



**RESOLUCIÓN DEL DIRECTOR DE ADMINISTRACIÓN AMBIENTAL, DE 11 DE JULIO DE 2017,  
POR LA QUE SE DETERMINA EL ALCANCE DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL  
TERCER PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO 2017-2028.**

**ANTECEDENTES DE HECHO**

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 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

La documentación que acompaña a la solicitud consiste en varios documentos entre los que se encuentra 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 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:

- Dirección de Medio Natural y Planificación Ambiental. Gobierno Vasco (actualmente denominada Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático)
- Dirección de Planificación Territorial, Urbanismo y Regeneración Urbana. Gobierno Vasco
- Dirección de Desarrollo Rural y Litoral y Políticas Europeas. Gobierno Vasco
- Dirección de Salud Pública y Adicciones. Gobierno Vasco
- Dirección de Patrimonio Cultural. 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
- Dirección General de Medio Ambiente. 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 Elkarte
- EUDEL-Asociación de Municipios Vascos

El documento inicial estratégico y demás documentación técnica se pusieron a disposición de los organismos consultados, tanto en la sede de la Dirección de Administración Ambiental como en la página web del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco.

Hasta la fecha de emisión de la presente Resolución se han recibido los informes de Dirección de Agricultura y Ganadería, del Departamento de Salud, de la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático y de la Dirección de Patrimonio Cultural –todas ellas del Gobierno Vasco–, de la Dirección de Euskera, Cultura y Deporte y de la Dirección General de Medio Ambiente –ambas de la Diputación Foral de Gipuzkoa–, con el resultado que obra en el expediente.

#### FUNDAMENTOS DE DERECHO

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, constituye el objeto de la misma establecer las bases que deben regir la evaluación ambiental de los planes que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, garantizando un elevado nivel de protección ambiental, con el fin de promover un desarrollo sostenible.

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

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 6.1.a de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, 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, cuando establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental y se refieran a determinadas materias, entre las que se encuentra la ordenación del territorio.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 46.1 de la Ley 3/1998, de 27 de febrero, procede realizar una evaluación conjunta de impacto ambiental, entendida como evaluación

ambiental estratégica, en relación con los planes contemplados en el Apartado A) del Anexo I de la norma, siendo así que, entre dichos planes se encuentra el Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco objeto de esta resolución.

Del contenido de las normas citadas, se desprende que el procedimiento de evaluación conjunta de impacto ambiental debe entenderse como equivalente al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria. Para mayor claridad, es conveniente que los procedimientos de evaluación conjunta de impacto ambiental se denominen tal como se establece en la legislación básica, es decir, evaluación ambiental estratégica ordinaria.

La citada Ley 21/2013, de 9 de diciembre, establece que la evaluación ambiental estratégica ordinaria de un plan se inicie mediante un trámite previo, consistente en la determinación por parte del órgano ambiental del alcance del estudio ambiental estratégico, tras consultar a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas. Dicha norma establece, en su artículo 18.1, los documentos que deben acompañar a la solicitud de inicio. En lo que no se oponga a la citada Ley 21/2013, de 9 de diciembre, el artículo 8 del Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas, viene a ampliar y completar la relación de información que debe acompañar al documento de inicio.

Con fecha de 9 de mayo de 2017, la Dirección de Planificación del Transporte solicitó la emisión del documento de alcance del estudio ambiental estratégico en relación con el Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco 2017-2028. Una vez analizada la documentación que acompañaba a la solicitud por parte de los servicios técnicos de la Dirección de Administración Ambiental, se constata que dicha documentación se ajusta en cuanto a sus contenidos a lo requerido tanto en el artículo 18.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, como en el artículo 8.1 del Decreto 211/2012, de 16 de octubre.

En virtud de lo dispuesto tanto en el artículo 19 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, como en los artículos 9 y 10 del Decreto 211/2012, de 16 de octubre, el órgano ambiental, tras consultar a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, elaborará y remitirá al órgano promotor el documento de alcance del estudio ambiental estratégico, junto con las respuestas recibidas.

Finalizado el plazo de consulta a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas y examinada la documentación del expediente, se constata que el órgano ambiental cuenta con los elementos de juicio suficientes para elaborar el documento de alcance del estudio ambiental estratégico.

Por último, en orden a determinar el alcance del estudio ambiental estratégico, se han tenido en cuenta las siguientes fuentes normativas, reglamentarias y de general aceptación:

- Séptimo Programa de Acción en materia de Medio Ambiente de la Unión Europea.
- Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco.
- Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.
- IV Programa Marco Ambiental 2020 de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

- Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible 2002-2020.
- Estrategia de Biodiversidad del País Vasco 2030.
- Estrategia de Geodiversidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2020.
- Estrategia Vasca de Cambio Climático 2050.
- Principios de desarrollo sostenible recogidos en el artículo 2 del Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas.

Igualmente se han tenido en cuenta las exigencias recogidas tanto en el Anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, sobre contenido del estudio ambiental estratégico, como las recogidas en los anexos I y II del Decreto 211/2012, de 16 de octubre, sobre el contenido del documento de referencia y sobre el contenido del informe de sostenibilidad ambiental, respectivamente.

Considerando la competencia de este órgano para la elaboración del documento de alcance del estudio de impacto ambiental, de conformidad con lo previsto en el Decreto 77/2017, de 11 de abril, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda.

Vistos la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la Ley 3/1998, de 27 de febrero, general de protección de medio ambiente del País Vasco, el Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas, el Decreto 77/2017, de 11 de abril, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda, la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico del sector público y demás normativa de aplicación,

## RESUELVO

Primero. Formular el documento de alcance del estudio ambiental estratégico el Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco 2017-2028.

### Objeto y actuaciones del Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco

El Plan General de Carreteras del País Vasco, de acuerdo con la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco, tiene el carácter de Plan Territorial Sectorial, cuyo contenido y formulación se regula por la citada Ley de Ordenación del Territorio, por cuanto deben de estar correctamente insertados en el marco territorial definido por las Directrices de Ordenación Territorial, y por la Ley 2/89 reguladora del plan general de carreteras del País Vasco.

Se encuentra finalizado el plazo de vigencia del segundo plan general de carreteras 2.005-2.016, por lo que procede la formulación por el Departamento competente del Gobierno Vasco del tercer plan por un periodo de vigencia de 12 años, 2017-2028.

Principios estratégicos:

- Ofrecer a los ciudadanos una red viaria acorde con el nivel de vida de los próximos años.
- Facilitar al tejido empresarial una red de comunicaciones terrestres en continua adecuación para mantener y mejorar, en la manera de lo posible, la conectividad del País Vasco.
- Equilibrar el territorio y la comunicación entre sus localidades.
- Compatibilizar la mejora de la red viaria con el respeto y protección del Medio Ambiente.
- Incrementar la seguridad vial y reducir el riesgo de accidentes para los usuarios de las carreteras.

Objetivos sustantivos:

- Dotar al territorio de una red de carreteras acorde con las funciones básicas que deben cumplir los distintos itinerarios.
- Considerar el papel de la red de carreteras en el marco de la política de transportes del País Vasco y de la Unión Europea (UE): potenciar la sostenibilidad económica, social y medioambiental del sistema de transportes del País Vasco en su globalidad.
- Favorecer la integración de la red viaria de la CAPV en la Red Transeuropea (TEN).
- Mejorar la articulación de la red viaria con los grandes corredores de conexión (Este - Oeste y Norte - Sur) que atraviesan el territorio.
- Mejora de las relaciones externas (conexiones fronterizas) y con los puntos nodales principales (puertos, aeropuertos, plataformas logísticas).
- Vertebrar el territorio de forma equilibrada, de acuerdo con las directrices generales para su ordenación.
- Alcanzar unos niveles de dotación de infraestructuras similares para cada zona, teniendo en cuenta aspectos determinantes, como la orografía y la densidad de los asentamientos de población.
- Proporcionar un nivel adecuado de accesibilidad a todas las zonas del territorio, actuando, preferentemente, sobre aquellas peor dotadas o de relevante expansión económica.
- Adecuar la red viaria a los condicionantes de cada zona servida, minimizando los impactos medioambientales y urbanísticos.
- Coordinar y priorizar actuaciones con otros organismos e instituciones con competencias en materia de carreteras, tanto en el País Vasco como de las CCAA limítrofes.
- Permitir una programación de inversiones, que garantice la máxima eficacia de las mismas.
- Coordinar actuaciones con otros Organismos e Instituciones con competencias en materia de Ordenación del Territorio, Urbanismo, Medioambiente, etc.

Objetivos ambientales:

- Mejorar la convivencia de la red de carreteras actuales y futuras con los ríos y otras masas de agua del País Vasco incidiendo en la relación entre régimen de avenidas y calidad de las aguas y la presencia de estas vías.
- Reducir la fragmentación de hábitats atribuible a la red de carreteras actuales y futuras, particularmente en aquellos enclaves ecológicos de conectividad de mayor relevancia.
- Integración en el paisaje de la red de carreteras actuales y futuras.

- Mejorar los perfiles sonoros de la red de carreteras actuales y futuras en el País Vasco en las áreas de mayor sensibilidad al ruido.
- Promover la intermodalidad en la red de carreteras actuales y futuras favoreciendo así una mayor sostenibilidad del sistema de transportes del País Vasco.
- Mejorar la habitabilidad de la red de carreteras actuales y futuras de la CAPV, y sus márgenes, favoreciendo un tratamiento adecuado del tráfico.

Actuaciones previstas:

- Nuevas infraestructuras.
- Duplicación de calzada.
- Ampliación de la capacidad de las estructuras existentes.
- Reordenación y control de accesos.
- Construcción y reordenación de enlaces.
- Acondicionamiento de la red.
- Mejora del trazado y ampliación de la plataforma de la red actual.
- Obras de mejora y adecuación de accesos.

Términos en los que deber desarrollarse el estudio ambiental estratégico y contenido mínimo del mismo

**A. Objetivos ambientales estratégicos, principios y criterios de sostenibilidad**

Se tomarán como base fundamental para la elaboración del plan los objetivos estratégicos y líneas de actuación del IV Programa Marco Ambiental 2020 de la Comunidad Autónoma del País Vasco. En particular, se deberá valorar cómo el Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco integra la principal actuación 9 de la línea de actuación 1.3 que establece que se deberá “favorecer la implantación de una ordenación territorial inteligente que prime mayores densidades de población, potencie la combinación de usos y la optimización del consumo de suelo, primando la reutilización y regeneración del mismo”.

Además de lo anterior, el estudio ambiental estratégico deberá justificar de forma específica de qué forma el Plan implementa los objetivos ambientales emanados de las siguientes normativas, estrategias, y programas de general aceptación:

- Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco.
- Principios de desarrollo sostenible recogidos en el artículo 2 del Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas.
- Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.
- Decreto Legislativo 1/2014, de 15 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Conservación de la Naturaleza del País Vasco.
- Séptimo Programa de Acción en materia de Medio Ambiente de la Unión Europea.
- Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible 2002-2020.
- Estrategia de Biodiversidad del País Vasco 2030.
- Estrategia de Geodiversidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2020.
- Estrategia Vasca de Cambio Climático 2050.

Más concretamente para el caso que no ocupa, se tendrán en cuenta los siguientes criterios ambientales:

1. Garantizar un desarrollo sostenible que satisfaga las necesidades del presente sin poner en peligro la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades.

- Frenar la ocupación del suelo, favoreciendo la mezcla de usos y la regeneración y reutilización de espacios degradados e ir desacelerando la ocupación de aquellos catalogados y protegidos como de alta capacidad agrológica.
- Evitar la segregación y dispersión urbana, así como la movilidad inducida, favoreciendo la accesibilidad mediante la planificación integrada de los usos del suelo y la movilidad y el fomento de estructuras urbanas densas, compactas y complejas.
- Favorecer modelos urbanos de movilidad sostenible de personas y mercancías.
- Minimizar los impactos ambientales, evaluando previamente las consecuencias del ejercicio de las actuaciones.
- Integrar de un modo efectivo la conservación del medio natural en las políticas sectoriales:
  - o Favorecer la conectividad de todos los hábitats de interés comunitario. Salvaguardar las Zonas de Distribución Preferente, Áreas de Interés Especial y Puntos Sensibles de especies de flora y fauna amenazadas, tengan o no Plan de Gestión.
  - o Asegurar la existencia de corredores ecológicos, que conecten funcionalmente los espacios naturales de singular relevancia para la flora o la fauna silvestre.
  - o Conservar las áreas incluidas dentro de la red de Espacios Naturales Protegidos y la Red Natura 2000.
  - o Prestar especial atención a los hábitats naturales de interés comunitario.
  - o Mantener o mejorar el estado global de la biodiversidad y su capacidad de prestar servicios ambientales. Priorizar la prevención de los daños ambientales frente a su compensación.
  - o Compensar las pérdidas de capital natural que se hayan evaluado como inevitables.
  - o Conservar vegetación, especialmente los bosques, los conjuntos vegetales, los setos y la vegetación ribereña.
- Integrar el factor paisaje en las actuaciones que se prevean desarrollar. La adecuada integración paisajística de las intervenciones sobre el territorio, especialmente las correspondientes a infraestructuras.
- Fomentar el uso sostenible de los recursos naturales: agua, energía, suelo y materiales.
- Realizar un adecuado diagnóstico ambiental del ámbito que permita evaluar la capacidad de acogida del mismo, las zonas de riesgo, las áreas frágiles o vulnerables, etc. Minimizar los impactos ambientales, evaluando previamente las consecuencias del ejercicio de las actividades.
- Minimizar los riesgos naturales.

2. Proteger, conservar y restaurar el capital natural, preservando los servicios que aportan los ecosistemas. Detener la pérdida de biodiversidad.



- Conservar la biodiversidad, velando por la utilización sostenible de sus componentes, a fin de obtener una participación justa y equitativa en los beneficios derivados de la utilización de los recursos ambientales.
- Favorecer el aumento de la permeabilidad de las nuevas infraestructuras minimizando el efecto barrera.
- Integrar los requerimientos de la conservación, uso sostenible, mejora y restauración del patrimonio natural y de la biodiversidad en las políticas sectoriales, considerando el principio legal de prevalencia de la protección ambiental sobre la ordenación territorial y urbanística.
- Detener la pérdida y el deterioro de los hábitats y de las poblaciones biológicas, y mejorar su estado de conservación para avanzar hacia un territorio resiliente y multifuncional.
- Reforzar la conservación del patrimonio geológico a través de su incorporación a los instrumentos de planificación territorial y sectorial y a los procedimientos de prevención ambiental existentes.

### 3. Limitar la influencia del cambio climático

- Favorecer la reducción de la vulnerabilidad al cambio climático mediante la integración de medidas de mitigación y adaptación.
- Potenciar la intermodalidad y los modos de transporte con menores emisiones de gases de efecto invernadero.

### 4. Garantizar un aire, agua y suelos limpios y saludables

Garantizar un aire limpio en línea con las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud y garantizar la reducción de la población expuesta a niveles altos de ruido.

### 5. Conservar y mejorar el patrimonio cultural

El estudio ambiental estratégico deberá valorar cómo las actuaciones propuestas en el Tercer Plan General de Carreteras integran los objetivos ambientales expuestos anteriormente y contribuyen a minimizar los efectos negativos de las actuaciones y de las infraestructuras previstas sobre el medio ambiente.

## **B. Ámbito geográfico y áreas ambientalmente relevantes**

El ámbito contemplado en el Plan abarca toda la Comunidad Autónoma del País Vasco. El territorio de la CAPV se caracteriza por una estrecha imbricación espacial de zonas que mantienen elevados valores ambientales junto con otros altamente humanizados y degradados.

Dentro del ámbito territorial del Tercer Plan General de Carreteras existen áreas especialmente relevantes por sus valores naturalísticos sobresalientes, por sus valores culturales o por los riesgos para la salud humana y el medio ambiente, actuales o futuros, que se detectan en ellas.

Entre las primeras áreas citadas, están los espacios con algún régimen de protección ambiental derivado de la aplicación de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del patrimonio natural y de la biodiversidad, que constituye la legislación básica en materia de conservación



de la naturaleza, protección del patrimonio natural y biodiversidad. El Decreto Legislativo 1/2014, de 15 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de conservación de la naturaleza del País Vasco, añade a la red de espacios naturales protegidos por la legislación básica los biotopos protegidos y los árboles singulares. Igualmente hay que considerar en esta categoría las reservas naturales fluviales reguladas en el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de aguas.

Dentro de esta categoría se encuentran las siguientes zonas y elementos:

- Parques Naturales.
- Paisajes Protegidos, entendidos como aquellas partes del territorio que las administraciones competentes, a través del planeamiento aplicable, por sus valores naturales, estéticos y culturales, y de acuerdo con el Convenio del paisaje del Consejo de Europa, consideren merecedores de una protección especial.
- Biotopos Protegidos.
- Árboles singulares.
- Red Natura 2000 (Zonas Especiales de Conservación y Zonas de Especial Protección para las Aves).
- Espacios naturales formalmente designados de conformidad con lo dispuesto en los Convenios y Acuerdos internacionales y, en particular, los siguientes:
  - o Humedales Ramsar.
  - o Reserva de la Biosfera de Urdaibai.
  - o Geoparque de la costa vasca.
- Reservas naturales fluviales.

Con el fin de mejorar la coherencia ecológica y la conectividad de la Red Natura 2000, estos espacios se complementan con los corredores ecológicos y con aquellos elementos del paisaje y áreas terrestres y marinas que resultan esenciales o revisten primordial importancia para la migración, la distribución geográfica y el intercambio genético entre poblaciones de especies de fauna y flora silvestre.

Además de las ya mencionadas existen otras áreas que reúnen valores ambientales notables y que se encuentran recogidas en los siguientes catálogos e inventarios:

- Las áreas de interés especial para la distribución de especies de flora o fauna amenazada, incluidas en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas.
- Bosques naturales y seminaturales recogidos en el Inventario Forestal de la CAPV.
- Otros espacios incluidos en el Catálogo Abierto de espacios naturales relevantes de la CAPV.
- Los ámbitos catalogados por su valor paisajístico, según el catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes de la CAPV y los Catálogos y Directrices del Paisaje.
- Los Lugares incluidos en el Inventario de Lugares de Interés Geológico de la CAPV.
- Otras zonas de especial protección del Plan Territorial Sectorial de Protección y Ordenación del Litoral de la CAPV.
- Otros humedales incluidos en el Plan Territorial Sectorial de Zonas Húmedas de la CAPV.
- Otras Áreas de Interés Especial incluidas en el Plan Conjunto de Gestión de las aves necrófagas de interés comunitario de la CAPV.

- Las áreas con presencia de hábitats de interés comunitario (anexo I de la Directiva 92/43/CEE), especialmente hábitats prioritarios, fuera de la red natura 2000.
- Otras áreas de interés para las especies de aves amenazadas establecidas en la Orden de 6 de mayo de 2016, de la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial, por la que se delimitan las áreas prioritarias de reproducción, alimentación, dispersión y concentración de las especies de aves amenazadas y se publican las zonas de protección de la avifauna en las que serán de aplicación las medidas para la salvaguarda contra la colisión y la electrocución en las líneas eléctricas aéreas de alta tensión.

También son espacios ambientalmente relevantes los suelos de alto valor agrológico y otras zonas, no incluidas dentro de las enumeradas anteriormente, del Registro de Zonas Protegidas (RZP) fijadas en el Planes Hidrológicos de las Demarcaciones Hidrológicas del Cantábrico Oriental, del Cantábrico Occidental y del Ebro, en el ámbito recayente en el País Vasco, así como los espacios naturales con algún régimen de protección derivado del planeamiento territorial y urbanístico.

Entre los ámbitos con valores culturales relevantes están las áreas o los bienes calificados e inventariados por constituir parte del patrimonio cultural, así como las zonas de presunción arqueológica.

Entre las áreas que presentan riesgos ambientales relevantes se encuentran las zonas inundables con períodos de retorno de 10 y 100 años, además de las de 500 años y las Zonas de Flujo Preferente, las áreas erosionables o con riesgo de erosión, los suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes y las áreas vulnerables a la contaminación de acuíferos.

Para la redacción del Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco deberán tenerse en cuenta los ámbitos de distinta relevancia citados, así como los condicionantes que se derivan de los mismos para el desarrollo de las actuaciones que conlleven transformaciones directas del medio físico.

El estudio ambiental estratégico deberá analizar la compatibilidad de las propuestas planteadas con las determinaciones establecidas en la legislación que identifica, desarrolla y protege los valores ambientales. Deberá aportar un análisis de la posible afección al medio natural en espacios naturales catalogados, en la vegetación y hábitats, en las especies de flora y fauna y en el paisaje. En todo caso, deberá tenerse en cuenta las determinaciones establecidas en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Tal y como se ha señalado en apartados anteriores de esta resolución, el territorio alberga valores naturalísticos de importancia, los cuales cuentan con regulación propia (PORN, PRUG, planes de gestión y otras normativas).

Se deberá realizar una identificación y valoración de los impactos que causará el desarrollo de las actuaciones planteadas. Se deberá realizar una evaluación de los efectos sobre las distintas variables ambientales, entre otras: superficie de afección de los distintos espacios naturales identificados; alteración de las principales especies; fragmentación de los hábitats o especies; afección a la calidad del agua, aire, ruido; afección al cambio climático; afección

al paisaje. De los impactos identificados se deberán señalar expresamente los considerados como significativos.

Además, deberá incluirse un apartado específico de análisis territorial de propuesta de obras para el incremento de la permeabilidad ecológica de la red existente y la propuesta.

Deberá valorarse la necesidad de incorporar como documentación adicional de los proyectos de obras y actividades que puedan tener un impacto significativo sobre el paisaje, un estudio de integración paisajística, según lo que se recoge en el Decreto 90/2014, de 3 de junio, sobre protección, gestión y ordenación del paisaje en la ordenación del territorio de la CAPV.

### **C. Ámbitos inapropiados para la localización de actuaciones**

El estudio ambiental estratégico deberá detectar los ámbitos problemáticos desde el punto de vista ambiental con los que conciliar el desarrollo de las propuestas, atendiendo a la presencia de áreas o elementos ambientalmente relevantes que se han señalado en el epígrafe anterior.

Asimismo, deberá realizar un preciso diagnóstico ambiental del ámbito que permita evaluar la capacidad de acogida del mismo, las zonas de riesgo y las áreas frágiles o vulnerables.

Se tendrá en cuenta en particular, entre otras posibles, la presencia de cursos de agua, las captaciones de agua del registro de zonas protegidas y las áreas sensibles por presencia de especies de flora y fauna de interés, tengan o no plan de gestión aprobado, así como las áreas con alto riesgo de erosión. También serán objeto de consideración las parcelas inventariadas por haber soportado históricamente actividades potencialmente contaminantes del suelo y que, en el caso de actuaciones sobre las mismas, pueden suponer un riesgo para los futuros usuarios y/o el medio ambiente. A este respecto, en su caso, se deberá tener en cuenta las estipulaciones de la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

### **D. Breve análisis ambiental de las respuestas a las consultas previas**

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.

Este órgano ambiental se muestra de acuerdo con los planteamientos anteriores; dichos aspectos que el promotor deberá tener en cuenta en su análisis de la forma que se describirá en los diferentes apartados de esta resolución.

#### **E. Definición y alcance de los aspectos fundamentales a considerar en el estudio ambiental estratégico**

El estudio ambiental estratégico deberá incorporar el contenido establecido en el Anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de evaluación ambiental, que deberá completarse con lo recogido en el Anexo II del Decreto 211/2012, de 16 de octubre por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas.

De acuerdo con lo anterior, los apartados que se desarrollen deberán responder al siguiente esquema metodológico:

1. Contenido, objetivos y relaciones con otros planes y programas pertinentes.
2. Situación actual del medio ambiente.
3. Efectos significativos en el medio ambiente.
4. Medidas preventivas, correctoras y compensatorias.
5. Proceso de selección de alternativas.
6. Programa de vigilancia ambiental.
7. Resumen no técnico.

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:

##### **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.

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.

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.

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.

## 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.

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.

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.

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.

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<sup>1</sup>, 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.

---

<sup>1</sup> Perfil Ambiental de Euskadi 2013; Indicadores Ambientales de cabecera.

[http://www.euskadi.eus/contenidos/documentacion/perfil\\_ambiental/es\\_def/adjuntos/2013.pdf](http://www.euskadi.eus/contenidos/documentacion/perfil_ambiental/es_def/adjuntos/2013.pdf)

- 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.

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.

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

### 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.

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.

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 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.

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.

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.

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.

#### 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.

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.

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.

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.).

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

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.

#### 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.

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 evaluación de alternativas tendrá como marco de referencia la probable evolución de los aspectos ambientales relevantes en caso de no aplicación del Plan (alternativa 0), analizando en profundidad las diferencias existentes entre la situación actual y la que se prevé conseguir tras la aprobación del nuevo Plan.

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.

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

#### 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.

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.

#### 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.

#### **F. Afección a Red Natura 2000**

El Estudio deberá contener un apartado específico donde se analicen los impactos que puede originar en los espacios Red Natura 2000 y otros espacios protegidos cada una de las actuaciones propuestas. En base a este análisis efectuado, se propondrán medidas preventivas, correctoras o compensatorias, en su caso.

Se deberá tener en cuenta de manera concreta la normativa de aplicación en los lugares correspondientes en cuanto a regulaciones de uso, tramitaciones necesarias, etc.

Deberá justificarse desde el punto de vista ambiental, la necesidad de intervención en estas zonas, tal y como se ha señalado en apartados anteriores de esta resolución.

#### **G. Información pública y consultas**

El plazo de información pública y de consulta a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas deberá ser como mínimo de 45 días. Al menos se deberá recabar la opinión de los organismos identificados en la presente Resolución, es decir, de aquéllos a los que ha consultado la Dirección de Administración Ambiental de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 19 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

De acuerdo con el artículo 17 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, el plazo máximo para la elaboración del Estudio, y para la realización de la información pública y de las consultas previstas en los artículos 21 y 22 de la norma, será de quince meses a contar desde la notificación al órgano promotor de este documento de alcance.

De acuerdo con el artículo 16 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, el Estudio deberá ser realizado por personas que posean la capacidad técnica suficiente de conformidad con las normas sobre cualificaciones profesionales y de la educación superior, y tendrá la calidad necesaria para cumplir las exigencias de la Ley. El Estudio deberá identificar a dichas personas, indicando su titulación y, en su caso, profesión regulada. La identificación deberá incluir el nombre, apellidos y código del documento nacional de identidad u otro documento que sirva a los mismos fines. Además, deberá constar la fecha de conclusión y la firma de dichas personas, que serán responsables de los contenidos del Estudio y de la fiabilidad de la información, excepto en lo que se refiere a los datos recibidos de la administración de forma fehaciente.

#### **H. Instrucciones para presentar la documentación**

1. Los documentos que acompañen a la solicitud de declaración ambiental estratégica deberán guardar la debida coherencia, tanto entre sí como con los presentados con anterioridad, en caso de que los hubiera, de forma que no se impida y que se facilite la labor de los órganos administrativos que deban pronunciarse.



2. Se deberá poner especial cuidado en indicar en cada caso los datos que permitan relacionar entre sí los distintos apartados de los documentos técnicos (así, por ejemplo, si se describen en un apartado las acciones del plan y en otro apartado los impactos ambientales producidos por dichas acciones, en ambos casos las acciones deberán tener la misma denominación).
3. Deberán especificarse las fuentes de obtención de datos, cuando proceda.
4. Se deberá incorporar documentación gráfica y cartográfica, debidamente georreferenciada, en los apartados en que sea necesario.
5. Todos los planos deberán identificarse con un código y un título. Contendrán, asimismo, una leyenda y la simbología necesaria para la correcta interpretación de los datos representados, escala gráfica y numérica con indicación de los formatos de impresión, firma y fecha de realización.
6. Si se presentaran planos en formato reducido a partir de la escala original, deberá corregirse la escala originalmente indicada en el plano, de forma que las mediciones efectuadas sobre el mismo resulten inequívocas.
7. Deberán incorporarse a la documentación todos los anexos, figuras, planos o fotografías cuya referencia aparezca en los textos. Dicha referencia deberá ser lo bastante clara para encontrar dichos elementos con facilidad.
8. Cuando determinada información se presente como subsanación o corrección de alguno de los apartados de los documentos, y al mismo tiempo se mantenga en el expediente el apartado que se pretenda subsanar o corregir, la nueva información deberá explicitar los capítulos, páginas, epígrafes, apartados, párrafos, frases, cuadros, figuras, planos, o cualquier otro elemento del documento original que deba considerarse anulado o sustituido mediante la subsanación o corrección. La documentación que complete o subsane otra anterior deberá explicitar tal circunstancia al inicio de la misma. Cuando no se sigan las instrucciones citadas para la subsanación de una solicitud, ello podrá requerir un trámite adicional para la aclaración de los aspectos que resulten contradictorios o incongruentes, con el consiguiente retraso en la resolución del procedimiento.
9. La solicitud deberá presentarse mediante el sistema IKS-eem, utilizándose las fichas y formularios que resulten de aplicación y que están disponibles en la página web del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda, concretamente en la siguiente dirección: [http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.eus/r49-orokorra/es/contenidos/informacion/guia\\_iks/es\\_def/index.shtml](http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.eus/r49-orokorra/es/contenidos/informacion/guia_iks/es_def/index.shtml)
10. Cuando un documento se presente en formato .pdf, debe ocupar un máximo de 10 MB y debe permitir búsquedas. Los documentos de mayor extensión deberán dividirse para su incorporación al sistema.
11. Se incorporará un índice completo de toda la documentación presentada, con indicación de la página en la que se encuentra cada uno de los apartados indicados. Cuando se presente un índice para un documento .pdf, el número de página consignado coincidirá con el número que se utilice en el comando "Ir a la página" del programa de lectura, para acceder a la página en cuestión.

12. Los documentos cartográficos deberán entregarse en formato .pdf y en formato .shp. Debido a que el sistema IKS-eem aún no tiene la capacidad de admitir el formato .shp, se presentará un juego de planos en este formato, en soporte digital, que se hará llegar al órgano ambiental por medios convencionales.
13. El órgano promotor deberá garantizar, en todo momento en sus transmisiones de datos, el cumplimiento de la normativa sobre protección de datos de carácter personal.

**Segundo.** Comunicar la presente Resolución a la Dirección de Planificación del Transporte del Gobierno Vasco.

**Tercero.** Ordenar la publicación de la presente Resolución en la página web del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda.

Vitoria-Gasteiz, 11 de julio de 2017.

  
  
Ivan Pedreira Lanchas  
INGURUMEN, LURRALDE PLANGINTZA  
Ingurumen Administrazioaren Zuzendaria  
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE,  
Director de Administración Ambiental  
PLANNING TERRITORY AND HOUSING