe-diagnóstico ambiental y de sostenibilidad.GEA 21.CEA.

De dicha importante superficie la inmensa mayoría son suelos urbanos de actuación directa y sistemas generales (67,24 % y 2.724,28 Ha), quedando un resto del 32,76 % y 152,41 Ha en los que se han creado ámbitos considerados bien como unidades de ejecución y como planes especiales

Los suelos urbanizables, sectorizados, clasificados en el área de la ciudad de Vitoria-Gasteiz representan el 22,32 % (1.200,64 Ha), del total de los suelos urbanos y urbanizables ordenados en el municipio. Además de las ampliaciones de ciudad, con sus sectores residenciales y productivos, se han incluido los de ampliación de las entidades locales menores de Armentia, Elorriaga-Arcaute y Arechavaleta-Gardelegui.

La totalidad del suelo no urbanizable del municipio, incluidos los sistemas generales adscritos, abarca una superficie de 22.209,48 Ha. De ellos, el 11,84 % (2.630,09 Ha) están sometidos a algún régimen de especial protección (1), mientras que el 79,62 % (17.682,35 Ha) se considera necesario preservar en atención a sus valores naturales, forestal, paisajístico y agrícola. El resto de suelos no urbanizables pertenecen a los diferentes sistemas generales a él adscrito. En general, en esta clase de suelo se preserva de construcciones e instalaciones, admitiéndose algunas de ellas según lo normado en el Plan en el suelo de valor agrícola el cual representa el 21,86 % del total clasificado como no urbanizable.



Calificación pormenorizada de Vitoria-Gasteiz. Fuente PGOU (2016)



## 6.2. Climatología y Calidad del aire

### 6.2.1. Climatología



- la vertiente atlántica al norte,
- la Euskal Herria media en el centro
- El extremo sur, entrando en la depresión del Ebro y Rioja Alavesa/Arabako Errioxa.

Fuente: Euskalmet

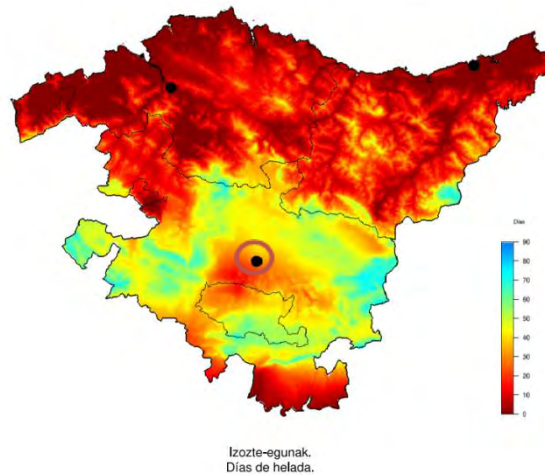
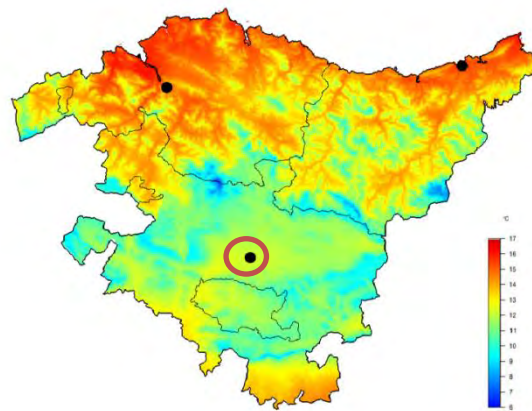
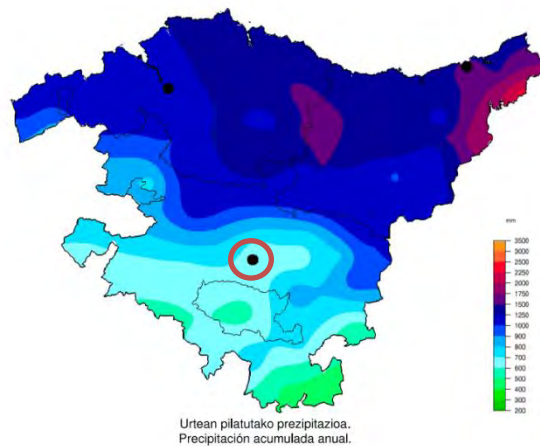
Climatológicamente, el municipio de Vitoria-Gasteiz pertenece a la "Euskal Herria media en el centro".

La zona media o zona de transición de Euskal Herria, que ocupa gran parte de Alava/Araba, se presenta como una zona de transición entre el clima oceánico y el clima mediterráneo, predominando las características atlánticas, ya que no existe un auténtico verano seco.

- Clima subatlántico: Comprende los Valles Occidentales de Alava/Araba y la Llanada Alavesa, continúa siendo del tipo atlántico, si bien con precipitaciones menores que en la vertiente atlántica.
- Clima Submediterráneo: Más al sur, en una zona que comprende aproximadamente Trebiño, Montaña Alavesa, se va pasando a un tipo mediterráneo, es decir, a un clima templado con verano más cálido y algo más seco, y con lluvias anuales moderadas.

Según los mapas de parámetros meteorológicos del año 2021, elaborados por Euskalmet, el ámbito en estudio presenta una precipitación acumulada anual de entre 600 y 700 mm. Los días de precipitación oscilan los 160 días anuales.

La temperatura media, oscila entre los 12 y 13°C y los días de helada anuales son en torno a 40 días.



Fuente: Euskalmet

## 6.2.2. Calidad del aire

La evaluación de la calidad del aire es el proceso por el que se valora unos determinados niveles de contaminantes en el aire ambiente.

Los contaminantes que tienen límites para la protección de la salud son: SO<sub>2</sub> (dióxido de azufre), NO<sub>2</sub> (dióxido de nitrógeno), PM<sub>10</sub> (partículas con diámetro inferior a 10 micras), PM<sub>2,5</sub> (partículas con diámetro inferior a 2,5 micras), CO (monóxido de carbono), O<sub>3</sub> (ozono), C<sub>6</sub>H<sub>6</sub> (benceno), Pb (plomo), As (arsénico), Cd (cadmio), Ni (níquel) y B(a) (Benzo(a)pireno).

La mayoría de los contaminantes (SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, CO y O<sub>3</sub>) se miden en todas las zonas del territorio y en el caso del benceno, los metales pesados y Benzo(a)pireno las estaciones de medida son menos ya que la evaluación se hace de forma global para toda la CAPV.

La red de vigilancia de la calidad del aire de la CAPV divide el territorio de la CAPV en 8 unidades. El ámbito de estudio se incluye en la unidad Llanada Alavesa (ES1607) con un área de 1305,6 Km<sup>2</sup> y una población de 267.717 habitantes.

A escala local, en la ciudad de Vitoria-Gasteiz se localizan cuatro estaciones de control.

NOMBRE	SITUACIÓN	TIPO	PARÁMETROS							
Tres Marzo	Plaza Tres de Marzo	Urbana-Tráfico	SO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>	PM <sub>2,5</sub>	CO	NOx	-	HAPs	Metales
Gasteiz	Avenida Gasteiz	Urbana-Tráfico	-	PM <sub>10</sub>	PM <sub>2,5</sub>	CO	NOx	-	BTEX	-
Judizmendi	Parque Judizmendi	Urbana-Fondo	-	PM <sub>10</sub>	PM <sub>2,5</sub>	-	NOx	-	-	-
Farmacia	Facultad de Farmacia	Urbana-Fondo	-	-	-	-	-	O <sub>3</sub>	-	-

Estaciones de control atmosférico en Vitoria-Gasteiz. Fuente Departamento de Medio Ambiente y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz. Año 2021.

Los resultados del último informe (año 2021), en base a las mediciones de las estaciones antes mencionadas, se resumen a continuación:

En relación a las **partículas PM<sub>10</sub>**: En ninguna estación se ha superado el valor límite diario, 50 µg/m<sup>3</sup>, en más de 35 ocasiones. La concentración media anual está muy por debajo del valor límite anual, 40 µg/m<sup>3</sup>, en todas las estaciones.

La evolución mensual de las **concentraciones de PM<sub>2,5</sub>**: Las concentraciones medias anuales de PM<sub>2,5</sub> están muy por debajo del valor límite anual de 25 µg/m<sup>3</sup>.

En relación a los **metales pesados**, el valor límite anual de plomo (Pb) para la protección de la salud es de 0,5 µg/m<sup>3</sup>. La media anual en la estación Tres de Marzo ha sido inferior a 0,02 µg/m<sup>3</sup>, siendo su concentración máxima de 0,08 µg/m<sup>3</sup>. Por tanto, el plomo no parece representar un problema de salud en la ciudad, estando muy por debajo del valor límite anual.

Los otros tres metales pesados, As, Cd, y Ni no tienen legislados un valor límite sino un valor objetivo anual, es decir un nivel de concentración promedio que deberá alcanzarse (31 de enero de 2013) en la medida de lo posible.

En el caso del As y Cd las concentraciones medias anuales han sido  $< 0,40 \text{ ng/m}^3$  para ambos contaminantes. Lo mismo sucede en el caso del Ni, con un valor objetivo de  $20 \text{ ng/m}^3$ , y una concentración media inferior a  $4 \text{ ng/m}^3$ , y una concentración máxima de  $32,0 \text{ ng/m}^3$ . Por tanto, las concentraciones de estos tres metales pesados están muy alejadas de sus valores objetivo.

Además, las concentraciones medidas están por debajo del umbral inferior de evaluación, de forma que, de acuerdo con la legislación vigente, es posible limitarse al empleo de técnicas de modelización.

En relación al **Dióxido de Azufre**, se cuenta con las mediciones de dióxido de azufre en la estación Tres de Marzo. El resto de estaciones no cuentan ya con medidor de este contaminante, al considerarse suficiente con una sola ubicación de medida para caracterizar satisfactoriamente la ciudad en su conjunto. La concentración media anual registrada de dióxido de azufre en 2021 en Tres de Marzo ha sido extremadamente baja,  $3 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ .

Las concentraciones de  $\text{SO}_2$  están por debajo del umbral de evaluación inferior, lo cual posibilitaría a limitarse al empleo de técnicas de modelización o de estimación objetiva para valorar la calidad del aire con respecto a este contaminante.

En relación al **Monóxido de carbono**, se cuenta con las mediciones en las estaciones Tres de Marzo y Gasteiz. Las concentraciones medias anuales registradas de monóxido de carbono en 2017 en Tres de Marzo y Gasteiz han sido muy bajas,  $278$  y  $228 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ , respectivamente. Los valores máximos de las medias móviles octohorarias obtenidos han sido de  $1.069$  y  $1.171 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ , mientras que los valores máximos diarios han alcanzado los  $701$  y  $774 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ .

Los datos de **Óxidos de Nitrógeno**, se recogen en las estaciones de Tres de Marzo, Gasteiz y Judizmendi. El valor límite horario (VLH) para la protección de la salud,  $200 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ , no se ha superado en ninguna ocasión en ninguna estación.

En relación al **Ozono**, en el año 2021 no se ha superado el umbral de información a la población ( $180 \text{ } \mu\text{g/m}^3$  horario). Con respecto al valor objetivo para la protección de la salud,  $120 \text{ } \mu\text{g/m}^3$  octohorario 24/d, no se ha rebasado ningún día. En la estación Farmacia, el valor objetivo de protección de la salud no se alcanza, ya que no se superan, ni con mucho, más de 25 días por cada año civil de promedio en un periodo de 3 años.

Los compuestos **Orgánicos volátiles**, en el año 2021 se han determinado las concentraciones de benceno y algunos otros COVs, como el tolueno, etilbenceno, y xilenos en la estación Gasteiz. Los valores medio anuales obtenidos han sido, muy por debajo de valor límite anual, y del umbral inferior de evaluación.

Por último, la medición **de los HAPs** (Hidrocarburos aromáticos policíclicos), en la fracción  $\text{PM}_{10}$  se ha llevado a cabo en la estación Tres de Marzo, utilizando periodos de muestreo de 24 horas. Se han analizado un total de 86 muestras, distribuidas regularmente a lo largo del año, lo que supone un 24% del total. La concentración medida está muy por debajo del valor objetivo anual para el benzo(a)pireno, y es inferior al umbral de evaluación inferior. Esto significa que se está cumpliendo el valor objetivo para este contaminante.

En resumen, se **han cumplido los Valores Guía de la OMS para todos los contaminantes determinados en el año 2021, en todas las estaciones de medida.**

### 6.3. Sustrato geológico

El municipio de Vitoria-Gasteiz se encuentra dentro del Dominio Hidrogeológico de la Plataforma Alavesa. Este dominio es una banda de dirección Este-Oeste cuyo límite norte se corresponde con una zona de tránsito de Cretácico inferior-superior, y el sur del Cretácico superior al Terciario. Se caracteriza por la existencia de materiales margosos blandos, de los que resulta un relieve llano con óptimas condiciones para las explotaciones agrícolas.

Parte del municipio, se encuentra dentro de la Unidad Hidrogeológica de Vitoria, localizada en el sector más occidental de la Llanada Alavesa. Se articula geométricamente en tres grandes sectores, en los que se divide el gran acuífero del cuaternario que define la unidad hidrogeológica. Estos sectores son los que se describen a continuación:

- Sector occidental: de 27 km<sup>2</sup> de extensión (incluidas las terrazas) y con un espesor de los materiales aluviales inferior al metro. Únicamente en el Surco de Foronda se destacan las potencias máximas del sector, de 7 metros.
- Sector oriental: de 45 km<sup>2</sup> de extensión (incluidas las terrazas) y con materiales aluviales A0 y depósitos fluviales de interés con un espesor medio de 4 metros, que se hace máximo en el Surco de Elorriaga con 11 metros. La zona del ámbito de estudio se encuentra incluida en este sector oriental.
- Sector Dulantzi: son 18 km<sup>2</sup> (incluidas las terrazas) y donde en puntos se llegan a superar los 5 metros de espesor.

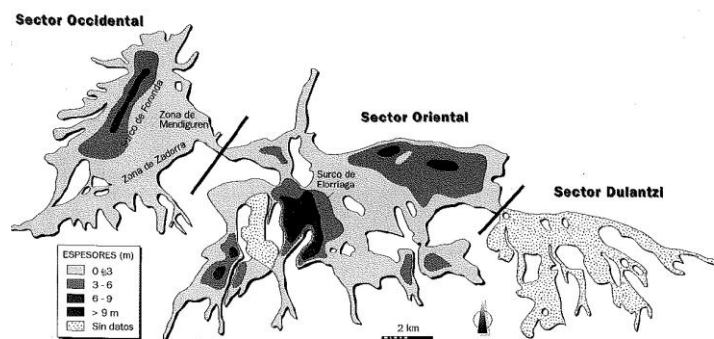


Ilustración 1.- Sectorización de la Unidad Hidrogeológica Vitoria (Mapa Hidrogeológico del País Vasco EVE)

Los elementos geomorfológicos principales que aparecen en el ámbito de estudio tienen relación con la dinámica fluvial, que configura morfologías como causa de la acción morfogenética de las aguas corrientes. Estas estructuras van ligadas a los cursos fluviales principales. **Ver Plano 02.-Mapa de Hidrogeología.**

## 6.4. Relieve

Desde el punto de vista orográfico, el municipio de Vitoria ejemplifica el relieve llano del interior del País Vasco. La mayor parte del territorio ocupa una depresión situada aproximadamente a 500-560 msnm que forma parte de la Llanada Alavesa, y en la que se asientan el núcleo urbano y su entorno, tradicionalmente agrícola.

La elevación mínima se encuentra en el cauce del río Zadorra a su salida del municipio cerca de Trespuentes (495 msnm). Esta llanura se encuentra rodeada por macizos montañosos: los Montes de Vitoria al sur y las Sierras de Badaya y Arrato al noroeste; las líneas de cumbres de ambas formaciones marcan los límites del término municipal.

## 6.5. Hidrología subterránea. Vulnerabilidad de acuíferos

El municipio de Vitoria-Gasteiz se encuentra asentado sobre la Unidad Hidrogeológica Vitoria, el más extenso de los acuíferos cuaternarios de la Comunidad Autónoma Vasca con 90 km<sup>2</sup>.

El principal problema que presentan las aguas subterráneas del acuífero cuaternario es debido a las concentraciones de nitrato, aunque los últimos datos reflejan una mejoría en la calidad del acuífero. Las causas principales de este hecho, se deben principalmente al lixiviado de los abonos y fertilizantes utilizados en la agricultura y por otro lado, a los vertidos domésticos urbanos.

De acuerdo con la Directiva 91/676/CEE, del 12 de diciembre de 1991 y su transposición mediante el Real Decreto 261/1996, se aprobó a la Declaración de Zonas Vulnerables a la contaminación de las aguas por los nitratos procedentes de la actividad agraria. De esta forma el Sector oriental de la masa de agua de Vitoria se declaró Zona Vulnerable.

El núcleo urbano de Vitoria-Gasteiz presenta una **vulnerabilidad alta** en casi toda su extensión con pequeños retazos de muy alta.

**Ver Plano 02.-Mapa de Hidrogeología.**

## 6.6. Vegetación

La vegetación potencial se corresponde con aquellas formaciones que ocuparían el territorio si no hubiera existido ningún tipo de actividad o afección por parte del ser humano.

Por otro lado, las series de vegetación constituyen las unidades geobotánicas que tratan de explicar todo el proceso de la sucesión que puede ocurrir en un área, tanto por causas naturales como por la acción humana. Reúnen, por tanto, todas las posibles comunidades encadenadas dinámicamente en sentido regresivo.

La vegetación potencial de la zona de estudio se correspondería en general con el Robledal eutrofo subatlántico, y como vegetación ligada al agua, se correspondería con la Alameda-aliseda mediterránea y/o de transición.

Sin embargo, la vegetación actual es distinta, al ser un entorno urbanizado, predominando la vegetación de Parques urbanos y jardines, y alineaciones arbóreas y arbustivas.

Los sectores no urbanizables del municipio se ven ocupados por cultivos de cereal, patata y remolacha, pequeñas manchas de prados y cultivos Atlánticos, espinos o zarzales y lastonares.

En cuanto a la vegetación existente en torno a los cursos fluviales se destaca en el Zadorra y Santa Engracia la alameda-aliseda mediterránea y/o de transición, la fresneda-olmeda en el Zaia y en el Alegría, y la saucedal en el Alegría, entorno de Salburua y tramo medio del Zaia.

Se ha elaborado el **Plano 3.-Mapa de Vegetación**, donde se refleja gráficamente lo dispuesto en el presente punto.

A este respecto, se añade una puntualización al Mapa de Vegetación. Están clasificadas principalmente zonas de Salburua y Zabalgana, **como cultivos de cereal, patata y remolacha**, pero en verdad su clasificación debiera ser de **vegetación ruderal-nitrófila ya que son zonas actualmente urbanizadas**.

Es extensible a otros ámbitos urbanísticos de la ciudad donde se han producido fenómenos de urbanización.

A nivel local, destaca la amplia cobertura arbórea de la ciudad, con alrededor de 117.400 unidades arboladas. El 52% aproximadamente se corresponde con ejemplares alineados y el resto con los no alineados (parques y jardines urbanos).

El valor medio de densidad obtenido para el conjunto de la ciudad es de 32,43 Uds. /ha. Y se han detectado unas 251 especies y variedades distintas.

La especie más representativa de la ciudad es el Castaño de Indias (*Aesculus hippocastanum*), seguido del Tilo (*Tilia platyphyllos*) y del Plátano de sombra (*Platanus x hispanica*). Las tres especies anteriores suponen un 21% del total.

En el caso de las posiciones de alineación, asimilables al viario, las tres especies más representadas son las mismas, aunque su proporción dentro de este grupo se eleva por encima del 28%. Mientras, para las posiciones arboladas no alineadas, que corresponderían a grandes rasgos con las zonas verdes, la especie mayoritaria es también el *Aesculus hippocastanum*, con un 7%, seguida de *Fraxinus excelsior* con más de un 5 % sobre el total.

Por último, señalar que de las 251 especies y variedades que componen el patrimonio arbóreo de Vitoria-Gasteiz, 111 son autóctonas y 140 exóticas.





*Parques y jardines de la ciudad de Vitoria-Gasteiz. Fuente CEA.*



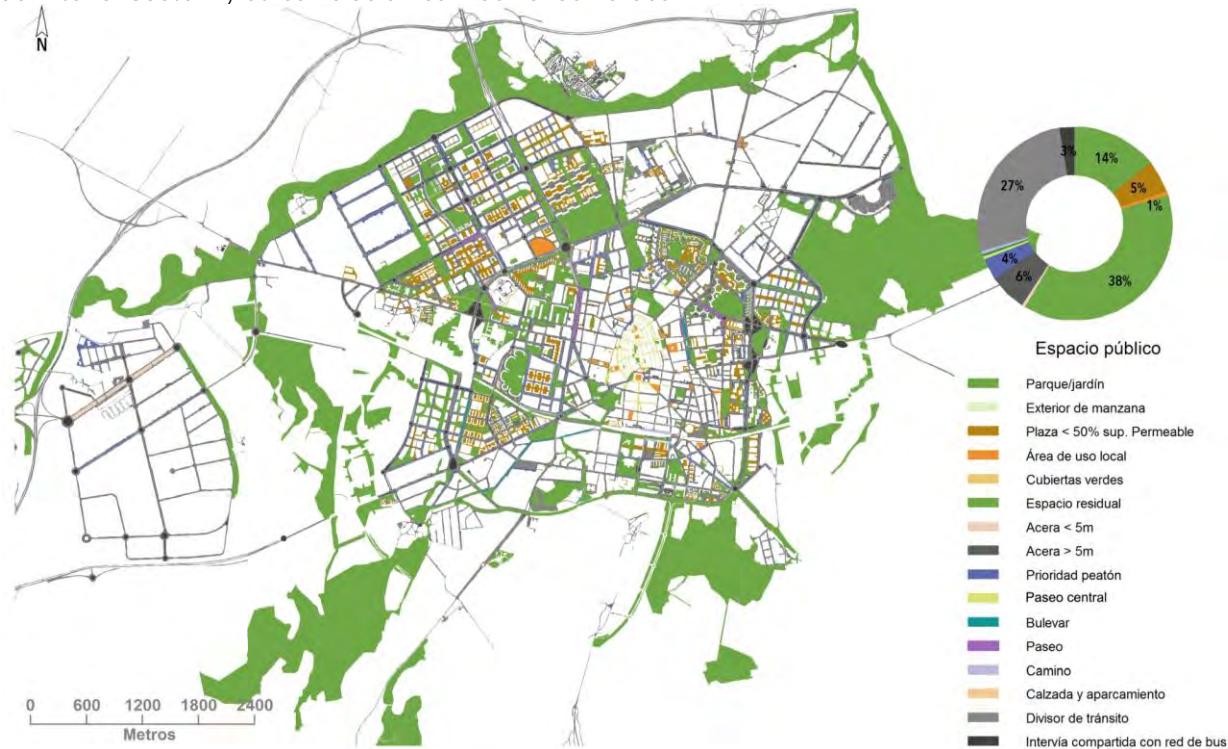
*Arbolado urbano de la ciudad de Vitoria-Gasteiz. Fuente CEA.*

A modo de resumen, la vegetación predominante de la ciudad de Vitoria-Gasteiz, se corresponde con vegetación correspondiente a parques y jardines del espacio público, y alineaciones arboladas.

EAE simplificada de la modificación pormenorizada del PGOU de Vitoria-Gasteiz para posibilitar actividades logísticas, centros de distribución urbana de mercancías, en red viaria, espacios libres y zonas verdes.

El resto de la ciudad que no está urbanizada, presenta una superficie destinada a los cultivos de cereal, patata y remolacha. La vegetación de interés se circunscribe principalmente a las vegas del río Zadorra y al humedal de Salburua.

A continuación, se muestra la **clasificación del espacio público actual** en el núcleo urbano de Vitoria-Gasteiz y su correlación con las zonas verdes.



En verde, espacio público actual de Vitoria-Gasteiz. Fuente: Agencia de Ecología Urbana de Barcelona

## 6.7. Hábitats de interés comunitario

La Unión Europea aprobó en 1992 la Directiva 92/43/UE relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres, conocida como Directiva de Hábitats. Posteriormente, en 1997, aprobó la Directiva 97/62/UE, en la que se adaptan al progreso científico, a su mejor conocimiento y definición, los hábitats naturales y las especies de los anexos I y II.

El objetivo perseguido por la Directiva de Hábitats, definido en su artículo 2, es la conservación de la biodiversidad en el territorio de la Unión Europea, mediante la conservación de los hábitats naturales y las especies de flora y fauna silvestres.

La Directiva define hábitats naturales como aquellas zonas terrestres o acuáticas diferenciadas por sus características geográficas, abióticas y bióticas, tanto si son enteramente naturales como seminaturales.

La **Directiva de Hábitats** clasifica jerárquicamente los hábitats naturales de interés comunitario, prioritarios o no, y lo hace en 9 niveles descritos por un código de una sola cifra:

- Hábitats costeros y vegetaciones talofíticas
- Dunas marítimas y continentales
- Hábitats de agua dulce
- Brezales y matorrales de zona templada
- Matorrales esclerófilos
- Formaciones herbosas naturales y seminaturales
- Turberas altas, turberas bajas (fens y mires) y áreas pantanosas
- Hábitats rocosos y cuevas
- Bosques

Cada uno de estos nueve niveles se subdivide, a su vez, en diferentes apartados, descritos por un código de dos cifras. Cada una de estas categorías engloba un hábitat de interés comunitario cuya conservación requiere la designación de zonas de especial conservación y que completan la Red Natura 2000. Este hábitat está descrito por un código de cuatro cifras o letras. Si aparece con un asterisco indica que ese hábitat está considerado como prioritario.

Dentro de las clasificaciones objeto de estudio existen pequeñas manchas de hábitats considerados de Interés (principalmente manchas de Alisedas y de Ribera pertenecientes a las riberas del río Zadorra y al humedal de Salburua). **Ver Plano 05-Mapa de Red Natura 2000 y Hábitats de Interés Comunitario.**



## 6.8.Fauna

Las comunidades faunísticas y la potencial presencia de las mismas en un determinado territorio están estrechamente ligadas al tipo de unidades de vegetación existentes en él, debido, por una parte, a la relación que los vertebrados terrestres mantienen con la vegetación y por otra parte con la estructura de la misma.

En consecuencia, existe una tendencia acentuada de los vertebrados por ocupar los hábitats de forma preferente y por establecer relaciones ecológicas entre las especies que los ocupan. En todo caso, las comunidades faunísticas esperables en el ámbito de estudio son las asociadas a comunidades de áreas urbanizadas, acostumbradas a la presencia del ser humano.

Las especies principales de la avifauna de la ciudad de Vitoria-Gasteiz, se adjuntan en la siguiente tabla:

Nombre común	Nombre científico	Nombre común	Nombre científico
Agateador europeo	<i>Certhia brachydactyla</i>	Jilguero europeo	<i>Carduelis carduelis</i>
Alondra común	<i>Alauda arvensis</i>	Lavandera blanca	<i>Motacilla alba</i>
Ánade azulón	<i>Anas platyrhynchos</i>	Mirlo común	<i>Turdus merula</i>
Avión común	<i>Delichon urbicum</i>	Mosquitero común	<i>Phylloscopus collybita</i>
Carbonero común	<i>Parus major</i>	Mosquitero ibérico	<i>Phylloscopus ibericus</i>
Cernícalo vulgar	<i>Falco tinnunculus</i>	Paloma doméstica	<i>Columba livia domestica</i>
Chochín común	<i>Troglodytes troglodytes</i>	Pardillo común	<i>Carduelis cannabina</i>
Cigüeña blanca	<i>Ciconia ciconia</i>	Petirrojo europeo	<i>Erithacus rubecula</i>
Cogujada común	<i>Galerida cristata</i>	Pinzón vulgar	<i>Fringilla coelebs</i>
Colirrojo tizón	<i>Phoenicurus ochruros</i>	Reyezuelo listado	<i>Regulus ignicapilla</i>
Collalba gris	<i>Oenanthe oenanthe</i>	Ruiseñor común	<i>Luscinia megarhynchos</i>
Corneja negra	<i>Corvus corone</i>	Serín verdicillo	<i>Serinus serinus</i>
Curruca capirotada	<i>Sylvia atricapilla</i>	Tórtola turca	<i>Streptopelia decaocto</i>
Estornino negro	<i>Sturnus unicolor</i>	Urraca común	<i>Pica pica</i>
Golondrina común	<i>Hirundo rustica</i>	Vencejo común	<i>Apus apus</i>
Gorrión común	<i>Passer domesticus</i>	Verderón común	<i>Chloris chloris</i>
Grajilla occidental	<i>Corvus monedula</i>	Zorzal común	<i>Turdus philomelos</i>
Herrerillo común	<i>Cyanistes caeruleus</i>		

Principales aves urbanas. Fuente: Programa de conservación de aves urbanas de Vitoria-Gasteiz.2018. SeoBirdlife.

## 6.9. Planes de Gestión de Especies Amenazadas

A continuación, se reflejan los diferentes Decretos de Gestión de especies amenazadas de aplicación en el núcleo de Vitoria-Gasteiz.

### 6.9.1. Decreto Foral 22/2000, del consejo de diputados de 7 de marzo, que aprueba el plan de gestión del ave "Avión zapador (*Riparia riparia*)".

En el municipal de Vitoria-Gasteiz, el Avión Zapador se encuentra en el tramo medio del Río Zadorra y sus afluentes, como área de distribución natural de la especie donde se aplica el Plan de Gestión. Estas zonas definidas abarcan el dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbre, así como las balsas de riego ubicadas en aquellas y sus márgenes hasta los cien metros del borde exterior.

Esta especie es un ave de la familia de las golondrinas, con un tamaño de hasta 13 cm. de envergadura, de color pardo y franja pectoral parda. Se trata de una especie autóctona en la Comunidad Autónoma del País Vasco. Es un migrante estival, se encuentra presente como reproductor desde abril hasta julio. Esta especie dispone de colonias de cría a lo largo de las zonas subcantábrica y mediterránea de Álava.

Su tamaño poblacional no es totalmente conocido, aunque por la información de la que se dispone, su población no debe sobrepasar de unos cientos de parejas. Aunque la tendencia general de la población se desconoce, si se ha destacado una disminución de la población en algunos encuadres puntuales.

Las amenazas de esta especie se centran en especial en la incidencia de algunas actuaciones incontroladas sobre los ríos, como rectificaciones y encauzamientos, y la disminución de los recursos tróficos por el uso abusivo de pesticidas.

Es una especie que según en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas se encuentra dentro de la denominación de especie Amenazada, por lo que para su protección existe un Orden Foral 22/2000, del 7 de marzo que conlleva un Plan de Gestión, en el se contemplan las siguientes directrices:

- *Incrementar el grado de inventariación de las áreas de cría y de reunión o reposo en las zonas de distribución natural.*
- *Procurar el mantenimiento y conservación de las colonias y su entorno, permitiendo a la especie evolucionar de forma natural.*
- *Fomentar las actuaciones encaminadas para la recuperación de los hábitats ribereños.*

Por otro lado, existen una serie de prohibiciones aplicables a todo el Territorio Histórico de Álava:

- *"Cualquier actuación no autorizada hecha con el propósito de darles muerte, capturarlos, perseguirlos o molestarlos, incluyendo a sus crías o huevos, así como la destrucción de su hábitat y en particular, de sus nidos, áreas de reproducción, reposo alimentación.*

- *Poseer, naturalizar, transportar, vender, exponer, importar o exportar ejemplares vivos o muertos, salvo en los casos que reglamentariamente se determinen.*
- *En el área de distribución natural de la especie en Álava, queda prohibida cualquier actuación sobre los cauces o riberas y extracción de áridos en el dominio público hidráulico sus zonas de servidumbre y policía, sin la autorización del Departamento de Agricultura y Medio Ambiente de la Diputación Foral.*
- *Queda prohibida, salvo autorización expresa del Departamento de Agricultura y Medio Ambiente, la observación y registro gráfico o sonoro a menos de 250 metros de esta especie y el establecimiento para tales fines, de puestos fijos.”*

En el área de distribución natural de la especie está prohibida cualquier actuación sobre los cauces o riberas y la extracción de áridos en el dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbre y policía, sin la autorización del Departamento de Agricultura y Medio Ambiente de la Diputación Foral. Del mismo modo, queda prohibida, salvo autorización del Departamento de Agricultura y Medio Ambiente, la observación y registro gráfico o sonoro a menos de 250 metros de esta especie y el establecimiento para tales fines, de puestos fijos.

La modificación del PGOU no afectará directamente al área de distribución natural de la especie dónde se aplica el Plan de Gestión, ya que las actuaciones a priori se sitúan alejadas de los cauces fluviales donde habita el avión zapador. Por ello, se considera que **la propuesta del Plan** es compatible con la protección y conservación de la especie. No obstante, son de aplicación las restricciones generales establecidas para la totalidad del Territorio Histórico de Álava.

#### **6.9.2. Orden Foral 180/2003, de 1 de abril, por la que se aprueba el plan de gestión del Visón europeo (*Mustela lutreola*) en el Territorio Histórico de Álava.**

El ámbito de aplicación de este Plan es la totalidad de la red hidrográfica del Territorio Histórico de Álava, considerando como tal, tanto el dominio público hidráulico como su zona de servidumbre.

Según la Orden Foral 180/2003 el visón (*Mustela lutreola*) se encuentra dentro del término municipal de Vitoria-Gasteiz en el espacio Red Natura ES2110014 Salburua, en el espacio Red Natura ES2110010 Río Zadorra, y en el río Alegría, desde Alegría-Dulantzi hasta el río Zadorra, incluidos sus afluentes, por incluirse dentro de las Áreas de Interés Especial para la especie.

Es un mustélido de pequeño tamaño, con una dieta carnívora oportunista, semiacuático, habita cursos de agua, lagos, embalses, marismas y terrenos pantanosos. Como característica física posee un labio superior e inferior de color blanco. Es una característica importante, ya que sirve para diferenciarlo del visón americano que solo tiene coloreado el labio inferior. En la Comunidad Autónoma del País Vasco está presente en los tres Territorios.

Desde el siglo XIX la especie ha sufrido un acusado declive debido a su extinción en la mayor parte de los países europeos. Actualmente el mayor parte del núcleo poblacional en Álava se encuentra en el Ebro y las desembocaduras de afluentes.

Las principales amenazas de esta especie son:

- *Alteraciones sobre el hábitat fluvial.*
- *Competencia con las poblaciones asilvestradas de visón americano (Mustela visón)*
- *Enfermedades y otras patologías*
- *Atropellos*

El visón europeo está incluido en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas de la Fauna y Flora, Silvestre y Marina (Decreto 167/1996, de 9 de julio) en la categoría de "Vulnerable". De este modo el objetivo del Plan de Gestión es eliminar las amenazas de esta especie, promoviendo además su recuperación. Para ello se proponen una serie de directrices, entre las que destacan:

- *"Conservar el ecosistema fluvial y desarrollar actuaciones encaminadas a restaurarlo en el área de distribución de la especie.*
- *Eliminar las poblaciones asilvestradas de visón americano.*
- *Garantizar la viabilidad genética de la población de visón europeo en la CAPV, restableciendo el contacto entre los distintos grupos poblacionales del territorio y el de éstos con poblaciones de comunidades autónomas limítrofes.*
- *Incrementar el conocimiento de la biología de la especie en aquellos aspectos que posibiliten una gestión más eficaz a corto plazo, teniendo en cuenta las prioridades de conservación de la especie.*
- *Informar y sensibilizar a la opinión pública sobre la situación crítica de la especie.*
- *Promover la coordinación entre las distintas administraciones con competencias en la gestión del visón europeo o su hábitat, implicando a todas ellas en la conservación de esta especie."*

Por otro lado, se aplican las siguientes prohibiciones en el Territorio Histórico de Álava:

- *"Cualquier actuación no autorizada hecha con el propósito de darles muerte, capturarlos, perseguirlos o molestarlos, incluyendo a sus crías, así como la destrucción de su hábitat y en particular de sus lugares de cría y reposo."*
- *Poseer, naturalizar, transportar, vender, exponer, importar o exportar ejemplares vivos o muertos, salvo en los casos que expresamente se autoricen.*
- *Introducir en el medio natural otras especies animales que puedan afectar negativamente a sus poblaciones.*
- *Se prohíbe en el Territorio Histórico de Álava la instalación de explotaciones dedicadas a la cría de visones americanos (Mustela visón)".*

Por otro lado, en las áreas de Interés Especial:



- *Los titulares de cualquier infraestructura o instalación ya realizada y/o de autorizaciones o concesiones en vigor que impliquen una afección grave y directa sobre la especie, deberán atender las directrices de seguridad que elabore el Departamento de Urbanismo y Medio Ambiente a fin de eliminar o atenuar el factor de amenaza.*
- *Cualquier actuación que implique la modificación de las características del hábitat utilizado para la reproducción o como refugio por la especie, necesitará autorización previa del Departamento de Urbanismo y Medio Ambiente de la Diputación Foral de Álava.*
- *Cualquier plan o proyecto con repercusión apreciable sobre la conservación o recuperación de la especie deberá ser sometido a informe preceptivo del Departamento de Urbanismo y medio Ambiente de la Diputación Foral de Álava.*

La modificación del PGOU no afectaría directamente al área de interés especial de la especie dónde se aplica el Plan de Gestión. No obstante, son de aplicación las restricciones generales establecidas para la totalidad del Territorio Histórico de Álava.

#### **6.9.3. Orden Foral 880/2004, de 27 de octubre, por el que se aprueba el plan de gestión de la Nutria (*Lutra lutra*) en el Territorio Histórico de Álava**

La Nutria habita en cursos de agua, lagos embalses y aguas costeras en los que las riberas estén recubiertas de vegetación densa. El nido hecho con hojas secas, hierba y musgo se localiza entre rocas, raíces de árboles, vegetación palustre y zarzas, y en ocasiones en estructuras humanas.

Las nutrias alavesas forman parte de la población que ocupa la cuenca alta del Ebro y que se distribuye de forma continua por el cauce principal en el tramo comprendido entre el embalse del Ebro (Cantabria) y la localidad de Tudela (Navarra) y por sus afluentes tributarios.

Los objetivos del Plan de Gestión se establecen los siguientes:

- *Establecer medidas de protección para la especie y su hábitat en todo el Territorio Histórico de Álava.*
- *Incrementar significativamente los conocimientos sobre la especie y su hábitat, para alcanzar una mejor definición y aplicación de las medidas de conservación de la Nutria.*
- *Incrementar el conocimiento y la sensibilidad de la sociedad vasca hacia la problemática de la Nutria y la necesidad de su conservación y la de su hábitat.*

La modificación del PGOU no afecta directamente al área de interés especial de la especie dónde se aplica el Plan de Gestión. No obstante, son de aplicación las restricciones generales establecidas para la totalidad del Territorio Histórico de Álava.

#### 6.9.4. Orden Foral 339/2007, de 18 de abril, por el que se aprueba el plan de gestión del pez "Zaparda" (*Squalius pyrenaicus*)

La Zaparda, es un pez óseo teleósteo de la Familia de los Ciprínidos, de tamaño medio, que no supera los 30 cm de longitud, siendo las hembras mayores en tamaño que los machos. La cabeza es grande con la boca situada en posición súpera. Se distingue del *Squalius cephalus*, especie similar que se encuentra en el río Ebro, y se denomina Cacho o Bagre, por tener la cabeza menor y las bases de las escamas pigmentadas en negro.

El ámbito de aplicación del presente Plan de Gestión está constituido por la totalidad del área de distribución natural de la Zaparda en Álava, que se corresponde con los ríos Ebro, Omecillo/Tumecillo, Bayas y Zadorra, en sus tramos alaveses. Dicho ámbito abarca el dominio público hidráulico y su zona de servidumbre definida en el Real Decreto Legislativo 17/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Aguas.

Dentro de este ámbito de aplicación se considerarán Áreas de Interés Especial para la Zaparda las zonas siguientes:

- LIC nº ES2110005 Ríos Omecillo y Tumecillo.
- LIC nº ES2110006 Río Bayas aguas abajo del Puente de la Encontrada en Lukiano.
- LIC nº ES2110008 Río Ebro.
- LIC nº ES2110010 Río Zadorra aguas abajo del puente de la carretera A-4301 en Yurre.

Las principales causas de amenaza o factores limitantes para la supervivencia de la Zaparda son coincidentes con las que afectan negativamente a otras especies de peces autóctonos, como la introducción de especies exóticas de peces depredadores, la extracción de gravas de las zonas de freza de la especie, las obras hidráulicas y la contaminación de las aguas o pérdida de calidad por vertidos de origen industrial, urbano o agrícola. El empeoramiento de la calidad de las aguas debido a vertidos contaminantes, tanto de origen industrial como urbano o agrícola, y las extracciones de agua en períodos de estiaje, parecen haber sido los factores limitantes más influyentes sobre las otrora abundantes poblaciones de Zaparda, si bien el conocimiento sobre los requerimientos fisiológicos y el nivel de resistencia a los productos contaminantes de esta especie, todavía no es bien conocido.

La modificación del PGOU no afecta directamente al área de interés especial de la especie dónde se aplica el Plan de Gestión. No obstante, son de aplicación las restricciones generales establecidas para la totalidad del Territorio Histórico de Álava.

Se ha elaborado el **Plano 4.- Fauna amenazada**, donde se muestra la distribución de las especies con Plan de Gestión aprobado.

## 6.10. Red Natura 2000

La Red Natura 2000 surge de las Directivas Europeas denominadas “Directiva Aves” y “Directiva Hábitat”. Concretamente, se corresponden respectivamente con la Directiva 79/409/CEE del Consejo de 2 de Abril de 1979, relativa a la conservación de las aves silvestres, y a la directiva 92/43/CEE del Consejo de 21 de Mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

Los objetos principales de dichas directivas incluyen la protección, la administración y la regulación de las especies y de su explotación de las especies de aves que viven en estado salvaje. Se pretende “garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres en el territorio europeo”.

Se propone la creación de una red de espacios propuestos por los distintos estados miembros y que conformen una red de Zonas Especiales de Conservación (ZEC), integradas por Lugares de Interés Comunitario (LIC) y Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA).

Dentro del ámbito del objeto de la modificación PGOU se ubican los siguientes espacios Red Natura 2000:

- ZEC Y ZEPA ES2110014, Salburua. Dentro de los límites de Vitoria-Gasteiz.
- ZEC ES2110010, Río Zadorra. Dentro de los límites de Vitoria-Gasteiz.

Las propuestas De la Modificación Pormenorizada del PGOU se consideran compatibles con la conservación y preservación de la Red Natura 2000, siempre que los proyectos y actuaciones derivadas, respeten los criterios y directrices de gestión de los espacios de la Red Natura identificados.

### Ver Plano 05.-Mapa Red Natura 2000 y Hábitats de Interés Comunitario.

## 6.11. Espacios Naturales protegidos

Componen la Red de Espacios Naturales Protegidos (ENPs) aquellos lugares que, cumpliendo alguno de los objetivos y requisitos que se detallan en la Ley 16/1994, de 30 de Junio, de Conservación de la Naturaleza del País Vasco, están amparados por alguno de los estatutos de protección que en ella se determinan. La finalidad de la Red de ENPs es, por un lado, representar los principales ecosistemas y formaciones naturales del País Vasco y, por otro, coordinar los sistemas generales de gestión.

No se han detectado ni Biotopos protegidos, ni Parques Naturales dentro de los límites de actuación de la Modificación Pormenorizada del PGOU.

El único árbol singular en el entorno urbano de Vitoria-Gasteiz se refiere a la Secuoya gigante situada en el jardín de la casa nº 12 de la Calle Magdalena, junto al colegio Urkide. No se verá afectado por ninguna actuación.

## 6.12. Listado Abierto de Áreas de Interés Naturalístico de las DOT

No se han detectado áreas de interés naturalístico de las DOT, dentro del núcleo urbano de Vitoria-Gasteiz.

## 6.13. Catálogo Abierto de Espacios Naturales relevantes

Dentro del ámbito del objeto de la Modificación Pormenorizada del PGOU, no se ha declarado ningún Espacio Natural relevante, pero en las proximidades del núcleo urbano de Vitoria-Gasteiz se ubican los siguientes Espacios Naturales:

- Montes de Vitoria Occidentales.
- Sierras de Badayo y Arrato.
- Robledales Isla de la Llanada.

**Se ha realizado el Plano 05- Mapa de la Red Natura y Hábitats de Interés Comunitario** donde se reflejan los anteriores puntos.

## 6.14. Humedales de importancia internacional. Convenio RAMSAR.

El Convenio Ramsar es un tratado intergubernamental, aprobado el 2 de febrero de 1971 y que entró en vigor el año 1975. En un primer momento el Convenio Ramsar se centró en la **conservación de los humedales "como hábitat de Aves acuáticas"** pero, se ha ido ampliando su alcance a fin de abarcar todos los aspectos de conservación y uso racional de los humedales, reconociendo que estos ecosistemas son extremadamente importantes para la conservación global de la Biodiversidad y el bienestar de las comunidades humanas.

Los humedales figuran entre los ecosistemas más productivos de la tierra y son fuentes de diversidad biológica, pues aportan el agua y la productividad primaria de la que innumerables especies vegetales y animales dependen para su supervivencia. Sustentan elevadas concentraciones de aves, mamíferos, reptiles, anfibios, peces y especies invertebradas.

Los humedales de Salburua se incluyen dentro del listado de humedales de importancia internacional. Tienen su origen en las surgencias de un acuífero cuaternario. Fueron desecados a mediados del S. XX, aunque posteriormente fueron restauradas en la década de los 90.

En la actualidad son las zonas húmedas más relevantes de la comarca de la Llanada Alavesa, prácticamente la única muestra extensa y bien conservada de este tipo de humedales en este ámbito geográfico.

Los humedales de Salburua están incluidos dentro del listado de humedales de importancia internacional debido a que:

- Sustenta especies vulnerables, en peligro o en peligro crítico, o comunidades ecológicas amenazadas: *Coenagrion mercuriale*, *Rutilus arcasii*, *Emuys orbicularis*, *Mauremys leprosa*, *Rana dalmatina*, *Acrocephalus paludicola*, *Ardeola ralloides*, *Ciconia nigra*, *Anas querquedula*, *Chilodactylus hybridus*, *Platalea leucorodia* y *Mustela lutreola*.
- Sustenta poblaciones de especies vegetales y/o animales importantes para mantener la diversidad biológica, como son los prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del *Molinion-Holoschoenion*.
- Sustenta de manera regular el 1% de los individuos del *Carricerín cejudo*.

La afección a los humedales de Salburua se considera nula.

Se ha realizado el **Plano 02- Mapa Red Hidrográfica y Vulnerabilidad de Acuíferos** donde se refleja la delimitación de los Humedales de Salburua.

## 6.15. Red de Corredores Ecológicos de la CAPV

La Red de Corredores Ecológicos de Euskadi surge de la “preocupación por la problemática de pérdida de conectividad natural del paisaje, (...) plasmado en el compromiso recogido en el Programa Marco Ambiental 2000-2006, dentro de la meta de protección de la Naturaleza y la Biodiversidad, de establecer una Red de Corredores Ecológicos para el año 2006”.

Los principales objetivos de esta red son:

- “Delimitación de una Red de Corredores Ecológicos que permita la movilidad de la fauna sensible a la fragmentación del hábitat a escala regional entre los espacios de la Red Natura 2000 a conectar.”
- “Proponer un régimen de uso y medidas de gestión de los elementos que forman la Red de Corredores, con fines de conservación y restauración de la permeabilidad territorial que ésta pueda proporcionar.”

Para ello, la Red clasifica los distintos espacios de interés en las siguientes categorías:

- Espacios núcleo: son los espacios conservados y con amplio número de hábitats y especies de interés. Estos espacios son los incluidos dentro de la propuesta de la Red Natura 2000.
- Corredores de enlace: son bandas de anchura variable que conectan los espacios núcleo.
- Áreas de enlace: áreas con vegetación boscosa de origen natural, ubicadas en los corredores de enlace y que ejercen un espacio de descanso en el recorrido entre espacios núcleo.
- Áreas de amortiguación: bandas que rodean las anteriores categorías para reducir el efecto borde.

- Tramos fluviales de especial interés conector. Son los LIC-ZEC fluviales y los ríos de interés conector por su ubicación geográfica o conservación.

Casi la totalidad de la propuesta de Modificación Pormenorizada del PGOU no está incluida dentro de la Red de Corredores Ecológicos, exceptuando la zona correspondiente al Espacio Núcleo Salburua.

#### **Ver Plano 06- Mapa Red de Corredores Ecológicos.**

### **6.16. Conectividad Ecológica y Paisajística del Territorio Histórico de Álava.**

El planteamiento adoptado de la red de corredores ecológicos propuesto para el Territorio Histórico de Álava parte de cuatro premisas fundamentales:

*"1. El Territorio Histórico de Álava dispone ya de un sistema de espacios naturales protegidos muy estimable, si se tienen en cuenta tanto los espacios aprobados como los propuestos, a saber, los espacios incluidos en la Red Natura 2000 y los que lo están en el Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de Álava.*

*2. La red de corredores ecológicos debe garantizar la conexión ecológica adecuada no sólo entre todos los espacios naturales de Álava, sino también entre ellos y los de todos los territorios adyacentes.*

*3. El establecimiento de la red de corredores ecológicos no puede limitarse a las zonas que tienen ya una buena permeabilidad ecológica, sino que debe incluir también zonas a restaurar, con miras a establecer una red ecológica funcional, plenamente homologable a las directrices del Consejo de Europa para la Red Ecológica Paneuropea.*

*4. El diseño de los corredores ecológicos deberá integrar, por lo tanto, aspectos preventivos y correctivos, según los lugares y las circunstancias, y formará parte de una estrategia más amplia, transversal, de conectividad ecológica."*

Así, dentro del término municipal de Vitoria-Gasteiz se han incluido 4.798 ha, lo que representa un 17,36% de la superficie total. Con respecto a la red de corredores ecológicos de la CAPV, la propuesta de Álava incrementa la superficie protegida incluyendo cursos fluviales como el Errekaleor y el Santo Tomás, así como el Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz.

La práctica totalidad de la Modificación Pormenorizada del PGOU no afecta a la Red de Corredores Ecológicos, salvo pequeñas zonas correspondientes al Anillo Verde por lo que se considera compatible con su conservación.

Se ha realizado el **Plano 06- Mapa Red de Corredores Ecológicos** donde se reflejan la delimitación de los mismos, tanto de la propuesta de GV, como de la propuesta de la DFA.

## 6.17. Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la CAPV.

La elaboración de este catálogo, por parte del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de Gobierno Vasco, surge con el objetivo de cumplir la Meta 3 de la Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible (2002-2020). Los objetivos principales de dicho catálogo incluyen la difusión de la información sobre el patrimonio paisajístico de la CAPV, la sensibilización sobre el valor de los paisajes, y su importancia sociocultural, ecológica, estructural y económica, la evaluación de la calidad de los paisajes, el seguimiento de los cambios y la evolución de los paisajes y la conservación y la protección de los paisajes.

La Modificación Pormenorizada del PGOU sería compatible con la preservación y protección de los Paisajes Singulares y Sobresalientes Catalogados.

## 6.18. Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes del THA

El Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de Álava identifica y delimita todos los paisajes considerados sobresalientes o singulares dentro del territorio alavés, ya sea por la calidad de su patrimonio natural, cultural o, más frecuentemente, por la combinación de ambos.

En el proceso metodológico para la identificación de los paisajes se han aplicado criterios de calidad, representatividad, singularidad, integridad y multifuncionalidad. Constituye un instrumento dirigido a cualificar, conservar y, en aquellos casos en los que sea preciso, restaurar los paisajes catalogados.

En este catálogo se distingue entre paisajes singulares y sobresalientes:

- Sobresaliente: paisaje de belleza y calidad claramente destacables. Normalmente precisa medidas de conservación, sean pasivas o activas.
- Singular: Paisaje único, excepcional, aunque no necesariamente bello. Normalmente precisa medidas de restauración y revalorización, y contienen elementos del patrimonio histórico.

En el Catálogo de Paisajes Sobresalientes y Singulares de Álava quedan recogidas 62 unidades: 6 paisajes singulares y 56 paisajes sobresalientes, que suponen el 57% de la superficie del Territorio Histórico de Álava. El 71% de los paisajes catalogados son Montes de Utilidad Pública.

Dentro del ámbito de estudio se encuentran los paisajes sobresalientes formados por el Zadorra-Anillo Verde y Zadorra-Curso Medio.

La Modificación Pormenorizada del PGOU será compatible con la protección y conservación de estos paisajes singulares y sobresalientes definidos por la Diputación Foral de Álava.

Se ha realizado el **Plano 07- Mapa de Paisajes Catalogados** donde se reflejan la delimitación de los mismos, tanto de la propuesta de GV, como de la propuesta de la DFA.



## 6.19. Análisis de Procesos y Riesgos Ambientales

Los denominados 'riesgos ambientales', tanto de origen natural como de origen antrópico, constituyen otro de los factores a considerar en la elaboración la Modificación Pormenorizada del PGOU. Se recoge en este capítulo un resumen de los riesgos ambientales más significativos. **Ver Plano 09-Mapa de riesgos ambientales.**

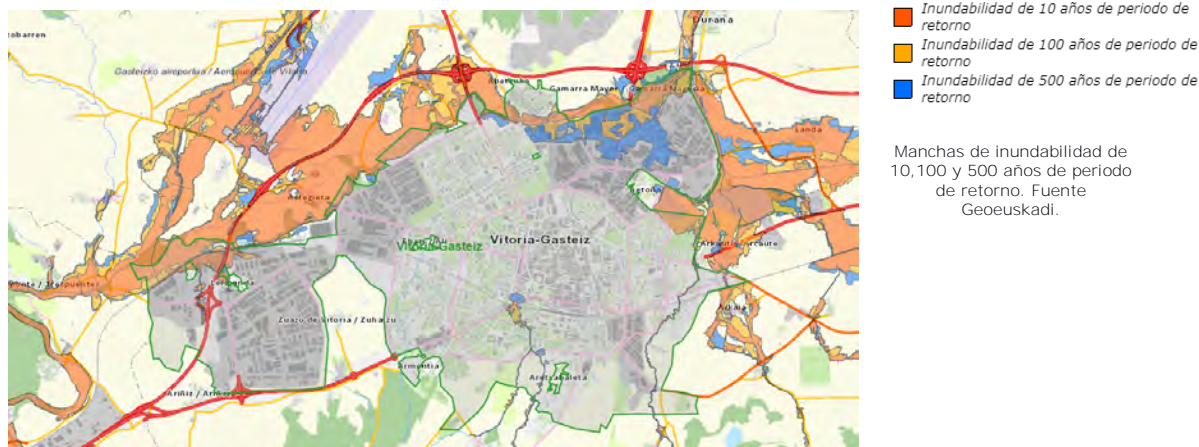
### 6.19.1. Suelos Potencialmente contaminados

Se han empleado los datos procedentes del Inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo, recogidos de la web oficial existente sobre este tipo de emplazamientos, y que pueden consultarse en la plataforma Geoeuskadi.

Dentro de la Modificación Pormenorizada del PGOU de Vitoria-Gasteiz, se podrían localizar emplazamientos potencialmente contaminados, por lo que, en dichas parcelas, si existieran indicios de contaminación, se procederá a comunicar dicha situación a la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco.

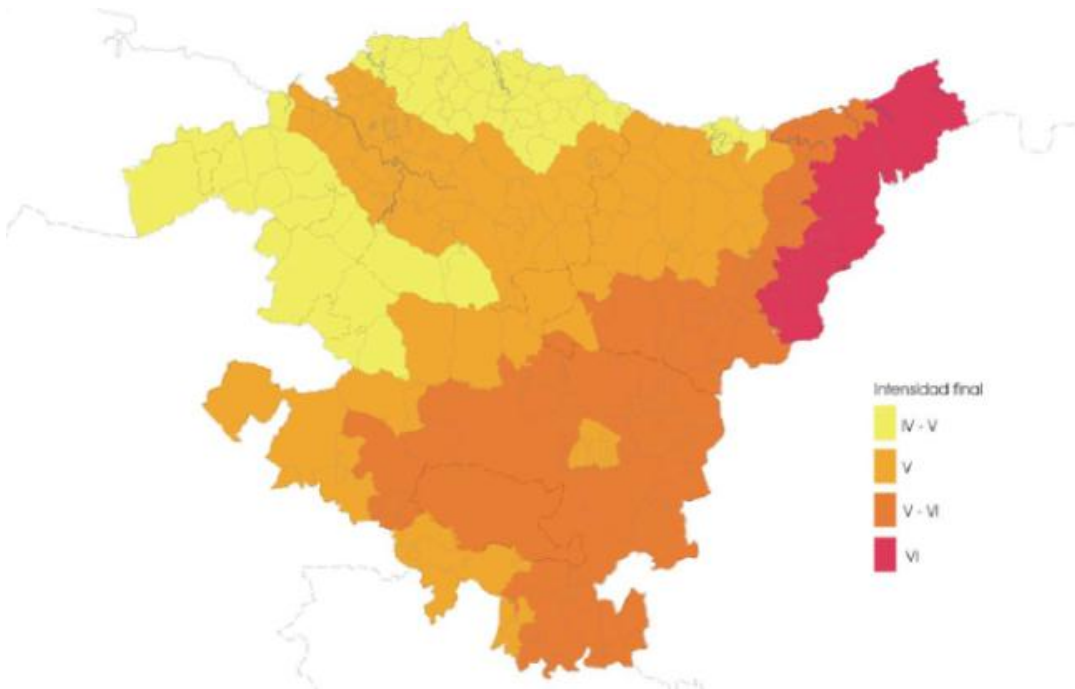
### 6.19.2. Áreas Inundables

Las inundaciones son fenómenos naturales que no pueden evitarse. No obstante, la forma en la que se desarrollan las actividades humanas puede contribuir a aumentar sus probabilidades de ocurrencia y sus impactos negativos. En el caso del ámbito de estudio se han consultado los mapas resultantes de los estudios de inundabilidad elaborado por la Agencia Vasca del Agua (URA), donde quedan representadas las zonas inundables correspondientes a los periodos de retorno de 10, 100 y 500 años, y que sirven de referencia geográfica para la aplicación de los criterios de uso del suelo en función de su grado de inundabilidad. La Modificación Pormenorizada del PGOU tendrá en consideración posibles afecciones en relación a la inundabilidad, sobre todo en la zona norte del núcleo de Vitoria-Gasteiz (rio Zadorra).



### 6.19.3. Riesgo sísmico

El País Vasco se puede considerar como una zona de actividad sísmica baja. La actualización del Mapa de Peligrosidad Sísmica de España en el año 2003 llevo a modificar la Directriz Básica de Protección Civil ante el Riesgo Sísmico adaptándola al nuevo Mapa de Peligrosidad. En dicha actualización se introducen nuevas áreas de peligrosidad sísmica en las provincias de Araba y Gipuzkoa de la Comunidad Autónoma Vasca. Y, de acuerdo con dicha Directriz Básica modificada, se ha elaborado el Plan de Emergencia ante Riesgo Sísmico. De dicho Plan se concluye que no existe ninguna zona en el País Vasco con intensidades iguales o superiores a VII, por lo que, no existen municipios obligados a realizar Plan de Emergencia Sísmico. Los municipios con peligrosidad igual o superior a VI están limitados a los más orientales de la Comunidad Autónoma que, en este caso, estarían en la necesidad de realizar estudios más detallados a nivel municipal, tales como estudios de vulnerabilidad o catalogación de edificios singulares o de especial importancia. Para el caso del municipio de Vitoria-Gasteiz, el riesgo sísmico se ha clasificado como de nivel V-VI.



Manchas riesgo sísmico de la CAPV. Fuente Geoeuskadi.

#### 6.19.4. Contaminación acústica

La zonificación acústica de un territorio se basa en la delimitación de áreas acústicas atendiendo a usos actuales y previstos del suelo, según establece la Ley 37/2003 del ruido, el RD 1367/2007 que la desarrolla y el Decreto 213/2012. La zonificación acústica, por lo tanto, afectará a las áreas urbanizadas y urbanizables atendiendo a los usos predominantes del suelo.

En relación con al medio ambiente sonoro y la protección contra la contaminación acústica, la Modificación Pormenorizada del PGOU tendrá en cuenta la legislación vigente, en particular:

- La legislación básica del estado, materializada en la Ley 37/2003 del Ruido y en los reglamentos que la desarrollan (R.D. 15103/2005 en lo referente a evaluación y gestión del ruido ambiental, y el R.D. 1367/2007 en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas).
- La legislación autonómica, de aplicación directa, mediante el Decreto 213/2012 de contaminación acústica de la CAPV.
- La Ordenanza Municipal contra el Ruido y las Vibraciones aprobada con fecha 24/09/2010.

**Debido a la casuística de soluciones a implantar no se dispone de información suficiente en este momento para elaborar un Estudio de Impacto Acústico.**

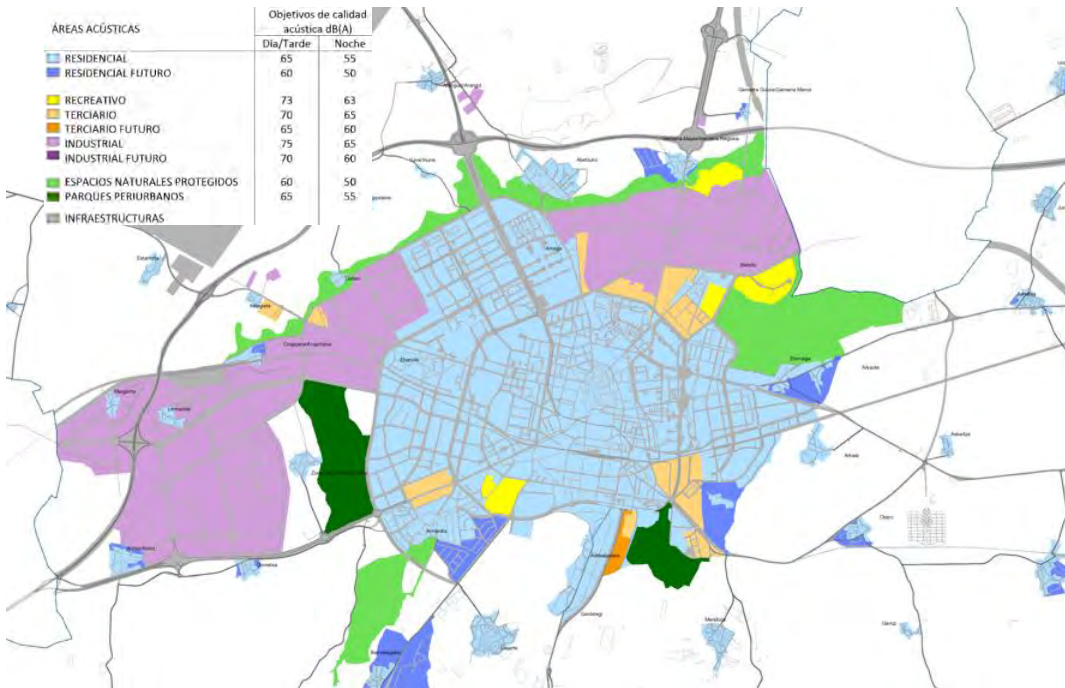
En fases posteriores al presente documento y antes de las correspondientes licencias de obras y dependiendo de la tipología e las futuros centros de distribución logística, se analizará la compatibilidad de los mismos **con la zonificación acústica vigente y con los objetivos de calidad acústica** definidos en la normativa y en su defecto se efectuará un estudio acústico expofeso.

**En la actualidad el Municipio de Vitoria-Gasteiz cuenta con el Mapa Estratégico de Ruido aprobado en 2017** (esta en fase de tramitación en nuevo Mapa Estratégico de Ruido 2022).

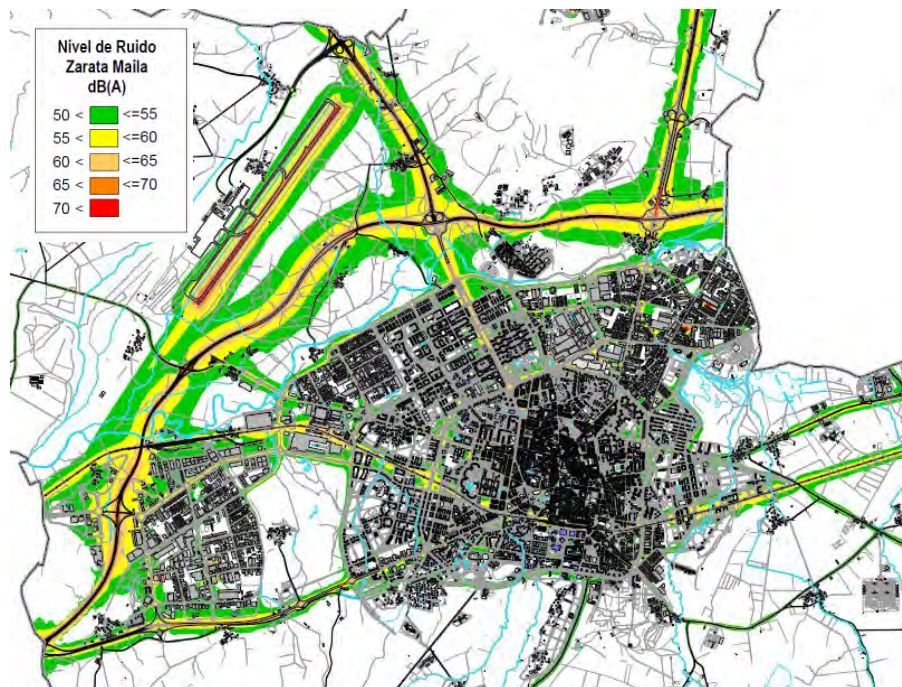
A continuación se adjuntan unas imágenes correspondientes con la zonificación acústica actual, Mapa Estratégico de Ruido Ambiental Total - Período día (7-19 h.), el Mapa Estratégico de Ruido Ambiental Total - Período tarde (19-23 h.), el Mapa Estratégico de Ruido Ambiental Total - Período noche (23-7 h.) y el Mapa Estratégico de Ruido Ambiental Total - Período día completo de Vitoria-Gasteiz<sup>2</sup>.

---

2 Mapa Estratégico de Ruido de Vitoria-Gasteiz - 2017

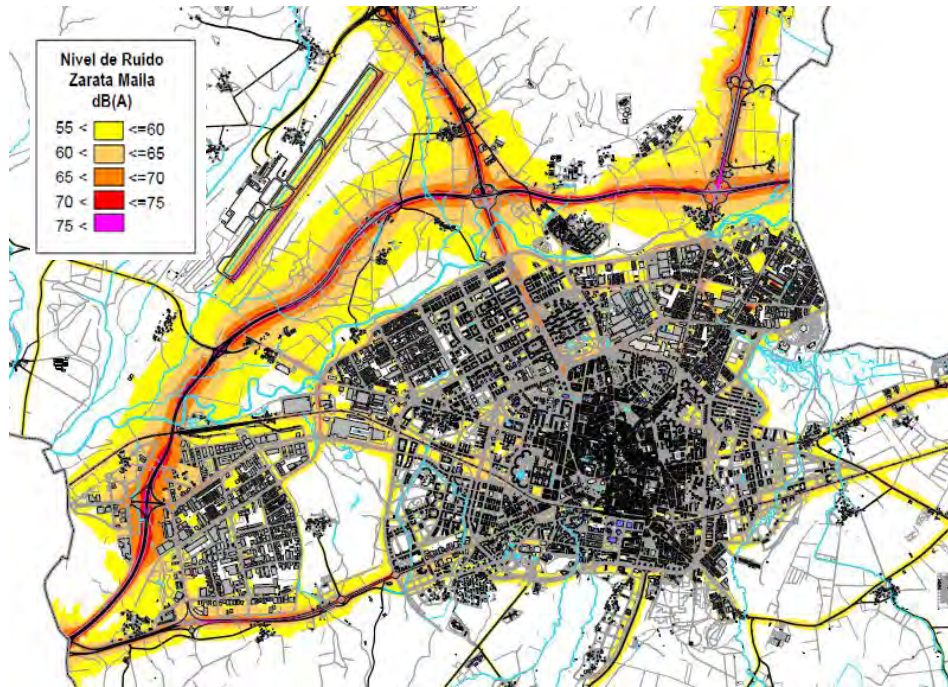


Zonificación acústica actual del PGOU de Vitoria-Gasteiz

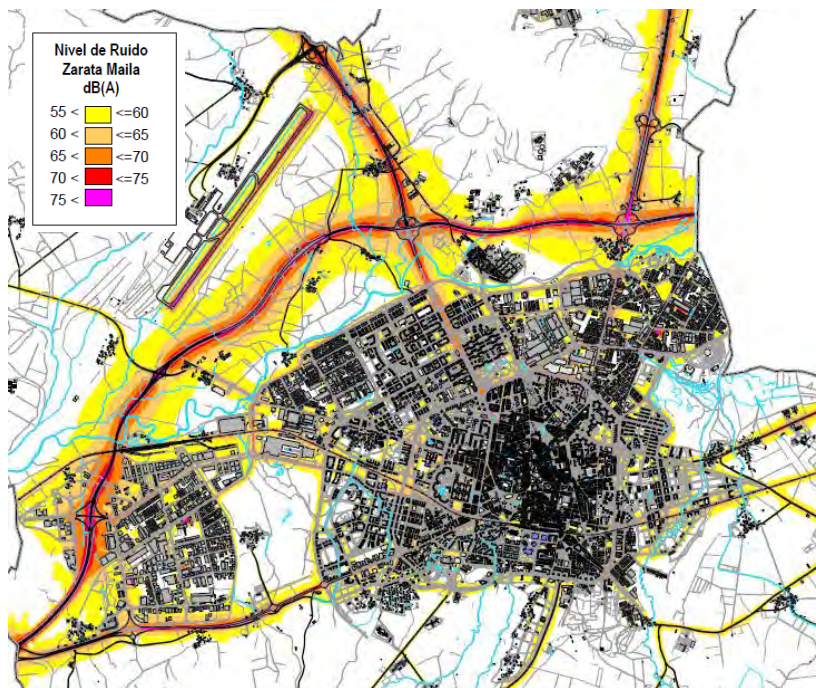


Mapa de ruido de Vitoria-Gasteiz. Mapa total noche (Ln)

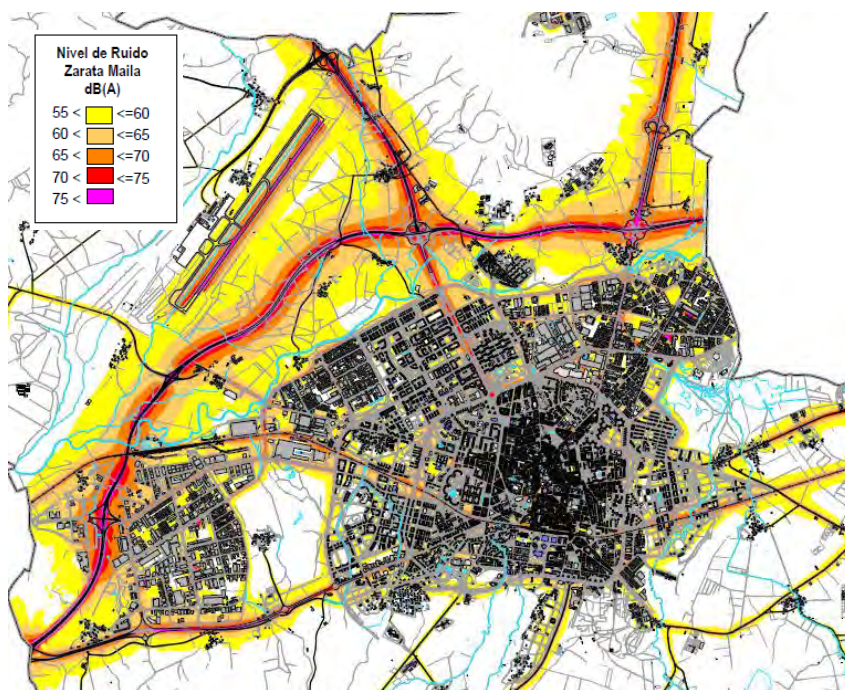




Mapa de ruido de Vitoria-Gasteiz. Mapa total tarde (Ln)



Mapa de ruido de Vitoria-Gasteiz. Mapa total día (Ln)



Mapa de ruido de Vitoria-Gasteiz. Mapa total DEN (Lden)

En base a los mapas anteriores, las fuentes sonoras más destacables en relación a la presente Modificación Pormenorizada y por tanto serán objeto de mayor control ambiental, se concretan en:

**1.- Zonas más expuestas a los anillos principales de tráfico** como: Bulevar de Salburua, Zaramaga-Madrid-Aragón-Jacinto Benavente, Av. Zabalzana-Bulevar de Euskal Herria-Juan de Garay, Bulevar de Martituri-Antonio Machado.

**2.-- Zonas más expuestas a ejes principales** como: Av. Naciones Unidas, Salbaterrabide, México, Avenida Gasteiz, La Florida, Manuel Iradier, Domingo Beltrán de Otazu, Coronación de la Virgen Blanca, San Ignacio de Loyola, Francia, La Paz, Basoa, Simón de Anda, Reyes Católicos, Los Herrán, Las Trianas, Portal de Foronda, Portal de Arriaga, Portal de Castilla, Av. de los Huetos, Beato Tomas de Zumarraga, Avenida Bruselas, Av. Santiago, Portal de Betoño, Portal de Legutiano, etc.



## 6.20. Aspectos Socioeconómicos

Según el Informe de Población de Vitoria-Gasteiz 2021, elaborado por el Padrón Municipal de Habitantes, *A comienzos del año de la pandemia (31/12/2019), la población residente en el municipio de Vitoria-Gasteiz alcanza los 254.042 habitantes. Al finalizar el mismo, la población desciende a 253.192, es decir, hay 850 personas menos, con una variación interanual del -0,33%. Parece pues que la pandemia ha marcado este descenso demográfico. Y que ha afectado tanto al movimiento vegetativo (más defunciones que nacimientos) y al movimiento migratorio (más bajas por emigración que altas por inmigración), rompiendo la tendencia de crecimiento de años anteriores.*

*Ignorando este hecho, la población empadronada en el municipio de Vitoria-Gasteiz ha tenido un crecimiento constante en los últimos años, gracias al balance positivo de entradas y salidas de personas procedentes de otros municipios del estado, principalmente, y procedentes del exterior en menor medida.*

*El saldo vegetativo también ha contribuido al crecimiento demográfico pero, en primer lugar, con muy poco peso en comparación a la contribución de los/as migrantes y, en segundo lugar, con tendencia a cero*

*El año 2020 ha acelerado la tendencia negativa del saldo vegetativo, por el exceso de defunciones, y ha roto la tendencia creciente de las altas por inmigración.*

*El resultado, 850 personas menos al finalizar el año en el municipio de Vitoria-Gasteiz que al inicio de la pandemia.*

### 6.20.1. Modelo reproductivo en Vitoria-Gasteiz y su entorno

*El modelo reproductivo actual se caracteriza por su eficiencia demográfica: menos hijos/as, alargamiento de la vida y en consecuencia la inevitable transición hacia una sociedad envejecida.*

*El cambio hacia el modelo reproductivo actual hay que analizarlo en perspectiva y en combinación de los tres factores demográficos básicos, a la vez: los nacimientos, las defunciones y las migraciones*

*"El cambio real tiene que ver con la reproducción en su sentido demográfico, no individual. El ser humano está experimentando una auténtica revolución reproductiva, por la que consigue poblaciones mucho más voluminosas, con un número de hijos por mujer mucho menor al que había sido tradicional desde tiempos ancestrales. Y la clave de esta mayor eficiencia está en haber extendido la duración de la vida hasta democratizar la llegada a la vejez para todos los que nacen.*

*El descenso de la fecundidad es un fenómeno demográfico que tiene que ver con la esperanza de vida, fundamentalmente, y está produciéndose a nivel general en toda la población, tanto en países con políticas claramente antinatalistas (China), como en países con rentas bajas o de confesiones religiosas pronatalistas (Irán). La intervención del estado en la demografía no ha reconducido la fecundidad hacia uno u otro lado de la balanza. ..."*



*La demografía no es una cuestión de estado, a pesar de que está presente en las agendas institucionales y en los discursos recurrentes por parte de orientaciones ideológicas de todo signo, para crear una opinión alarmista sobre el futuro de la población, llena de bulos o mitos demográficos (crisis demográfica o invierno demográfico, despoblación rural, invasión migratoria, crisis del sistema de pensiones, etc).*

*Dado que el paradigma en la sociedad neoliberal actual es el crecimiento a toda costa, (frente a una cada mayor necesidad de decrecimiento o paralización de utilización recursos naturales), el descenso de la población, sobre todo el descenso de la natalidad, se interpreta con una connotación negativa, aunque implique mejor calidad de vida (menor número de hijos por mujer, mejor salud, educación universal, mayor participación de las mujeres o de los mayores en todos los ámbitos de la sociedad).*

*La baja tasa de natalidad está relacionada con la esperanza de vida y con el aumento en los estándares de crianza de la descendencia (educación obligatoria, prohibición de trabajo infantil, mejor salud...).*

## 6.20.2. Estructura de la población

*El descenso de la fecundidad y el aumento de la esperanza de vida conduce a sociedades de crecimiento 0 y a sociedades envejecidas. En los últimos 20 años el crecimiento de la población ha sido inferior al 1,5%, a excepción de países del sur del Sahara, donde la población joven (menor de 15 años) representa todavía a casi la mitad.*

*Se estima que la población mundial tienda hacia la estabilización hacia 2050 y a la recomposición relativa regional (Asia 50%, África 31%, América Latina y el Caribe 7%, Europa 6%, USA 4%).*

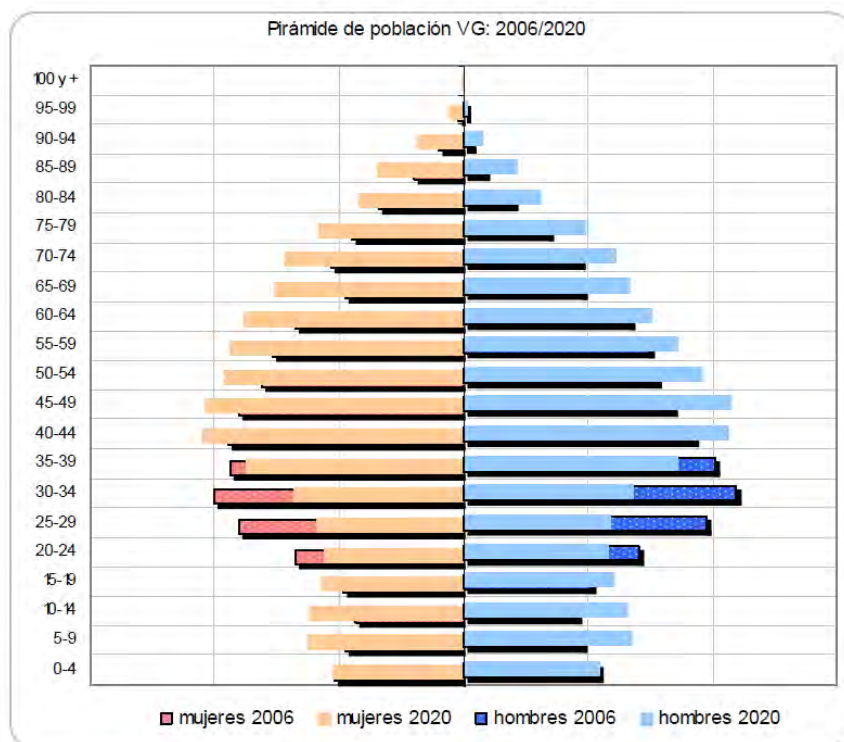
*En el contexto local, también en Euskadi (y Vitoria-Gasteiz), el crecimiento tiende a 0, la tasa de variación interanual está por debajo del 1%,*

*La proporción de mayores, por encima de la proporción de menores de edad y alcanza ya a 1 de cada 5 en el 2020.*

Estructura de edad	%
% menores de edad	17,3%
% jóvenes (18 a 34)	16,4%
% mayores (65 y mas)	21,6%
% sobre envejecimiento (85 y mas sobre 65 y mas)	16,6%
Población en Vitoria-Gasteiz 2020	253.192

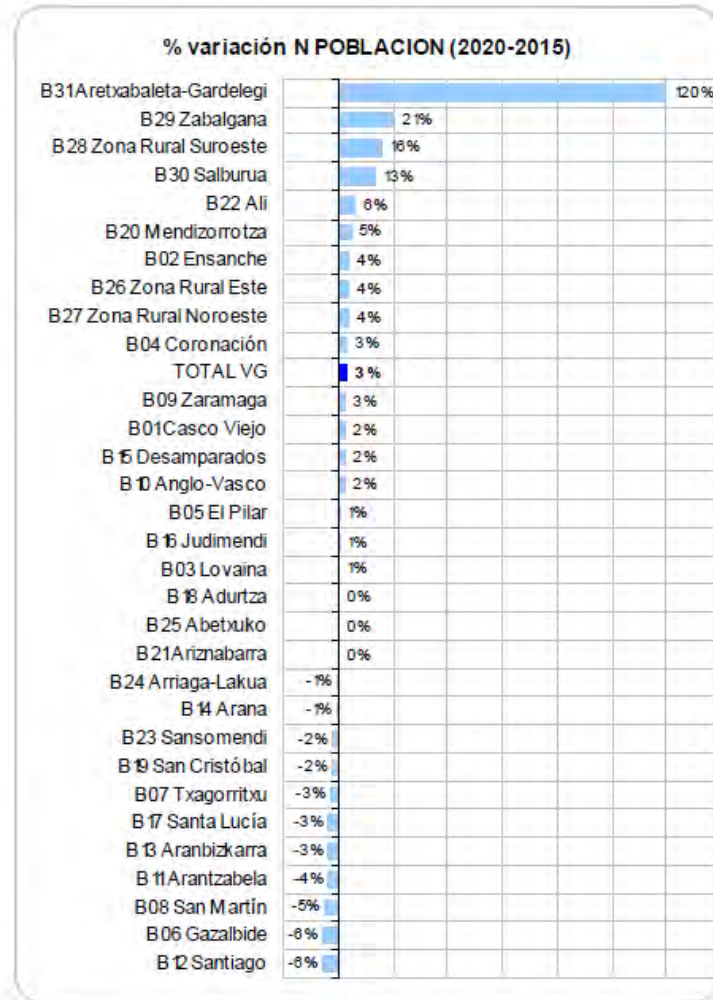
*La pirámide de edad se estrecha en la base y en la población joven (25 a 40 años) y se incrementa en las cohortes a partir de dicha edad.*

*La distribución entre hombres y mujeres, sigue la tónica demográfica general: mayor número de hombres que de mujeres en los primeros tramos de edad, hasta los 24 años, igualación en las cohortes de 25 a 34, y cambio de sentido a partir de los 55 años, donde es mayor el número de mujeres en todas las edades hasta la cúspide de la pirámide.*



Pirámide de población de Vitoria-Gasteiz del año 2020. Fuente: Ayto. de Vitoria-Gasteiz.

Pormenorizadamente, en la siguiente tabla se refleja la variación porcentual detallado por barrios:



Las conclusiones de la tabla anterior, apuntan a que los barrios "jóvenes" son los que más población aumentan durante los últimos años, destacando Zabalgana y Salburua y el notable auge del barrio de Aretxabaleta, mientras que el barrio que más población pierde es Santiago, Gazalbide y San Martín.

### 6.20.3. Tasa de paro

En relación a los índices de paro, destaca la pérdida de personas empleadas en el Ensanche y el aumento de la población empleada en el barrio de Txagorritxu y San Martín, posiblemente por la influencia del nuevo hospital de consultas externas del HUA de Txagorritxu y de las nuevas oficinas del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

Variación de personas empleadas por barrios (2104-2017)			
CASCO VIEJO	6	SANTA LUCÍA	98
ENSANCHE	-954	ADURTZA	-168
LOVAINA	41	SAN CRISTÓBAL	64
CORONACION	200	MENDIZORROTZA	722
EL PILAR	-190	ARIZNABARRA	45
GAZALBIDE	40	ALI-GOBEO	265
TXAGORRITXU	950	SANSOMENDI	164
SAN MARTÍN	732	ARRIAGA-LAKUA	289
ZARAMAGA	455	ABETXUKO	12
ANGLO-VASCO	203	ZONA RURAL ESTE	-473
ARANTZABELA	-232	ZONA RURAL NOROESTE	-90
SANTIAGO	-69	ZONA RURAL SUROESTE	1.982
ARANBIZKARRA	-44	ZABALGANA	294
ARANA	-7	SALBURUA	225
DESAMPARADOS	620	ARETXABALETA-GARDELEGI	121
JUDIMENDI	-329	DESCONOCIDO	21

### 6.21. Movilidad urbana

En relación a la movilidad, desde el año 2006, la ciudad de Vitoria-Gasteiz ha conseguido importantes logros en sus pautas hacia una movilidad más sostenible. La evolución de la movilidad en el último decenio en Vitoria-Gasteiz muestra el éxito del Plan vigente, ya que las medidas implantadas en el Plan se han visto traducidas en una modificación de los hábitos de movilidad de sus ciudadanos. En particular, medidas como la implantación de una nueva red de transporte público, las mejoras para la movilidad en bicicleta y a pie, o medidas restrictivas para la movilidad en vehículo privado han tenido sus consecuencias en la movilidad de la ciudad.

La comparativa de los datos de movilidad en el período comprendido entre 2006 (justo antes de la implantación del vigente PMSEP) y 2019 (última encuesta de movilidad realizada en la ciudad), así lo corroboran:

- Incremento muy significativo de la movilidad en bicicleta. La cuota modal de la bicicleta pasa del 3,3% en 2006 al 8,5% en 2019, lo que significa un aumento del 183% en el reparto modal, y un aumento del 211% de los desplazamientos en bicicleta.
- Incremento moderado de la movilidad a pie. La cuota modal de la movilidad a pie pasa del 49,6% en 2006 al 51% en 2019.
- Incremento muy significativo de la movilidad en transporte público. Los desplazamientos en Transporte Público aumentan entre 2006 y 2019 en un 43%, mientras que la cuota modal pasa del 8€ al 9€ en ese periodo.
- Reducción de la movilidad en vehículo privado. El reparto modal del vehículo privado pasa del 36,9% el 2006 al 29% en 2019 (al tiempo que los desplazamientos totales se reducen ligeramente).

Por otro lado, se evidencia un aumento de la movilidad en general. Se pasan de 581.336 desplazamientos en 2006 a 712.861 desplazamientos en 2019, a pesar de que la población sólo aumenta un 10%. Este incremento de la movilidad en general, como ya apuntaba la evaluación abordada al inicio de este proceso de revisión, puede representar una amenaza en términos de sostenibilidad por las múltiples consecuencias que genera sobre el conjunto del sistema de movilidad y la habitabilidad del espacio público.

En **relación a la red peatonal** y según el diagnóstico realizado, los niveles de accesibilidad en viario son adecuados, las aceras y pendientes de la mayor parte de la ciudad cumplen con los requisitos mínimos por ley de accesibilidad. Sin embargo, lo que sigue prevaleciendo es el predominio del espacio destinado al coche respecto al espacio destinado a la ciudadanía. Esto puede limitar de diferentes formas la consolidación de la red de sendas urbanas. Por un lado, limita el grado de habitabilidad en aquellos itinerarios de uso cotidiano o también limita el uso y reconocimiento en itinerarios potenciales.

La **red actual de transporte público** proviene de la remodelación fruto de la implantación del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz, en 2008, que le confirió el carácter ortogonal a su diseño, pasando de 17 líneas a tan sólo 10 líneas diurnas (más las 2 de tranvía) y 5 líneas nocturnas o Gautxori.

En poco tiempo, los pasajeros anuales del transporte público han crecido de los 12,7 millones en 2008 hasta los más de 24,5 millones en 2019. Se hace evidente que la aparición del tranvía ha reforzado la competitividad del transporte público con una nueva opción de transporte confortable, rápido y fiable.

La **movilidad ciclista** actual de Vitoria-Gasteiz **cuenta con 92 km de red principal** que se complementa con una red secundaria de vías exclusivas, espacios compartidos y calles peatonales con horarios permitidos para la bicicleta de 55 km. La ciudad presenta unas características morfológicas muy favorables al uso de la bicicleta, ya que se beneficia de contar con una extensión urbana predominantemente llana, por lo que **el 67% de la red se implanta sobre tramos con una pendiente inferior al del 1%, el 31% circula sobre pendientes aceptables del 1-5%.**

Actualmente la circulación ciclista se rige por la **Ordenanza Municipal Reguladora de los Usos, Tráfico, Circulación y Seguridad en las Vías Públicas de Carácter Urbano**, aprobada en 2013 y revisada en 2016.

### **Distribución urbana de mercancías (DUM)**

Se constata el incremento del reparto de última milla debido a los nuevos hábitos de compra telemática y la tendencia a la reducción de los plazos de entrega.

Esta realidad se ha visto reforzada, más si cabe, como resultado de la pandemia del COVID-19, en la cual los patrones de movilidad y de consumo han evolucionado de una manera notable, en parte facilitados de manera importante a partir de soluciones digitales.

El teletrabajo, las videoconferencias, el comercio electrónico y el despegue de las soluciones de movilidad compartida, conllevan una profunda transformación de nuestro sistema de movilidad. Por ello, parece cuando menos oportuno recoger la necesidad de incentivar la creación de centros urbanos de consolidación, en los cuales se trasvasen los productos a vehículos adaptados a la configuración urbana, ya que la planificación de la configuración del espacio público urbano requiere modos y vehículos de reparto menos agresivos en los entornos protegidos, como son los interiores de supermanzanas y los espacios de prioridad peatonal.

## 7. EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES. IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN

La valoración sobre los principales efectos ambientales, se va a desarrollar en **base a la trama del entorno urbano que se va a ser afectada por la Modificación Pormenorizada del PGOU de Vitoria-Gasteiz.**

En base a las características ambientales del ámbito, **no se identifican impactos severos o críticos sobre el medio ambiente.**

**Los impactos ambientales más destacables, se prevén durante la fase de ejecución y explotación, derivados del las áreas que se destinen para su ocupación por parte de los diferentes elementos a los que afecta la modificación pormenorizada del PGOU.**

A continuación, se describen los principales impactos previsibles tanto en la fase de construcción de las obras derivadas de las acciones de la Modificación Pormenorizada, como en la propia fase de explotación:

### Fase de Construcción y explotación:

1. Ocupación y usos del suelo.
2. Afección a la vegetación urbana.
3. Afección al acuífero cuaternario de Vitoria-Gasteiz, en base a posibles afecciones hidrogeológicas. Vulnerabilidad de acuíferos alta o muy alta.
4. Afección sobre el paisaje
5. Ruido y contaminación atmosférica.
6. Suelos potencialmente contaminados.
7. Generación de residuos.
8. Tráfico e incremento de la movilidad sostenible en la gestión logística de mercancías.

### 7.1. Metodología para la caracterización de los impactos

Se procede a una caracterización de los impactos en base al Decreto 211/2012 de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica de Planes y Programas. La caracterización de los impactos previsiblemente generados en las distintas fases de construcción y explotación, se ha llevado a cabo sobre la base de los siguientes criterios:

- Intensidad (IN): Se refiere al grado de afección de un impacto concreto sobre un determinado factor. Cualitativamente se han establecido cinco clases: Muy bajo, Bajo, Medio, Alto y Muy Alto.
- Naturaleza (N): Muestra si el impacto es positivo, negativo o indeterminado.

- Extensión (EX): En los casos en los que es posible cuantificarla, se tiene en cuenta la superficie espacial afectada por un determinado impacto.
- Persistencia (PE): Escala temporal en la que actúa un determinado impacto. Se establecen cualitativamente dos clases: Temporal y Permanente.
- Recuperabilidad (RC): Tiene en cuenta la posibilidad de que la alteración producida pueda eliminarse, minimizar o compensar, bien por acción natural, bien mediante la aplicación de medidas correctoras. Se consideran dos clases cualitativas: Recuperable e Irrecuperable.
- Reversibilidad (RV): Hace referencia a la capacidad del medio de absorber a medio plazo y sin intervención del hombre el efecto producido por una acción determinada mediante procesos naturales de sucesión ecológica o mecanismos de autodepuración. Se consideran las clases: reversibilidad inmediata, alta (corto plazo), medio plazo, parcial (largo plazo) e irreversible.
- Sinergia (SI): Hace referencia a la acción conjunta de dos o más impactos, en la que el impacto total es superior al de la suma de los impactos parciales. Se distinguen No Sinérgico y Sinérgico.
- Acumulación (AC): Hace referencia al incremento progresivo de la manifestación del efecto cuando persiste de forma reiterada la acción que lo genera. Se diferencian entre Simple y Acumulativo.
- Efecto (EF): Hace referencia al grado de relación causa-efecto y a la repercusión de la acción que esta sea directo, si deriva primariamente de la misma, o indirecta, cuando su manifestación no es consecuencia directa de la acción, sino que tiene lugar a partir de un efecto intermedio que deriva del inicial. Se corresponde con las clases: Directo e Indirecto.
- Momento (MO): Muestra la manifestación temporal del impacto. Se divide en inmediato, medio plazo y largo plazo.
- Periodicidad (PR): Muestra la recurrencia del impacto en el medio. Puede ser irregular, periódica o continua.



## 7.2. Matriz de Impactos

A continuación, se presenta la matriz de impactos, donde se reflejan los mismos, **en las principales acciones** susceptibles de producir impactos dentro de la Modificación Pormenorizada de Vitoria-Gasteiz.

- Impactos Negativos
- Impactos Positivos

Impacto	Fase de Obras	Fase de explotación
Ocupación del suelo		
Afección a la vegetación urbana		
Afección al acuífero (vulnerabilidad)		
Afección sobre el paisaje		
Ruido y contaminación atmosférica		
Generación de residuos		
Mejora de la movilidad logística		

## 7.3. Impactos en la fase de construcción y explotación

Una vez realizada la Matriz de Impactos, se procede a señalar de manera general los principales impactos que se podrían producir durante la fase de ejecución y explotación de las actuaciones derivadas tras la ejecución de la modificación.

### 7.3.1. Ocupación y usos del suelo durante la fase de construcción y explotación

Los impactos sobre la ocupación y usos del suelo se generarán en la fase de obras y se mantienen de manera indefinida en la fase de explotación.

La propuesta de la Modificación Pormenorizada, no supondrá un aumento de la ocupación de suelo no urbanizable, limitando el consumo de suelo, recurso limitado y no renovable, que representa el soporte de muchos de los recursos naturales de un territorio. Por tanto, se considera **un impacto Positivo**.

Si que se dará una transformación de usos dependiente de las acciones a realizar.

Aunque no se consuma nuevo suelo, y durante la fase de obras de las diferentes acciones, se produce un impacto por la ocupación de las instalaciones de obra, maquinaria, pequeños movimientos de tierra, etc. Se considera como un impacto, mínimo, negativo, directo, simple, permanente, localizado, irreversible, recuperable, y continuo. El impacto se **considera Compatible**.

**Por otro lado, en el núcleo urbano de Vitoria-Gasteiz, existen parcelas potencialmente contaminadas. En este sentido, las actuaciones de la** Modificación Pormenorizada, **que se ubiquen sobre ellas, y antes de proceder a su viabilización, deberán realizar el pertinente estudio, para determinar el grado de contaminación.** Dependiendo de los valores emitidos, y si procede se llevará a cabo la descontaminación del suelo, lo implica un impacto positivo.

A todos los efectos se deberá cumplir con la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

### 7.3.2. Afección a la vegetación durante la fase de construcción y explotación

Principalmente la vegetación que se verá afectada por el desarrollo de las actuaciones de la Modificación Pormenorizada será la correspondiente a la vegetación presente en la vía pública, parques, y jardines públicos.

Para el resto de las acciones que puedan suponer una afección al arbolado urbano, se valorará su repercusión (trasplante o sustitución) dependiendo de la especie afectada.

En todo caso la naturaleza de la vegetación existente (parques y jardines), hace considerar el impacto en fase de obras (desbroce) como un impacto, mínimo, negativo, directo, simple, permanente, localizado, reversible, recuperable, y continuo. Se considera **Compatible**.

La posibilidad de revegetar posteriormente con especies adaptadas a la vegetación potencial y al cambio climático hace considerar el impacto **como Positivo** durante la fase de explotación de la Modificación Pormenorizada.

### 7.3.3. Afección al acuífero de Vitoria durante la fase de construcción y explotación

La conservación de la calidad de las aguas subterráneas debe basarse en el principio de prevención, evitando que se produzca su contaminación, estableciendo los medios y normativas que limiten el vertido incontrolado y la instalación de actividades peligrosas sin las debidas medidas de seguridad. Se garantizará la estanqueidad (sellado del suelo), de las actuaciones en relación a la posible contaminación por permeabilidad y de posibles vertidos accidentales. Todas las actuaciones llevarán asociado un Plan de Obra y un PGR.

En general, el ámbito de estudio (núcleo urbano de Vitoria-Gasteiz) presenta litologías de permeabilidad media, y una vulnerabilidad a la contaminación de acuíferos alta. Por ello, si se produce un vertido contaminante sobre el suelo, existe la posibilidad de que llegue al acuífero y lo contamine, tanto en la fase de construcción como de explotación. Dado que no existen actuaciones de urbanización, no se prevén afecciones relevantes por vulnerabilidad de acuíferos. El impacto se considera negativo, directo, acumulativo, sinérgico, irregular, recuperable y extenso, se valora como **Compatible**.

#### 7.3.4. Afección al paisaje durante la fase de construcción y explotación

Durante el desarrollo de las obras de las diferentes actuaciones de la Modificación Pormenorizada, se causará cierto impacto debido a la presencia de maquinaria e instalaciones auxiliares y a la propia actividad de la obra. Se trata de un impacto temporal, reversible, recuperable, simple y dada la entidad de las actuaciones propuestas se consideran que serán de magnitud **Compatible**.

En todo caso, se recomienda la utilización de materiales y soluciones constructivas contemporáneas, que traduzcan con fidelidad la lógica de los procesos productivos y sean de buena conservación.

Durante la fase de explotación, las actuaciones contribuirán a una mejora de la movilidad sostenible, mejora del espacio público y a una mejora ambiental del entorno urbano.

El paisaje que contiene el ámbito, es un paisaje cotidiano, sin ninguna catalogación. Se corresponde principalmente con un paisaje urbano. Los proyectos y propuestas derivados de la Modificación Pormenorizada tendrán en cuenta medidas sencillas de integración paisajística.

#### 7.3.5. Afección al ruido y contaminación atmosférica durante la fase de construcción y explotación

En relación a las emisiones atmosféricas, el impacto estaría asociado a la fase de ejecución de las futuras obras y sería el producido por la maquinaria (y actividades asociadas a la obra) empleada en los trabajos de construcción, ya que emite componentes como CO<sub>2</sub>, CO o NOx, y produce un aumento de partículas en suspensión (principalmente polvo y partículas derivadas del movimiento de tierras y tráfico de camiones).

Se considera un impacto de intensidad baja, negativo, directo, acumulativo, temporal, reversible, recuperable, irregular y extensivo. Este impacto se **considera Compatible**.

Las obras de construcción de las diferentes actuaciones, provocarán una serie de molestias, ocasionadas básicamente por el aumento de los niveles sonoros y por el aumento de partículas en suspensión en el entorno más inmediato al ámbito. Dado que las obras se desarrollarán en un entorno urbano será conveniente tomar las medidas oportunas para minimizar las posibles molestias ocasionadas (horario de trabajo diurno, limitación de la velocidad de camiones, limpieza y/o riego de superficies de tránsito de maquinaria, etc.) y, en general, asegurarse de que la obra se desarrolla de acuerdo al manual de buenas prácticas ambientales.

En relación con la fase de explotación, se considera que el núcleo de Vitoria-Gasteiz mejorará sus niveles acústicos, mejorará la calidad del aire y la salud de la población, debido a las actuaciones de la Modificación Pormenorizada y por tanto se considera un impacto **Positivo**.

En relación con los objetivos de calidad acústica del ámbito, según el mapa Estratégico de Ruido Ambiental Total de Vitoria-Gasteiz se garantizará que se cumplen los objetivos de calidad acústica en todos los periodos estudiados.

### 7.3.6. Afección por la generación de residuos durante la fase de construcción y explotación

En la fase de ejecución de las futuras obras de las diferentes actuaciones de la Modificación Pormenorizada se producirá un aumento en la generación de residuos, producido por el propio desarrollo de la obra civil, y de los medios y recursos utilizados para la consecución de las mismas.

Se trata del impacto generado por la producción tanto de residuos inertes y asimilables a los residuos sólidos urbanos, como de residuos peligrosos procedentes del mantenimiento de la maquinaria y los propios generados en la obra.

Durante la fase de obras, sería necesario que las diferentes contratas realicen un inventario de los residuos y un PGR, y que además prevea su retirada selectiva, asegurando su envío a gestores autorizados.

Para ello, se llevará a cabo un Plan que refleje cómo se realizará la gestión de residuos, constituyendo parte integrante del proyecto de ejecución de la obra.

Los residuos generados durante la fase de obras constituyen un impacto de intensidad baja, es un impacto negativo, directo, acumulativo, temporal, reversible, recuperable, irregular y extensivo, que precisa de medidas preventivas, así como del seguimiento y control de la aplicación de las mismas. Se valora como un **impacto Compatible**.

Durante la fase de explotación, los residuos se gestionarán en base a la normativa en vigor, y a posibles requerimientos y Ordenanzas del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. Se considera un impacto **Compatible**.

### 7.3.7. Afección sobre el incremento de tráfico y movilidad sostenible durante la fase de construcción y explotación

Durante las obras de ejecución se producirán molestias a la población y visitantes de la ciudad de Vitoria-Gasteiz. Constituye un impacto de intensidad baja, negativo, directo, acumulativo, temporal, reversible, recuperable, irregular y extensivo, que precisa de medidas preventivas, así como del seguimiento y control de la aplicación de las mismas. Se valora como un **impacto Compatible**.

Durante la fase de explotación se producirá una mejora en la movilidad sostenible, al posibilitar la creación de centros urbanos de consolidación de mercancías, en los cuales se trasvasen los productos a vehículos adaptados a la configuración urbana.

Se valora como un **impacto altamente positivo, que redundará en la calidad de vida de los habitantes de la ciudad de Vitoria-Gasteiz (mejora en la salud, más zona de espacio público, seguridad vial, etc.)**.

### **7.3.8. Consecuencias ambientales del modelo de movilidad. Impactos Positivos durante la fase de explotación/desarrollo de la Modificación Pormenorizada**

#### **1.- En relación al cambio climático:**

##### **Se producirá una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.**

Con el incremento de espacios destinados a la distribución urbana de mercancías, se reducirá el tráfico de vehículos en áreas peatonales y supermanzanas. Reduciendo el impacto ambiental derivado del tráfico de vehículos en estas áreas urbanas se aumentará la biodiversidad urbana, lo que implicará una mayor adaptación y mitigación al cambio climático.

Uno de los principales objetivos del PMSEP, es **mejorar la eficiencia energética y reducir las emisiones derivadas de la movilidad dentro del núcleo urbano de Vitoria-Gasteiz**. Este objetivo está estrechamente ligado al objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEIs), el dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) principalmente, para dar cumplimiento a los compromisos adquiridos como país, tanto en el ámbito de la Convención Marco de la Naciones Unidas sobre Cambio Climático, como en el de la Unión Europea.

Además, la Ley de Cambio Climático exige la creación de Zonas de Baja Emisión (ZBE) antes de 2023 a ciudades de más de 50.000 habitantes. Las ZBE son espacios en las que el acceso a determinados vehículos está prohibido debido a sus emisiones, es decir, son medidas gestionadas para mejorar la calidad del aire. Se aplican a un área amplia dentro de la ciudad, y permiten la entrada a los vehículos que cumplen con los mejores estándares de emisiones.

Con la zona de bajas emisiones la localidad de Vitoria implementará un cambio en la calidad del aire y por tanto en la salud de las personas. La zona de bajas emisiones incorporaría sistemas de control de accesos de vehículos y la reducción del tráfico en el interior de las calles. Vitoria-Gasteiz ha iniciado un estudio que marcará cómo abordar esas zonas de bajas emisiones en Vitoria-Gasteiz y la propia implantación de la primera de ellas. La primera fase de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) es coincidente con la Supermanzana Central.

**A través de esta modificación del PGOU** se mejora la movilidad sostenible mediante el uso de vehículo de cero emisiones para el reparto de mercancías, disminuyendo el impacto de los vehículos de reparto actuales y cumpliendo las determinaciones para las ZBE. Reducir el número de vehículos de reparto y su sustitución por vehículos limpios y ligeros, mejora la calidad del espacio público, fomentando los desplazamientos peatonales.

#### **2.- En relación a la Calidad del aire**

La contaminación atmosférica es uno de los principales problemas ambientales a los que es necesario hacer frente debido a su incidencia directa en la salud humana. Las afecciones sobre la población que causa están asociadas, principalmente, a los sistemas respiratorio y cardiovascular. Los grupos de población más afectados son las personas de avanzada edad, las mujeres embarazadas, los niños y las personas con enfermedades respiratorias o cardiovasculares crónicas.

Además de la repercusión en el empeoramiento de la salud pública, la contaminación atmosférica también afecta al patrimonio natural y cultural del municipio.

El análisis de la calidad del aire en el PMSEP, aborda, por un lado, las emisiones que se derivan del flujo vehicular producido según el modelo de movilidad de cada escenario, y por otro lado, la incidencia sobre el grado de habitabilidad a partir del nivel de inmisión de los gases contaminantes estudiados.

**La optimización de la distribución urbana de mercancías contemplada en la presente Modificación Pormenorizada provocará una disminución de las emisiones totales,** traduciéndose **en una mejora de la situación de la calidad del aire**, y en una reducción de la población afectada por niveles de contaminación en intervalos superiores.

### 3.- En relación al ruido

La Modificación del PGOU busca la optimización de la distribución urbana de mercancías, reduciéndose notablemente el tráfico de vehículos pesados y por tanto el impacto sonoro en el entorno urbano. Es de esperar una mejora acústica al disminuir el tránsito logístico de mercancías por el núcleo urbano de Vitoria-Gasteiz.

### 4.- En relación a la salud humana

El informe de la AEMA «» (La calidad del aire en Europa - Informe 2017) presenta un análisis actualizado de la calidad del aire y sus efectos basado en datos oficiales de 2015 de más de 2.500 estaciones de medida de toda Europa. Dicho informe fue publicado por la AEMA durante la Semana Europea de las Regiones y Ciudades de 2017.

Las conclusiones principales fueron las siguientes:

- *Partículas: En 2015, el 7% de la población urbana de la Unión Europea estuvo expuesta a niveles de PM2.5 superiores al valor límite anual de la UE. Y aproximadamente el 82% a niveles superiores al valor guía, más estricto, de la OMS. La exposición a PM2.5 provocó la muerte prematura de una cifra estimada de 428.000 personas en 41 países europeos en 2014.*
- *Dióxido de nitrógeno: En 2015, el 9% de la población urbana de la Unión Europea estuvo expuesta a niveles de NO2 que sobrepasaron el valor límite anual de la UE y el valor guía de la OMS. La exposición a NO2 provocó la muerte prematura de una cifra estimada de 78.000 personas en 41 países europeos en 2014.*
- *Ozono troposférico En 2015, el 30% de la población urbana de la Unión Europea estuvo expuesta a niveles de O3 que sobrepasaron el valor objetivo de la UE. Y aproximadamente el 95% a niveles superiores al valor guía, más estricto, de la OMS. La exposición a O3 provocó la muerte prematura de una cifra estimada de 14.400 personas en 41 países europeos en 2014.*

Por tanto, la mejora en el reparto logístico implica una mejora en la calidad del aire, que a su vez repercute en la salud. **La Modificación Pormenorizada es altamente positiva** para la mejora de la salud de la población de Vitoria-Gasteiz.

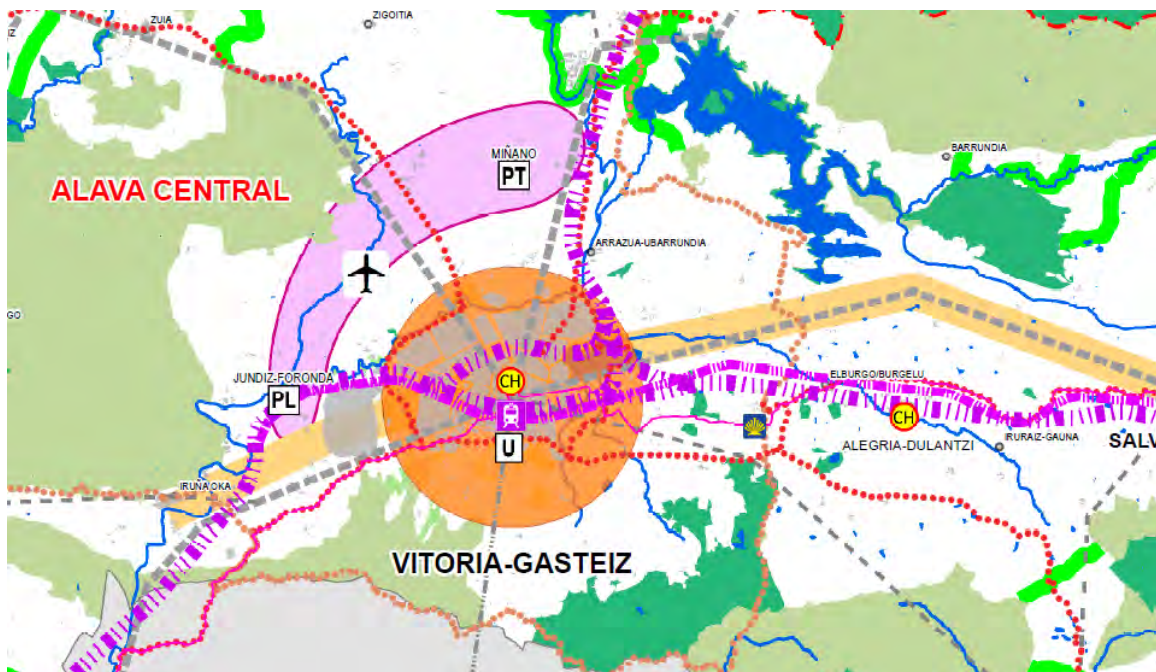


## 8. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES

### 8.1. Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV

Por medio del Decreto 128/2019, de 30 de julio, se ha aprobado definitivamente las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

En este sentido, las DOTs, clasifica a Vitoria-Gasteiz como un Sistema Polinuclear Vasco de Capitales.



Mapa de las DOTs. Fuente GV. Año 2019

En relación al presente documento, las DOTs, integran en las bases del modelo territorial el cambio climático y la movilidad sostenible y accesible.

En su principio rector 8, se propone lo siguiente:

**8.- Promover la movilidad y logística sostenible concediendo especial atención a la movilidad peatonal y ciclista, al transporte público multimodal y a la optimización de la combinación de los distintos modos de transporte, en un escenario temporal en el que se contará con los servicios del tren de alta velocidad.**

Por otro lado, las **directrices específicas** que se proponen para el área metropolitana de Vitoria-Gasteiz son las siguientes:

**1.- Completar las iniciativas de excelencia urbana desarrolladas en Vitoria-Gasteiz, tales como el Anillo Verde, la Infraestructura Verde Urbana o la recuperación del Centro Histórico.**



2.- Preservar el modelo de asentamientos de la Llanada Alavesa en los procesos de expansión de las áreas urbanas.

3.- Contemplar a lo largo de la Llanada la alternativa de conexión de Vitoria-Gasteiz con Pamplona mediante la línea ferroviaria de alta velocidad.

4.- Priorizar la articulación de un eje de transformación lineal a lo largo de la vía ferroviaria que recorre la Llanada Alavesa, desde Nanclares de Oca hasta Salvatierra/Agurain y Araia, generando unos espacios densos y sostenibles, integrados en un entorno en el que se preserven los paisajes tradicionales de la Llanada Alavesa y los vacíos territoriales existentes; en el que a su vez se minimicen el consumo de suelo y la urbanización dispersa.

5.- Articular el Arco de Innovación como un área que integre el Parque Tecnológico de Álava, el aeropuerto con su parque industrial anexo y la estación intermodal de mercancías donde, respetando los necesarios vacíos territoriales, garantizando la permeabilidad e integradas con el paisaje, puedan desarrollarse actividades económicas, industriales, logísticas y tecnológicas de alto valor.

6.- Impulsar la ciudad de Vitoria-Gasteiz como nodo económico dado su dinamismo demográfico e industrial, las oportunidades asociadas a su capitalidad política, su alta conectividad, la excelencia de su centro histórico y la calidad ambiental de la ciudad y de su entorno.

7.- Consolidar el desarrollo del ámbito de Jundiz, considerando el carácter estratégico de su plataforma logística tanto para el Área Funcional de Álava Central, como para la totalidad de la CAPV.

8.- Articular los espacios de excelencia de la ciudad mediante un eje constituido por el aeropuerto, la estación de autobuses, el centro de la ciudad y la universidad; el cual se configurará como un ámbito atractivo de actividades innovadoras junto con los espacios industriales en renovación del norte de Vitoria-Gasteiz.

9.- Impulsar a lo largo de todo el eje de transformación referido la creación de nuevos recorridos peatonales y ciclistas, vinculados a los sistemas de transporte colectivo.

10.- Reforzar su vocación de excelencia ambiental, garantizando la conectividad ecológica entre los espacios naturales más relevantes, impulsando la Infraestructura Verde Urbana y territorial

Por tanto, la Modificación Pormenorizada, **estaría en total consonancia con las Directrices Estratégicas de las DOTS**. No se ha detectado ninguna incompatibilidad al respecto.

## 8.2.El Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Álava Central

El Plan Territorial Parcial (PTP en adelante) de Álava Central fue aprobado definitivamente por el Decreto 277/2004, de 28 de diciembre y publicado en el BOPV el 6 de junio del 2005.

En el PTP se identifica el territorio de Álava como heterogéneo en cuanto a las realidades geográfica social o funcional. Por este motivo se opta por la diferenciación de distintos Fragmentos Territoriales que engloban territorios con un carácter común. A continuación, se identifica el fragmento territorial que conforma la zona de estudio:

FRAGMENTO TERRITORIAL B5	
<b>MUNICIPIOS</b>	Vitoria-Gasteiz.
<b>CARÁCTER</b>	<p>Incluye la ciudad de Vitoria-Gasteiz. Con esta delimitación se pretende conciliar la unidad morfológico-funcional de los fragmentos colindantes con el reconocimiento de la ciudad como singularidad territorial y primer centro urbano del Área Funcional.</p> <p>Desde la valoración del PTP, la macrocefalia de Vitoria-Gasteiz no representa un atributo negativo para el conjunto territorial. No se aprecia problema en que la ciudad - tal como queda previsto en el PGOU municipal- siga creciendo y reforzando, de forma tan cualificada como ha venido haciendo a lo largo del tiempo, su papel de centro urbano por excelencia.</p> <p>El hecho de que exista en Álava Central una ciudad como Vitoria-Gasteiz con peso y capacidad de atracción, resulta beneficioso para la captación de esos recursos tan necesarios para producir el desbordamiento poblacional que permita consolidar un sistema urbano territorial más equilibrado.</p> <p>El Fragmento comprende la ciudad consolidada y los nuevos crecimientos, representando el lugar donde aún se concentran las grandes demandas de nueva residencia.</p> <p>Sin obviar la intencionalidad de favorecer la distribución de la población y la potencial captación de nuevos habitantes atraídos por las ofertas alternativas que puedan ofrecerse desde otros Fragmentos Territoriales, la realidad demuestra que Vitoria-Gasteiz ha alcanzado las dimensiones de una ciudad media y que cuenta con los recursos necesarios para soportar aún nuevos crecimientos sin que éstos produzcan disfuncionalidades urbanas.</p> <p>La carestía e insuficiencia de viviendas constituye uno de los grandes problemas que afectan a la ciudad y que deberá encontrar solución en la concepción territorial conjunta.</p>

Las propuestas del PTP para la zona de estudio incluyen:

**OPERACIONES ESTRATÉGICAS:** Se consideran intervenciones localizadas en “áreas de oportunidad”, tanto para la implantación de nuevos usos o crecimiento de los existentes, como para generar sinergias positivas en el resto del ámbito. Con ellas se persigue la construcción de los espacios emblemático-funcionales dirigidos a albergar la nueva economía diversificada, productiva y de servicios, de Álava Central; así también como los nuevos espacios residenciales mediante los cuales se pretende diversificar la oferta de vivienda; o bien los nuevos complejos dotacionales con vocación de conformarse en hitos territoriales.

- OE-2: Arco de la Innovación Norte: Complejo logístico-productivo-aeroportuario.
- OE-3: Arco de la Innovación Sur: Puerta de Álava-Jundiz.
- OE-7: Foco de articulación territorial de Eguileta.

**ACCIONES ESTRUCTURALES:** constituyen intervenciones de carácter infraestructural o medioambiental cuyo objetivo es completar la red de elementos, en general infraestructuras de comunicación, que constituyen el “armazón” de la Estructura Territorial.

#### Viaria

AE-1 Etxabarri-Ibiña / Armiñón: Para recoger, como elemento clave de conexión de la red regional-internacional, la unión entre Etxabarri-Ibiña y Armiñón.

#### Ferrovial

AE-2 Red de transporte ligero: para prever la implantación de un sistema ligero sobre raíles, complementario de los modos de transporte público existentes en el territorio, a desarrollarse entre Salvatierra-Agurain, Vitoria/Gasteiz e Iruña de Oca, o el Aeropuerto de Foronda.

#### Paisajístico Ambientales

El objetivo principal de su propuesta es el de vertebrar **una movilidad ecológica** en el territorio de acuerdo con los principales planteamientos del turismo rural, pretendiendo que ello contribuya a reconocer las señas de identidad diferenciales de los distintos ámbitos territoriales. Los recorridos aprovechan, casi en su totalidad, infraestructuras existentes. Todos poseen la suficiente variedad de elementos ambientales, paisajísticos y antropológicos como para hilvanar itinerarios en los que la componente cultural se aúna a la deportiva o simplemente recreativa. Pretenden impulsar un turismo basado en el desarrollo de actividades de ocio en la naturaleza utilizándola, alternativamente, como espacio de intercambio, respeto y aprendizaje.

- AE-6: Itinerario de aprovechamiento del medio
- AE-7: Recorrido intercomarcal del Sur de Álava
- AE-8: Itinerario alternativo del Noroeste
- AE-9: Camino de Santiago

La **Regulación Genérica** tiene por objeto determinar criterios normativos a efectos de regular la intervención general en el territorio, construyendo un marco orientador tendente a aproximar la actuación de los distintos agentes a los contenidos propugnados en el Plan Territorial Parcial. Su desarrollo se realiza en el Título II de las Normas de Ordenación del PTP.

Así, en la regulación ambiental relacionada con la **vulnerabilidad de acuíferos** se establecen entre los criterios de aplicación el criterio general de **evitar la localización en las áreas vulnerables de actividades potencialmente emisoras de contaminantes al suelo**; cuando razones de fuerza mayor exijan la localización de este tipo de actividades, se exigirá garantía de su inocuidad para las aguas subterráneas.

En cuanto a la regulación ambiental referente a la **calidad del suelo** determina que se debe **asegurar que cualquier transformación en el uso del suelo no suponga ningún tipo de amenaza** ni para el medio ambiente ni para la salud humana, derivada de la existencia de elementos contaminantes en el sustrato sobre el que se asientan las diversas actividades que **estructuran el territorio**. Por ello, se deberá considerar el factor “calidad del suelo”, en una etapa previa al cambio de uso de un suelo, que asegurará la prevención de los riesgos para las personas y los ecosistemas, evitará la dispersión de los contaminantes a otros sistemas ambientales y optimizará el uso de los recursos. Del mismo modo, se evaluará en cada caso el alcance necesario de la recuperación de un suelo contaminado, en estrecha dependencia con el nuevo uso al que vaya a ser destinado.

En la regulación de **nuevos espacios de actividad económica** se determina que se debe incidir en la construcción de los nuevos espacios de actividades económicas respondiendo a los requerimientos del presente. También se debe **valorar la necesidad de contar con parcelas de mayor superficie** de suelo ya que las actividades demandan suelo libre en el interior de las mismas por razones funcionales -resolución de la carga y descarga, áreas de aparcamiento- pero también por razones ambientales -espacios ajardinados recualificando la actividad.

Por último, en relación a la regulación del **Espacio Industrial Existente**, se determina que Álava Central cuenta con importantes espacios industriales, en distinto estado de consolidación, que demandan atención. Por un lado, la industria situada en el espacio urbano de Vitoria-Gasteiz. Por otro, polígonos industriales de diferente entidad. Más allá de la tendencia al cambio de uso que pueda verificarse en áreas industriales de posición central, comunes al fenómeno evolutivo de las ciudades, deberá prestarse especial atención al mantenimiento o recualificación funcional y ambiental de las áreas productivas, a efectos de que éstas conserven su competitividad.

Para ello, se deberá valorar la necesidad de adaptación de la regulación vigente en cada caso, tanto para acometer la **colmatación de suelos disponibles** como para posibles renovaciones del patrimonio edificado.

Las **propuestas de la Modificación Pormenorizada, resultan compatibles y sinérgicas** con el PTP de Álava central.

### **8.3. Plan Territorial Sectorial de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales**

El Plan Territorial Sectorial (PTS) de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y Equipamientos Comerciales de la C.A.P.V. fue aprobado por el Decreto 262/2004, de 21 de diciembre.

Este PTS presenta a la ciudad de Vitoria-Gasteiz como una ciudad de reciente industrialización, que ha experimentado en los últimos veinticinco años un espectacular crecimiento demográfico y económico.

Vitoria-Gasteiz ha basado su crecimiento en el traslado de numerosas industrias de Gipuzkoa y Bizkaia. La imposibilidad de crecer en su emplazamiento inicial por falta de suelo, junto a las políticas de oferta de suelo urbanizado y las ayudas facilitadas por la Diputación Foral de Álava y el Ayuntamiento de Vitoria, impulsaron a numerosas empresas de la cornisa cantábrica a trasladarse a Vitoria-Gasteiz.

Los principales polígonos industriales existentes en Vitoria, todos ellos prácticamente colmatados son los de Betoño, Gamarra, Arriaga, Olarizu y Ali-Gobeo. Más recientes son los polígonos de Jundiz y los Llanos, actualmente en proceso de desarrollo, y el Parque Tecnológico de Miñano.

El polígono de Jundiz y el Centro de Transporte de Vitoria se han configurado como un punto de gran importancia logística y estratégica dentro de la red general de comunicación. Los desarrollos actuales se dirigen significativamente hacia operaciones de creación de grandes superficies comerciales y de servicios terciarios.

EL PTS incluye al municipio de **Vitoria-Gasteiz entre los municipios de interés preferente**. Para estos municipios se establece una política de ordenación, gestión y promoción urbanística de los suelos de actividad económica con varios niveles de intervención:

- Política básica de mejora de los suelos ocupados consolidados.
- Política especial de reconversión y remodelación de las áreas industriales obsoletas, facilitando el traslado de las empresas y la recuperación de los espacios vacantes para nuevas áreas de actividad.
- Política especial de desarrollo de los suelos desocupados con calificación industrial, mediante la impulsión, el desbloqueo y la promoción de los polígonos existentes.
- Política especial de generación de una oferta pública de nuevos suelos para actividades económicas en puntos considerados por el Plan como de interés estratégico general.

Las **propuestas de la Modificación Pormenorizada resultan compatibles y sinérgicas** con todos los aspectos relativos a las actividades económicas, y sobre todo en sus políticas de movilidad en los entornos industriales.

## 8.4. Plan Territorial Sectorial de ríos y arroyos de la CAPV

El Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Márgenes de los Ríos y Arroyos de la CAPV fue aprobado definitivamente por el Decreto 449/2013, de 19 de noviembre.

Los criterios de carácter general propuestos por el PTS implican:

- La conservación y/o recuperación de la calidad físico-química de las aguas.
- El mantenimiento del caudal mínimo ecológico.
- Evitar la ocupación de cauces.
- Disminuir los daños por inundación y riesgos naturales.
- Conservar tramos de especial interés medioambiental.
- Potenciar la integración de los cauces fluviales en las zonas de desarrollo urbano.

El PTS realiza una zonificación de las márgenes fluviales en función de tres componentes, como son la medioambiental, la hidráulica y la urbanística.

El río Zadorra y el arroyo Santo Tomás son los cauces fluviales principales del ámbito de actuación, y serán de aplicación en las actuaciones de la Modificación Puntual que interfieran con ellas.

**Las propuestas de la Modificación Pormenorizada, resultarán compatibles siempre que se respeten los criterios de carácter general emanados del PTS de Ríos y Arroyos de la CAPV.**

### 8.4.1. Riesgo de inundabilidad

Como se ha explicado en puntos anteriores, el ámbito de la propuesta del PMSP presenta un cierto riesgo de inundabilidad en la zona norte de Vitoria-Gasteiz, derivado del río Zadorra.

#### Normativa de aplicación

El instrumento normativo de referencia que regula las actuaciones a desarrollar en las zonas inundables es el **Plan Hidrológico de la parte Española del DH del Ebro** 2015-2021, aprobado mediante Real Decreto 129/2014, de 28 de febrero.

El artículo 61 “Medidas de protección contra inundaciones” recoge:

*“Durante la vigencia del presente plan, serán de aplicación para la gestión de inundaciones de la Demarcación Hidrográfica del Ebro, los criterios establecidos en las disposiciones reglamentarias de carácter general que estén en vigor, así como los establecidos por el Plan de Gestión del Riesgo de Inundación de la Demarcación Hidrográfica del Ebro para el periodo 2015 2021.”*

#### **Disposiciones normativas sectoriales de obligado cumplimiento:**

**La propuesta de la Modificación Pormenorizada** y los proyectos que la desarrollen quedarán sujetos al cumplimiento de las condiciones impuestas por las disposiciones normativas en vigor de aplicación, entre otras:

- Directiva 2007/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2001, relativa a la evaluación y gestión de los riesgos de inundación.
- Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas.
- Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Aguas, modificado por Ley 11/2005, de 22 de junio y Real Decreto-ley 4/2007, de 13 de abril.
- Ley 101/2001, de 6 de Julio, del Plan Hidrológico Nacional, parcialmente modificada por Ley 11/2005, de 22 de junio.
- Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, modificado por RD 9/2008, de 11 de enero, y Real Decreto 927/1988, de 29 de julio, modificado por el RD 907/2007, de 6 de julio, que aprueban, el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, y el Reglamento de Administración Pública del Agua y Planificación Hidrológica, respectivamente.
- Real Decreto 638/2016, de 9 de diciembre, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico aprobado por el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, el Reglamento de Planificación Hidrológica, aprobado por el Real Decreto 907/2007, de 6 de julio, y otros reglamentos en materia de gestión de riesgos de inundación, caudales ecológicos, reservas hidrológicas y vertidos de aguas residuales.
- Real Decreto 129/2014, de 28 de febrero, por el que se aprueba el Plan Hidrológico de la parte española de la Demarcación Hidrográfica del Ebro.
- Real Decreto 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de los riesgos de inundación.

**Por tanto, las propuestas de la Modificación Pormenorizada serían compatibles con el PTS, siempre que se respete la normativa impuesta en el ámbito de actuación.**

## 8.5. Plan Territorial Sectorial (P.T.S.) de zonas Húmedas de la CAPV

Este Plan Territorial Sectorial, fue aprobado definitivamente por el Decreto 160/2004, de 27 de Julio. La aprobación del Plan supuso la dotación de un documento de ordenación muy valioso en orden a otorgar a las Zonas Húmedas o Humedales en general, tanto costeros como interiores que constituyen uno de los ecosistemas más ricos y singulares y a la vez más frágiles de la biosfera, la debida protección, así como un tratamiento integrador compatible con el ordenamiento territorial.

En dicho plan se han inventariado y caracterizado las zonas húmedas de la CAPV, independientemente de si su origen es artificial o natural.

Destaca el Humedal Ramsar de Salburua, incluido en el Catálogo de Zonas Húmedas Protegidas del País Vasco, formando parte del Grupo II de Humedales del Plan Territorial Sectorial de Zonas Húmedas del País Vasco con la denominación Zonas Húmedas de Salburua (Código B9A3). Constituyen prácticamente la única muestra extensa y bien conservada de este tipo de humedales.

Con su inclusión en este PTS se pretende asegurar la conservación y recuperación de los valores naturalísticos de los espacios húmedos que conforman la zona mediante actuaciones específicas de recuperación de la hidrología original. Constituye, aunque muy transformado, el último enclave de una tipología de humedales naturales desarrollados en la Llanada Alavesa.

**Se considera que las propuestas de la Modificación Pormenorizada son compatibles con este PTS, siempre que las actuaciones propuestas no afecten directamente a los humedales, y se respete la Normativa del correspondiente del PTS de zonas húmedas de la CAPV.**

## 8.6. Otras disposiciones ambientales

### 8.6.1. Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes del País Vasco

El conocimiento y la protección de los paisajes constituyen una preocupación creciente en nuestra sociedad, pues se le atribuyen valores culturales, ambientales, económicos, y se reconoce que el paisaje es un componente importante de la calidad de vida de toda la ciudadanía.

En el ámbito europeo, el es el instrumento articulado por el Consejo de Europa para dar respuesta a estas inquietudes, y coordinar los esfuerzos que se lleven a cabo en esta materia.

En Euskadi, el compromiso por la salvaguarda del paisaje queda recogido en la , que incluye entre los objetivos correspondientes a la Meta 3, la elaboración de un Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV), y la posterior redacción de los planes de conservación y restauración para cada uno de los paisajes catalogados.

### 8.6.2. Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes del Territorio



## Histórico de Álava

Por medio del Acuerdo 829/2005, del Consejo de Diputados de 27 de septiembre, se aprueba el Catálogo de paisajes singulares y sobresalientes del Territorio Histórico de Álava.

El objetivo principal del Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de Álava es identificar y delimitar los paisajes de mayor valor del Territorio Histórico, basándose en los criterios definidos por el Convenio Europeo del Paisaje. Se pretende que sea un instrumento que ayude a cualificar, conservar y, en aquellos casos que sea preciso, restaurar los paisajes catalogados, complementando las normas y disposiciones vigentes.

El Catálogo distingue dos clases de paisajes, los singulares y los sobresalientes:

– **Se considera sobresaliente un paisaje de belleza y calidad claramente destacables**, que normalmente precisa medidas de conservación, sean pasivas (preventivas) o activas (de gestión y rehabilitación, por ejemplo, de setos).

– **Se considera singular un paisaje único, excepcional, aunque no necesariamente de gran calidad estética**, modelado en gran medida por la intervención humana. Normalmente estos paisajes, al depender de actividades que pueden haber caído en desuso o tener una viabilidad económica delicada, precisan medidas de intervención más importantes, de restauración y revalorización fundamentalmente, y contienen elementos del patrimonio histórico.

Dentro del ámbito **de la Modificación Pormenorizada** se incluyen los siguientes paisajes calificados con la categoría de sobresalientes:

- Río Zadorra.
- Anillo verde de Vitoria-Gasteiz.

Las actuaciones que se desarrollen sobre dichos paisajes catalogados, contendrán un estudio de afección paisajística.

Por otro lado, **no se esperan efectos de la Modificación Pormenorizada sobre los siguientes planes sectoriales y territoriales concurrentes**

- El Plan Sectorial de Carreteras de Álava
- El Plan de Energía Eólica
- El Plan Territorial Sectorial de Red Ferroviaria en la CAPV

### 8.6.3. Servidumbres aeronáuticas:

El término municipal de Vitoria-Gasteiz y por tanto el ámbito de aplicación de la Modificación Pormenorizada se ve afectado por las siguientes áreas de servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Vitoria:

- Servidumbres de aeródromo y radioeléctrica
- Servidumbres de la operación de aeronaves
- Servidumbres acústicas del aeropuerto

## 9. MOTIVACIÓN DE LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, establece para la Evaluación Ambiental Estratégica (en adelante EAE) de Planes y programas dos tipos de procedimiento, el ordinario y el simplificado.

En su artículo 6 establece que “serán objeto de una evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes y programas, así como sus modificaciones, que se adopten o aprueben por una Administración pública y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Ministros o del Consejo de Gobierno de una comunidad autónoma, cuando

El artículo 6 de la citada Ley establece los supuestos en los que un plan o programa deberá someterse al procedimiento de evaluación ambiental estratégica:

### *Artículo 6. Ámbito de aplicación de la evaluación ambiental estratégica.*

*1. Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes y programas, así como sus modificaciones, que se adopten o aprueben por una Administración pública y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Ministros o del Consejo de Gobierno de una comunidad autónoma, cuando:*

*a) Establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental y se refieran a la agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo terrestre, utilización del medio marino, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo; o bien,*

*b) Requieran una evaluación por afectar a espacios Red Natura 2000 en los términos previstos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.*

*c) Los comprendidos en el apartado 2 cuando así lo decida caso por caso el órgano ambiental en el informe ambiental estratégico de acuerdo con los criterios del anexo V.*

*d) Los planes y programas incluidos en el apartado 2, cuando así lo determine el órgano ambiental, a solicitud del promotor.*

*2. Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica simplificada:*

*a) Las modificaciones menores de los planes y programas mencionados en el apartado anterior.*

*b) Los planes y programas mencionados en el apartado anterior que establezcan el uso, a nivel municipal, de zonas de reducida extensión.*

*c) Los planes y programas que, estableciendo un marco para la autorización en el futuro de proyectos, no cumplan los demás requisitos mencionados en el apartado anterior.*

Además, hay que tener en cuenta que el Decreto 211/2012, de 16 de octubre, en su EAE simplificada de la modificación pormenorizada del PGOU de Vitoria-Gasteiz para posibilitar actividades logísticas, centros de distribución urbana de mercancías, en red viaria, espacios libres y zonas verdes.

disposición final primera modifica el apartado A del anexo I de la Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco, que queda redactado como sigue:

***"A) Lista de planes y programas sometidos al procedimiento de EAE:***

- 1. Directrices de Ordenación del Territorio.***
  - 2. Planes Territoriales Parciales.***
  - 3. Planes Territoriales Sectoriales.***
  - 4. Planes Generales de Ordenación Urbana.***
  - 5. Planes de Sectorización.***
  - 6. Planes de Compatibilización del planeamiento general, Planes Parciales de ordenación urbana y Planes Especiales de ordenación urbana que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente.***
  - 7. Modificaciones de los planes anteriores que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente.***
- (....)"***

Según esa misma disposición final, se entenderá que en los siguientes supuestos se dan circunstancias o características que suponen la necesidad de su sometimiento a EAE, por inferirse efectos significativos sobre el medio ambiente:

- a) Cuando establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental. Se entiende que un plan o programa establece el marco para la autorización en el futuro de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental, cuando contenga criterios o condicionantes, con respecto, entre otros, a la ubicación, las características, las dimensiones, o el funcionamiento de los proyectos o que establezcan de forma específica e identificable cómo se van a conceder las autorizaciones de los proyectos que pertenezcan a alguna de las categorías enumeradas en la legislación sobre evaluación de impacto ambiental de proyectos o en la legislación general de protección del medio ambiente del País Vasco.
- b) Cuando, puedan afectar directa o indirectamente de forma apreciable a un espacio de la Red Natura 2000, requiriendo por tanto una evaluación conforme a su normativa reguladora, establecida en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.
- c) Cuando afecten a espacios con algún régimen de protección ambiental derivado de convenios internacionales o disposiciones normativas de carácter general dictadas en aplicación de la legislación básica sobre patrimonio natural y biodiversidad o de la legislación sobre conservación de la naturaleza de la Comunidad Autónoma del País Vasco.»

**La modificación del PGOU no supone disponer de un nuevo marco para la futura autorización de proyectos, ni afectará a ningún espacio Red Natura 2000 y tampoco afectará a espacios con algún régimen de protección ambiental.**

En consecuencia, se considera que **la Modificación Pormenorizada del PGOU de Vitoria-Gasteiz** se englobaría en el supuesto del artículo 6.2.a) **de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre**, y por tanto estaría sometido al procedimiento de EAE simplificada.

No obstante, se debe tener siempre en cuenta que el órgano ambiental podría determinar en su informe de impacto ambiental, con el que culmina el procedimiento de EIA simplificada, que **la modificación del PGOU de Vitoria-Gasteiz** debe someterse a EAE ordinaria por considerar que tiene efectos significativos sobre el medio ambiente.

## 10. RESUMEN DE LOS MOTIVOS DE LA SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS

Los motivos por los que se ha descartado la alternativa 0 o de no intervención son los siguientes:

- No tiene ventajas apreciables desde el punto de vista ambiental.
- No se da solución a la problemática de la distribución urbana de mercancías.
- Se ha observado la necesidad de modificar y completar algunos apartados del actual PGOU.

**La alternativa 0**, o de no intervención, no tendría ventajas apreciables desde el punto de vista ambiental. Hay que tener en cuenta que esta alternativa se corresponde con el Plan General vigente. Debido a las necesidades de realizar algunas modificaciones, se descarta la alternativa 0 o de no intervención.

**La alternativa 1** también se ha descartado por presentarse como un mecanismo ineficaz por no dar respuesta a otros proyectos más amplios de movilidad, sostenibilidad y cambio climático

Se ha optado por **la alternativa 2** porque esta alternativa es la única que da respuesta a los planteamientos del PMSP y abre la puerta a futuras actuaciones y se posibilita la creación de espacios físicos, microplataformas, dedicados a la consolidación y reparto de actividades logísticas de microescala asociadas a la Distribución Urbana de Mercancías, en entornos urbanos. Se regula así, una actividad logística que requiere de una ubicación concreta en espacio públicos de la ciudad por estar directamente ligados a la red viaria o a los espacios libres y zonas verdes.

De esta manera se permite un cambio en el uso de vehículos de distribución tradicionales (furgonetas o camiones) por modos de transporte más eficientes y respetuosos con el medio ambiente como bicicletas, triciclos o vehículos eléctricos. Asimismo, el uso de vehículos alternativos para el reparto de mercancías, tiene un gran potencial para disminuir el impacto de los vehículos convencionales, tanto en la ocupación del espacio público, las condiciones acústicas, la calidad del aire o en la emisión de gases de efecto invernadero.

## 11. PROPUESTA DE MEDIDAS PROTECTORAS Y CORRECTORAS

Una vez identificadas y valoradas las principales afecciones ambientales derivadas de la Modificación Pormenorizada del PGOU de Vitoria-Gasteiz, se procede a establecer una propuesta general de medidas preventivas y correctoras dirigidas a limitar, reducir o minimizar los posibles impactos ambientales. Dadas las características del Plan, estas medidas se centran en recomendaciones y actuaciones a desarrollar tanto en la redacción de las actuaciones proyectadas, como para la ejecución de las mismas.

### 11.1. Medidas Generales para la fase previa de desarrollo de la modificación del PGOU

**Todas las medidas serán de aplicación** para los proyectos que desarrolle la Modificación Pormenorizada del PGOU de Vitoria-Gasteiz:

- Todas las medidas contempladas en el presente documento y **las derivadas del informe ambiental emitido por Gobierno Vasco.**
- Se contarán con los **diferentes informes preceptivos de las diferentes administraciones (afección aeroportuaria, URA, DFA, etc.).**
- **Para del control y vigilancia ambiental de las obras**, será necesario contratar **un equipo multidisciplinar de especialistas** que controlen la correcta aplicación de las medidas de prevención y corrección de impactos. Colaborarán en todo momento con la Dirección de Obra controlando los aspectos relacionados con el presente documento.
- Se procederá a **la delimitación de las superficies** que vayan a ser afectadas, así como los retiros definidos, con el objeto de evitar la afección a terrenos que no estén contemplados dentro de las diferentes actuaciones/proyectos. Todas las actuaciones llevarán asociados sus respectivos estudios de Seguridad y Salud, para evitar accidentes dentro y fuera de la obra.
- Se redactará un **Plan de Obra**, donde se recogerán las distintas fases de las propuestas, así como un **Manual de buenas prácticas ambientales** para su utilización por el personal de obra. El Plan de obra deberá tener en cuenta la necesidad de revegetar las superficies libres que no resulten directamente ocupadas por la urbanización.
- La Contrata deberá garantizar que, en las zonas propuestas para la **ubicación del parque de maquinaria y zonas de acopio, el suelo esté impermeabilizado**, y en el caso de que se generen vertidos accidentales, tener preparado un protocolo de actuación. Se instalará un punto limpio en la zona de obras.
- **Los proyectos o actuaciones, que según Decreto 165/2008 coincidan o afecten a ubicaciones potencialmente contaminantes**, deberán proceder a la realización de una investigación de la calidad del suelo tal y como se establece en la citada Ley 4/2015, y que dicha investigación se realizará por una entidad acreditada según Decreto 199/2006.
- Se tendrá en cuenta las **zonas de interés arqueológico** y por tanto se procederá a realizar una consulta al Servicio de Patrimonio Histórico-Arquitectónico y a Dirección de Patrimonio Cultural de la DFA y Gobierno Vasco a la hora de desarrollar los proyectos. Los proyectos constructivos realizarán un estudio de este patrimonio para evitar afecciones y, en su caso, prever medidas correctoras.



- Se procederá a **valorar los elementos arbóreos y arbustivos afectados**, para determinar si fuese posible su trasplante o en su defecto un estudio sobre su valoración botánica.
- Cuando aplique a las nuevas actividades logísticas el Decreto 213/2012 de 16 de octubre de contaminación acústica, se procederá a redactar los **pertinentes estudios acústicos en base al análisis del punto 6.19.4.-Contaminación Acústica**.

## 11.2. Medidas generales en fase de construcción y explotación

- **Protección del suelo (contaminación de suelo y subsuelo):**
  - La Contrata/s, encargada de la ejecución de las obras **deberá incluir un programa de manejo de suelos**, en el que se especifique las áreas delimitadas para los acúmulos temporales de tierra vegetal (en el caso de que existan), especificando que no se deberán sobrepasar los 2-1,5 metros de altura por caballón. Los acopios se deberán realizar en zonas que ya se encuentran afectadas por las obras o, en su defecto, en áreas que se encuentren desprovistas de vegetación.
  - La gestión de los residuos se realizará según el anejo correspondiente del **proyecto, y cuando proceda** el estudio de Suelos Potencialmente Contaminados. La gestión de los Residuos de Construcción y Demolición (RCD) se ajustará a las directrices establecidas en el Decreto 112/2012, de 26 de junio, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.
  - La gestión de los aceites usados se realizará de acuerdo con el Real Decreto 679/2006, de junio, por el que se regula la gestión de los aceites industriales usados y con el Decreto 259/1998, de 29 de septiembre, por el que se regula la gestión del aceite usado en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
  - Los recipientes o envases conteniendo residuos peligrosos cumplirán las normas de seguridad establecidas en el artículo 13 del Real Decreto 833/1988, de 20 de julio, por el que se aprueba el reglamento para la ejecución de la Ley 20/1986, de 14 de mayo, básica de residuos tóxicos y peligrosos, y permanecerán cerrados hasta su entrega a gestor evitando cualquier pérdida de contenido por derrame o evaporación.
  - Instalación **de un punto limpio** en la zona de obras.
  - Se emplearán **sistemas de drenaje sostenibles** en la impermeabilización de grandes superficies para un control sostenible de la escorrentía generada.
  - Siempre que se tengan dudas, se realizará **un estudio geotécnico o hidrogeológico** para descartar posibles afecciones al acuífero cuaternario.
- **Protección sobre la hidrología superficial/subterránea y calidad del agua:**
  - Se cumplirán todos **los condicionantes derivados del PTS de Ríos y Arroyos de la CAPV** y la legislación sectorial vigente.
  - Se cumplirán las **condiciones establecidas en la autorización de las obras por parte del organismo de cuenca**.
  - Con anterioridad a la realización de las obras se procederá a la realización de un Programa de obra por parte del contratista que incluya la prevención, seguimiento y control de los posibles riesgos de vertidos para evitar su afección a la hidrología superficial y subterránea del ámbito. Se señalarán las zonas más idóneas para el establecimiento de las Instalaciones de Obra y Parques de Maquinaria.
  - Siempre que se actúe **sobre una zona inundable**, se realizarán los oportunos estudios de inundabilidad.

- **Protección sobre la calidad del aire:**
  - Durante las obras, maquinaria y vehículos circularán a una velocidad no superior a 20 km/h al tratarse generalmente de obras urbanas.
  - Se abordará una revisión documental de las tarjetas de homologación e ITV de la maquinaria de obra, en lo referente a combustión, emisiones y nivel de ruidos, para comprobar el cumplimiento de la normativa de emisiones.
  - Se humedecerán los caminos de acceso o instalación de lavarruedas para reducir la cantidad de sólidos en suspensión derivados del paso del transporte de materiales por los mismos.
- **Protección sobre la Red Natura 2000, hábitats, vegetación de interés y el paisaje:**
  - **Las actuaciones que se ubiquen sobre elementos naturales de interés**, llevarán asociado un anejo ambiental sobre la repercusión a dichos ámbitos, un anejo de restauración ambiental y paisajístico. Las revegetaciones se realizarán empleando exclusivamente especies autóctonas.
  - Excepcionalmente en ambientes urbanos se podrán usar especies ornamentales pero que carezcan de carácter invasor.
  - Deberán **adoptarse medidas de control de aparición de especies vegetales alóctonas con potencial invasor**. Como prevención no se permitirá el uso de tierras procedentes de otro lugar que no sea la propia obra, salvo autorización expresa del órgano ambiental en este sentido.
  - En los entornos **de alta calidad paisajística** (Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la CAPV y Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes del THA), se procederá a la realización de un Estudio de Paisaje.
- **Protección sobre la Calidad acústica:**
  - Cumplimiento de las normas sobre ruidos y vibraciones establecidas en la legislación vigente, como el R.D 212/2002, de 22 de febrero por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre y Real Decreto 524/2006, de 28 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 212/2002.
  - El tráfico de maquinaria pesada que se produzca en la fase de construcción ha de planificarse utilizando aquellas rutas y vías de entrada y de salida que resulten menos molestas para las los habitantes del entorno.
  - Asimismo, la Dirección de Obra deberá dar las órdenes oportunas para que se cumplan los horarios de actividad previstos. Se respetará un horario de trabajo diurno (8,00h a 20,00 h).
  - En el caso de que durante la ejecución de las obras se produjesen quejas vecinales, se procederá a realizar mediciones in situ, y en el caso de que se superasen los objetivos de calidad acústica se propondrán medidas correctoras al respecto.
- **Protección sobre la Contaminación lumínica:**
  - Se adoptarán sistemas de iluminación de reducido impacto lumínico, de manera que se asegure la iluminación de las calles y lugares comunes y minimice la contaminación lumínica ascendente.

## 12. DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN

El programa de Vigilancia Ambiental tiene como finalidad controlar el desarrollo de las actuaciones, minimizar o evitar las afecciones ambientales identificadas y supervisar la ejecución de las medidas de integración ambiental que se establecen en este documento ambiental y que pueda establecer el órgano ambiental en su informe. De esta forma, los objetivos fundamentales que se persiguen son:

- Verificar la correcta ejecución de las obras, de forma que se cumplan las medidas preventivas y correctoras previstas.
- Comprobar que los impactos producidos son los previstos, tanto en magnitud como en lo que se refiere al elemento afectado.
- Detectar si se producen impactos no previstos en este documento ambiental, y poner en marcha las medidas correctoras pertinentes en caso necesario.
- Seguir la evolución de las medidas preventivas y correctoras adoptadas, y comprobar la eficacia de las mismas. Determinar, en caso negativo, las causas que han provocado su fracaso y establecer las nuevas medidas a adoptar en este caso.
- Asesorar a la Dirección de Obras en aspectos ambientales del proyecto.

Durante la **Fase de control** de los Documentos de Gestión, se comprobará que la **Modificación Pormenorizada** y las diferentes acciones derivadas cumplen con lo dispuesto por los organismos competentes y contienen toda la documentación y estudios específicos necesarios.

En la **Fase preoperacional**, se comprobará la remisión de las correspondientes notificaciones de comienzo de las obras y la obtención de autorizaciones, así como todos los estudios ambientales previos en el caso de ser necesarios.

**Finalmente, durante la ejecución** de los diferentes trabajos, se realizarán controles sobre el área de afección, ubicación y funcionamiento de los diferentes tajos de obra, la gestión de los residuos, el ruido y calidad del aire, la adecuación hidrológica, las labores de restauración e integración paisajística, y la campaña final de limpieza del ámbito.

### 12.1. Indicadores de control

Las medidas de control necesarias para llevar a cabo el seguimiento de los impactos generados por las intervenciones previstas, así como de la ejecución y eficacia de las medidas correctoras propuestas, en especial en la fase de obras, se centran en la vigilancia del cumplimiento de:

- Las medidas especificadas en el apartado correspondiente de este documento ambiental.
- Las medidas que imponga el órgano ambiental

Para ello, deberá contarse con un técnico/a ambiental especializado/a durante las obras. Aparte del cumplimiento/no cumplimiento de las medidas señaladas, se proponen los siguientes indicadores cuantitativos para el seguimiento.

**El responsable de la correcta vigilancia ambiental de las obras y documentos de desarrollo del PGOU, será el propio Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz y de los Contratistas y Empresas responsables de la modificación PGOU.**

## 12.2. Indicadores de seguimiento ambiental del Plan

Se proponen los siguientes indicadores cualitativos para el seguimiento ambiental de las obras derivadas de la Modificación Pormenorizada del PGOU.

Control	Indicador de control	Objetivo de cumplimiento	Periodicidad
Verificación de la inclusión de las directrices/pautas señaladas en el Documento Ambiental Estratégico en las diferentes acciones de la Modificación Pormenorizada del PGOU	Cumplimiento normativo e inclusión de los criterios ambientales.	En las acciones que desarrolle la Modificación Pormenorizada del PGOU se garantizará el cumplimiento de las determinaciones de carácter ambiental recogidas en las diferentes autorizaciones, licencias, informes, etc., de las diferentes administraciones implicadas.	Antes del inicio de las obras.
Control de la ocupación y usos del suelo	Superficie correctamente ocupada en relación a los proyectos técnicos.	Evitar ocupaciones innecesarias y que las acciones se desarrollen según lo proyectado.	Dependiendo de la acción a desarrollar.
Control del medio edáfico.	Pérdida de suelo en superficies desnudas durante las obras.  Correcta extracción y acopio de la tierra vegetal según las indicaciones de la D.A.O.	Evitar la aparición de erosiones. Realizar controles semanales especialmente en época de lluvias.  Evitar espesores incorrectos y un correcto mantenimiento de los acopios de la tierra vegetal.	Dependiendo de la acción a desarrollar.
Control sobre la afección a la población.	Reposición de posibles servicios afectados.  Mantenimiento de las infraestructuras viarias, peatonales y ciclistas en correcto estado.  Posibles estudios acústicos.	Vigilancia de la emisión y efectos del polvo en épocas de sequía en el entorno habitado. En su caso, se procederá a dar riegos sobre las superficies emisoras.  Reposición de todos los servicios que vayan a ser afectados.  Limpieza de los accesos a la obra y carreteras aledañas.  Desarrollo de un plan de seguridad y salud	Dependiendo de la acción a desarrollar.
Control de especies invasoras.	Aparición de especies alóctonas en el ámbito de actuación.	Comprobar que durante la fase de desbroce no hay presencia de especies invasoras y que la utilización de tierra vegetal esté libre de semillas de especies invasoras.	Antes del inicio de las obras.

Control	Indicador de control	Objetivo de cumplimiento	Periodicidad
Control de la gestión de los residuos.	Presencia de punto limpio en la obra y correcta gestión de los mismos.  Medidas para fomentar la reutilización de materiales.	La dirección facultativa de la obra tiene la responsabilidad de controlar la ejecución de la obra, siendo parte de la misma el seguimiento del plan de la gestión de residuos.	Dependiendo de la acción a desarrollar.
Control sobre la afección a la fauna.	Afección a fauna de interés (Plan de Gestión Aprobado).	Minimizar la afección a la fauna.  Controlar la presencia de individuos atropellados por parte de vehículos y maquinaria de obra.  Se realizarán comprobaciones periódicas in situ sobre la afección sobre la avifauna del entorno. En base a los resultados obtenidos se elaborará un informe y, en su caso, se propondrán las medidas correctoras oportunas.	Antes del inicio de las obras y posteriormente dependiendo de la acción a desarrollar.
Control vegetación urbana	Afección a arbolado urbano y a la vegetación presente en parques y jardines.	Control de las especies afectadas. Valoración botánica e informe correspondiente.	Antes y durante la ejecución de las obras.
Patrimonio	Aparición de elementos arqueológicos y arquitectónicos.  Cumplimiento de la legislación.	Control durante las excavaciones más superficiales por si aparecieran restos arqueológicos y comunicación a los organismos administrativos correspondientes (Diputación Foral de Álava y Centro de Patrimonio Cultural Vasco).	Antes del inicio de las obras.  Dependiendo de la acción a desarrollar.
Paisaje y restauración ambiental	Verificación de la inclusión de un Programa de restauración ambiental y paisajística en fase de redacción de las diferentes acciones a desarrollar.	Se comprobará los resultados de la revegetación y de la visibilidad de la nueva instalación desde distintos puntos.  Riegos periódicos y reposición de los ejemplares arbóreos que no hayan prosperado tras la revegetación.	Durante la fase de plantaciones y el periodo de garantía.  Dependiendo de la acción a desarrollar.
Calidad acústica	Posible desarrollo de estudios acústicos pormenorizados.	Ley 37/2003 del Ruido y en los reglamentos que la desarrollan.  Decreto 213/2012 de contaminación acústica de la CAPV.  La Ordenanza Municipal contra el Ruido y las Vibraciones aprobada con fecha 24/09/2010.	Antes de la licencia de obras.  Dependiendo de la acción a desarrollar.

### **12.3. Indicadores de seguimiento ambiental de la Modificación Pormenorizada en relación al Sistema de indicadores de la Agenda 21 Local de Vitoria-Gasteiz**

Son una serie de indicadores de sostenibilidad derivados del proceso de la Agenda Local 21 de Vitoria-Gasteiz. La Modificación Pormenorizada ayudará a la mejora de los siguientes indicadores y que serán objeto de seguimiento:

#### **1.- Calidad del aire**

Número de días al año en que se registra una calidad del aire "regular", "mala" o "muy mala".

**Fuente de datos:** Red Automática de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica de Vitoria-Gasteiz. Departamento de Medio Ambiente y Sostenibilidad del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

#### **Objetivos estratégicos de la Modificación Pormenorizada que aplica:**

- Consolidación de un modelo urbano y de espacio público para la movilidad sostenible.
- Impulso a una movilidad más cómoda, segura e inclusiva.
- Obras e infraestructuras para una movilidad más eficiente.

**Tendencia deseable:** disminución.

**Periodicidad de cálculo:** anual.

#### **2.- Contaminación sonora**

Población residente en calles expuestas durante las 24 horas del día a niveles de ruido exterior superiores a los deseables como objetivo de calidad.

**Fuente de datos:** Mapa de Ruido de Vitoria-Gasteiz y sus actualizaciones. Departamento de Medio Ambiente y Sostenibilidad del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

#### **Objetivos estratégicos de la Modificación Pormenorizada que aplica:**

- Consolidación de un modelo urbano y de espacio público para la movilidad sostenible.
- Impulso a una movilidad más cómoda, segura e inclusiva.
- Obras e infraestructuras para una movilidad más eficiente.

**Tendencia deseable:** disminución.

**Periodicidad de cálculo:** bienal.



### 3.- Acceso a servicios básicos y zonas públicas abiertas

La accesibilidad se expresa a través del porcentaje de población residente a menos de 300 y 500 metros, respectivamente, de servicios básicos y zonas públicas abiertas.

**Fuente de datos:** Sistema de Información Ambiental (SIAM) del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. Varios departamentos municipales.

#### Objetivos estratégicos de la Modificación Pormenorizada que aplica:

- Consolidación de un modelo urbano y de espacio público para la movilidad sostenible.
- Obras e infraestructuras para una movilidad más eficiente.

**Tendencia deseable:** aumento.

**Periodicidad de cálculo:** anual.

### 4.- Número anual de accidentes de tráfico en ámbito urbano por cada 1.000 vehículos

**Fuente de datos:** Policía local.

#### Objetivos estratégicos de la Modificación Pormenorizada que aplica:

- Impulso a una movilidad más cómoda, segura e inclusiva.
- Obras e infraestructuras para una movilidad más eficiente.

**Tendencia deseable:** disminución.

**Periodicidad de cálculo:** anual.

### 5.- Número anual de atropellos a peatones en ámbito urbano por cada 10.000 habitantes

**Fuente de datos:** Policía local.

#### Objetivos estratégicos de la Modificación Pormenorizada que aplica:

- Impulso a una movilidad más cómoda, segura e inclusiva.
- Obras e infraestructuras para una movilidad más eficiente.

**Tendencia deseable:** disminución.

**Periodicidad de cálculo:** anual.

## 6.- Satisfacción ciudadana con la comunidad local

El indicador expresa el porcentaje de vitorianos satisfechos o insatisfechos en relación con su ciudad, atendiendo a distintos aspectos.

**Fuente de datos:** Eco barómetro municipal. Ihobe.

**Objetivos estratégicos de la Modificación Pormenorizada que aplica:**

- Consolidación de un modelo urbano y de espacio público para la movilidad sostenible.
- Impulso a una movilidad más cómoda, segura e inclusiva.
- Obras e infraestructuras para una movilidad más eficiente.

**Tendencia deseable:** aumento.

**Periodicidad de cálculo:** cuatrienal.

### 13. PROPUESTA DE RELACIÓN DE PÚBLICO INTERESADO

De acuerdo a legislación vigente se considera público interesado a:

- Los promotores y, en todo caso, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.
- Quienes, sin haber iniciado el procedimiento, tengan derechos que puedan resultar afectados por la decisión que en el mismo se adopte.
- Aquellos cuyos intereses legítimos, individuales o colectivos, puedan resultar afectados por la resolución y se personen en el procedimiento en tanto no haya recaído resolución definitiva.
- Las asociaciones y organizaciones representativas de intereses económicos y sociales serán titulares de intereses legítimos colectivos en los términos que la Ley reconozca.
- Asociaciones, fundaciones u otras personas jurídicas sin ánimo de lucro que tengan como fines acreditados en sus estatutos la protección del patrimonio, natural, cultural y paisajístico y en general del medio ambiente (...) y que desarrollen su actividad en el ámbito afectado por el plan o programa de que se trate.

## 14. ANEXO I SOSTENIBILIDAD ENERGÉTICA

La Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca, que entró en vigor el 1 de marzo de 2019 tiene por objetivo principal establecer los pilares normativos de la sostenibilidad energética en el ámbito de las administraciones públicas vascas y el sector privado, basando sus objetivos en el impulso de medidas de eficiencia energética, el ahorro de energía y la promoción e implantación de energías renovables.

En el capítulo I del título II contempla la necesidad de integrar la sostenibilidad energética en las políticas públicas y la coordinación interinstitucional, haciendo hincapié en la ordenación del territorio y el urbanismo, como establece el artículo 7.

Concretamente el artículo 7.1 de la Ley 4/2019, establece que, de acuerdo con los principios que inspiran esta ley, los instrumentos de ordenación del territorio, de planeamiento urbanístico y de infraestructuras del transporte deberán incluir un estudio de sostenibilidad energética, en los términos establecidos en dicha ley.

El artículo 7.2 establece que estarán sujetos a lo anterior, los siguientes instrumentos:

- a) Las directrices de ordenación territorial, los planes territoriales parciales y los planes territoriales sectoriales.
- b) Los planes de ordenación estructural, planes generales de ordenación urbana, planes de compatibilización de planeamiento general, planes de sectorización y, en su caso y en los términos que se establezcan reglamentariamente, los planes de ordenación pormenorizada.
- c) Los planes de carreteras o de infraestructuras de transporte y aquellos con incidencia directa en la logística de la distribución de mercancías.

Las determinaciones que se realicen en el planeamiento superior se tendrán en cuenta en los instrumentos subordinados.

El estudio de sostenibilidad energética se incluirá dentro del procedimiento de evaluación ambiental estratégica e incluirá los siguientes aspectos:

- a) Evaluación de la adaptación a las exigencias de sostenibilidad energética.
- b) Evaluación de la implantación de energías renovables en los edificios y las infraestructuras.
- c) Estudio de movilidad, a los efectos del consumo energético, incluyendo alternativas al uso del transporte privado y políticas de impulso de la movilidad no motorizada y la no movilidad.
- d) Estudio del alumbrado público exterior, a los efectos de evaluar los niveles y tiempos de iluminación óptimos para cada espacio público.

Por otro lado, la Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo establece que la ordenación urbanística fomentará la utilización y aprovechamiento de energías renovables, la eficiencia energética, la minimización de producción de residuos y el ahorro de recursos naturales en los sistemas urbanos.

## Movilidad urbana

En **relación a la movilidad**, desde el año 2006, la ciudad de Vitoria-Gasteiz ha conseguido importantes logros en sus pautas hacia una movilidad más sostenible. La evolución de la movilidad en el último decenio en Vitoria-Gasteiz muestra el éxito del Plan vigente, ya que las medidas implantadas en el Plan se han visto traducidas en una modificación de los hábitos de movilidad de sus ciudadanos.

En particular, medidas como la implantación de una nueva red de transporte público, las mejoras para la movilidad en bicicleta y a pie, o medidas restrictivas para la movilidad en vehículo privado han tenido sus consecuencias en la movilidad de la ciudad.

La comparativa de los datos de movilidad en el período comprendido entre 2006 (justo antes de la implantación del vigente PMSEP) y 2014 (última encuesta de movilidad realizada en la ciudad), así lo corroboran:

- Incremento muy significativo de la movilidad en bicicleta. La cuota modal de la bicicleta pasa del 3,3% en 2006 al 12,3% en 2014, lo que significa un aumento del 273% en el reparto modal, y un aumento del 484% de los desplazamientos en bicicleta.
- Incremento moderado de la movilidad a pie. La cuota modal de la movilidad a pie pasa del 49,6% en 2006 al 54,4% en 2014.
- Incremento muy significativo de la movilidad en transporte público. Aunque el reparto modal del transporte público sea parecido en 2006 y en 2014, los desplazamientos en TP aumentan en un 54,7%.
- Reducción de la movilidad en vehículo privado. El reparto modal del vehículo privado pasa del 36,9% el 2006 al 24,7% en 2014 (aunque los desplazamientos totales aumentan ligeramente).

Por otro lado, se evidencia un aumento de la movilidad en general. Se pasan de 581.336 desplazamientos en 2006 a 911.307 desplazamientos en 2014, a pesar de que la población sólo aumenta un 6,5%. Este incremento de la movilidad en general, como ya apuntaba la evaluación abordada al inicio de este proceso de revisión, puede representar una amenaza en términos de sostenibilidad por las múltiples consecuencias que genera sobre el conjunto del sistema de movilidad y la habitabilidad del espacio público.

En **relación a la red peatonal** y según el diagnóstico realizado, los niveles de accesibilidad en viario son adecuados, las aceras y pendientes de la mayor parte de la ciudad cumplen con los requisitos mínimos por ley de accesibilidad. Sin embargo, lo que sigue prevaleciendo es el predominio del espacio destinado al coche respecto al espacio destinado a la ciudadanía. Esto puede limitar de diferentes formas la consolidación de la red de sendas urbanas. Por un lado, limita el grado de habitabilidad en aquellos itinerarios de uso cotidiano o también limita el uso y reconocimiento en itinerarios potenciales.

La **red actual de transporte público** proviene de la remodelación fruto de la implantación del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz, en 2008, que le confirió el carácter ortogonal a su diseño, pasando de 17 líneas a tan sólo 10 líneas diurnas (más las 2 de tranvía) y 5 líneas nocturnas o Gautxori.

**En cualquier caso,** los planes proyectos derivados de la presente Modificación Pormenorizada, tendrán en cuenta una serie de buenas prácticas ambientales y de sostenibilidad energética como:

- Los proyectos técnicos realizarán una evaluación correcta en relación a la sostenibilidad energética, y el marco normativo en relación con la sostenibilidad energética lo establece el Documento Básico HE (DB-HE) Ahorro de energía del Código Técnico de la Edificación.
- Estudio de eficiencia energética en los nuevos edificios y posibilidad de implantación de energías renovables como la solar en la cubierta de los mismos o en espacios libres.
- Mantener un buen estado técnico de funcionamiento del parque de maquinaria para ejecutar los diferentes trabajos, para reducir así en la mayor medida posible el escape de gases, derrame y consumos innecesarios de combustibles y lubricantes, así como la generación de ruidos innecesario.
- Fomentar el reciclado de las distintas unidades de obra para poder reutilizarlas en otras zonas del proyecto u otros proyectos (capas de los viales a demoler, etc.).
- Incorporar criterios ambientales en el aprovisionamiento eligiendo materiales, productos y proveedores con certificación ambiental.
- Utilizar productos de limpieza, fitosanitarios, etc., con etiqueta ecológica europea y utilizar siempre la cantidad recomendada por el fabricante.
- También se preverá el estudio e implantación de estaciones de recarga de uso público en los entornos urbanos, para garantizar el suministro de energía a las personas usuarias de vehículos eléctricos y propulsados por combustibles alternativos, ni tampoco espacios para facilitar el uso y el aparcamiento de bicicletas, tal como apunta la Ley 4/2019.
- En los futuros desarrollos se deberá tener en cuenta el aislamiento térmico y sistema de ventilación en verano. Esto se consigue al utilizar los materiales adecuados en los cerramientos o en los sistemas de aislamiento. También en verano hay que tener en cuenta sistemas de ventilación. Esto supone ahorro energético y reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>. En las ampliaciones o nuevas edificaciones se procurará que los materiales constructivos a utilizar tengan un grado alto de aislamiento térmico y sean lo más duraderos y lo menos contaminantes posibles.
- Se aconseja la utilización de los siguientes documentos realizados por Ihobe como **base para la construcción sostenible: "Guía de Edificación Ambientalmente Sostenible. Edificios Industriales"**.

En relación a la **Movilidad**, el municipio de Vitoria-Gasteiz cuenta con Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público, que será de aplicación al presente documento y que es la base de la presente Modificación Pormenorizada.

### **En relación al apartado de alumbrado público exterior**

Una de las consideraciones a tener en cuenta en la eficiencia energética de los edificios es el análisis de los equipos de iluminación en los diferentes espacios de los edificios. Aun así, cabe destacar que los proyectos a desarrollar aportarán información respecto al alumbrado y efectuarán un estudio de eficiencia lumínica.



Entre los aspectos a incluir en el estudio de la sostenibilidad energética, la Ley 4/2019 incluye el estudio del alumbrado público exterior, a los efectos de evaluar los niveles y tiempos de iluminación óptimos para cada espacio público.

Se justificará que los niveles de contaminación lumínica se encuentran dentro de los valores recomendados por la comisión internacional de iluminación (CIE) en su publicación nº 126-1997 para zonas de Áreas de brillo o luminosidad media (E3): Zonas urbanas residenciales, donde las calzadas (vías de tráfico rodado y aceras) están iluminadas.

Así mismo cumplirá las condiciones técnicas de diseño, ejecución y mantenimiento de las instalaciones de alumbrado exterior del Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus instrucciones técnicas complementarias EA-O1 a EA-O7, con la finalidad de: mejorar la eficiencia y ahorro energético; disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero y limitar la contaminación lumínica.

Se recomienda la utilización de sistemas de iluminación de bajo consumo (tecnología LED) y otras tecnologías que minimicen los consumos (automatización de sistemas, sistemas de regulación y control de encendidos y apagados, etc.), tanto en el interior de los edificios como en la iluminación del espacio exterior.

En el espacio exterior se adoptarán sistemas de iluminación de reducido impacto lumínico adecuado al entorno circundante que eviten la contaminación lumínica, utilizando luminarias que concentren el flujo luminoso en su hemisferio inferior con grupos ópticos capaces de aumentar el flujo dirigido hacia la superficie a iluminar.

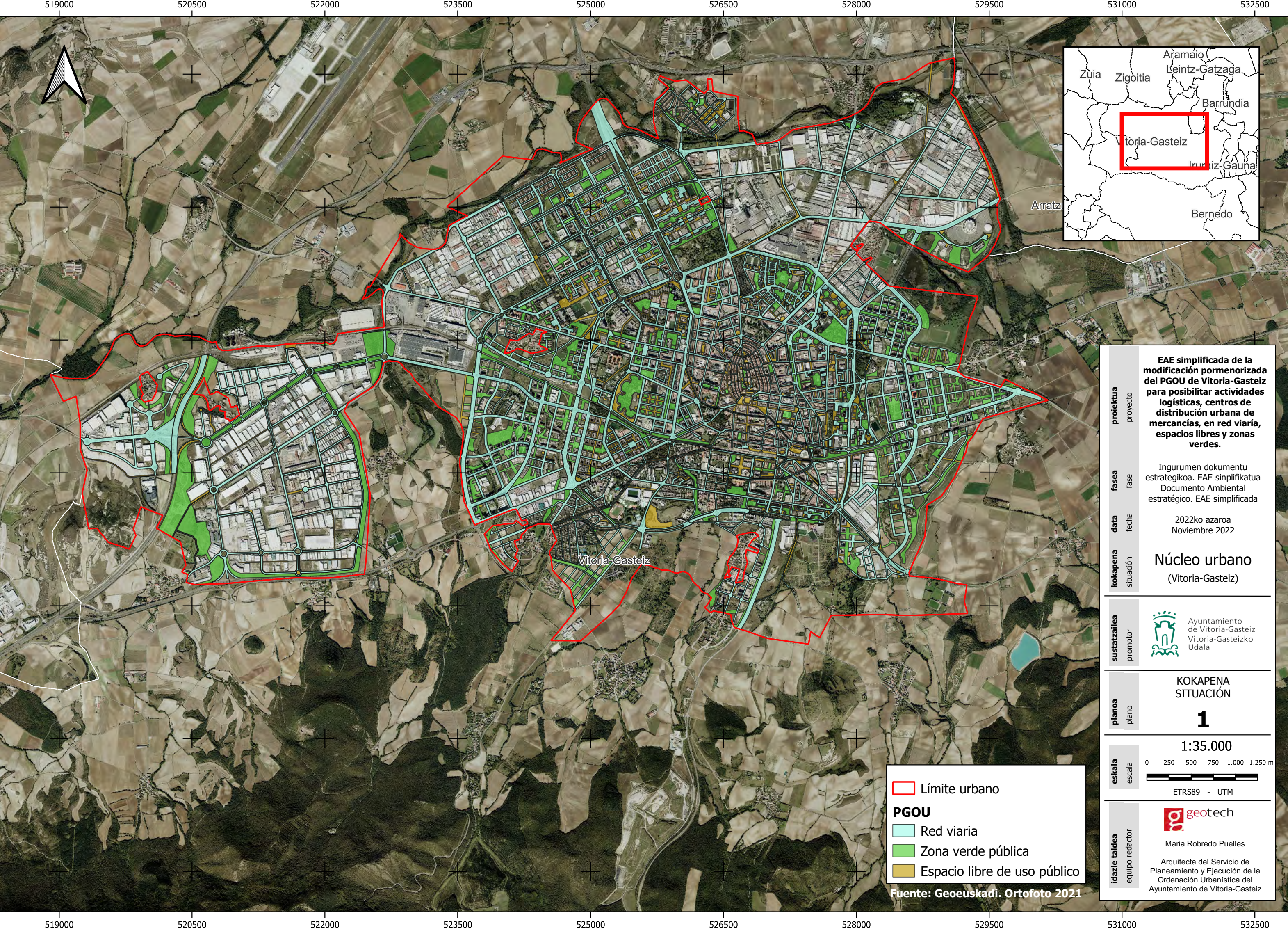
Se considera que, los desarrollos derivados de la presente Ordenación Pormenorizada **cumplirán los objetivos de sostenibilidad energética, siempre y cuando se lleven a cabo las propuestas en este capítulo.**

En cualquier caso, las actuaciones que se lleven a cabo en el municipio en ejecución del PGOU se adecuarán a lo dispuesto en la Ley 4/2009 y a Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo.

## 15. ANEXO II CARTOGRÁFICO

- 1.- Mapa de Situación y Principales Actuaciones.
- 2.- Mapa Red Hidrogeología.
- 3.- Mapa de Vegetación.
- 4.- Mapa de Fauna Amenazada (con Plan de Gestión aprobado).
- 5.- Mapa de Red Natura 2000 y Hábitats de Interés Comunitario.
- 6.- Mapa de Red de Corredores Ecológicos.
- 7.- Mapa de Paisajes Catalogados.
- 8.- Mapa de Riesgos Ambientales.









proiektua	proyecto	<b>EAE simplificada de la modificación pormenorizada del PGOU de Vitoria-Gasteiz para posibilitar actividades logísticas, centros de distribución urbana de mercancías, en red viaria, espacios libres y zonas verdes.</b>
fasea	fase	Ingurumen dokumentu estrategikoa. EAE sinplifikatua Documento Ambiental estratégico. EAE simplificada
data	fecha	2022ko azaroa Noviembre 2022
kokapena	situación	<b>Núcleo urbano</b> (Vitoria-Gasteiz)

sustatzaillea	promotor	 Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz Vitoria-Gasteizko Udala
---------------	----------	---

planoa	plano	<b>KOKAPENA SITUACIÓN</b> <b>1</b>
--------	-------	---------------------------------------

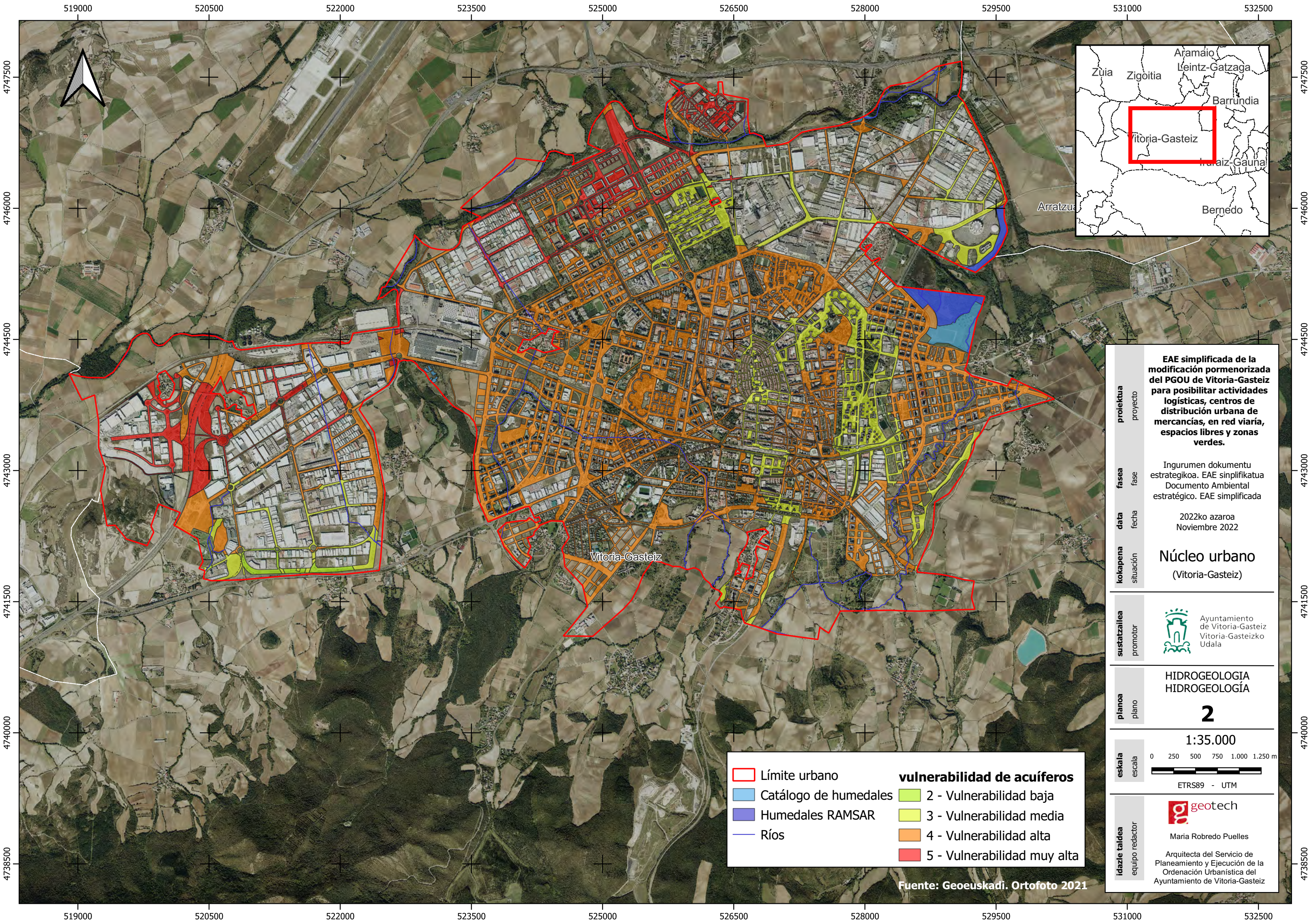
eskala	escala	0 250 500 750 1.000 1.250 m ETRS89 - UTM
--------	--------	---

idazle taldea	equipo redactor	 geotech María Robredo Puellas Arquitecta del Servicio de Planeamiento y Ejecución de la Ordenación Urbanística del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz
---------------	-----------------	---

 Límite urbano
<b>PGOU</b>
 Red viaria
 Zona verde pública
 Espacio libre de uso público

Fuente: Geoeuskadi. Ortofoto 2021





proiektua	proyeto
fasea	fase
data	fecha
kokapena	situación

EAE simplificada de la modificación pormenorizada del PGOU de Vitoria-Gasteiz para posibilitar actividades logísticas, centros de distribución urbana de mercancías, en red viaria, espacios libres y zonas verdes.

Ingurumen dokumentu estrategikoa. EAE sinplifikatua  
Documento Ambiental estratégico. EAE simplificada

2022ko azaroa  
Noviembre 2022

Núcleo urbano  
(Vitoria-Gasteiz)

sustatzaillea	promotor
---------------	----------

Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz  
Vitoria-Gasteizko Udala

planoa	plano
--------	-------

HIDROGEOLOGIA  
HIDROGEOLOGÍA

2

eskala	escala
--------	--------

0 250 500 750 1.000 1.250 m  
ETRS89 - UTM

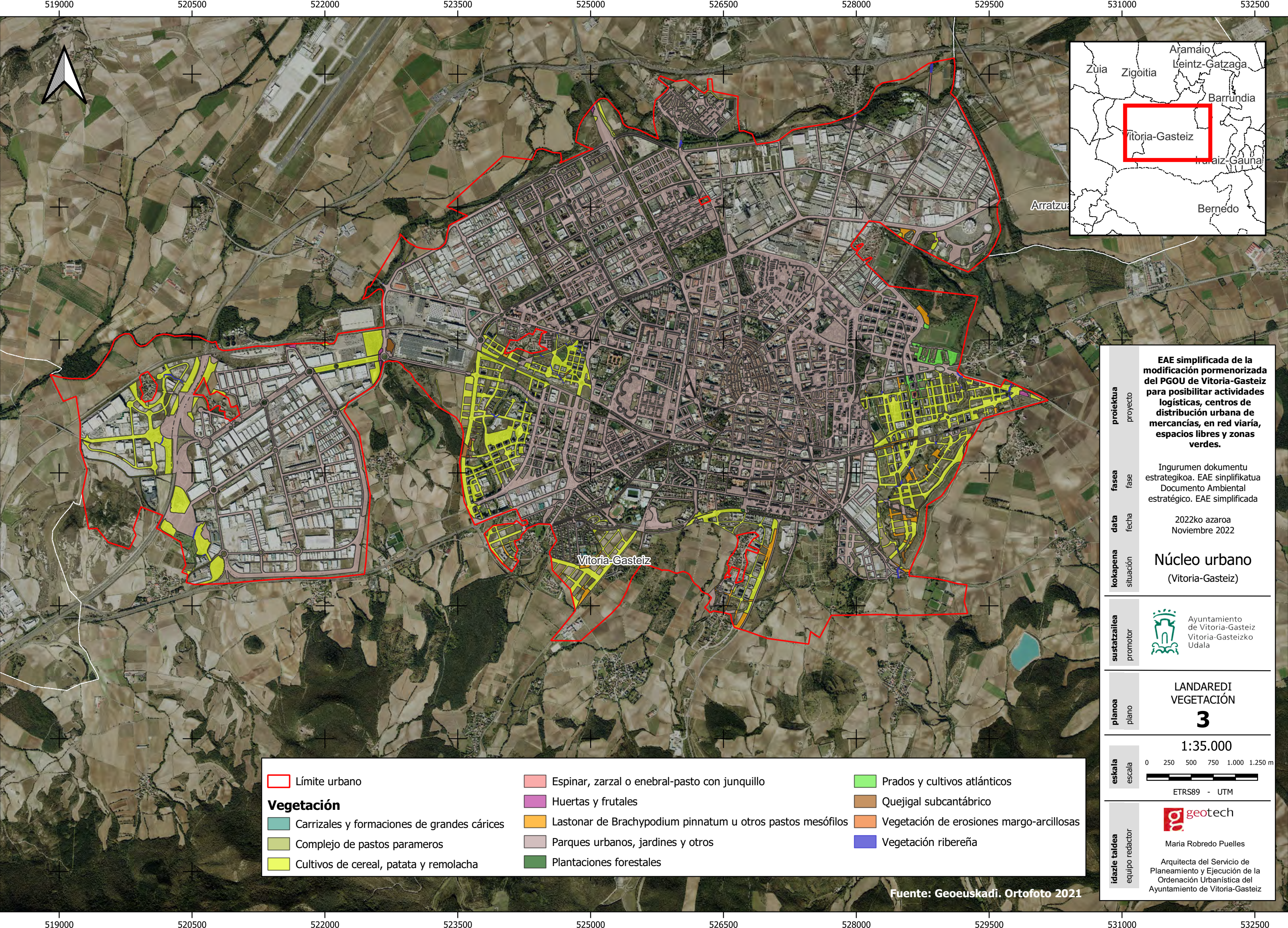
idazle taldea	equipo redactor
---------------	-----------------

geotech  
María Robredo Puellas  
Arquitecta del Servicio de Planeamiento y Ejecución de la Ordenación Urbanística del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz

límite urbano	vulnerabilidad de acuíferos
Catálogo de humedales	2 - Vulnerabilidad baja
Humedales RAMSAR	3 - Vulnerabilidad media
Ríos	4 - Vulnerabilidad alta
	5 - Vulnerabilidad muy alta

Fuente: Geoeuskadi. Ortofoto 2021





519000 520500 522000 523500 525000 526500 528000 529500 531000 532500

4738500 4740000 4741500 4743000 4744500 4746000 4747500



proiektua	proyecto	<b>EAE simplificada de la modificación pormenorizada del PGOU de Vitoria-Gasteiz para posibilitar actividades logísticas, centros de distribución urbana de mercancías, en red viaria, espacios libres y zonas verdes.</b>
fasea	fase	Ingurumen dokumentu estrategikoa. EAE sinplifikatua Documento Ambiental estratégico. EAE simplificada
data	fecha	2022ko azaroa Noviembre 2022
kokapena	situación	<b>Núcleo urbano</b> (Vitoria-Gasteiz)
sustatzaillea	promotor	 Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz Vitoria-Gasteizko Udala
planoa	plano	<b>LANDAREDI VEGETACIÓN</b> <b>3</b>
eskala	escala	1:35.000 0 250 500 750 1.000 1.250 m ETRS89 - UTM
idazle taldea	equipo redactor	 María Robredo Puellas Arquitecta del Servicio de Planeamiento y Ejecución de la Ordenación Urbanística del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz

- Límite urbano

**Vegetación**

Carrizales y formaciones de grandes cárices

Complejo de pastos parameros

Cultivos de cereal, patata y remolacha
- Espinar, zarzal o enebro-pasto con junquillo

Huertas y frutales

Lastonar de *Brachypodium pinnatum* u otros pastos mesófilos

Parques urbanos, jardines y otros

Plantaciones forestales
- Prados y cultivos atlánticos

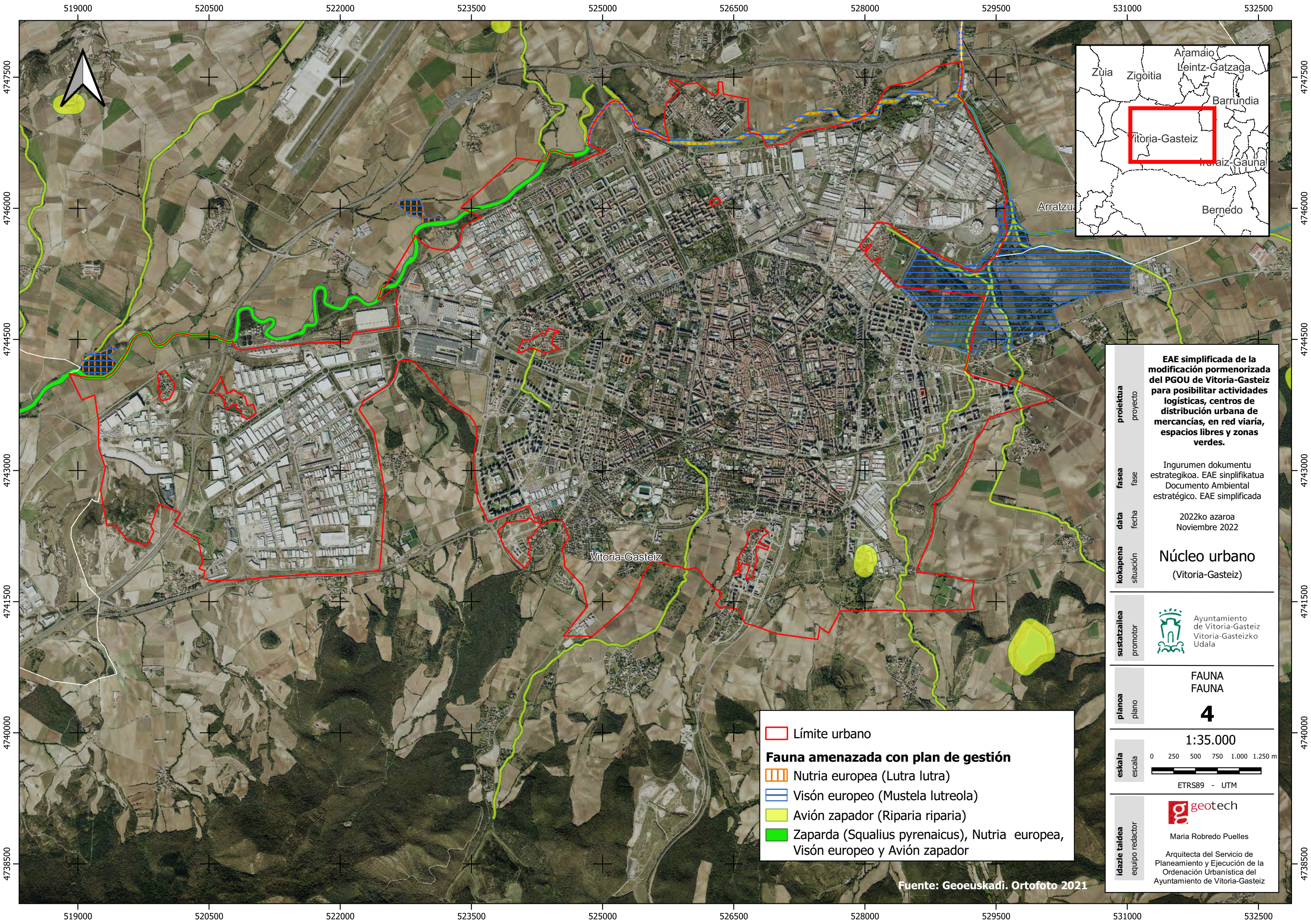
Quejigal subcantábrico

Vegetación de erosiones margo-arcillosas

Vegetación ribereña

Fuente: Geoeuskadi. Ortofoto 2021










proiektua	proyecto
EAE simplificada de la modificación pormenorizada del PGOU de Vitoria-Gasteiz para posibilitar actividades logísticas, centros de distribución urbana de mercancías, en red viaria, espacios libres y zonas verdes.	
fasea	fase
Ingurumen dokumentu estrategikoa. EAE sinplifikatua Documento Ambiental estratégico. EAE simplificada	
data	fecha
2022ko azaroa Noviembre 2022	
kokapena	situación
Núcleo urbano (Vitoria-Gasteiz)	

sustatzaillea	promotor
 Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz Vitoria-Gasteizko Udala	

planoa	plano
FAUNA FAUNA <b>4</b>	

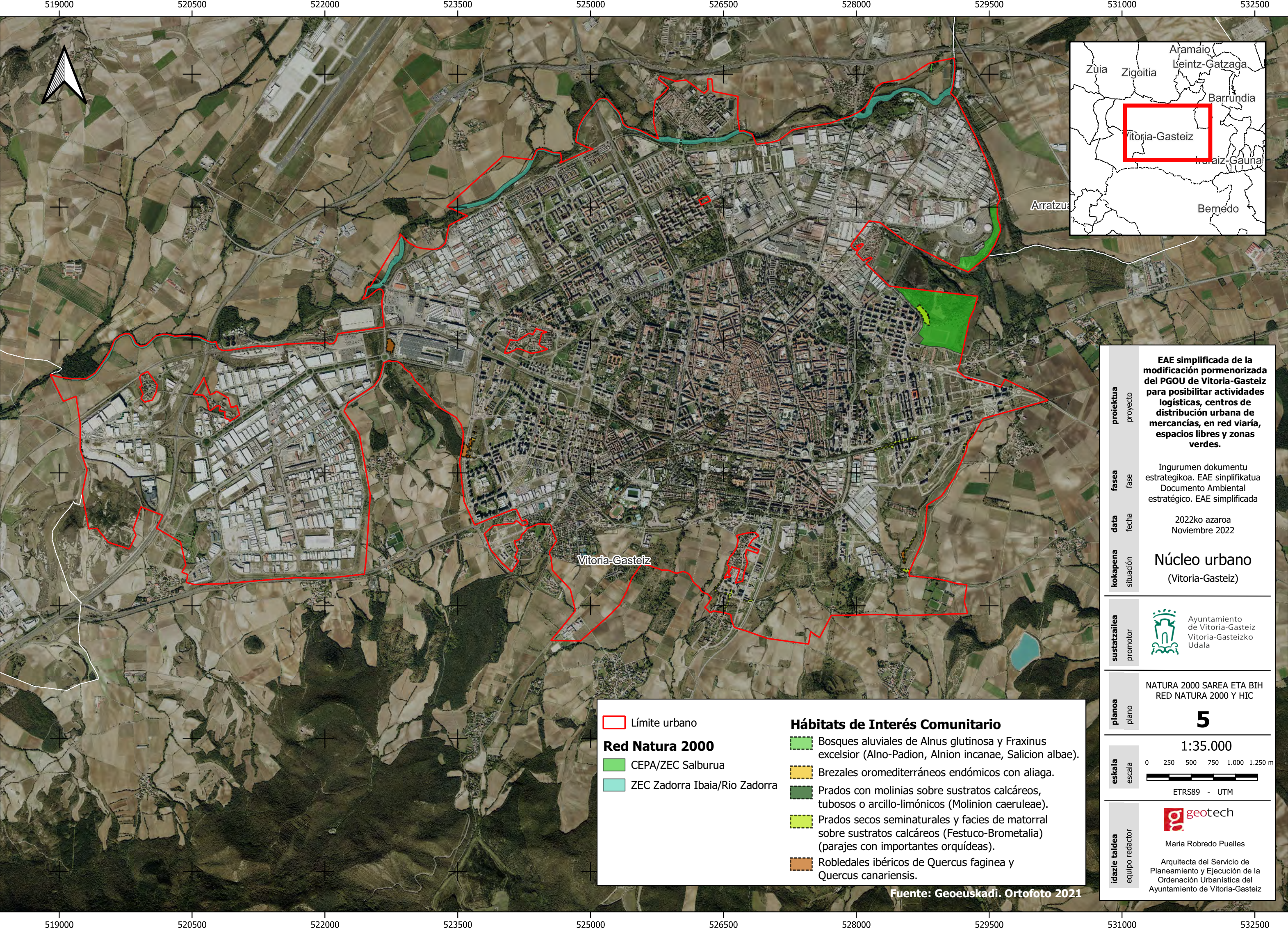
eskala	escala
1:35.000 0 250 500 750 1.000 1.250 m ETRS89 - UTM	

idazle taldea	equipo redactor
 geotech María Robredo Puellas Arquitecta del Servicio de Planeamiento y Ejecución de la Ordenación Urbanística del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz	

 Límite urbano
 Nutria europea (Lutra lutra)
 Visión europeo (Mustela lutreola)
 Avión zapador (Riparia riparia)
 Zaparda (Squalius pyrenaicus), Nutria europea, Visión europeo y Avión zapador

Fuente: Geoeuskadi. Ortofoto 2021














proiektua	proyecto
<b>EAE simplificada de la modificación pormenorizada del PGOU de Vitoria-Gasteiz para posibilitar actividades logísticas, centros de distribución urbana de mercancías, en red viaria, espacios libres y zonas verdes.</b>	
fasea	fase
Ingurumen dokumentu estrategikoa. EAE sinplifikatua Documento Ambiental estratégico. EAE simplificada	
data	fecha
2022ko azaroa Noviembre 2022	
kokapena	situación
<b>Núcleo urbano</b> (Vitoria-Gasteiz)	

sustatzalea	promotor
 Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz Vitoria-Gasteizko Udala	

planoa	plano
NATURA 2000 SAREA ETA BIH RED NATURA 2000 Y HIC	
<b>5</b>	

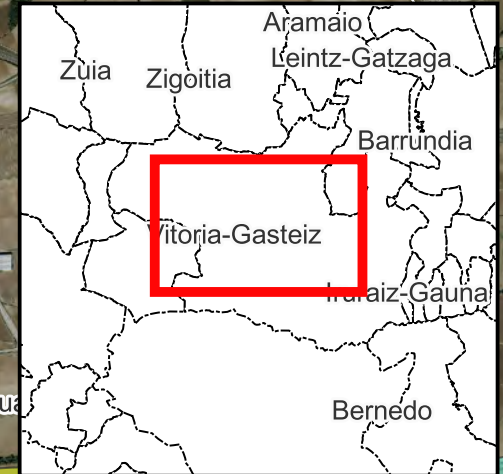
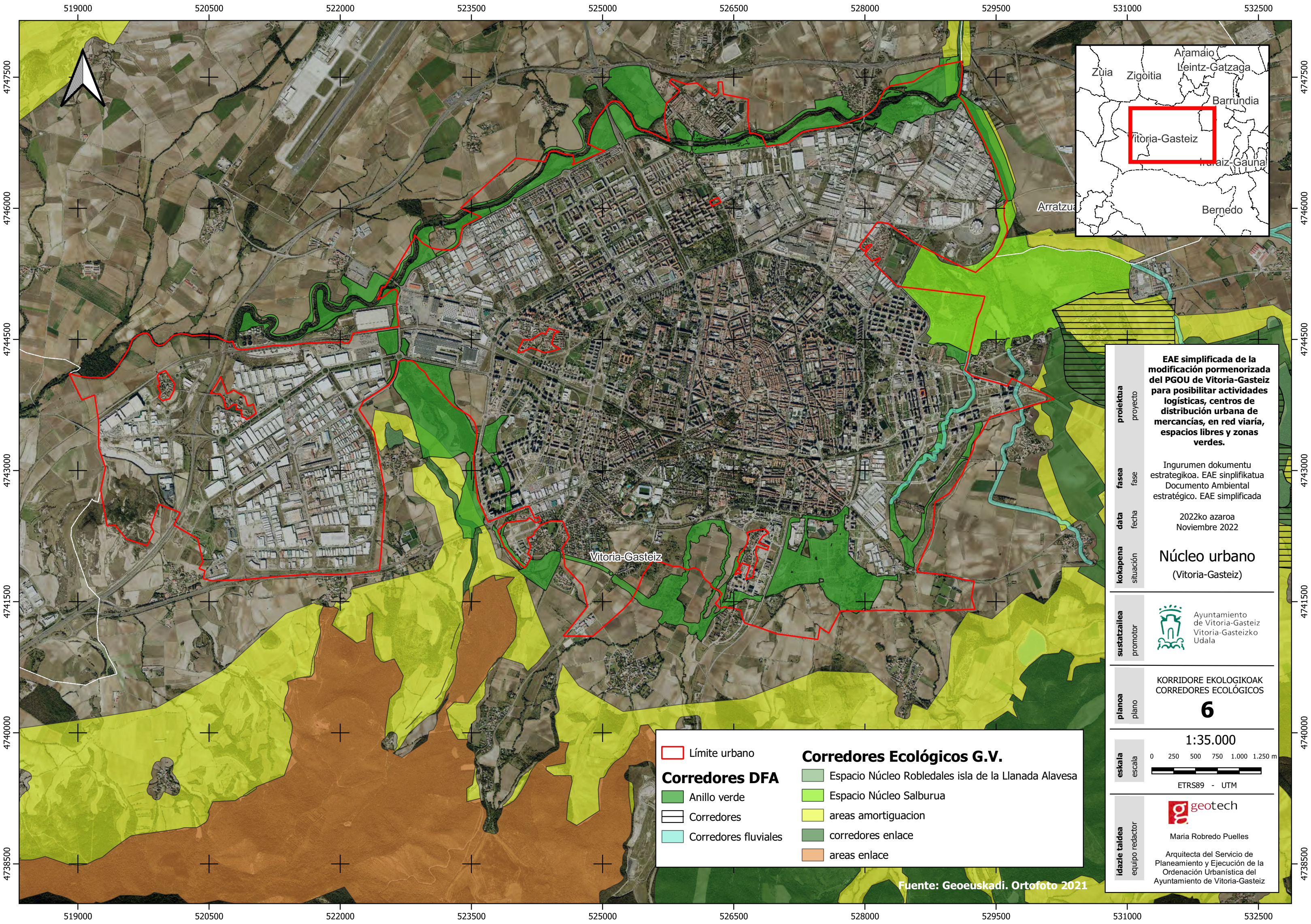
eskala	escala
1:35.000	
	
ETRS89 - UTM	

idazle taldea	equipo redactor
 María Robredo Puelles Arquitecta del Servicio de Planeamiento y Ejecución de la Ordenación Urbanística del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz	

 Límite urbano	<b>Hàbitats de Interés Comunitario</b>
<b>Red Natura 2000</b>	 Bosques aluviales de <i>Alnus glutinosa</i> y <i>Fraxinus excelsior</i> (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae).
 CEPA/ZEC Salburua	 Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga.
 ZEC Zadorra Ibaia/Rio Zadorra	 Prados con molinias sobre sustratos calcáreos, tubosos o arcillo-limónicos ( <i>Molinion caeruleae</i> ).
	 Prados secos seminaturales y facies de matorral sobre sustratos calcáreos ( <i>Festuco-Brometalia</i> ) (parajes con importantes orquídeas).
	 Robledales ibéricos de <i>Quercus faginea</i> y <i>Quercus canariensis</i> .

Fuente: Geoeuskadi. Ortofoto 2021





proiektua

proyекto

fasea

fase

data

fecha

kokapena

situación

sustatzaillea

promotor

planoa

plano

eskala

escala

idazle taldea

equipo redactor

**EAE simplificada de la modificación pormenorizada del PGOU de Vitoria-Gasteiz para posibilitar actividades logísticas, centros de distribución urbana de mercancías, en red viaria, espacios libres y zonas verdes.**

Ingurumen dokumentu estrategikoa. EAE sinplifikatua  
Documento Ambiental estratégico. EAE simplificada

2022ko azaroa  
Noviembre 2022

**Núcleo urbano**  
(Vitoria-Gasteiz)



Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz  
Vitoria-Gasteizko Udala

**KORRIDORE EKOLOGIKOAK**  
**CORREDORES ECOLÓGICOS**

**6**

**1:35.000**

0 250 500 750 1.000 1.250 m


ETRS89 - UTM




geotech


Maria Robredo Puellas


Arquitecta del Servicio de Planeamiento y Ejecución de la Ordenación Urbanística del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz


 Límite urbano


**Corredores DFA**


 Anillo verde


 Corredores


 Corredores fluviales

 Espacio Núcleo Robledales isla de la Llanada Alavesa

 Espacio Núcleo Salburua

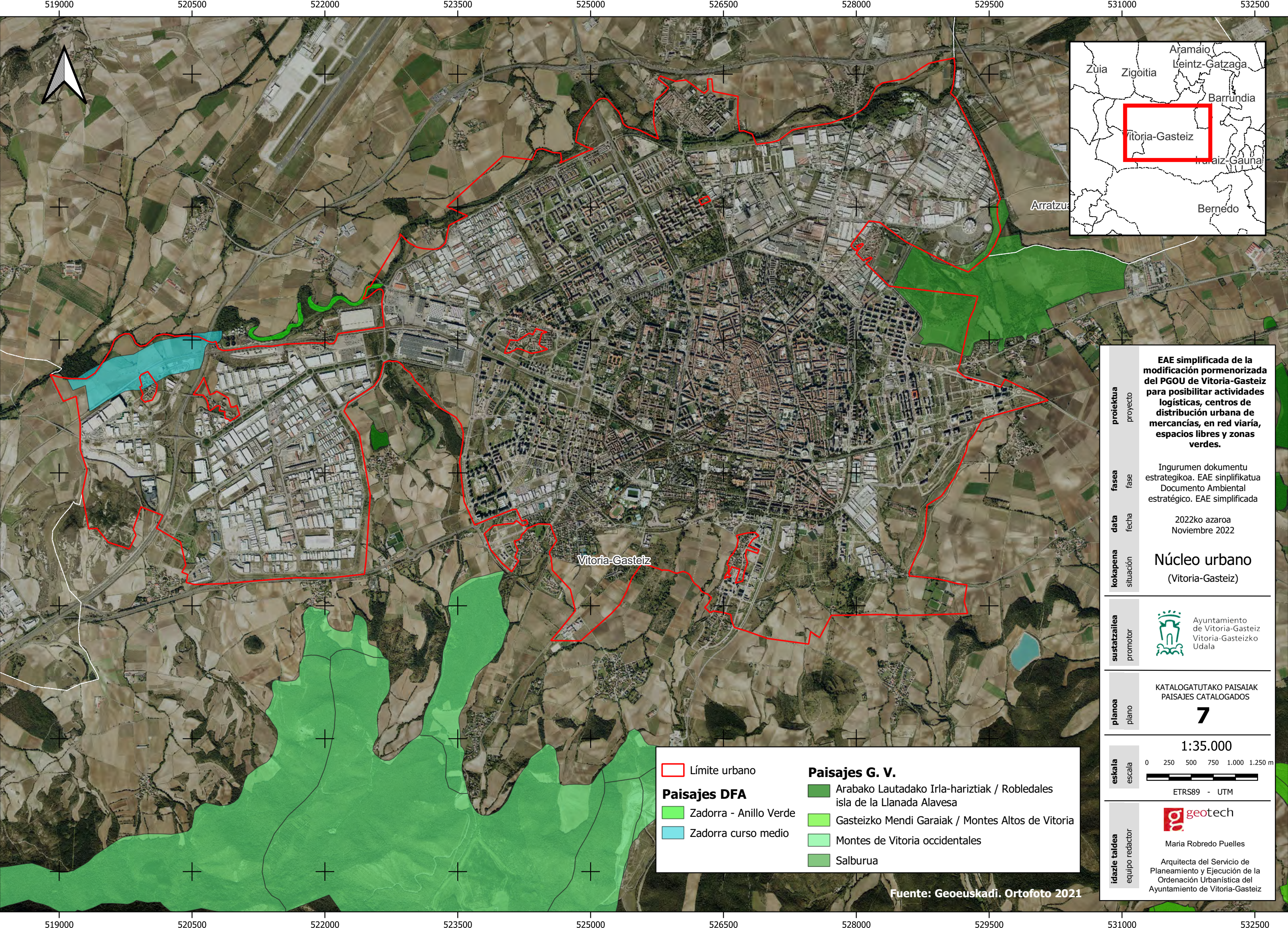
 áreas amortiguacion

 corredores enlace

 áreas enlace

Fuente: Geoeuskadi. Ortofoto 2021













proiektua	proyecto
<b>EAE simplificada de la modificación pormenorizada del PGOU de Vitoria-Gasteiz para posibilitar actividades logísticas, centros de distribución urbana de mercancías, en red viaria, espacios libres y zonas verdes.</b>	
fasea	fase
Ingurumen dokumentu estrategikoa. EAE sinplifikatua Documento Ambiental estratégico. EAE simplificada	
data	fecha
2022ko azaroa Noviembre 2022	
kokapena	situación
<b>Núcleo urbano</b> (Vitoria-Gasteiz)	

sustatzaillea	promotor
 Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz Vitoria-Gasteizko Udala	

planoa	plano
KATALOGATUTAKO PAISAIK PAISAJES CATALOGADOS	
<b>7</b>	

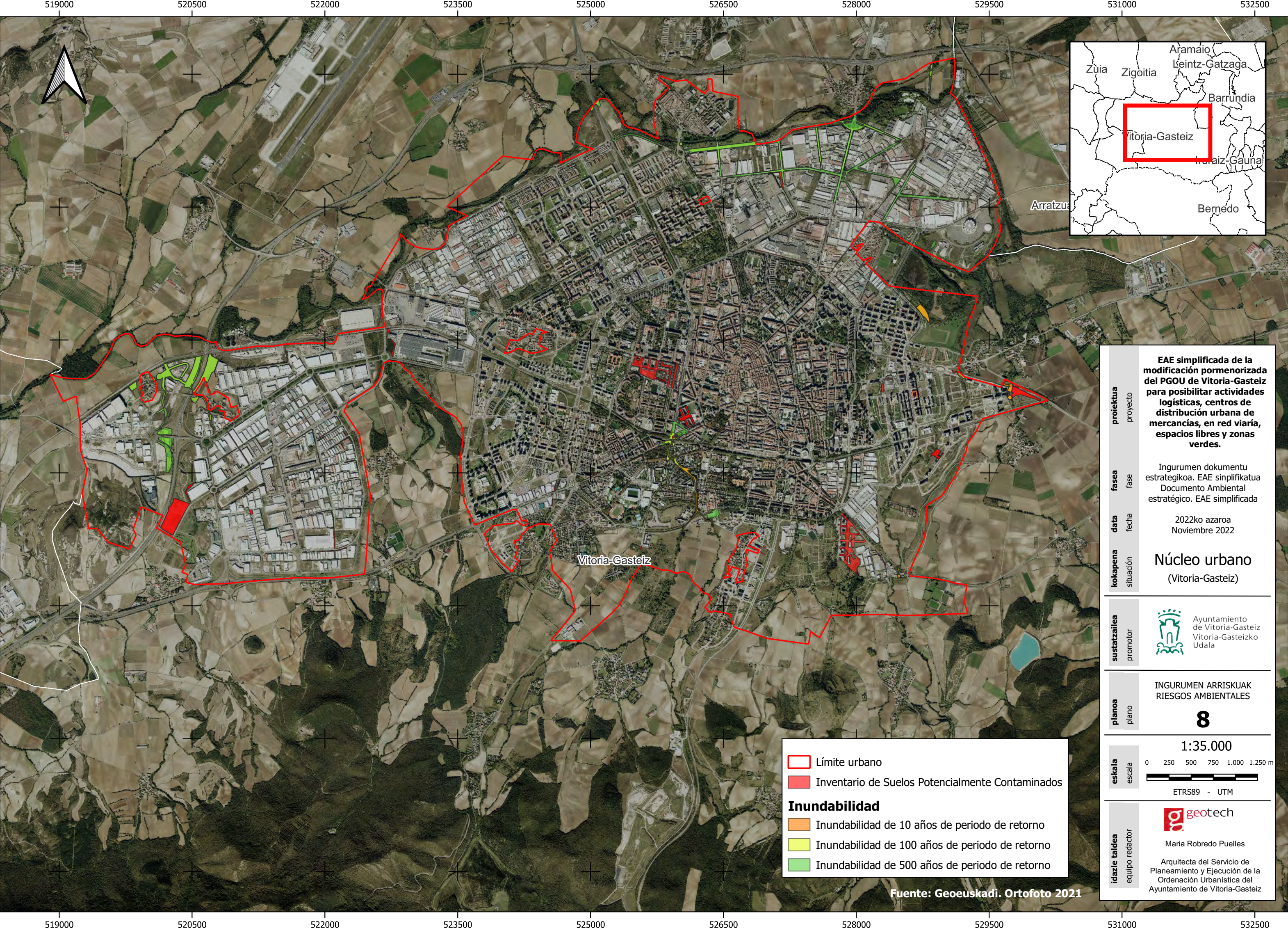
eskala	escala
1:35.000	
	
ETRS89 - UTM	

idazle taldea	equipo redactor
	
Maria Robredo Puellas	
Arquitecta del Servicio de Planeamiento y Ejecución de la Ordenación Urbanística del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz	

 Límite urbano	<b>Paisajes G. V.</b>
<b>Paisajes DFA</b>	 Arabako Lautadako Irla-hariztiak / Robledales isla de la Llanada Alavesa
 Zadorra - Anillo Verde	 Gasteizko Mendi Garaiak / Montes Altos de Vitoria
 Zadorra curso medio	 Montes de Vitoria occidentales
	 Salburua

Fuente: Geoeuskadi. Ortofoto 2021





proiektua	proyecto
fasea	fase
data	fecha
kokapena	situación

**EAE simplificada de la modificación pormenorizada del PGOU de Vitoria-Gasteiz para posibilitar actividades logísticas, centros de distribución urbana de mercancías, en red viaria, espacios libres y zonas verdes.**

Ingurumen dokumentu estrategikoa. EAE sinplifikatua  
Documento Ambiental estratégico. EAE simplificada

2022ko azaroa  
Noviembre 2022

**Núcleo urbano**  
(Vitoria-Gasteiz)

sustatzaillea

promotor



Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz  
Vitoria-Gasteizko Udala

planoa

plano

INGURUMEN ARRISKUAK  
RIESGOS AMBIENTALES

8

eskala

escala

0 250 500 750 1.000 1.250 m

ETRS89 - UTM

idazle taldea


equipo redactor




**geotech**


Maria Robredo Puelles


Arquitecta del Servicio de Planeamiento y Ejecución de la Ordenación Urbanística del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz


 Límite urbano

 Inventario de Suelos Potencialmente Contaminados

**Inundabilidad**

 Inundabilidad de 10 años de periodo de retorno

 Inundabilidad de 100 años de periodo de retorno

 Inundabilidad de 500 años de periodo de retorno

Fuente: Geoeuskadi. Ortofoto 2021



Noviembre 2022 azaroa

Por parte del Equipo Redactor:



Vicente López

Geógrafo

DNI: 18.595.199-K



José María Morrás

Grad. CC. Ambientales

DNI 72.758.771-L

