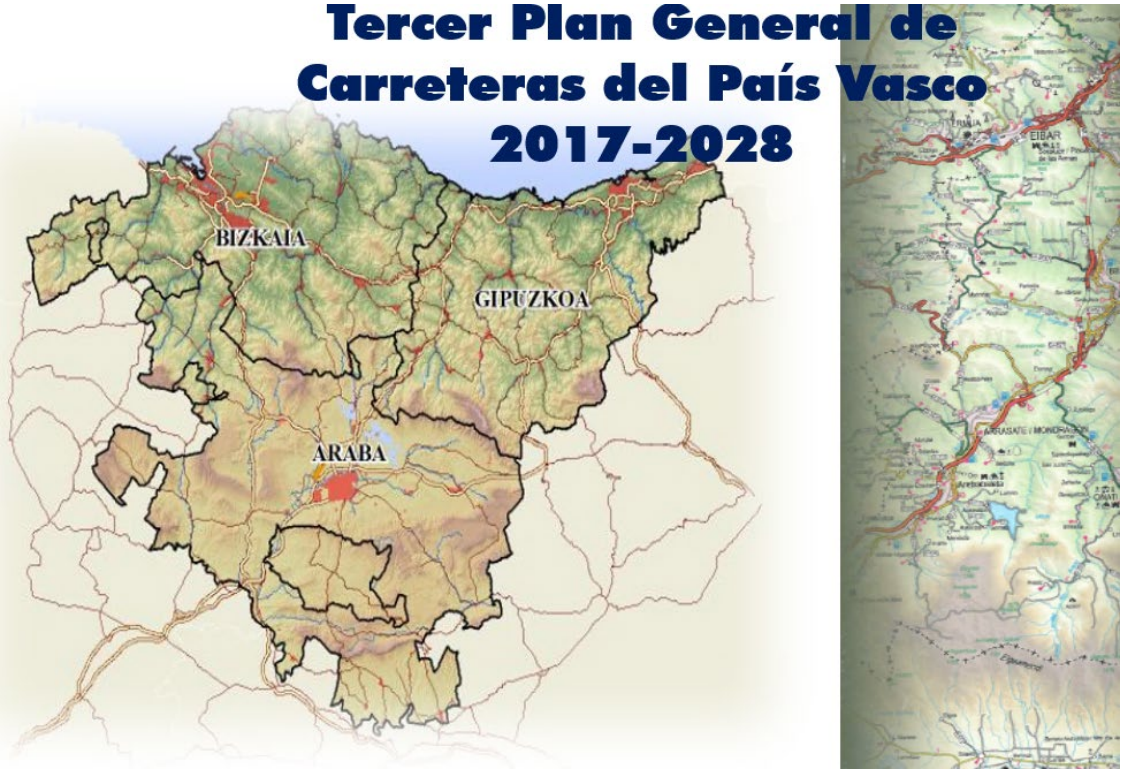
# DOCUMENTO RESUMEN DE INTEGRACIÓN EN LA PROPUESTA FINAL DEL PLAN DE LOS ASPECTOS AMBIENTALES, DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO Y DE SU ADECUACIÓN AL DOCUMENTO DE ALCANCE, DEL RESULTADO DE LAS CONSULTAS REALIZADAS Y CÓMO ESTAS SE HAN TOMADO EN CONSIDERACIÓN



# Índice

**1 Introducción** **1**

**2 Antecedentes ambientales** **2**

**3 Integración de los aspectos ambientales en la propuesta final del Plan** **3**

3.1 Objetivos ambientales 3
3.2 Aspectos ambientales de la zona 5
3.3 Diagnóstico del ámbito territorial del plan 6
3.4 Proceso de selección de alternativas 7
3.5 Posibles efectos significativo en el medio ambiente 9
3.6 Medidas preventivas y correctoras del impacto ambiental 10
3.7 Programa de supervisión del cumplimiento de los contenidos ambientales del plan. 11

**4 Adecuación al documento de alcance** **13**

4.1 Contenido, objetivos y relaciones con otros planes y programas 13
4.2 Situación actual del medio ambiente 14
4.3 Efectos significativos en el medio ambiente 16
4.4 Medidas preventivas, correctoras y compensatorias 19
4.5 Proceso de selección de alternativas 21
4.6 Programa de vigilancia ambiental 22
4.7 Resumen no técnico 23

**5 Consultas realizadas** **24**

5.1 Resultados de las consultas al documento de inicio 24
5.2 Información pública 26

# 1 Introducción

La Evaluación Ambiental Estratégica (EAE), regulada en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación ambiental, tiene como objetivo final la integración de los aspectos ambientales en la planificación pública.

La última fase de este proceso de EAE consiste en el análisis técnico del expediente por parte del órgano ambiental, que culminará con la formulación de la Declaración Ambiental Estratégica.

El expediente de EAE, según el artículo 24 de la Ley 21/2013, será remitido por el órgano sustantivo al órgano ambiental tras el proceso de consultas e información pública y estará integrado por los siguientes documentos:

a) Propuesta final del III Plan General de Carreteras del País Vasco.

b) Estudio ambiental estratégico y sus anejos.

c) Resultado de la información pública y de las consultas.

d) Documento resumen en el que se describa la integración, en la propuesta final de los planes, de los aspectos ambientales, del estudio ambiental estratégico y de su adecuación al documento de alcance, del resultado de las consultas realizadas y cómo éstas se han tomado en consideración.

En este caso, este documento, da respuesta al apartado d del artículo 24 en el que se hace un documento resumen de la integración de los apartados ambientales en la propuesta final del plan.

# 2 Antecedentes ambientales

- A fecha de marzo de 2017 **se entrega el documento inicial estratégico del Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco** (fechado en marzo de 2017) y el formulario del Anexo V del Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas.
- Con fecha de 9 de mayo de 2017, la Dirección de Planificación del Transporte del Gobierno Vasco **solicitó a la Dirección de Administración Ambiental la emisión del documento de alcance del estudio ambiental estratégico** en relación con el Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco 2017-2028, en el marco del procedimiento de evaluación ambiental estratégica regulado en la Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco y en la Ley 2112013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.
- Con fecha 18 de mayo de 2017, la Dirección de Administración Ambiental sometió el documento inicial estratégico y demás documentación técnica obrante en el expediente a **consultas de las administraciones públicas afectadas y de las personas interesadas**, durante un plazo de un mes, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 21 /2013, de 9 de diciembre y en el artículo 9 del Decreto 211 /2012, de 16 de octubre.
- RESOLUCIÓN de 11 de julio de 2017 por la que **se formula Documento De Alcance** del estudio ambiental estratégico del "Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco 2017-2028".
- En octubre de 2018 se lleva a cabo la **información pública** a las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas consultadas en anteriormente, además de todos los ayuntamiento de Álava, Gipuzkoa y Bizkaia y otras administraciones y personas interesadas.

# 3 Integración de los aspectos ambientales en la propuesta final del Plan

Tanto en el Documento Ambiental Estratégico como en el Estudio Ambiental Estratégico se han llevado a cabo varios estudios donde se han tenido en cuenta los valores ambientales actualizados. Desde estos valores se han extraído los efectos que podrían generar sobre el medio ambiente y a su vez las medidas que se deberían tener en cuenta para poder evitar o subsanar estos impactos. Finalmente, todo ello, se ha de vigilar mediante un programa de vigilancia que detecte cualquier inconveniente en el proceso.

## 3.1 Objetivos ambientales

Se resume a continuación los aspectos ambientales que se han tenido en cuenta en dichos documentos y estudios.

1. Favorecer la reducción de la vulnerabilidad al cambio climático mediante la integración de medidas de mitigación y adaptación.
    a. Las actuaciones perseguirán una circulación más fluida, con el consiguiente ahorro en consumo energético y en emisiones de gases efecto invernadero.
    b. Las actuaciones diseñadas permitirán optimizar los tiempos de recorrido mejorando la fluidez del tráfico en los itinerarios, con las mismas consecuencias.
2. Fomentar el uso sostenible de recursos naturales: agua, energía, suelo y materiales.
    a. Cumplimiento de las prescripciones dadas en las resoluciones ambientales, al cumplimiento de los criterios de reutilización, valorización y reciclaje de los residuos generados, de acuerdo con la legislación vigente.
    b. En mayor o menor medida relacionar las actuaciones con el ahorro energético, aunque sea de manera indirecta evitando emisiones de gases y partículas a la atmosfera.
3. Preservar y mejorar los hábitats y las especies, el medio natural y la conectividad ecológica.
    a. Minimización de la ocupación en las zonas catalogadas o de alto valor, que alberguen o puedan hacerlo, especies protegidas o de interés.
    b. Mejora de la permeabilidad a la fauna, frente a la existente con la actual infraestructura. Pasos de fauna.
4. Conservar y mejorar los paisajes y el patrimonio cultural.

   a. Integrar en el paisaje la red de carreteras actuales y futuras.

   b. Las obras de infraestructura, en caso de que su impacto sea asumible, han de adaptarse a la naturaleza y al paisaje.

   c. El proyecto de integración ambiental se llevará a cabo con especies autóctonas

5. Fomento del ahorro energético, la eficiencia y el uso de energías renovables y la cogeneración.

   a. Mejora de la accesibilidad.

   b. Reducción de la congestión del tráfico.

   c. Mejora de la funcionalidad de la red.

6. Garantizar un aire limpio y la reducción de la población expuesta a niveles altos de ruido y a contaminación lumínica.

   a. Contribuir a mejorar la calidad del aire de las zonas más próximas a la población.

   b. Optimización de recursos energéticos tiene como consecuencia indirecta la mejora en los citados objetivos.

7. Alcanzar un buen estado ecológico de las masas de agua y un uso sostenible del recurso.

   a. Las actuaciones sobre los cauces llevarán asociadas medidas de minimización de impactos tanto en fase de construcción como en fase de explotación.

   b. Además los cauces afectados se restaurarán empleando especies autóctonas que ayuden a recuperar el bosque de ribera correspondiente

8. Prever y evitar impactos ambientales

   a. Los proyectos derivados de la planificación deberán llevar a cabo el proceso de evaluación ambiental prescrito por la legislación vigente.

   b. Proteger el medio ambiente, prevenir su deterioro y restaurarlo donde haya sido dañado.

   c. Minimizar los impactos ambientales, evaluando previamente las consecuencias del ejercicio de las actividades, estableciendo las medidas correctoras.

9. Control ruido ambiental

a. Tanto las actuaciones nuevas como las proyectadas tendrán en cuenta el Plan de Acción contra el ruido de los Mapas de Ruido elaborados conforme al Decreto 213/2.012 de contaminación acústica de la CAPV.

10. Sostenibilidad del transporte por carretera

    a. El conjunto de objetivos y criterios de desarrollo aplicados darán lugar a una red de carreteras más sostenible

11. Adecuada Gestión de los materiales Sobrantes

    a. Optimización del movimiento de tierras minimizando el uso de materiales externos a la traza.

    b. Cumplimiento de la legislación vigente en materia de gestión de sobrantes.

12. Corrección de la calidad del suelo y regulación de la gestión

    a. Adecuada gestión de los materiales excavados en parcelas inventariadas como potencialmente contaminadas, así como, en suelos que durante la ejecución de las obras puedan resultar sospechosos de albergar algún tipo de contaminación

## 3.2 Aspectos ambientales de la zona

Previo a cualquier análisis ambiental o cualesquiera sean sus efectos, medidas y programa de vigilancia se ha llevado a cabo una identificación de los aspectos más relevantes que definen la situación del medio ambiente en el País Vasco.

Para ello, se ha procedido al análisis de los siguientes medios:

- Medio físico. (Marco geográfico, relieve, climatología, calidad del aire, emisiones a la atmósfera, geología, patrimonio geológico, geomorfología y hidrología).
- Medio biótico. (Biodiversidad, vegetación, flora amenazada, flora invasora, fauna, hábitats de interés comunitario, Red Natura 2000, lugares protegidos, espacios naturales de ínteres y conectividad).
- Medio forestal. (Espacios forestales y montes de utilidad pública).
- Calidad del paisaje.
- Medio socio-económico. (Demografía, actividades económicas y empleo y movilidad).
- Medio cultural (Patrimonio cultural)
- Riesgos ambientales. (Problemas asociados a la contaminación del suelo, problemas asociados a la hidrología y problemas asociados al terreno).

## 3.3 Diagnóstico del ámbito territorial del plan

El objetivo de este análisis y diagnóstico es establecer las condiciones ambientales en las que se inserta la red de carreteras que es objeto de las actuaciones del plan. Para ello, se han elaborado una serie de parámetros de integración en el medio cuya función es valorar las relaciones existentes entre el tramo de carretera y los valores ambientales en los que se inserta.

Es así que se ha considerado un amplio conjunto de áreas sensibles y de calidad y de cómo estas se relacionan con la presencia de la red de carreteras y sus potenciales actuaciones. Se han definido así variables zonales que contemplan la intrusión directa (que reflejan la presencia del tramo de carretera a través de estas áreas sensibles) y otras variables zonales complementarias de intrusión indirecta o proximidad (que reflejan la posible afección indirecta a estas áreas a través de proceso, emisiones o riesgos asociados al tramo de carretera).

Estas variables ambientales de tipo zonal tratan de describir el perfil ambiental en el que se inserta cada tramo de la red viaria. Las variables zonales seleccionadas reproducen los valores ambientales sensibles a las actuaciones en carreteras presentes en el entorno de cada tramo. Son las siguientes:

| VARIABLES AMBIENTALES |
|---|
| Relieve determinante (en tablas RELIEVE) |
| Inestabilidad geológico-geotécnica (en tablas INESTABILI) |
| Erosionabilidad (en tablas ZONASEROSI) |
| Patrimonio geológico (en tablas PTGEOLOGIC y PTGEOLOGIC2) |
| Hidrología superficial (en tablas REDHIDRIC) |
| Inundabilidad (ZFP) |
| Vulnerabilidad de Acuíferos (en tablas VULNERA) |
| Espacios naturales (en tablas OENA, OENB, RENA y RENB |
| Flora de especial interés (en tablas FLORA1, FLORA2, BOSQUES) |
| Fauna de especial interés (en tablas FAUNA y FAUNA2) |
| Paisajes (en tablas PSING y PSOBRE) |
| Corredores ecológicos (CORECOL) |
| Áreas de población (en tablas POBLACIÓN y POBLACION2) |
| Patrimonio cultural (en tablas PATRI) |
| Suelos potencialmente contaminados (en tablas SUECONT) |
| Montes de utilidad pública (en tablas MUP) |
| Suelos agrícolas (en tablas SUELOS) |

De esta manera, se definen para cada tramo de carretera los potenciales efectos que sufrirían al someterse a las actuaciones proyectadas.

Además de la permanencia del tramo en el área sensible en una determinada longitud también se ha tenido en cuenta las condiciones de la carretera en ese tramo en términos de emisiones y riesgos del tráfico, efecto barrera o movimientos de tierras sobre los que se apoya. Es decir, las acciones de la carretera sobre el medio (además de la longitud del tramo definido por el propio plan de carreteras, LONGITUD (m) que se han estructurado según tres variables básicas, a saber:

- Efecto barrera de la carretera (EBARRERA)
- Emisiones del tráfico de la carretera (ETRAFICO)
- Volumen de movimiento de tierras de la carretera (VOLMTIERRAS)

## 3.4 Proceso de selección de alternativas

El análisis real de alternativas, en el EAE se valoran en dos niveles:

1. Se plantean alternativas generales o globales, se plantea la alternativa 0 o de no intervención y otras dos alternativas que conllevan un desarrollo de las carreteras diferente.

   Se consideran como alternativas globales de planificación de cara a su evaluación e inclusión en el Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco (2017-2028), las siguientes:

   – **Alternativa 0 o de no intervención:** La alternativa 0 o de no intervención implica la no modificación de la actual Red de Carreteras del País Vasco, manteniendo la actual red de carreteras en lo que se refiere tanto a su configuración general como a las características geométricas particulares de cada vía.
   Esta alternativa de no actuación implica establecer un nuevo marco de gestión de la red de carreteras, que rompe la continuidad del programa de actuaciones y directrices estratégicas previstas en la revisión del 2º Plan de Carreteras del País Vasco, correspondiente al periodo 2.005-2.016. Se dejaría en suspenso el análisis de nuevas necesidades de infraestructuras, así como el mantenimiento y conservación de la red. La evolución esperada en aplicación de esta alternativa conlleva no dar solución a la problemática identificada que el propio Plan intenta resolver.

   La no intervención conllevaría no tener en cuenta la legislación y/o directrices estratégicas que se hayan establecido desde la fecha de inicio de la revisión del 2º Plan o las que pudieran surgir a partir de la fecha final del 2º Plan.

   – **Alternativa de nueva planificación:** La alternativa integral se corresponde con el enfoque y propuestas definidos en el Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco 2017-2028. Así, esta Alternativa representa la continuidad de los objetivos y alcances recogidos en los dos planes anteriores, incorporando el análisis de nuevas necesidades para el cumplimiento de los objetivos definidos como vertebradores del Plan. Es la alternativa que coincide con el planteamiento realizado en el presente plan, orientando la decisión de nuevas infraestructuras a una decisión de rentabilidad social y ambiental, que además incorpora objetivos de rentabilidad económica.

   La nueva planificación adaptaría el proyecto a la nueva coyuntura económica y social, actualizando el punto de partida del diagnóstico a los tráficos actuales y previsiones adaptadas, modificaciones en los desarrollos urbanos, así como la evolución de la accidentalidad en los últimos años.

Esta alternativa aportaría una mejoría en la planificación de carreteras para la gestión de la red, así como la de mayor consideración a la evolución normativa y medioambiental, y de coordinación con el marco de planificación general. Se trata de ajustar las necesidades actuales a la red de carreteras, de forma coordinada con el marco normativo y de planificación de referencia, y adaptando las actuaciones a las necesidades actuales de la red.

- **Alternativa tendencial:** Alternativa que pretende ofrecer propuestas de nuevas infraestructuras anticipándose a la demanda existente y prevista, sin considerar las restricciones presupuestarias que derivan de la sostenibilidad económica que debe regir el plan.
  Además, la alternativa tendencial estaría orientada a dar continuidad y culminar las previsiones de la planificación anterior sin revisión de los objetivos ni las prioridades actuales, lo que puede conllevar entre otras cuestiones a sobredotación de infraestructuras con costes elevados y crecientes de inversión, conservación y explotación.

  La vertebración territorial no debe entenderse exclusivamente en el marco de un modelo que plantea nuevos trazados sin valoración adecuada de la demanda y las restricciones financieras del modelo en su conjunto, siendo notables los riesgos de multiplicar las inversiones en infraestructuras y servicios sin conseguir ventajas reales desde un punto de vista territorial.

  Este modelo de planificación ha llevado al cuestionamiento de algunos de los proyectos de carreteras recogidos en la planificación vigente de la red global (estatal, autonómica y local), lo que implica una necesaria revisión de todo el modelo funcional de la red, que debe entenderse como una malla de infraestructuras que reequilibran el territorio apoyándose en los itinerarios previstos en los distintos niveles de dicha red.

2. Además, y dentro de cada actuación, se escoge la estrategia más viable técnicamente o medioambientalmente a nivel del plan.

   - La **estrategia denominada tipo A**, que prioriza las necesidades funcionales del tramo frente a los riesgos de afecciones ambientales, es de aplicación en aquellos casos en los que los valores ambientales afectables son de niveles bajos o no relevantes. La estrategia denominada tipo A no significa que no se deban tomar todas las medidas preventivas y correctoras, sino que se prioriza la necesidad funcional del tramo, frente a unos riesgos de afecciones ambientales no relevantes.

   - La **estrategia denominada tipo B**, que prioriza la necesidad de prevenir las afecciones y riesgos ambientales optando por soluciones de proyecto más modestas y de menor alcance pero que garantizan un cierto nivel mínimo de funcionalidad.

Cada una de estas alternativas se ha traducido para cada actuación planteada en dos posibles enfoques: un enfoque (tipo A) que conduciría a una opción A en la que la funcionalidad de los resultados de la intervención prima sobre los riesgos ambientales al ser estos no relevantes; y un enfoque alternativo (tipo B) que conduce a una opción B en la que la funcionalidad de los

resultados de la intervención se supedita, sin restringirse, a la prevención de riesgos ambientales.

Para cada caso de los tramos diagnosticados como necesitados de intervención se han contemplado las dos opciones, eligiéndose una de ellas en función de las condiciones ambientales implicadas de acuerdo a un conjunto de criterios que se establecen en la Evaluación Ambiental Estratégica.

## 3.5 Posibles efectos significativo en el medio ambiente

La integración de los diferentes tramos de la red viaria en las áreas sensibles del medio se ha analizado recurriendo a un parámetro mixto que considera, por un lado, la permanencia del tramo en el área sensible (debidamente ponderada según su reconocimiento institucional), las condiciones en que lo hace y un tercer factor de ajuste que interpreta la certeza de esta interacción.

| | | |
|---|---|---|
| Integración en el Medio Biótico y Paisaje | *IMBP1* | Fragmentación Hábitats (Red Natura) |
| | *IMBP2* | Fragmentación Hábitats (Esp.Nat.) |
| | *IMBP3* | Fragmentación Hábitats (Bosques) |
| | *IMBP4* | Afección Ecotonos (Red Natura) |
| | *IMBP5* | Afección Ecotonos (Esp.Nat.) |
| | *IMBP6* | Riesgos Flora 1 |
| | *IMBP7* | Riesgos Flora 2 |
| | *IMBP8* | Aislamiento Fauna Singular |
| | *IMBP9* | Afección Fauna Singular |
| | *IMBP10* | Riesgos Fauna Singular |
| | *IMBP11* | Intrusión en el Paisaje Singular |
| | *IMBP12* | Intrusión en el Paisaje Sobresaliente |
| | *IMBP13* | Fragmentación Hábitats (Corredores ecológicos) |
| Integración en el Medio Inerte | *IMI1* | Riesgo de Inestabilidad Geológico-Geotécnica |
| | *IMI2* | Erosionabilidad |
| | *IMI3* | Afección Patrimonio Geológico |
| | *IMI4* | Integración Cauces Fluviales |
| | *IMI5* | Afección Acuíferos |
| | *IMI6* | Riesgo Contaminación Acuíferos |
| | *IMI7* | Afeccion a Zonas de Flujo Preferente |
| | *IMI8* | Riesgo Cauces Fluviales |
| Integración en el Medio Humano | IMH1 | Efecto Barrera para Personas |
| | IMH2 | Molestias por Ruido del Tráfico |
| | IMH3 | Integración Medio Agrario |
| | IMH4 | Patrimonio |
| | IMH5 | Suelos contaminados |
| | IMH6 | Montes de Utilidad Pública |

| | | |
|---|---|---|
| Integración de los riesgos de obra en el medio | I01 | Riesgo de Afección al patrimonio geológico |
| | I02 | Riesgo de contaminación de cauces fluviales |
| | I03 | Riesgo de contaminación de acuíferos |
| | I04 | Riesgo de molestias a la fauna |
| | I05 | Riesgo de molestias a la flora |
| | I06 | Riesgo de molestias a la flora2 |
| | I07 | Riesgo de molestias sobre áreas residenciales |

La adición de todos los parámetros de cada tramo, debidamente ponderados, permite evaluar su grado de integración en el medio (en las tablas SUMA PREVIA), obteniéndose valores más bajos cuando más integrado está el tramo y más altos cuanto más agresiva resulta su presencia.

De esta manera, se han descritos las afecciones que pudieran sufrir debido a las actuaciones descritas en el EAE y en el Plan en cada área funcional. Asimismo, se describe los impactos de cada actuación y se realiza una estimación final. Esta estimación, contemplada en una valoración comparativa entre todas las actuaciones define su valoración final como compatible, moderado, severo o crítico.

## 3.6 Medidas preventivas y correctoras del impacto ambiental

Para la corrección y mejora ambiental de las actuaciones del Plan General de Carreteras de la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV) se definen tres tipos de estrategias:

1. Programas de mejora ambiental de las carreteras de la CAPV:
    a. Integración en el medio hídrico.
    b. Conectividad ecológica.
    c. Integración paisajística.
    d. Programa de atenuación del ruido.
    e. Mejoras de la habitabilidad de la vía y Promoción de la intermodalidad.

    En cada programa y para cada Territorio Histórico se exponen unos tramos, rescatados del diagnóstico, que presentan las potenciales mayores afecciones en su ámbito.

2. Se definen una directrices para el desarrollo ambiental de las actuaciones en carreteras del Plan General de Carreteras del País Vasco. Estas directrices surgen de la valoración global del diagnostico y su ponderación por las distintas actuaciones. En este apartado se describen las diferentes directrices que se deben tener en cuenta en cada actuación.
3. Finalmente, se presentan unas directrices o medidas complementarias generales para los siguientes apartados ambientales:
    a. Suelo, geomorfología y geología.
    b. Atmósfera, cambio climático y sostenibilidad.
    c. Ruido y vibraciones.
    d. Residuos e incremento de la contaminación.
    e. Agua.
    f. Vegetación autóctona y de interés.
    g. Espacios naturales protegidos y otras áreas de interés.

h. Conectividad ecológica.
i. Fauna.
j. Paisaje.
k. Patrimonio cultural.
l. Productividad ecológica y agraria.

## 3.7 Programa de supervisión del cumplimiento de los contenidos ambientales del plan.

El Plan de Seguimiento y Vigilancia deberá llevarse a cabo desde el inicio de la aprobación del plan, desarrollándose en cuanto a la comprobación de la realización de actuaciones durante toda la vigencia del plan.

Se definen 40 indicadores y para cada indicador se concretan sus características:

- Aspectos ambientales sobre los que se prevé el control.
- Objetivo.
- Efecto ambiental previsto.
- Unidad de medida.
- Cálculo.
- Periodicidad.
- Parámetros de control y umbrales.
- Resultados
- Medidas correctoras, preventivas y compensatorias.

A continuación se enuncian los indicadores presentes en el Estudio Ambiental Estratégico:

1. Ocupación de suelos agroforestales de alto valor estratégico por infraestructuras del transporte.
2. Actuaciones en acondicionamiento y rehabilitación frente a la creación de nuevas infraestructuras.
3. Eficiencia en la implantación de nuevas vías de gran capacidad.
4. Afección a zonas de alto riesgo de erosión.
5. Afección a zonas de alto interés geológico.
6. Afección a la red hidrográfica.
7. Nº de avenidas extraordinarias cuya causa ha sido la alteración de las condiciones ambientales debido a la ejecución de vías de comunicación.
8. Incidencia en el cambio climático del transporte por carretera.
9. Incidencia en la calidad del aire, Nox, COVNM, PM10, $SO_2$, $CH_4$, CO, $N_2O$, $NH_3$,.
10. Afección por iluminación en infraestructuras.
11. Afección por ruido.
12. % de Km de grandes ejes viarios que disponen de mapa estratégico de ruido.
13. % de Km de ejes de viarios que disponen de plan de acción contra el ruido.

14. Nº de quejas recibidas por ruidos asociado al uso de las infraestructuras planteadas.
15. Afección directa a especies de fauna amenazadas o sensibles.
16. Afección directa a áreas importantes para flora amenazada.
17. Afección directa a hábitats prioritarios de interés para la conservación.
18. Afección a Montes de Utilidad Pública.
19. Afección a sistemas montañosos.
20. Nº de incendios cuya causa ha sido la carretera.
21. Cuantificación de la afección sobre especies: evolución del nº de atropellos, colisiones, etc, por km de infraestructura diferenciando grupo faunístico.
22. Nº de puntos y tramos negros para fauna.
23. Nº de pasos de fauna diferenciando tipo por km de infraestructura.
24. Fragmentación de los ecosistemas.
25. Afección a corredores ecológicos.
26. Acción sobre el efecto de borde en la fragmentación de ecosistemas.
27. Afección a espacios naturales protegidos y Red Natura 2000.
28. Extensión de la afección a espacios naturales protegidos y Red Natura 2000.
29. Afección directa a zonas de interés paisajístico.
30. Integración paisajística de infraestructuras lineales.
31. Participación del desarrollo de infraestructuras del transporte por carretera en innovación tecnológica.
32. Incidencia del aumento de las infraestructuras en el transporte público.
33. Incidencia de la intermodalidad.
34. Aplicación de sistemas de transporte inteligente (Incremento de la implantación de Sistemas de Transporte Inteligente)
35. Aplicación de sistemas de transporte inteligente (Contribuir a la reducción de la accidentabilidad).
36. Peligrosidad de intersecciones carretera/ferrocarril.
37. Efectos sobre los puntos y tramos negros.
38. Afección al patrimonio cultural.
39. Toneladas de inertes reciclados y/o reutilizados.
40. Incorporación de residuos de otros sectores en la mejora de la red de carreteras t/año, como neumáticos fuera de uso.

# 4 Adecuación al documento de alcance

En este apartado se responde el condicionado expuesto por el Documento de Alcance "Resolución de 11 de julio de 2017 por la que se formula Documento De Alcance del estudio ambiental estratégico del "Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco 2017-2028".

*Dadas las características del documento que se evalúa, se estima que el estudio ambiental estratégico, en adelante el Estudio, debe profundizar en los siguientes aspectos con la amplitud y nivel de detalle que se expresa a continuación:*

## 4.1 Contenido, objetivos y relaciones con otros planes y programas

*El Estudio contendrá un breve resumen de los objetivos principales del Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco, así como un sucinto análisis de sus relaciones con otros planes y programas conexos que puedan incidir en la generación de sinergias y efectos acumulativos adversos sobre el medio ambiente.*

En el apartado 4 Objetivos, alcance y alternativas del plan propuesto se describen los objetivos (apartado 4.1) y las incidencias previsibles sobre los planes territoriales o sectoriales concurrentes.

*El Estudio desarrollará una descripción detallada de las nuevas cuestiones que se plantean como consecuencia de las actuaciones previstas, que puedan tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente. En todo momento se deberá adoptar el principio de precaución en la elaboración de nuevas propuestas de actuación.*

En el apartado 5 Descripción del plan se definen las propuestas de actuaciones en cada Territorio Histórico de la Comunidad Autónoma del País Vasco incluyendo los criterios utilizados para establecer las diferentes actuaciones. En este apartado, se incluyen las tablas con las características de cada actuación y la valoración presupuestaria en los distintos Territorios Históricos. Cada actuación ha sido notificada y deliberada con las distintas diputaciones de manera que no se sopesen actuaciones desfavorables.

*Asimismo, también deberá adoptar los criterios y objetivos establecidos en documentos sectoriales y normativa ambiental de· aplicación, especialmente aquellos que promueven un cambio de modelo dirigido a contener el crecimiento de la movilidad.*

En el apartado 4.1.2. Objetivos ambientales se definen las distintas directrices y estrategias ambientales de las que se han tomado los diferente objetivos ambientales. Estas directrices y estrategias tratan de documentos sectoriales y normativa ambiental de aplicación.

Además, en el apartado 4.2. Fuentes normativas y reglamentarias se disponen la diferente normativa con la que se regirán las distintas actuaciones planteadas.

*Deberá justificar de forma específica la manera en que los objetivos de protección ambiental y los principios y criterios de sostenibilidad recogidos en apartados anteriores de este informe técnico se han tenido en cuenta durante la elaboración del Tercer Plan General de Carreteras 2017-2028. Dicha*

*justificación se apoyará en el uso de indicadores y límites, bien establecidos en las normas o bien propuestos en el propio estudio ambiental estratégico.*

En el apartado 12 Programa de supervisión del cumplimiento de los contenidos ambientales del plan se exponen 40 diferentes indicadores con sus características para poder controlar los objetivos de protección ambiental y los principios y criterios de sostenibilidad. Entre ellos, por ejemplo, se encuentran la afección por iluminación en infraestructuras, afección por ruido, afección a corredores ecológicos, incidencia de la intermodalidad, afección al patrimonio cultural, toneladas de inertes reciclados y/o reutilizados...

## 4.2 Situación actual del medio ambiente

*El Estudio deberá describir los aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente, detallando las características ambientales de las zonas que puedan verse afectadas de manera significativa y su probable evolución en caso de que no se llevaran a cabo las actuaciones previstas en el Tercer Plan General de Carreteras, teniendo en cuenta el cambio climático.*

El estudio en su apartado 7 describe la situación actual del medio ambiente y en su apartado 7.2.4. describe concretamente el Cambio Climático y amenazas relacionadas.

*Asimismo debe identificarse cualquier problema ambiental existente que sea relevante, incluyendo en particular los problemas relacionados con cualquier zona de las recogidas en el apartado Primero. B de esta Resolución como ambientalmente relevantes.*

*En el apartado 8.4 se describen las variables de la sensibilidad ambiental que se han utilizado para valorar ambientalmente los problemas de cada tramo de la red de carreteras. Se describen un total de 18 variables y entre ellas se encuentran las mencionadas en el apartado primero B del Documento de Alcance.*

| VARIABLES DE LA SENSIBILIDAD AMBIENTAL | CARACTERISTICAS ACTUALES |
|---|---|
| Relieve determinante | Pendiente igual o mayor a 11º. Capa analizada mediante SIG |
| Inestabilidad geológico-geotécnica | Capa Geotecnia. Zonas muy Desfavorables |
| Erosionabilidad | Zonas erosionables PTS Agroforestal |
| Patrimonio geológico | LIG de Geoeuskadi. |
| Hidrología superficial | Jerarquía 1 y 2 de capa ríos de URA. Geoeuskadi |
| Vulnerabilidad de Acuíferos | Alta y muy alta vulnerabilidad. Geoeuskadi. |
| Inundabilidad: Zona de Flujo Preferente | Capa geoeuskadi referente a la inundabilidad |
| Espacios naturales | Red Natura 2000. Geoeuskadi. |
| Espacios naturales | Humedales Ramsar, Reserva Urdaibai, Geoparque, Biotopos, Parques naturales, árboles singulares y reservas naturales fluviales. Zonas de especial protección del PTS litoral y del PTS humedales. Geoeuskadi. |
| Hábitat de interés no prioritario | Hábitats de interés comunitario no prioritario. Geoeuskadi. |
| Hábitats de interés prioritario | Hábitats de interés comunitario prioritario. Geoeuskadi. |
| Bosques naturales | Formaciones boscosas autóctonas de la capa de vegetación Geoeuskadi. |

| VARIABLES DE LA SENSIBILIDAD AMBIENTAL | CARACTERISTICAS ACTUALES |
|---|---|
| Fauna y flora de especial interés | Capa Fauna, flora Amenazada y aves necrófagas. Geoeuskadi. |
| Catalogo abierto espacios naturales | Catalogo abierto espacios naturales. Geoeuskadi. |
| Paisajes | Paisajes singulares y sobresalientes. Geoeuskadi. |
| Corredores Ecológicos | Corredores Ecológicos. Geoeuskadi. |
| Áreas de población | Uso residencial Udalplan. Geoeuskadi. |
| PTS Agroforestal Alto Valor Estrategico | PTS Agroforestal Alto Valor Estratégico. Geoeuskadi. |
| Patrimonio cultural | Patrimonio cultural. Gobierno vasco. Patrimonio. |
| Suelos Potencialmente Contaminados | Suelos Potencialmente Contaminados. Geoeuskadi. |
| Montes de Utilidad Pública | Capa MUP de cada territorio. Proviene de las Diputaciones. |

*Además se han incluido otros parámetros que albergan el posible riesgo de afección sobre el patrimonio geológico, sobre la población, sobre red natura 2000 y espacios naturales, sobre especies... aportando una zona de influencia sobre cada variable de riesgo.*

*Igualmente se llevará a cabo una definición de las unidades ambientales homogéneas del territorio a partir del análisis integrado de sus características paisajísticas y de los recursos naturales.*

*En el apartado 8.7.1 se describen las diferente unidades ambientales homogéneas que salen del diagnóstico realizado.*

*Los aspectos ambientales mencionados anteriormente deberán representarse de forma cartográfica, a una escala proporcionada al carácter general del Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco.*

*En el Anejo nº 2 Planos del Estudio Ambiental Estratégico se sitúan todos lo planos relacionados con el diagnósticos y los efectos sobre las diferentes variables ambientales. La mayoría de planos están a una escala proporcionada al Plan (1:450.000) excepto el 32 Actuaciones y el 60 Valoración ambiental que están a una escala de Áreas Funcionales.*

*La descripción de la situación actual del medio ambiente deberá apoyarse en el uso de indicadores ambientales, pudiendo utilizarse a tal efecto los recogidos en el panel básico de indicadores del Programa Marco Ambiental 1, así como los del Eustat referidos al territorio y al medio ambiente, y cuantos otros puedan ofrecer información relevante sobre la evolución de los objetivos ambientales señalados en el apartado Primero.A de esta Resolución.*

*Deberán tenerse en cuenta, al menos, los siguientes indicadores, referidos al territorio de la CAPV:*

- *Población total residente en núcleos habitados clasificados por tamaño de población.*
- *Artificialización del suelo: superficie artificializada en relación a la superficie total.*
- *Porcentaje de superficie destinada a infraestructuras de comunicación y transporte.*
- *% de superficie natural de la totalidad del ámbito que se debe transformar para abastecer la necesidad planteada*
- *Porcentaje de superficie ocupada por hábitats naturales, seminaturales y naturalizados.*
- *Superficie de hábitats naturales que han mejorado su calidad o estado de conservación.*
- *Superficie incluida en la categoría de especial protección.*

- *Superficie de suelos potencialmente contaminados y recuperados para nuevos usos.*

*En el apartado 7 se encuentra la situación actual del medio ambiente donde se encuentra la información necesaria referida en el anterior apartado, dentro de los apartados de medio socio-económico, vegetación y usos del suelo, hábitats de interés comunitario y suelos potencialmente contaminados.*

*El Estudio deberá incorporar los datos referentes a los indicadores citados o, en su defecto, a' otros indicadores representativos de los mismos aspectos, justificando las posibles dificultades encontradas para obtener los datos precisos en cada caso. Igualmente, el Estudio deberá incorporar datos referentes a otros indicadores que se propongan, de forma que, en su conjunto, quede definida una situación ambiental de referencia para la aplicación del programa de vigilancia ambiental.*

*En el apartado 7 además de los anteriores indicadores o informaciones sobre el medio ambiente en la CAPV se encuentran otros relacionados con el medio físico, medio biótico, medio forestal, calidad del paisaje, medio socio-económico y riesgos ambientales.*

*El contenido cartográfico del Plan deberá ser coherente con la información textual de la descripción de las actuaciones planteadas.*

*En el Anejo nº 2 de planos aparecen 60 planos distintos, cada plano visualiza los datos utilizados en el diagnóstico y en los efectos sobre el medio ambiente.*

## 4.3 Efectos significativos en el medio ambiente

*En este apartado se deberán analizar los probables efectos significativos en el medio ambiente, incluidos aspectos como la biodiversidad, la población, la salud humana, la fauna, la flora, la tierra, el agua, el aire, el patrimonio cultural, incluido el patrimonio histórico, los factores climáticos, su incidencia en el cambio climático, en particular una evaluación adecuada de la huella de carbono asociada al plan, los bienes materiales, el patrimonio cultural, el paisaje y la interrelación entre estos factores y evaluando, para su toma en consideración, los servicios ambientales prestados por los ecosistemas afectados. Estos efectos deben comprender los efectos secundarios, acumulativos, sinérgicos, a corto, medio y largo plazo, permanentes y temporales, positivos y negativos.*

*En el apartado 10 y concretamente en el 10.4 se describen los análisis de posibles efectos significativos en el medio ambiente por cada área funcional y cada actuación.*

*Este análisis proviene de un diagnóstico realizado para cada tramo de la red de carreteras (tabla situada al final del apartado 10.4). A esta afección de cada tramo se le ha ponderado el efecto barrera de la carretera, las emisiones del tráfico de la carretera y el volumen de movimiento de tierras de la carretera. Además de otra ponderación relacionada con el tipo de actuación que se va a realizar en dicho tramo.*

*De esta manera, en el apartado 10.4 Efectos de las actuaciones del plan, se describe cada actuación teniendo en cuenta las 30 variables habidas en cuenta para poder valorar la interrelación de las mismas.*

| VARIABLES DE INTEGRACIÓN | | | |
|---|---|---|---|
| Integración en el Medio Biótico y Paisaje | IMBP1 | Fragmentación Habitats (Red Natura) | EBarrera x OENA |
| | IMBP2 | Fragmentación Habitats (Esp.Nat.) | EBarrera x OENB |

| VARIABLES DE INTEGRACIÓN | | | |
|---|---|---|---|
| | IMBP3 | Fragmentación Habitats (Bosques) | EBarrera x BOSQUES |
| | IMBP4 | Afección Ecotonos (Red Natura) | EBarrera x RENA |
| | IMBP5 | Afección Ecotonos (Esp.Nat.) | EBarrera x RENB |
| | IMBP6 | Riesgos Flora 1 | ETráfico x FLORA1 |
| | IMBP7 | Riesgos Flora 2 | ETráfico x FLORA2 |
| | IMBP8 | Aislamiento Especies | EBarrera x ESPECIES1 |
| | IMBP9 | Afección Especies | ETráfico x ESPECIES1 |
| | IMBP10 | Riesgos Especies | ETráfico x ESPECIES2 |
| | IMBP11 | Intrusión en el Paisaje | VolmTierras x PAISAJE |
| | IMBP12 | Intrusión en el Catálogo abierto de espacios naturales relevantes de la CAPV | VolmTierras x CAT |
| | IMBP13 | Corredores ecológicos | EBarrera x CORECOL |
| Integración en el Medio Inerte | IMI1 | Riesgo de Inestabilidad Geológico-Geotécnica | VolmTierras x INESTABILI |
| | IMI2 | Erosionabilidad | VolmTierras x ZONASEROSI |
| | IMI3 | Afección Patrimonio Geológico | VolmTierras x PTGEOLOGIC |
| | IMI4 | Integración Cauces Fluviales | VolmTierras x REDHIDRIC |
| | IMI5 | Afección Acuíferos | VolmTierras x VULNERA |
| | IMI6 | Riesgo Contaminación Acuíferos | ETráfico x VULNERA |
| | IMI7 | Afección a Zonas de Flujo Preferente | VolmTierras x ZFP |
| | IMI8 | Riesgo Cauces Fluviales | ETráfico x REDHIDRIC |
| Integración en el Medio Humano | IMH1 | Efecto Barrera para Personas | EBarrera x POBLACION |
| | IMH2 | Molestias por Ruido del Tráfico | ETráfico x POBLACIÓN2 |
| | IMH3 | Integración Medio Agrario | VolmTierras x SUELOS |
| | IMH4 | Patrimonio | VolmTierras x PATRI |
| | IMH5 | Suelos contaminados | VolmTierras x SUECONT |
| | IMH6 | Montes de Utilidad Pública | VolmTierras x MUP |
| Integración de los riesgos de obra en el medio | Io1 | Riesgo de Afección al patrimonio geológico | VolmTierras x PTGEOLOGIC2 |
| | Io2 | Riesgo de contaminación de cauces fluviales | VolmTierras x REDHIDRIC |
| | Io3 | Riesgo de contaminación de acuíferos | VolmTierras x VULNERA |
| | Io4 | Riesgo de molestias a la fauna | VolmTierras x FAUNA |
| | Io5 | Riesgo de molestias a la flora | VolmTierras x FLORA1 |
| | Io6 | Riesgo de molestias a la flora2 | VolmTierras x FLORA2 |
| | Io7 | Riesgo de molestias sobre áreas residenciales | VolmTierras x POBLACION2 |

*Se deberá desarrollar un análisis detallado de los elementos del patrimonio natural que pueden ser afectados por las actuaciones previstas; se valorará el potencial impacto de cada actuación sobre estos elementos. De forma especial se analizarán los posibles impactos sobre espacios pertenecientes a Red Natura 2000, y se deberá tener en cuenta de manera concreta la normativa de aplicación en los lugares correspondientes.*

*Entre los distintos efectos sobre las variables de integración se encuentran unos cuantos sobre el patrimonio natural, así como a la Red Natura 2000: Fragmentación de hábitats sobre espacios naturales, fragmentación de hábitats sobre red natura 2000, afección a ecotonos de espacios naturales y afección a ecotonos de la red natura.*

*En la tabla del apartado 11.3 en las columnas respectivas a la Red Natura 2000 IMBP1 y su posible riesgo de afección al ecotono IMBP4 exponen las actuaciones que tendrán que tener en cuenta la Red Natura 2000 y su normativa de aplicación.*

*Además en el apartado 10.4.x efectos de las actuaciones del plan para cada área funcional se describen los efectos concretos para cada actuación, relatando, si fuera necesario la afección a la Red Natura 2000.*

*Para cada una de las acciones así identificadas se describirán los probables efectos ambientales esperados, justificándose, cuando sea necesario, que un determinado efecto ambiental adverso no resultará probable.*

*En la tabla del punto 10.4, al final del este apartado se encuentran todas las puntuaciones a cada variable ambiental y por tramo con actuación. En el caso de que el tramo o actuación sea nueva se le ha creado una línea de afección nueva para que pueda ser diagnosticada y tenida en cuenta.*

*En el documento inicial estratégico se señala que el Plan General de Carreteras contempla actuaciones que pueden generar afección directa o indirecta a espacios protegidos, ya que van a discurrir por el interior de los mismos o en sus cercanías. El Estudio debe justificar la necesidad de estas actuaciones y valorar el impacto generado en cada una de ellas. Se deberá tener en cuenta de manera concreta la normativa de aplicación en los lugares correspondientes.*

*En la tabla del punto 10.4 se analizan las variables IMBP1, IMBP2, IMBP4 y IMBP5 representativas del patrimonio natural y su riesgo. Además, en su última columna se valora el impacto potencial que tendría cada actuación respecto a las demás y si contiene actualmente Declaración ambiental.*

*Deberán analizarse los efectos de las actuaciones previstas sobre la conectividad ecológica del territorio, teniendo en cuenta lo que se recoge en el artículo 3 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. En particular, se tendrá en cuenta la coherencia de la Red Natura 2000, en lo que se refiere a la conectividad entre los lugares incluidos en la misma, así como la conectividad entre aquellos espacios naturales de singular relevancia para la biodiversidad. Por tanto, deberán evitarse aquellas actuaciones que tiendan a incrementar o agravar el efecto barrera. En la medida de lo posible, el estudio ambiental estratégico incluirá propuestas para mejorar la permeabilidad ecológica de la red de carreteras existente y propuesta.*

*Por un lado el factor del efecto barrera está incluido en el diagnóstico y en el análisis de los efectos ambientales (apartado 8.3.1. Acción: efecto barrera).*

*En el apartado 8.5 parámetros de la integración ambiental en la red viaria actual, en las diferentes integraciones de los distintos medios con las carreteras se incluye este efecto barrera como ponderación.*

*En la tabla del punto 10.4 se integran otras variables que tienen que ver con la integración conectividad IMBP13 (Corredores ecológicos) que se pondera con el efecto barrera.*

*Asimismo, el Estudio deberá describir aquellas actuaciones que puedan afectar a suelos calificados en el PTS Agroforestal como de Alto Valor Estratégico y deberá tener en consideración lo que se establece en el PTS Agroforestal en relación a la ocupación de estos suelos.*

*Tanto en el apartado 8.4.15 suelos agrícolas; agroforestal de alto valor como en las variables de integración IMH3 Integración medio agrario (apartado 8.5.3.) y en la tabla de valoración al final del punto 10.4 se tienen en cuenta la afección a los suelos calificados en el PTS Agroforestal como de Alto Valor Estratégico.*

*Respecto a la posible afección al patrimonio cultural, el Estudio deberá incluir los elementos que, aun no estando recogidos de forma específica en la Ley 7/1990, de 3 de julio, de Patrimonio Cultural Vasco, forman parte de los elementos a conservar a escala regional y/o local.*

*En el estudio se tienen en cuenta los siguientes elementos dentro de su respectiva variable se sensibilidad ambiental:*

- *Red Natura 2000*
- *Humedales Ramsar*
- *Reserva Urdaibai*
- *Geoparque*
- *Biotopos*
- *Parques naturales*
- *Árboles singulares*
- *Reservas naturales fluviales.*
- *Zonas de especial protección del PTS litoral y del PTS humedales.*
- *Catalogo abierto espacios naturales.*

## 4.4 Medidas preventivas, correctoras y compensatorias

*Para cada uno de los efectos significativos identificados en el apartado anterior se describirán las medidas previstas para su prevención, corrección o, en su caso, compensación. Se especificará, en la medida de lo posible, el instrumento de desarrollo en el que se implementará cada una de las medidas propuestas. Se valorará la posibilidad de introducir alguna de estas medidas como condicionantes del propio Plan General de Carreteras del País Vasco para los planes y proyectos que se redacten en el desarrollo del mismo.*

*En el apartado 11 medidas preventivas y correctoras del impacto ambiental se plantean distintos programas que describen los tramos prioritarios de carreteras donde debe llevarse a cabo estudios refrentes a cada tipo de programa.*

*El estudio ambiental estratégico deberá desarrollar medidas protectoras, correctoras y/o compensatorias para aquellas actuaciones previsibles de causar impactos en los elementos más frágiles del entorno.*

*En el apartado 11.4 programa de medidas de corrección ambiental específicas para cada actuación se presenta unas directrices generales que servirán a todas las actuaciones.*

*A partir del apartado 11.4.x- corrección y mejora ambiental de actuaciones en cada área funcional se mencionan las medidas más importantes a tener en cuenta para las afecciones potenciales que se pueden generar por cada actuación.*

*Entre otras, se deberán desarrollar medidas que eviten y/o minimicen afecciones a los espacios naturales protegidos y/o de interés, a la vegetación y áreas de interés comunitario, especies de fauna y flora (en especial a aquellas que se encuentren amenazadas), medidas para evitar la proliferación de especies invasoras, riesgos naturales (erosión, inundación, contaminación de acuíferos … ), afección a suelos de alto valor estratégico, afección acústica, suelos contaminados, patrimonio cultural, etc.*

*En el apartado 11.4 programa de medidas de corrección ambiental específicas para cada actuación se detallan medidas para suelos, geomorfología, geología, atmósfera, cambio climático, sostenibilidad, ruido, vibraciones, residuos e incremento de la contaminación, agua, vegetación autóctona y de interés, espacios naturales protegidos y otras áreas de interés, conectividad ecológica, fauna, paisaje, patrimonio cultural y productividad ecológica y agraria.*

*También deberán incluirse de forma concreta medidas que tengan como objetivo la atenuación del efecto barrera, medidas que lo aminoren en la medida de lo posible (construcción de ecoductos en zonas comprometidas, dotación de pasos de fauna en tramos problemáticos, adaptación de elementos de drenaje en nuevas carreteras y en aquellas que son objeto de reforma, etc.).*

*Dentro de las medidas generales se encuentran varias medidas dedicadas a temas que propicien la atenuación del efecto barrera como el de la colocación de pasos y tramos permeables mediante la construcción de pasos de fauna o el situado en la conectividad ecológica "los proyectos más impactantes en cuanto a la fragmentación de hábitats de interés deben estar sujetos en su fase posterior de aprobación a un estudio sobre su afección concreta sobre la conectividad ecológica, así como a un informe de valoración del Órgano Foral competente en materia de Medio Ambiente dentro de los procedimientos reglados de Evaluación de Impacto Ambiental".*

*Se propondrán las medidas, normas o regulaciones que resulten precisas para asegurar la conectividad ecológica del territorio.*

*En el apartado 11.4 programa de medidas de corrección ambiental específicas para cada actuación se incluyen medida para la conectividad ecológica.*

*Además en cada apartado 11.4.x corrección y mejora ambiental de actuaciones en cada área funcional se describen las medidas a tener en cuenta en cada actuación, y entre ellas, se encuentran las de conectividad ecológica.*

*Los trazados de los diferentes elementos que se propongan en el entorno de los cauces fluviales deberán garantizar el respeto a los mismos y evitar la alteración y artificialización del territorio fluvial, entendido como un espacio de suficiente anchura y continuidad que permita conservar o recuperar la dinámica hidrogeomorfológica y obtener un corredor ribereño continuo que garantice la diversidad y funcionalidad ecológica y paisajística, promoviendo siempre que sea posible su restauración, recuperación y mejora.*

*En el apartado 11.4 programa de medidas de corrección ambiental específicas para cada actuación existe un subapartado de agua que tiene en cuenta el Dominio Público Hidráulico y la previa corrección de posibles afecciones a los sistemas fluviales, márgenes, cauces y biotopos riparios. Además en el apartado 11.4.x corrección y mejora ambiental de actuaciones en cada área funcional y en cada actuación se especifica si necesita medidas relacionadas con el agua.*

## 4.5 Proceso de selección de alternativas

*Se incluirá un resumen motivado del proceso de selección de las alternativas, que justifique su viabilidad técnica, económica y ambiental, y su congruencia y proporcionalidad con los objetivos del Plan y en especial con los objetivos ambientales. En este análisis se describirá la manera en que se realizó la evaluación, incluidas las dificultades halladas, tales como deficiencias técnicas o falta de conocimientos y experiencia que pudieran haberse encontrado a la hora de recabar la información requerida.*

*En el apartado 9 proceso de selección de alternativas se describen las tres alternativas que se han tenido en cuenta, además de la comparativa de las alternativas planteadas teniendo en cuenta los objetivos y la descripción de la solución adoptada.*

*Se justificará de manera detallada la necesidad de intervención en las zonas más sensibles desde el punto de vista de patrimonio natural, en especial en las proximidades o en el interior de espacios naturales protegidos.*

*La justificación de la necesidad de intervención se describe en el propio Plan y escuetamente en el apartado 5.1.3 propuestas de actuación.*

*Un número importante de actuaciones ya vienen del II Plan General de Carreteras del País Vasco y han pasado la evaluación ambiental anterior. Alguna actuación como la autopista AP-1 entre Etxabarri-Ibiña y conexión con la A-1 han sido eliminadas en el propio estudio de alternativas.*

*Otro estudio de alternativas, más concreto, se realiza en el apartado 10.4, donde se analiza cada actuación y se examina la viabilidad de la estrategia denominada tipo A o tipo B donde se priorizan las necesidades funcionales del tramo frente a los riesgos de afecciones ambientales y finalmente se elige el tipo de alternativa a promover.*

*La evaluación de alternativas tendrá como marco de referencia la probable evolución de los aspectos ambientales relevantes en caso de no aplicación del Plan (alternativa O), analizando en profundidad las diferencias existentes entre la situación actual y la que se prevé conseguir tras la aprobación del nuevo Plan.*

*En el apartado 9 proceso de selección de alternativas se describen las tres alternativas que se han tenido en cuenta, entre ellas, la alternativa 0.*

*Una vez han sido incorporadas al paquete de actuaciones de nueva planificación (solución adoptada) han sido analizadas en profundidad para promover las necesidades funcionales del tramo o los riesgos de afecciones ambientales, teniendo en cuenta que la elección de la estrategia por necesidades funcionales no conlleva la eliminación de medidas preventivas y correctoras si no una prioridad mayor de criterios técnicos de criterios de intervención (apartado 5.1.2).*

*Deberán priorizarse las alternativas que supongan una mejora de la red actual de carreteras frente a aquellas alternativas que impliquen la construcción de nuevas infraestructuras.*

*En el apartado 10.2 planteamiento de la identificación y valoración de impactos se exponen las ponderaciones necesarias para la valoración ambiental. Dependiendo del tipo de actuación en la carretera se desprende un incremento de los efectos asociados al movimiento de tierras, la disposición*

*del trazado y el tráfico. De esta manera las nuevas actuaciones albergan una distinta evaluación a las existentes. Y entre las existentes las obras principales pretenden una mayor ponderación que las de acondicionamiento.*

*El estudio ambiental estratégico deberá incluir alternativas que permitan incrementar la permeabilidad ecológica tanto de la red existente como de la propuesta.*

*La estrategia denominada tipo B (apartado 9.3) prioriza la necesidad de prevenir las afecciones y riesgos ambientales optando por soluciones de proyecto más modestos y de menor alcance pero que garantizan un cierto nivel mínimo de funcionalidad.*

*Entre los programas de mejora ambiental de carreteras de la CAPV destaca uno referente a la conectividad ecológica en el que se prioriza el análisis y estudio de algunos tramos extraídos del diagnóstico. Estos proyectos propondrán diversas soluciones para la selección de la alternativa más beneficiosa para el programa.*

## 4.6 Programa de vigilancia ambiental

*El Estudio desarrollará un programa de vigilancia ambiental en el que se describan las medidas previstas para la supervisión de los efectos de la aplicación del Plan. En el programa de vigilancia ambiental se describirán los indicadores y, en su caso, los valores de referencia de los efectos más significativos, tanto positivos como negativos.*

En el apartado 12 Programa de supervisión del cumplimiento de los contenidos ambientales del plan se exponen 40 diferentes indicadores con sus características para poder controlar los objetivos de protección ambiental y los principios y criterios de sostenibilidad.

Para cada indicador se definen las siguientes características:

- Aspectos ambientales sobre los que se prevé el control.
- Objetivo.
- Efecto ambiental previsto.
- Unidad de medida.
- Cálculo.
- Periodicidad.
- Parámetros de control y umbrales.
- Resultados
- Medidas correctoras, preventivas y compensatorias.

*El programa de vigilancia ambiental deberá recoger los indicadores que se propongan en el Estudio, para el cumplimiento de los objetivos ambientales señalados en el apartado Primero. E.2 de esta Resolución y de las previsiones de los efectos ambientales durante su implantación, y una propuesta concreta de la periodicidad y de los métodos que se utilizarán para la recogida de datos, en cada uno de los casos.*

*Entre los 40 diferentes indicadores se encuentran algunos referidos a los indicadores del documento de alcance, no obstante se han concretado y fraccionado más aún para que la vigilancia sea más perceptible.*

## 4.7 Resumen no técnico

*El Estudio incluirá un resumen de carácter no técnico de la información facilitada en virtud de los epígrafes precedentes, que contenga información concisa en términos comprensibles por el público en general, que trate todos los aspectos analizados y que contenga asimismo información gráfica, con el fin de que pueda constituir un documento autosuficiente e independiente del propio Estudio.*

*El Estudio en su anejo nº 3 contiene el Anejo de síntesis que da respuesta a este apartado.*

# 5 Consultas realizadas

## 5.1 Resultados de las consultas al documento de inicio

Con fecha 18 de mayo de 2017, la Dirección de Administración Ambiental sometió el documento inicial estratégico y demás documentación técnica obrante en el expediente a consultas de las administraciones públicas afectadas y de las personas interesadas, durante un plazo de un mes, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 21 /2013, de 9 de diciembre y en el artículo 9 del Decreto 211 /2012, de 16 de octubre. En concreto se consultó a los siguientes organismos:

| CONSULTAS REALIZADAS | RESPUESTAS OBTENIDAS | DEPARTAMENTO QUE RESPONDE |
|---|---|---|
| Dirección de Medio Natural y Planificación Ambiental. Gobierno Vasco (actualmente denominada Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático) | X | Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco. |
| Dirección de Planificación Territorial, Urbanismo y Regeneración Urbana. Gobierno Vasco | | |
| Dirección de Desarrollo Rural y Litoral y Políticas Europeas. Gobierno Vasco | X | Dirección de Agricultura y Ganadería Gobierno Vasco |
| Dirección de Salud Pública y Adicciones. Gobierno Vasco | X | Subdirección de Salud Pública y Adicciones. Delegación Territorial de Álava<br>Subdirección de Salud Pública y Adicciones. Delegación Territorial de Gipuzkoa |
| Dirección de Patrimonio Cultural. Gobierno Vasco | X | Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco. |
| Dirección General de Medio Ambiente. Diputación Foral de Gipuzkoa | | |
| Dirección General de Montes y Medio Natural. Diputación Foral de Gipuzkoa | | |
| Dirección General de Cultura. Diputación Foral de Gipuzkoa | | |
| Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo. Diputación Foral de Álava | | |

| | | |
|---|---|---|
| Dirección de Euskera, Cultura y Deportes. Diputación Foral de Álava | X | Servicio de Patrimonio Histórico-Arquitectónico de la Diputación Foral de Álava |
| Dirección General de Medio Ambiente. Diputación Foral de Bizkaia | X | Dirección General de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Bizkaia |
| Dirección General de Cultura. Diputación Foral de Bizkaia | | |
| URA. Agencia Vasca del Agua | | |
| Confederación Hidrográfica del Cantábrico | | |
| Confederación Hidrográfica del Ebro | | |
| IHOBE, Sociedad Pública de Gestión Ambiental | | |
| Ekologistak Martxan, Bizkaia | | |
| Ekologistak Martxan, Gipuzkoa | | |
| Ekologistak Martxan, Araba | | |
| Aranzadi Zientzi Elkartea | | |
| EUDEL-Asociación de Municipios Vascos | | |

A continuación se resumen los aspectos ambientales más relevantes contenidos en los informes recibidos en el trámite de consultas a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas:

- Algunas de las actuaciones que se recogen en el Tercer Plan General de Carreteras pueden generar afección directa o indirecta a espacios protegidos, puesto que pueden desarrollarse en el interior de los mismos o en sus cercanías.
- Deberá justificarse desde un punto de vista ambiental la necesidad de desarrollo de estas actuaciones en las zonas más sensibles y la valoración del impacto generado con cada una de ellas.
- Se hace alusión al efecto barrera que actualmente supone la red viaria sobre los desplazamientos de la fauna silvestre. Este aspecto habrá de tenerse en cuenta a la hora de plantear actuaciones para la nueva red viaria prevista, la cual deberá tener como objetivo la atenuación del efecto barrera y, en la medida de lo posible, proponer medidas que lo aminoren.
- Se proponen una serie de objetivos que deberían ser inspiradores del Plan; algunos de ellos son fomentar una movilidad menos motorizada, desincentivar la utilización del vehículo privado y promocionar medios alternativos para el desplazamiento de personas, potenciar la gestión eficiente de las infraestructuras ya existentes frente a la oferta de

nuevas infraestructuras. En los informes obrantes en el expediente, se recogen también una serie de criterios para ser tenidos en cuenta en la elaboración del Tercer Plan General de Carreteras: fomentar el aumento de la ocupación de vehículos, favorecer el aumento de la permeabilidad de las nuevas infraestructuras y minimizar el efecto barrera, favorecer la utilización de otros medios de transporte ante el uso del vehículo privado…

- En relación con la posible afección a suelos calificados en el PTS Agroforestal como de Alto Valor Estratégico, el plan que finalmente se apruebe deberá tener en consideración las determinaciones del PTS Agroforestal en relación a la ocupación de estos suelos.

## 5.2 Información pública

En noviembre de 2018 se envió a información pública el Avance del III Plan General de Carreteras de la Comunidad Autónoma del País Vasco, correspondiente al periodo 2017-2028, sometiendo de esta manera a información pública y audiencia a las Administraciones Públicas interesadas para que puedan formular sus observaciones y sugerencias.

En el periodo de información pública se envío consultas a las siguientes administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas:

- Se envío a todas las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas remitidas en las consultas anteriores.
- Además se envío también a los siguientes:
    - Todos los ayuntamientos del Territorio Histórico de Araba/Álava.
    - Todos los ayuntamientos del Territorio Histórico de Gipuzkoa.
    - Todos los ayuntamientos del Territorio Histórico de Bizkaia.
    - Otras administraciones:

- "MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA CONSEJO NACIONAL DEL AGUA"
- MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
- PATRONATO DE LA RESERVA DE LA BIOSFERA DE URDAIBAI "
- GOBIERNO VASCO. DEPARTAMENTO DE DESARROLLO ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN DE DESARROLLO RURAL Y LITORAL Y POLÍTICAS EUROPEAS LANDABERRI"
- AUTORIDAD DEL TRANSPORTE DE EUSKADI
- "GOBIERNO VASCO DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y VIVIENDA VICECONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE COMISIÓN AMBIENTAL DEL PAÍS VASCO"
- "MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA DEMARCACIÓN DE COSTAS DEL PAÍS VASCO"
- AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO
- AUTORIDAD PORTUARIA DE PASAIA
- ASOCIACIÓN EGUZKIZALEAK-GRUPO ECOLOGISTA
- ASOCIACIÓN EGUZKIZALEAK –GRUPO ECOLOGISTA
- ADEGI-ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE GIPUZKOA
- CÁMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE BILBAO
- CÁMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE GIPUZKOA
- CÁMARA DE COMERCIO E INDUSTRIA DE ÁLAVA

- CCOO-COMISIONES OBRERAS DE EUSKADI
- CEBEK-CONFEDERACIÓN EMPRESARIAL DE BIZKAIA
- BIC ARABA-CENTRO DE EMPRESAS E INNOVACIÓN DE ÁLAVA, S.A.
- CEV-CÍRCULO DE EMPRESARIOS VASCOS
- CONFEBASK-CONFEDERACIÓN EMPRESARIAL VASCA
- DEBEGASA, S.A.-SOCIEDAD PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO DE DEBABARRENA
- ELA-EUSKAL LANGILEEN ALKARTASUNA
- GOIEKI, S.A.-GOIERRIKO GARAPEN AGENTZIA
- LAB-LANGILE ABERTZALEEN BATZORDEAK
- "MANCOMUNIDAD DEL ALTO DEBA SURADESA, S.A.-SOCIEDAD URBANÍSTICA DE REHABILITACIÓN DEL ALTO DEBA"
- OARSOALDEA, S.A.-AGENCIA DE DESARROLLO COMARCAL
- SEA EMPRESAS ALAVESAS
- TOLOSALDEA GARATZEN
- UGGASA-AGENCIA DE DESARROLLO DE UROLA GARAIA, S.A.
- UGT EUSKADI-UNIÓN GENERAL DE TRABAJADORES
- DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA
- "DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA DEPARTAMENTO DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA Y RELACIONES INSTITUCIONALES"
- "DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA DEPARTAMENTO DE DESARROLLO ECONÓMICO Y TERRITORIAL"
- "DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y COHESIÓN DEL TERRITORIO"
- "DIPUTACIÓN FORAL DE ÁLAVA DEPARTAMENTO DE DESARROLLO ECONÓMICO Y EQUILIBRIO TERRITORIAL"
- "DIPUTACIÓN FORAL DE ÁLAVA DEPARTAMENTO DE FOMENTO DEL EMPLEO, COMERCIO, TURISMO Y DE ADMINSTRACIÓN FORAL"
- "DIPUTACIÓN FORAL DE ÁLAVA DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA"
- "DIPUTACIÓN FORAL DE ÁLAVA DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y MOVILIDAD"
- "DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO"
- "DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS"
- "GOBIERNO VASCO DEPARTAMENTO DE GOBERNANZA PÚBLICA Y AUTOGOBIERNO"
- "GOBIERNO VASCO DEPARTAMENTO DE EMPLEO Y POLÍTICAS SOCIALES"
- "GOBIERNO VASCO DEPARTAMENTO DE HACIENDA Y ECONOMÍA"
- "GOBIERNO VASCO DEPARTAMENTO DE EDUCACIÓN"
- "GOBIERNO VASCO DEPARTAMENTO DE TURISMO, COMERCIO Y CONSUMO"
- "GOBIERNO VASCO DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD"
- "GOBIERNO VASCO DEPARTAMENTO DE TRABAJO Y JUSTICIA"
- ÁLAVA-AGENCIA DE DESARROLLO
- AZPIEGITURAK, S.A.U.
- DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO
- EVE-ENTE VASCO DE LA ENERGÍA
- EDP NATURGAS ENERGÍA
- SOCIEDAD DE HIDROCARBUROS DE EUSKADI, S.A.

- S.P.R.I.-SOCIEDAD PARA LA TRANSFORMACIÓN COMPETITIVA, S.A.

Las Administraciones Públicas y las personas interesadas que han respondido han sido las siguientes, se enuncia también cual ha sido las respuestas relacionadas con el Estudio Ambiental Estratégico:

| CONSULTAS RESPONDIDAS | RELACIÓN CON EL EsAE |
|---|---|
| 01. URA | X |
| 02. DIRECCIÓN DE AGRICULTURA Y GANADERÍA_EJGV | X |
| 03. AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ | X |
| 04. AP PASAIA | |
| 05. AYUNTAMIENTO DE ARRATZUA-UBARRUNDIA | |
| 06. ARQUEOLOGÍA_DFA | |
| 07. SUBDIRECCIÓN SALUD PÚBLICA Y ADICCIONES DE GIPUZKOA_EJGV | |
| 08. AYUNTAMIENTO DE ZARAUTZ | |
| 09. AYUNTAMIENTO DE IRURA | |
| 10. DIRECCIÓN DE AGRICULTURA_DFA | X |
| 11. PATRIMONIO CULTURAL | X |
| 12.DIRECCIÓN DE SALUD PÚBLICA Y ADICCIONES_EJGV | X |
| 13. DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y DESARROLLO TERRITORIAL_DFB | |
| 14. UNIPORT BILBAO | |
| 15.IHOBE | X |
| 16.PATRIMONIO CULTURAL_DFB | X |
| 17. AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO | |
| 18.AYUNTAMIENTO DE MONDRAGÓN | |
| 19.AYUNTAMIENTO USURBIL | |
| 20. AYUNTAMIENTO LASARTE | |
| 21. AYUNTAMIENTO DE ARTZINIEGA | |
| 22. AYUNTAMIENTO DE ANDOAIN | |
| 23. AYUNTAMIENTO DE SONDIKA | |
| 24. DIRECCIÓN DE MEDIOAMBIENTE_DFB | X |
| 25. DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ARAGÓN | |
| 26. COSTAS | X |
| 27. SERVICIO DE PATRIMONIO HISTÓRICO-ARQUITECTÓNICO_DFA | X |
| 28. PATRIMONIO NATURAL Y CAMBIO CLIMÁTICO_EJGV | X |
| 29. DIRECCIÓN DE COHESIÓN TERRITORIAL_DFB | X |