

ANEXO N° 1
DOCUMENTO DE ALCANCE

1852/2021eko Iraunkortasuna eta Ingurune Naturala Zaintzeko foru diputatuaren Foru Agindua, maiatzaren 10ekoa, Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialaren ohiko ingurumen estrategikoaren ebaluazio prozedurako ingurumen azterketa estrategikoaren irismen dokumentua egitea ebazten duena.

ERREF.: EAE-2010

1.- AURREKARIAK

Administratiboak

Euskal Herriko ingurugiroa babesteko otsailaren 27ko 3/1998 Lege Orokorraren I A) eranskinean xedatutakoarekin bat eginez, Lurralde Plan Sektorialek ohiko ingurumen ebaluazio estrategikoa izan behar dute. Era berean, Ingurumen ebaluazioaren 21/2013 Legearen 6.1.a. artikulua ezartzen du proiektuetan ingurumen inpaktuaren ebaluazioa izan behar duten planek ohiko ingurumen ebaluazio estrategikoa izan behar dutela.

Iraunkortasuna eta Ingurune Naturala Zaintzeko Sailean 2021eko urtarrilaren 19an aurkeztu zen dokumentazioaren bitartez osatu egiten da Bizkaiko Foru Aldundiaren Azpiegitura eta Lurralde Garapeneko Sailak II. Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren ingurumen ebaluazio estrategikoa hasteko egindako eskaria (II. BELPS). Aipatutako eskaerarekin batera agiri hauek bidali ziren:

- Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren irismen dokumentua. 2020ko abendukoa.

- Hasierako agiri estrategikoa kartografiarekin. 2021eko urtarrikokoa, eta nork idatzi zuen zuzentasunez adierazita. Planen eta programen

Orden Foral 1852/2021, de 10 de mayo, de la diputada foral de Sostenibilidad y Medio Natural, por la que se resuelve formular el documento de alcance del estudio ambiental estratégico en el procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria del II Plan Territorial Sectorial de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia.

REF.: EAE-2010

1.- ANTECEDENTES

Administrativos

De conformidad con lo establecido en el Anexo I A) de la Ley 3/1998, de 27 de febrero, general de protección del medio ambiente del País Vasco, están sometidos a evaluación ambiental estratégica ordinaria los Planes Territoriales Sectoriales. Asimismo, el Artículo 6.1.a. de la Ley 21/2013 de evaluación ambiental, establece que aquellos planes que den lugar a proyectos sometidos a evaluación de impacto ambiental deben someterse a una evaluación ambiental estratégica ordinaria.

Con fecha de entrada en el registro del Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de 19 enero de 2021, se completa la documentación remitida desde el Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial de Diputación Foral de Bizkaia, solicitando el inicio de la evaluación ambiental estratégica del II Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia (II PTSCB). Junto a la solicitud de inicio se remite la siguiente documentación:

- Documento de Avance del Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia. Fechado en diciembre de 2020.

- Documento inicial estratégico con cartografía. Fechado en enero de 2021 y con indicación adecuada de su autoría. Incluye cumplimentado el

ingurumenaren gaineko ebaluazio estrategikoaren prozedura arautzen duen urriaren 16ko 211/2012 Dekretuaren V. eranskina jasotzen du, beteta.

Informazio hori eraginpeko administrazio publikoei eta pertsona interesdunei kontsultak egiteko erabili da, eta ingurumen eraginaren azterlan estrategikoaren irismeneko dokumentu hau egiteko ere bai, 21/2013 Legeko 19. artikuluan ezartzen denarekin bat etorritik.

Kontsultetarako aldia amaitu ondoren, Iraunkortasuna eta Ingurune Naturala Zaintzeko Sailak irismen dokumentu hau egin behar du, Euskal Herriko Ingurugiroa Babesteko otsailaren 27ko 3/1998 Legeko 44. artikulua ematen dizkion ahalmenez baliatuz.

I. Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren garapena

II. BELPSk errepideen lehenengo LPS ordezkaturiko du. Azken hori orain dela 22 urte onetsi zen (1999ko apirilean), eta plan horrek eta bere berrikuspenek osatu dute azken hamarkadetan Bizkaiko errepideen proiektuak egiteko sektore plangintzaren esparrua.

I. BELPSren xede nagusia Bizkaiko Lurralde Historikoan lurralde oreka eta kohesioa lortzea eta garapen sozial eta ekonomikoa sustatzea izan zen.

Euskal Autonomia Erkidegoko ingurugiroa babesten duen otsailaren 27ko 3/1998 Legea lehendabizi, eta ondoren Ingurumeneko plan eta programa zehatz batzuen efektuen ebaluazioari buruzko Europako Batzordearen eta Kontseiluaren 2001/42/CE Zuzentaraua indarrean jartzean, ingurumenean ondorio garrantzitsuak izan ditzaketan planen eta programen ingurumen ebaluazioko sistema bat ezarri zen.

I. BELPS Bizkaiko azpiegituren proiektu handien kokapenari eta egikaritzeari buruzko erabakiak hartzeko irizpide estrategikoak ezartzeko tresna

anexo V al Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas.

Dicha información ha sido utilizada para efectuar las consultas a las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas, así como para elaborar este Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico, todo ello en virtud de lo señalado en el artículo 19 de la Ley 21/2013.

Una vez concluido el plazo de consulta, corresponde al Departamento Foral de Sostenibilidad y Medio Natural emitir el presente Documento de Alcance en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 44 de la Ley 3/1998, de 27 de febrero, general de protección del medio ambiente del País Vasco.

Desarrollo del I Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia

El II PTSCB sustituirá al primer PTS de carreteras, aprobado hace 22 años (abril de 1999), Plan que junto con las revisiones realizadas ha sido el marco de planificación sectorial sobre el que se han desarrollado los proyectos de carreteras en Bizkaia en las últimas décadas.

Este I PTSCB tuvo como objetivo fundamental el contribuir al desarrollo social y económico y lograr equilibrio y cohesión territorial en el Territorio Histórico de Bizkaia.

Con la promulgación de la Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco y posteriormente a través de la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, se estableció un sistema de evaluación ambiental de los planes y programas que pudieran tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

El I PTSCB supuso un instrumento o plan para la adopción de los criterios estratégicos para decidir el emplazamiento y la ejecución de los grandes



edo plana izan zen. I. BELPS ingurumen araudi horren aurretik onetsi zenez, planak ez zuen izan ingurumen ebaluazioko prozedurarik.

Ingurumen Zuzendaritzak Euskal Trenbide Sare Berriaren garraio eta errepideen azpiegiturek lurraldearen okupazioan sortutako ingurumen efektuak aztertu ditu; azpiegitura horiek Bizkaian eraiki ziren 1999tik 2019ra.

I. Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren ingurumen efektuak

1999tik 2019ra eraikitako errepideen proiektuen ondorioak aztertu ondoren, hauek dira aipatu beharreko alderdi nagusiak:

- Gutxi gorabehera 1300 ha aldatu dira, atxikitako soberakinen trazadurak eta biltegiak kontuan hartuz. (Baso landaketen 351 ha, belardien eta sastrakadien 468 ha, baso naturalen 111 ha eta habitat artifizialen 361 ha). Batasuneko intereseko habitaten 344 ha-tan eragin da baita ere.
- Ibilguen 25,7 km-tan eragin da (trazadura aldaketak, zubiak, pasabideak, drainatzeak, eta abar.)
- Nekazaritza gaitasun handiko lurzoruen 201 ha okupatu dira (balio estrategiko handia dutenak).
- Lurraldea sei eremutan banatu da; nabarmentzekoa da lurraldearen I-H zatikatzea, Bizkaiko zeharkako E-M-ko ardatzaren ondorioz eta edukiera handiko sareari jarraituz.

Azken 20 urteetan Bizkaiko errepide azpiegiturak egikaritzean eta erabiltzean, beste faktore batzuen artean, biodibertsitatearen galera gordina gertatu

proyectos de las infraestructuras en Bizkaia. Dado que el I PTSCB fue aprobado de forma previa a esta normativa ambiental, el plan no estuvo sometido al procedimiento de evaluación ambiental.

Desde la Dirección de Medio Ambiente se ha realizado un análisis de los efectos ambientales que sobre la ocupación del territorio han tenido las infraestructuras del transporte, carreteras y Nueva Red Ferroviaria Vasca, desarrolladas en Bizkaia desde el año 1999 hasta el 2019.

Efectos ambientales del I Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia

Respecto al análisis del efecto de la construcción de los proyectos de carreteras entre 1999 y 2019 las conclusiones principales son las siguientes:

- Se han modificado 1300 ha aproximadamente considerando los trazados y depósitos de sobrantes asociados. (351 ha de plantaciones forestales, 468 de prados y matorrales, 111 de bosques naturales, 361 de hábitats artificiales) La afección a hábitats de interés comunitario ha sido de 344 ha.
- Se ha afectado a 25,7 km. de cauces (modificaciones de trazado, puentes, pasos, drenajes, etc.)
- Se han ocupado 201 ha de suelos de alta capacidad agraria (alto valor estratégico)
- Se da una fragmentación del territorio en seis ámbitos diferenciados, destacando la fragmentación N-S del territorio por efecto del eje transversal de Bizkaia E-O siguiendo la red de alta capacidad.

La ejecución y utilización de infraestructuras viarias en Bizkaia durante los últimos 20 años ha contribuido, entre otros factores, a la pérdida neta



da eta gure lurraldearen zatikatze ekologikoa gehitu egin da¹.

Horrez gain, mehatxatutako espezie haragijale erdi-urtarren -besteak beste bisoi europarra eta igaraba- ibilguetan azpiegiturek sortzen duten hesi efektua analizatu zen; azpiegitura horien barne daude errepideak eta azpiegitura hidraulikoak, adibidez, presa txikiak eta kanalizazioak. Beste batzuen artean, errepide azpiegiturek ibilguetan sortutako zatikatzeak espezie horien biziraupena kaltetu duten faktoreak dira. Bisoi europarra desagertzeko arrisku larrian dagoen espezie gisa katalogatuta dago.

Lan horretan espezie horiek igarotzeko arazoak dituzten ibai sareko lekuak identifikatu ziren. Sortzen duten efektuaren larritasunaren arabera sailkatzen dira.

Azterketa hori LPSren irismen agirian proposatzen den ingurumen helburua lortzeko jarduketak diseinatzeko erabili behar da. Hauxe da helburu hori: *“errepide sareari egotzi dakioken habitaten zatikatzea gutxitzea, hala biodibertsitatea sustatzeko eta espezieak kontserbatzeko”*.

2.- II. ERREPIDEEN LURRALDE PLAN SEKTORIALAREN PROPOSAMENAK

II. BELPS sektore plangintzarako tresna da eta Bizkaiko errepideen sare funtzional osoan ezarri beharreko irizpideak, helburuak, lehentasunak eta hobekuntzak ezartzen ditu. Planaren aurrerakinaren helburu nagusia honako irizpide eta alderdien menpe dago:

- I. BELPS eta bere aldaketak eta eguneratzeak; plan hori aztertu egin

de biodiversidad, así como un aumento de la fragmentación ecológica en nuestro territorio².

Además, también se desarrolló un análisis del efecto barrera que sobre especies de carnívoros semiacuáticos catalogadas como amenazadas, como el visón europeo o la nutria, provocan en los cauces las infraestructuras existentes, entre las que se encuentran las carreteras, además de infraestructuras hidráulicas como azudes o encauzamientos. La fragmentación de los cauces provocados por infraestructuras, entre ellas las carreteras, se ha descrito como un factor que ha afectado a la supervivencia de estas especies. En el caso del visón europeo se encuentra catalogado como especie en peligro de extinción crítico.

Este trabajo identificó los puntos de red fluvial donde se advierten problemas de tránsito para estas especies. Se categorizan según la gravedad del efecto que generan.

Este análisis debe servir para llevar a cabo el diseño de actuaciones del PTS encaminadas a conseguir el objetivo ambiental que plantea el Avance del PTS de *“reducción de la fragmentación de hábitats atribuible a la Red de carreteras, como forma de contribuir a la biodiversidad y conservación de las especies”*

2.- PROPUESTAS DEL II PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE CARRETERAS

El II PTSCB, como instrumento de planificación sectorial, establece los criterios, objetivos, prioridades y mejoras, que deban introducirse en la totalidad de la Red Funcional de Carreteras de Bizkaia. El objeto fundamental del Avance del Plan viene condicionado por una serie de criterios o aspectos:

- el I PTSCB, y sus sucesivas modificaciones y actualizaciones, que debe ser analizado

¹ Macazaga A., 2020. Bizkaiko Lurralde Historikoko 1999-2019 urteen arteko garraio azpiegiturek sortutako lurraldearen okupazioa.

² Macazaga A., 2020. Ocupación del territorio causada por infraestructuras de transporte en el Territorio Histórico de Bizkaia, 1999-2019.



behar da gaur egun indarrean jarraitzen duen edo ez zehazteko,	para determinar si sigue vigente en la actualidad,
▪ klima aldaketaren legearen aurreproiektuan estrategiko gisa oinarritutako indarreko legezko erreferentziaren esparrua, Mugikortasun Jasangarriko legearen proiektua eta Errepideen Foru Araua, ▪ maila handiagoa duten edo mugikortasunean eragiten duten lurralde eta sektore plangintzan jasotako irizpideak, printzipioak, estrategiak eta helburuak, ▪ egungo egoera eta etorkizuneko erronkak (bereziki garrantzitsuak dira klima larrialdiko adierazpena, trantsizio ekologikoa, mugikortasun jasangarria, garraio deskarbonizatzea, eta abar).	▪ el marco de referencia legal vigente que se fundamenta, como estratégicos, en el Anteproyecto de Ley de Cambio climático, el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible y la Norma Foral de Carreteras, ▪ los criterios, principios, estrategias y objetivos recogidos en la planificación territorial y sectorial de rango superior o con implicaciones sobre la movilidad, ▪ la coyuntura actual y los retos de futuro, donde adquiere especial importancia la declaración de emergencia climática, la transición ecológica, la movilidad sostenible, la descarbonización del transporte, etc.
Jasangarritasunaren alorrean ingurumen helburu estrategiko batzuk gehitu dira analisisian; horien artean daude BEG emisioak gutxitzea, habitaten zatikatzea murriztea, garraio publikoa sustatzea, eta abar.	En el ámbito de la sostenibilidad, se incorporan en el análisis una serie de objetivos ambientales estratégicos entre los que se encuentran la reducción de emisiones de GEI, la reducción de la fragmentación de hábitats, el fomento del transporte público, etc.
II. BELPSren aurrerapen agiriaren abiapuntua Bizkaiko errepideen katalogoa da. Bertan, orokorrean sare osagarriaren eta tokiko sarearen km-ak gehitzen dira eta lehentasunezko intereseko sareari, oinarritzko sareari eta eskualdeko sareari esleitutako km-ak gutxitzen dira.	El documento de Avance del II PTSCB toma como punto de partida el Catálogo de carreteras de Bizkaia, para el cual y con carácter general, se incrementan los km de la red complementaria y la red local, y disminuyen los km asignados a la red de interés preferente, red básica y red comarcal.
Bestalde, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen III. Plan Orokorrean (EAEEPO) II. BELPSren egituraren ezinbesteko zatia osatzen duten 50 jarduketa daude jasota.	Por otro lado, estaría el III Plan General de Carreteras del País Vasco (PGCPV), que incluye una serie de actuaciones (50 en total) que forman parte fundamental de la estructura del presente II PTSCB.
Eta azkenik, Bizkaiko Batzar Nagusien 2017-2018 txosten teknikoan zenbait jarduketa daude jasota (plan deterministari lotutako 15 azpiegitura berri eta plan posibilstari lotutako 13 azpiegitura berri);	Y, por último, la Ponencia Técnica 2017-2018 de las JJ.GG. de Bizkaia, que recoge una serie de actuaciones (15 nuevas infraestructuras asociadas al plan determinista y 13 asociadas al plan



txostenaren arabera bertan jasota egon behar dira eta jarduketa berriak jasotzen dira -I. BELPSrekin alderatuz ezabatuta daudenak- eta ardatz erradialei buruz aldatutako jarduketak ere gehitzen dira.	posibilista) que mencionan deben estar incluidas en el mismo y que contemplan nuevas actuaciones, actuaciones eliminadas con respecto al I PTSCB y actuaciones modificadas, referidas a los Ejes Radiales.
Txosten teknikoa egin zenean Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektoriala sortzeko zuzentarau eta irizpide orokorrak ezarri ziren eta jarduketa batzuk garatzea proposatu zen horien ondorioen aurretiazko ingurumen baloraziorik egin gabe.	La elaboración de la ponencia técnica supuso la puesta de manifiesto de una serie de directrices y criterios generales para la elaboración del Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia proponiendo el desarrollo de una serie de actuaciones, sin una valoración ambiental previa de sus efectos.
Hala, aipatutako bi tresnetan jasotako jarduketek osatzen dute II. BELPSren proposamenaren oinarria -era berean diagnostikoan jasotako jarduketak izango dituen- eta EAEEPOren eremukoak ez diren errepideen eskualdeko sareari lotutako jarduketek baita ere.	Así pues, las actuaciones contenidas en los dos últimos instrumentos mencionados son la base fundamental de la propuesta del II PTSCB, que incorporará asimismo actuaciones surgidas durante el diagnóstico, y también actuaciones relativas a la Red Comarcal de carreteras, que no forma parte del ámbito del PGCPV.
II. BELPSn, hasiera batean, ingurumena eta efizientzia garrantzitsuak dira. Adibidez, abiapuntuko egoeraren diagnostikoan jasotzen dira; bertan, beste alderdi batzuen artean, ingurumen integrazioa ezaugarritzen dutenak jasotzen dira 5.1.- sareak lurraldeko natura balioekin duen interakzioa (ibilguak, landareak, intereseko espazioak, fauna, habitata, eta abar), honako alderdiak aztertzen dituen: errepideen sareak inguru naturalarekin duen bizikidetzeta eta errepideen sarearen egoera konektibitate ekologikoari dagokionez, eta, beraz, habitaten zatikatzearan sortzen duen eragina.	En el II PTSCB las cuestiones ambientales y de eficiencia tienen, en principio, un peso identificado, por ejemplo, en el diagnóstico de la situación de partida, donde se prevén, entre otros aspectos, los que caracterizan la integración ambiental 5.1.- Interacción de la Red con los valores naturalísticos presentes en el Territorio (cauces, vegetación, espacios de interés, fauna, hábitats, etc.) que incluye el análisis de los siguientes aspectos: convivencia de la red de carreteras con el medio natural y situación de la red de carreteras en relación a la conectividad ecológica y por lo tanto su contribución a la fragmentación de hábitats.
II. BELPSren aurrerapen agirian azpiegitura berrien obrak saihesteko eta daudenak hobetzeko aukeraren proposamena baliozkotzen da: hau da, bestelako garraiobideak erabiltzea, fluxuak beste modalitateetara aldatzeko aukera -adibidez, bizikleta- edo eskaria kudeatzeko neurriak aplikatzea (tarifak, teknologia berriak ezartzea, partekatutako ibilgailuak erabiltzea, eta abar). Hasiera batean, horren ondorioz jarduketa proposamen neurritsua eta mugatua sortuko litzateke eta ahalegina egingo litzateke	En el Avance del II PTSCB se da valor a la propuesta de soluciones alternativas que eviten la ejecución de obras de nuevas infraestructuras y de mejora de las existentes: empleo de otros medios de transporte, posibilidad de trasladar los flujos a otras modalidades como la bicicleta, o la aplicación de medidas de gestión de la demanda (tarificación, implementación de nuevas tecnologías, movilidad con vehículos compartidos, etc.). Ello llevaría, en principio, a una propuesta de actuaciones contenida y limitada, tratando de avanzar en



mugikortasun jasangarrian eta efizientzia aurrera egiteko, besteak beste.

Jarduketak identifikatu eta zehaztu ondoren, honako hiru aukerak proposatu ziren planifikazioan:

cuestiones como la movilidad sostenible y la eficiencia.

Una vez identificadas y determinadas las actuaciones necesarias, se plantean tres alternativas de planificación:

ALTERNATIVA	DENOMINACIÓN	MOVILIDAD	PROPUESTA DE ACTUACIONES
0	Cero	Continuista	Ninguna
1	Continuista	Continuista	Sólo infraestructuras
2	Nueva estrategia	Disruptiva	Gestión demanda Fomento intermodalidad Infraestructuras escalables Resolución afecciones a la infraestructura verde previas al 2023

Teorian, “Estrategia berria” izeneko 2. aukeraren bidez aurrekoekin alderatuta mugikortasunaren paradigma aldatu nahi da, izan ere, erakundeek larrialdi klimatikoa dekretatu dute eta hori kontuan hartzen da. Horren arabera, jarduketa zehatz eta berehalakoak gauzatu behar dira berotegi efektuko gasen emisioak gutxitzeko.

Hala, 2. aukeran planaren xede urterako egoera bat aurreikusten da. Bertan, motordun mugikortasuna indarraldia hasten den urtearekiko baliokidea litzateke (planaren indarraldian zehar motordun mugikortasunaren eskaria ez haztea), kudeatzeko modukoa izango litzatekeen eta modu horretan banatuta egongo litzatekeen eskariari esker:

- Mugikortasun adimentsuaren zerbitzura dauden teknologia berriak erabiltzea.
- Laneko ohiturak aldatzea: telelana gehitzea eta ordutegiak malgutzea.
- Garraio publikoa sustatzea.
- Intermodalitatea bultzatzea.
- Ibilgailu pribatuak erabiltzearen orde, bestelako garraiobide jasangarriagoak erabiltzea sustatzea, bereziki, motorrik ez dutenak.

Teóricamente, la alternativa 2, denominada “Nueva estrategia”, pretende ser un cambio de paradigma en cuanto a la movilidad con respecto a las anteriores, motivado por la emergencia climática decretada por las instituciones, que exige actuaciones concretas y urgentes para limitar las emisiones de gases de efecto invernadero.

Así, en esta Alternativa 2, se contempla un escenario para el año horizonte del Plan en el que la movilidad motorizada es equivalente a la correspondiente al año de inicio del período de vigencia, (crecimiento nulo de la demanda de movilidad motorizada a lo largo del período de vigencia del Plan), gracias a una demanda de movilidad gestionable y distribuida:

- Utilización de nuevas tecnologías al servicio de la movilidad inteligente
- Modificación de hábitos en el ámbito laboral: aumento del teletrabajo, flexibilización de horarios
- Impulso al transporte público
- Fomento de la intermodalidad
- Impulso del transvase modal desde el vehículo privado hacia modos de movilidad más sostenibles, especialmente aquellos no motorizados.



Diagnostikoaren emaitzekin, aukera honetako jarduketa behar posibleak 0. eta 1. aukeretan trafiko bolumenarekin lotutako alderdi guztien emaitzak baino txikiagoak izango dira.

Irtenbide “Jarraitzaileak” eta “Estrategia berriak” errepide azpiegitura asko dituzte atxikita, eta horretarako izugarrizko inbertsio ekonomikoa egin beharko litzateke, izan ere, EAEEPOTik eta txosten teknikotik sortutako jarduketak planaren barnean daude eta obra nagusiko programako jarduketa nagusiak dira. Planaren aurrerapen agirian zehaztuta dago beharraren baloraziotik kanpo geratzen direla eta zuzenean barne hartzen direla.

Bukatzeko, II. BELPSn tarte bakoitzean esku hartzeko 3 estrategia proposatzen dira, hauek:

- 0 motakoa edo esku-hartzerik ez egitea: esku-hartzea baztertuko litzateke, bai “eskaintza hobetzearekin” lotuta ez dauden irtenbideekin egoera konpondu delako edo akatsak ingurumenekoak izan arren, irtenbidea teknikoki bideragarria ez delako.
- A mota: errepide azpiegiturako jarduketak, tartearen behar funtzionalak ingurumen eraginean aurrean lehenetsita. Estrategia hori ingurumenari dagokionez “harrera gaitasun handia” duten zonetan aplikatuko litzateke, hau da, eraginpeko balio nabarmenik ez duten zonetan.
- B mota: lurraldeko ingurumen balioek haren harrera gaitasuna gutxitzen dute eta, beraz, kasu honetan, beharrak irtenbide txikiagoekin estaliko lirateke eta horien bitartez zerbitzua baldintza egokietan emango litzateke eta ingurumen inpaktuak ez lirateke gehituko.

Kasu bakoitzean aukera egokiena aukeratuko da honako irizpideak kontuan hartuz, besteak beste: ingurumenari dagokionez sentikorrak diren zonak

El resultado del diagnóstico arrojará en esta alternativa unas necesidades de actuación potenciales menores a las obtenidas como resultado en las alternativas 0 y 1 en todos aquellos aspectos relacionados con los volúmenes de tráfico.

Tanto la alternativa “Continuista” como la alternativa de “Nueva estrategia” llevan aparejadas numerosas infraestructuras viarias que suponen una necesidad de inversión económica ingente dado que las actuaciones procedentes del PGCPV y de la Ponencia Técnica forman parte del Plan y constituyen la inmensa mayoría de las actuaciones correspondientes al programa de Obra Principal. El documento de Avance del Plan establece que quedan fuera de la valoración de su necesidad, asumiéndose directamente.

Por último, el II PTSCB plantea 3 estrategias de intervención para cada uno de los tramos identificados:

- Tipo 0 o no intervención: implicaría la desestimación de la intervención, bien por poder solventarse con soluciones distintas a la “mejora de la oferta”, o porque las deficiencias detectadas sean de tipo ambiental pero la solución no sea técnicamente viable.
- Tipo A: actuaciones en la infraestructura viaria, priorizando necesidades funcionales del tramo frente a afecciones ambientales. Se aplicaría esta estrategia en caso de zonas con una “elevada capacidad de acogida” a nivel medioambiental, es decir, en las que los valores afectados no se consideren destacables.
- Tipo B: los valores ambientales del territorio disminuyen la capacidad de acogida del mismo, por lo que en este caso se optaría por cubrir las necesidades identificadas con soluciones más modestas, que den el servicio en condiciones aceptables a la vez que eviten impactos ambientales mayores.

Se elegirá en cada caso la opción más adecuada de las anteriores, teniendo en cuenta criterios como: la existencia de zonas sensibles en términos



egotea, zatikatze eta arrisku prozesuak egotea eta sareko tarte bakoitzak paisaia eta ekologia balioak mantentzearen alorrean duen egungo zeregina.

ambientales, la existencia de procesos de fragmentación y de riesgos en este sentido, y el papel actual de los distintos tramos de la red en el mantenimiento de los valores paisajísticos y ecológicos.

Hauek lirateke II. LPSn garatu beharreko jarduketaren tipologiak:

- Azpiegitura berriak
- Galtzadak bikoiztea
- Galtzadak bitan banatzea
- Lotura berriak eraikitzea edo lehendik daudenak birmoldatzea
- Ahalmen handiko sarean edukiera handitzea eta/edo estuguneak kentzea
- Herriko saihebidetza
- Ohiko sarearen ahalmena handitzea
- Trazadurak zuzentzea
- Egokitzeak eta zabaltzeak
- Sarebidetza antolatzea
- Hiri inguruneak inportatuak murriztea
- Natura inguruneak inportatuak murriztea
- Garraio publikoaren konektibitatea hobetzea
- Mugikortasun konektatua bultzatzea

- Nuevas infraestructuras
- Duplicación de calzada
- Desdoblamiento de calzada
- Construcción de nuevos enlaces o remodelación de existentes
- Aumento de capacidad en la red de Alta Capacidad y/o eliminación de cuellos de botella
- Variante de Población
- Aumento de Capacidad en la Red Convencional
- Rectificación de trazado
- Acondicionamiento y ensanche
- Ordenación de accesos
- Reducción de Impacto en el medio Urbano
- Reducción de Impacto en el medio Natural
- Mejora de conectividad del transporte público
- Impulso a la Movilidad Conectada

BELPSk EAEEPO hobetzeko esku-hartzearen hasierako proposamena du, honakoekin:

- 50 jarduketa lineal luzera ezberdinetako tartetan eta hiri saihebidetza barne hartzen dituztenak (Muxika, Ermua, eta abar), errepide geldoak, azpiegitura berriak, trazadurak hobetzea, bidegurutzeak eta sarebidetza eta galtzadak bikoiztea, bidebanatzeak, edukiera handitzea, egokitzapenak eta zabaltzeak.

El PTSCB incluye una propuesta preliminar de intervenciones de mejora del PGCPV, que incluyen:

- 50 actuaciones de tipo lineal, en tramos de distintas longitudes, y que implican variantes urbanas (Muxika, Ermua...), vías lentas, rectificaciones de trazado, nuevas infraestructuras, mejoras de trazado, intersecciones y accesos, duplicaciones de calzada, desdoblamientos, ampliaciones de capacidad y acondicionamientos y ensanches.



- 5 esku-hartze puntual: Boroako industrialeko lotunea, Gurutzetako lotunea, AP-8ko sarebidetza berria/Eubako lotunea, Usansolo-Bedia lotunea eta Okangoko lotune erdia.

- 5 intervenciones puntuales: enlace polígono Boroa, enlace de Cruces, nuevo acceso AP-8/enlace de Euba, enlace Usansolo-Bedia y semienlace de Okango.

Bukatzean, apartatu honetan jada aipatu da planaren xede den 2035erako foru errepide sareko mugikortasun motordunaren eskariaren inguruan helburutzat ezarri dela ibilgailu pribatuaren erabilera egungoaren antzekoa izatea, eta baliteke hori Europar, estatuan eta autonomia erkidego mailan klima aldaketaren aurka egiteko ezinbesteko betekizun gisa ezarri den 2050erako lortu nahi den karbono neutritasunaren klima estrategiek in bateragarria ez izatea³.

Por último, recalcar lo que ya se ha mencionado en este apartado previamente que es que respecto a la demanda de movilidad motorizada sobre la red viaria foral para el 2035, horizonte del plan, se fija como meta que el uso del vehículo privado sea similar a su uso en la actualidad, lo que puede ser un indicador de su incompatibilidad con las estrategias climáticas en el ámbito europeo, nacional o autonómico que persigue la neutralidad en carbono para 2050 como requisito indispensable para la lucha contra el cambio climático.³

II. BELPSren proposamenetan azpiegitura berriak eskaintzen dira, eta horiek zehaztu beharko lirateke eta eskariaren kudeaketarekin bateragarriak izan beharko lirateke.

Las propuestas del II PTSCB ofrecen nuevas infraestructuras, que habrían de ser concretadas y compatibles con la gestión de la demanda.

3.- EGINDAKO KONTSULTAK

Erakunde eta entitate hauek 21/2013 Legearen 19. artikuluan ezarritako aurretiazko kontsulten izapidean kontsultatu dira, eta, beraz, eraginpeko administrazio publiko edo pertsona interesdun gisa identifikatu dira:

- Bizkaiko Foru Aldundiko Nekazaritza Zerbitzua.
- Bizkaiko Foru Aldundiko Baso Zerbitzua.
- Bizkaiko Foru Aldundiko Natura Ondarearen Zerbitzua.
- Bizkaiko Foru Aldundiko Lurralde Antolamendurako Atala.
- Bizkaiko Foru Aldundiko Hirigintza Plangintzako Zerbitzua.
- Bizkaiko Foru Aldundiko Kultura Zuzendaritza Nagusia.
- Bizkaiko Foru Aldundiko Ingurumen Kudeaketa Zerbitzua.

3.- CONSULTAS REALIZADAS.

Los siguientes organismos y entidades han sido consultados durante el trámite de consultas previas establecido en el artículo 19 de la Ley 21/2013, quedando, por tanto, identificados como Administraciones Públicas afectadas o personas interesadas:

- Servicio Agrícola de la Diputación Foral de Bizkaia.
- Servicio de Montes de la Diputación Foral de Bizkaia.
- Servicio de Patrimonio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia.
- Sección de Ordenación del Territorio de la Diputación Foral de Bizkaia.
- Servicio de Planeamiento Urbanístico de la Diputación Foral de Bizkaia.
- Dirección General de Cultura de la Diputación Foral de Bizkaia.
- Servicio de Gestión Ambiental de la Diputación Foral de Bizkaia.

³ https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050_es#tab-0-0



- Bizkaiko Foru Aldundiko Garraio eta Mugikortasuneko Zuzendaritza Nagusia
- Bizkaiko Foru Aldundiko Enpresak Sustatzeko eta Ekonomiaren Garapenerako Zuzendaritza Nagusia.
- Bizkaiko Foru Aldundiko Berdintasuna eta Lankidetzaren Sustatzeko Zuzendaritza Nagusia.
- Bizkaiko Foru Aldundiko Kanpo Sustapen eta Turismoaren Zuzendaritza Nagusia.
- Eusko Jaurlaritzako Bizkaiko Osasuneko Lurralde Ordezkaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Larrialdiei Aurre Egiteko eta Meteorologiako Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Ingurumen Administrazioaren Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Landaren eta Itsasertzaren Garapenerako eta Europar Politiketako Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Natura Ondare eta Klima Aldaketa Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Lurralde Plangintza, Hirigintza eta Hiri Berroneratze Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Azpiegitura eta Garraio Sailburuordetza.
- Eusko Jaurlaritzako Kultura Ondarearen Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Nekazaritza eta Abeltzaintza Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Portu eta Itsas Gaierako Zuzendaritza.
- IHOBE, Ingurumen Jarduketarako Sozietate Publikoa. Eusko Jaurlaritza.
- URA, Uraren Euskal Agentzia. Eusko Jaurlaritza.
- ADIF, Trenbide Azpiegitura Administrazioa.
- Bilboko Portuko Agintaritza.
- Garapen Iraunkorrari eta Ingurumen Hezkuntzari buruzko UNESCO katedra. UPV/EHU.
- Kantauriko Konfederazio Hidrografikoa.
- Bilbao Bizkaia Ur Partzuergoa.
- Busturialdeko Ur Partzuergoa.
- ENEEK, Euskadiko Nekazaritza eta Elikadura Ekologikoko Kontseilua.
- ENBA Bizkaia, Euskal Nekazarien Batasuna.
- EHNE, Euskal Herriko Nekazarien Elkartasuna.
- Dirección General de Transportes y Movilidad de la Diputación Foral de Bizkaia.
- Dirección General de Promoción Empresarial y Desarrollo Económico de la Diputación Foral de Bizkaia.
- Dirección General de Igualdad y Cooperación de la Diputación Foral de Bizkaia.
- Dirección General de Promoción Exterior y Turismo de la Diputación Foral de Bizkaia.
- Delegación Territorial de Salud de Bizkaia del Gobierno Vasco.
- Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología del Gobierno Vasco.
- Dirección de Administración Ambiental del Gobierno Vasco.
- Dirección de Desarrollo Rural y Litoral y Políticas Europeas del Gobierno Vasco.
- Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco.
- Dirección de Planificación Territorial, Urbanismo y Regeneración Urbana del Gobierno Vasco.
- Viceconsejería de Infraestructuras y Transportes del Gobierno Vasco.
- Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco.
- Dirección de Agricultura y Ganadería del Gobierno Vasco.
- Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco.
- IHOBE, Sociedad Pública de Gestión Ambiental. Gobierno Vasco.
- URA, Agencia Vasca del Agua. Gobierno Vasco.
- ADIF, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
- Autoridad Portuaria de Bilbao.
- Cátedra Unesco sobre Desarrollo Sostenible y Educación Ambiental. UPV/EHU.
- Confederación Hidrográfica del Cantábrico.
- Consorcio de Aguas de Bilbao-Bizkaia.
- Consorcio de Aguas de Busturialdea.
- ENEEK, Consejo de Agricultura y Alimentación Ecológica de Euskadi.
- ENBA Bizkaia, Euskal Nekazarien Batasuna.
- EHNE, Euskal Herriko Nekazarien Elkartasuna.



- Enkarterrialde Landa Garapenerako Elkartea.
- Euskal Trenbide Sarea.
- Euskal Autonomia Erkidegoko Kosten Mugapea. Trantsizio Ekologikorako Ministerioa.
- Kantabriako Gobernuak Lurralde Antolamendurako eta Hirigintza Ingurumen Ebaluaziorako Zuzendaritza Nagusia.
- Gorbeialde Landa Garapenerako Elkartea.
- Arratiako Mankomunitatea.
- Durangoko Merindadeko Amankomunazgoa.
- Enkarterrietako Udalerrien Mankomunitatea.
- Lea Ibarako Udal Mankomunitatea.
- Lea-Artibaiko Amankomunazgoa.
- Txorierriko Zerbitzuen Amankomunazgoa.
- Uribe Kostako Zerbitzuen Amankomunazgoa.
- Debarrenako Eskualde Amankomunazgoa.
- Metro Bilbao.
- Bizkaiko Gobernuaren Ordezkariorde.
- Udaltalde 21 Nerbioi-Ibaizabal.
- AENA.
- Hegazkintza Zibileko Zuzendaritza Nagusia. Garraio, Mugikortasun eta Hiri Agenda Ministerioa.
- Urkiola Landa Garapenerako Elkartea.
- Jata-Ondo Landa Garapenerako Elkartea.
- Butroi Bizirik Garapen Jasangarriko Elkartea.
- Bizkaiko Basogintza Elkartea.
- Izate Ingurumen Elkartea
- Aranzadi Zientzia Elkartea.
- SEO/BirdLife Euskadi.
- Sestaoko Natura Zientzien Elkartea.
- Urremendi Landa Garapenerako Elkartea.
- Klima Aldaketaren Espainiako bulegoa.
- UPV/ EHU Katedra: Lurraldea, Paisaia eta Ondarea.
- BC3 Basque Center for Climate Change.
- WWF/Adena.
- Lanius elkarte ornitologikoa.
- "Kima Berdea" elkarte ekologista solidarioa.
- Lurgaia.
- Asociación de Desarrollo Rural Enkarterrialde.
- Euskal Trenbide Sarea.
- Demarcación de Costas del País Vasco. Ministerio para la Transición Ecológica.
- Dirección General de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística del Gobierno de Cantabria.
- Asociación de Desarrollo Rural de Gorbeialde.
- Mancomunidad de Arratia.
- Mancomunidad de la Merindad de Durango.
- Mancomunidad de Municipios de Las Encartaciones.
- Mancomunidad Municipal de Lea Ibarra.
- Mancomunidad de Servicios Lea Artibai.
- Mancomunidad de Servicios del Txorierri.
- Mancomunidad de Servicios de Uribe Kosta.
- Mancomunidad Comarcal de Debarrena.
- Metro Bilbao.
- Subdelegación del Gobierno en Bizkaia
- Udaltalde 21 Nerbioi-Ibaizabal.
- AENA
- Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- Asociación de Desarrollo Rural Urkiola.
- Asociación de Desarrollo Rural Jata-Ondo.
- Asociación de Desarrollo Sostenible Butroi Bizirik.
- Asociación de Forestalistas de Bizkaia.
- Asociación Medioambiental Izate.
- Sociedad de Ciencias Aranzadi.
- SEO / birdlife País Vasco.
- Sociedad de Ciencias Naturales de Sestao.
- Urremendi, landa garapenerako elkartea.
- Oficina Española de Cambio Climático.
- Cátedra UPV/EHU: Territorio, Paisaje y Patrimonio.
- BC3 Basque Center for Climate Change.
- WWF/Adena.
- Sociedad Ornitológica Lanius.
- Asociación Ecologista Solidaria "Kima Berdea".
- Lurgaia.



- CEDEMOS Mugikortasun Jasangarriko Zentroa.
- Euskadiko Txirrindularitza Fundazioaren Ikasgela Pedagogikoa.
- Euskadiko Txirrindularitza Federazioa.
- Bizkaiko Txirrindularitza Federazioa.
- Orbea.
- Automotive Intelligence Center-AIC.
- SINTRABI- Bizkaiko garraiolari autonomoen sindikatua.
- David Hoyos eta Roberto Bermejo. UPV/EHUko Ekonomia Fakultatea.
- Ekologistak Martxan.
- Sagarrak Ekologista Taldea.
- Eguzki.
- Txipio Bai Elkarte Naturazalea.
- Zain Dezagun Urdaibai.
- Otsoaren Taldea.
- Urdaibaiko Biosferaren Erreserbarako Patronatua.
- Arabako Foru Aldundiko Ingurumen Saila.
- Gipuzkoako Foru Aldundiko Mugikortasun eta Garraio Publikoko Zuzendaritza Nagusia.
- Eibarko Udala.
- Laudioko Udala.
- Okondoko Udala.
- Mutrikuko Udala.
- Castro Urdialesko Udala.
- Bizkaiko Lurralde Historikoko udal guztiak.
- Centro de Movilidad Sostenible CEDEMOS.
- Aula Pedagógica de la Fundación Ciclista Euskadi.
- Federación Vasca de Ciclismo.
- Federación Vizcaína de Ciclismo.
- Orbea.
- Automotive Intelligence Center-AIC.
- SINTRABI-Sindicato de Transportistas Autónomos de Bizkaia.
- David Hoyos y Roberto Bermejo. Facultad de Economía UPV/EHU.
- Ekologistak Martxan.
- Sagarrak Ekologista Taldea.
- Eguzki.
- Asociación Naturalista Txipio Bai.
- Zain Dezagun Urdaibai.
- Otsoaren Taldea.
- Patronato de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai.
- Departamento de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Álava.
- Dirección General de Movilidad y Transporte Público de la Diputación Foral de Gipuzkoa.
- Ayuntamiento de Eibar.
- Ayuntamiento de Llodio.
- Ayuntamiento de Okondo.
- Ayuntamiento de Mutriku.
- Ayuntamiento de Castro Urdiales.
- Todos los ayuntamientos del Territorio Histórico de Bizkaia.

21/2013 Legearen 22. artikulua adierazten duen moduan, eraginpeko administrazio publikoak eta organo izendunak informazio publikoaren eta kontsulten geroagoko fasean kontsultatu behar dituzten pertsona interesdunak, ingurumeneko organoak aurretiko kontsulten eta ingurumen azterketa estrategikoaren irismena zehazteko fasean kontsultatutakoak gutxienez izan beharko dira, aurretik identifikatutakoak baitira.

Era berean, interesa duten pertsonak identifikatzeko, Bizkaiko Foru Aldundiaren webgunean (<http://www.bizkaia.eus/evaluacion>) jarri da ikusgai planaren dokumentazioa, eta tirada handiko bi egunkaritan iragarri da jendaurreko aldia.

Según señala el artículo 22 de la Ley 21/2013, las Administraciones Públicas afectadas y las personas interesadas que habrán de ser consultadas por el Órgano sustantivo en la fase posterior de información pública y consultas, habrán de ser al menos las consultadas por el Órgano ambiental en la fase de consultas previas y de determinación del alcance del Estudio Ambiental Estratégico, que han sido las anteriormente identificadas.

Asimismo, con el objetivo de identificar al público interesado, la documentación disponible del plan ha sido expuesta en la página web de la Diputación Foral de Bizkaia (<http://www.bizkaia.eus/evaluacion>) y su exposición ha sido anunciada en dos periódicos de amplia tirada.



Ezarritako epea amaituta, II. BELPSn eta ingurumen azterketa estrategikoan kontuan hartu beharko diren erantzun hauek jaso dira:

- Bizkaiko Foru Aldundiko Ingurumen Kudeaketa Zerbitzua

Honako hauek nabarmentzen dira:

(1) erosketa berde publikoa sustatzea, hau da, hondakinak birziklatzean sortzen diren materialak erostea (adibidez, birziklatutako agregakinak edo konposta).

(2) betegarrietan lurrak biltzea gutxitzea, proiektuaren fasean lurrak konpentsatzea aztertuz eta aprobetxatu daitezkeen materialak berrerabiliz. Indusketetako soberakinen biltegira bideratutako lurzoruak okupatzea (normalean ibarbide naturalean egoten dira), edo ur ibilguak, flora eta fauna kaltetzea espazio horien beharretik eratorritako ondorio kaltegarria da.

(3) Drainatze Jasangarriko Hiri Sistemak (DJHS) ezartzea. Euriak sortutako emariak gutxitzeaz gain, jariatzeetan garraiatutako gai kutsagarriak gutxitzen dituzte eta klima aldaketaren ondorioetara egokitzeak bitartekoa dira.

Finalizado el plazo establecido, se han recibido las siguientes respuestas que deberán ser consideradas, tanto en la redacción del II PTSCB como en el Estudio Ambiental Estratégico:

- Servicio de Gestión Ambiental de la Diputación Foral de Bizkaia

Reflejan las siguientes cuestiones:

(1) fomento de la compra pública verde traducido en la compra de materiales procedentes del reciclado de residuos (ej. áridos reciclados o compost).

(2) minimización del depósito de tierras en rellenos mediante el estudio de la compensación de tierras en fase de proyecto y la reutilización de materiales aprovechables. La ocupación de suelos destinados al depósito de sobrantes de excavación, habitualmente situados en vaguadas naturales, o la afección a cursos de agua, a la flora y a la fauna, entre otras, suponen efectos nocivos derivados de la necesidad de disponer de estos espacios.

(3) implantación de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS), que además de reducir y controlar los caudales producidos por la lluvia contribuyen a disminuir los contaminantes arrastrados por las escorrentías y suponen un medio de adaptación a los efectos previsibles del Cambio Climático.

- Bizkaiko Foru Aldundiko Nekazaritza Zerbitzua

Hauxe adierazi dute: (1) babes lurzoruak edo balio estrategiko handiko lurzoruak EAEko Nekazaritza eta Basoko Lurralde Plan Sektorialaren irizpideen arabera kontuan hartu behar direla, (2) lurzoru horietan eragiten duten proiektuek Nekazaritza Lurzoruen Funtzen aldeko konpentsazio proposamena jaso behar dutela (193/2012 Dekretua), eta (3) nekazaritzaren tratamenduan, sustapenean eta hobekuntzan ezarri beharreko neurriak ezarri dituzte.

- Servicio Agrícola de la Diputación Foral de Bizkaia

Refieren (1) que en lo que respecta a suelos de protección o de alto valor estratégico, deben ser contemplados según los criterios del Plan Territorial Sectorial Agroforestal de la C.A.P.V., (2) que los proyectos que incidan sobre estos suelos deben incluir una propuesta de compensación a favor de los Fondos de Suelo Agrario (Decreto 193/2012); y (3) establece una serie de medidas a adoptar en el tratamiento, fomento y mejora de la actividad agraria.



- Bizkaiko Foru Aldundiko Kultura Ondareko Zerbitzua.

LPSren eraginpeko eremuan Euskal Kultura Ondarearen maiatzaren 9ko 6/2019 Legearen arabera babes berezikoak edo ertainekoak diren arkitektura eta arkeologia alorretako ondasun asko daudela baieztatu dute, eta horiei buruzko informazioa eman beharko da eta sektore araudien aplikazioa ondasunaren kultura balioak kontserbatzearen menpe jarriko da.

- Eusko Jaurlaritzako Larrialdiei Aurre Egiteko eta Meteorologiako Zuzendaritza.

Uholde arriskuari buruz zehaztu dute errepide sarearen tarte ugari uholde arriskua duten gunetan daudela; batzuetan tarte horiek Uholde Arrisku Potentzial Garrantzitsuko Eremuak (UAPGE) edo lehentasunezko fluxuko eremuak zeharkatzen dituzte. Horri dagokionez, uholde arriskuen eta kostaldean babesaren alorretan aplikagarriak diren arautegiak eta lurralde antolamenduko agiriak zehaztu dituzte.

Gerta daitezkeen bestelako arriskuak eta ezarri beharreko neurriak ere definitu dituzte, besteak beste, arrisku sismikoa, baso suteak gertatzeko arriskua, salgai arriskutsuak garraiatzeagatik arrisku teknologikoak, eta abar.

- Eusko Jaurlaritzako Nekazaritza eta Abeltzaintza Zuzendaritza.

Espazioaren okupazioa errepide azpiegiturek lehen mailako ekonomian sortzen duten inpaktu garrantzitsuenetako bat dela azaldu dute, eta horrek guztiak tokiko nekazaritza ekonomikoaren bideragarritasunean sortzen dituen ondorioak zehaztu dituzte baita ere.

Adierazi dute beharrezkoa dela proposatutako jarduketetatik eratorritako nekazaritza sektore eragina ebaluatzea, eta horretarako oinarria

- Servicio de Patrimonio Cultural de la Diputación Foral de Bizkaia.

Confirma la existencia de numerosos bienes carácter arquitectónico y arqueológico, de Protección Especial o Media según la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco en el ámbito de afección del PTS, que deberán ser informados en cada proyecto individualizado y que la aplicación de las normativas sectoriales se supeditará a la conservación de los valores culturales del bien.

- Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología del Gobierno Vasco.

Informa, con respecto a la inundabilidad, que numerosos tramos de la red de carreteras se encuentran en áreas inundables, en ocasiones atravesando Áreas con Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSI) o zonas de flujo preferente. A este respecto señala la normativa y documentos de ordenación territorial de aplicación en materia de inundabilidad y protección de costas.

Señala otros riesgos potenciales, así como medidas a adoptar, como es el riesgo sísmico, de incendios forestales, riesgos tecnológicos por transporte de mercancías peligrosas, etc.

- Dirección de Agricultura y Ganadería del Gobierno Vasco.

Identifican la ocupación espacial como uno de los impactos más importantes de las infraestructuras viarias en la economía primaria por la ocupación de suelos agrícolas y sus efectos derivados sobre la viabilidad de la economía agrícola local.

Señalan que es pertinente la evaluación de la afección sectorial agraria derivada del desarrollo de las actuaciones propuestas, tomando como base



Nekazaritza eta Basoko LPSn zehaztutakoa izan behar dela eta kontuan hartu beharko direla balio estrategiko handiko lurzoruen eta trantsizioko landa paisaiaren okupazioa eta kaltetuak izan litezkeen nekazaritza ustiapenen gaineko inpaktuak.

Ebaluazio horren emaitzetan oinarrituz, hala badagokio, neurri prebentiboak, zuzentzaileak eta konpentsatzaileak zehaztuko dira. Era berean, 17/2008 Legeak eskatzen duen nekazaritza alorreko foru organo eskudunaren txostena beharrezkoa dela gogorarazi dute.

Esan dute azpiegituren kokapenean eta diseinuan lurraldearen harrera ahalmenari eta hauskortasunari buruzko irtenbideak proposatu beharko direla, beste batzuen artean ekoizpenaren ikuspegitik lurraldearen kontserbazio balioak eta egungo lurzoruen erabilerak eta aprobetxamenduak kontuan hartzen dituztenak, hain zuzen ere.

- Eusko Jaurlaritzako Natura Ondare eta Klima Aldaketa Zuzendaritza.

Adierazi dute eskuragarri dagoen ingurumen informazioa kontsultatzeko eta deskargatzeko aukera dagoela.

Aldeko iritzia eman dute beharrak identifikatzeko eta jarduketak zehazteko proposatutako eskema erabakigarriaren inguruan: hau da, lehenik eta behin, azpiegituren hobekuntza obrak edo ezarpenak egiteko irtenbideak bilatzea, eta, ondoren, lurraldearen harrera gaitasuna baloratzeko ingurumen irizpideak ezartzea.

Hala ere, adierazi dute hasierako proposamenean ez daudela jasota inguru naturalean sortuko den inpaktua gutxitzeko jarduketak, eta proposatutako 55 jarduketak berariaz “eskaintza hobetzeko” direla: esku-hartze guztiak hiri saihebidetarako, errepide geldoak, trazaduren zuzenketak, azpiegitura berriak, trazaduren hobekuntzak, bidegurutzeak eta lotuneak, sarbideak, galtzada bikoizketak, erdibitzeak, edukiera handitzeak,

lo establecido en el PTS Agroforestal, y teniendo en cuenta tanto la ocupación del suelo de Alto Valor Estratégico y de Paisaje Rural de Transición, como el impacto ocasionado sobre las explotaciones agrarias que pudieran verse afectadas.

En base a los resultados de dicha evaluación, se concretarán, en su caso, las correspondientes medidas preventivas, correctoras y compensatorias. Asimismo, recuerdan la necesidad de contar con el informe del órgano foral competente en materia agraria, requerido por la Ley 17/2008.

Señalan que la localización y diseño de infraestructuras deberá plantear alternativas sobre la base de la capacidad de acogida del territorio y su fragilidad, que tenga en cuenta entre otros los valores de conservación del territorio desde el punto de vista productivo y los usos y aprovechamientos actuales del suelo.

- Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco.

Señala cómo puede consultarse y descargarse la información ambiental disponible.

Valora, de forma positiva, el esquema decisorio propuesto para la identificación de necesidades y determinación de actuaciones: en primera instancia el buscar soluciones alternativas a la ejecución de obras de mejora o implantación de infraestructuras, y en segunda instancia la aplicación de criterios de tipo ambiental para valorar la capacidad de acogida del territorio.

No obstante, señalan que la documentación no incluye, en su propuesta preliminar, actuaciones para la reducción del impacto sobre el medio natural, estando las 55 actuaciones propuestas vinculadas exclusivamente a la “mejora de la oferta”: todas las intervenciones consisten en la ejecución de variantes urbanas, vías lentas, rectificaciones de trazado, nuevas infraestructuras, mejoras de trazado,



egokitzapenak eta zabalkuntzak egiteko dira, eta ez dago fauna igarotzeko irtenbiderik edo antzeko aukerarik proposatuta.

Hala, beraien ustez inbertsio espezifikoak egin behar dira egungo sareak sortzen duen hesi efektua eta azpiegitura berriek sortu ditzaketen gainera efektuak arintzeko: zona zaurgarrietan ekoduktuak eraikitzea, tarte zailetan faunarentzako igarobideak sortzea, drainatze elementuak egokitzea, eta abar.

Era berean, beharrezkotzat jotzen dute inguruko flora aloktono inbaditzailea deuseztatzeko jarduketak eta prebentzio jarduketak aurreikustea.

II. BELPSn jasota dauden eta aurreikusi daitezkeen proposamenen ingurumen inpaktuak identifikatzeari dagokionez, egokitze jotzen dute jarduketa bakoitzak ondare naturaleko elementu baliotsuekiko dituen interferentziak identifikatzea. Txostenean, hasiera batean arazoak sortu ditzaketen jarduketa batzuk azaltzen dira, honako hauek: (1) Urdaibaiko Biosfera Erreserbaren barnean proposatutako jarduketak, (2) Artibai ibaiaren inguruan proposatutako jarduketak, (3) AP-8ren edukiera gehitzeko proposamena Barbadun ibaiaren KBetik igarotzen den gunean eta (4) BI-630 La Escrita-Ambasaguasko trazadura zuzentzea.

- Euskal Trenbide Sarea.

Adierazi dute II. BELPSren aurrerapen idazkian ez direla aztertzen 41/2001 Dekretuaren bitartez behin betiko onetsitako trenbide sarearen Lurralde Plan Sektorialean sortu daitezkeen eraginak.

intersecciones/enlaces y accesos, duplicaciones de calzada, desdoblamientos, ampliaciones de capacidad y acondicionamientos y ensanches y no se incluye ninguna previsión de paso de fauna, ni similares.

Así, consideran que se debe realizar un esfuerzo inversor específico en actuaciones para paliar el efecto barrera que genera la red actual, así como el que se podría generar con la ejecución de nuevas intervenciones en la misma: construcción de ecoductos en zonas comprometidas, dotación de pasos de fauna en tramos problemáticos, adaptación de elementos de drenaje, etc.

Consideran necesarias, asimismo, prever actuaciones de erradicación o prevención de flora alóctona invasora en torno a las mismas.

Con respecto a la identificación de los previsible impactos ambientales de las propuestas del II PTSCB, consideran conveniente la identificación precisa de las interferencias que cada una de las actuaciones presenta con los elementos valiosos del patrimonio natural. El informe identifica una serie de actuaciones donde, a priori, consideran se pueden generar conflictos: (1) actuaciones que se proponen en el interior de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai, (2) actuaciones contempladas en torno al río Artibai, (3) la propuesta de ampliación de capacidad de la AP-8 a su paso por la ZEC Ría del Barbadún y (4) la rectificación de trazado en la BI-630 La Escrita-Ambasaguas.

- Euskal Trenbide Sarea.

Señalan que el Avance del II PTSCB no analiza las incidencias previsible sobre el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria aprobado definitivamente según el Decreto 41/2001.



- David Hoyos eta Roberto Bermejo. UPV/EHUko Ekonomia Fakultatea.

Adierazi dute II. BELPSren aurrerapen idazkia ez dela bateragarria berehalako ingurumen erronkekin, eta mugikortasun arazoak konpontzen saiatzeko aurretik egindako akats berdinak mantentzen direla.

II. BELPSren inkoherentzia hauek azaldu dituzte: (1) mugikortasuneko eredu jasangarriagoa lortzeko ibilgailu pribatuaren erabilera gutxitzeko beharra aitortzea eta (2) klima aldaketaren aurka egiteko “jarduketa zehatzak eta berehalakoak, berotegi efektuko gasen emisioak gutxitzeko” gauzatu beharra. Hori, era berean, ez dator bat honekin: garraioaren plangintzaren helburu bakarra 2035eko ibilgailu pribatuaren erabilera 2023koaren antzekoa izatea da eta, aldi berean, klima aldaketaren aurka egiteko ezinbesteko baldintza 2050erako zero karbonoko neutraltasun egoera lortzea da.

Gainera, beraien ustez inkoherentea da “Estrategia berria” izeneko aukera baten alde egitea eta azpiegitura berrietarako 1.500 milioi euro baino gehiagoko inbertsioa aurreikusita egotea.

Bukatzeko, eskatu dute honakoak sustatzen dituen aukera bat aztertzeko: (1) eskariaren kudeaketa, (2) garraio publikoa sustatzea, (3) ibilgailu pribatutik motorrik gabeko garraio bideetara aldaketa modala egitea, (4) azpiegitura berriak eraikitzeak moratoria ezartzea, eta (5) II. BELPSn ibilgailu pribatuaren erabilera nabarmenki gutxitzeko eta BEG emisioak murrizteko funtsak erabiltzea klima aldaketaren aurkako borrokarekin batera; helburu hori gure lurraldearen xede premiazkoena da.

- Portugaleteko Udala.

Eskatu dute II. BELPSren aurrerapen dokumentuan egiteko dagoen Ballonti BI-728

- David Hoyos y Roberto Bermejo. Facultad de Economía UPV/EHU.

Señalan que el Avance del II PTSCB es incompatible con los retos medioambientales inmediatos y que perpetúa los mismos errores cometidos para tratar de solucionar los problemas de movilidad.

Identifican determinadas incoherencias del II PTSCB: (1) el reconocimiento de la necesidad de reducir la movilidad en vehículo privado para avanzar hacia un modelo más sostenible de movilidad y (2) la necesidad de “actuaciones concretas y urgentes para limitar las emisiones de gases de efecto invernadero” en la lucha contra el cambio climático. Lo que choca con que la planificación del transporte se fije como único objetivo que el uso del vehículo privado en el año horizonte 2035 sea similar al uso del vehículo privado en 2023, cuando se busca la neutralidad en carbono para 2050 como requisito indispensable para la lucha contra el cambio climático.

Asimismo, entienden incoherente que se apueste por una alternativa de actuación denominada “Nueva estrategia” que lleve aparejada una inversión, sólo en nuevas infraestructuras viarias, superior a los 1.500 millones de euros.

Por último, solicitan que se analice una nueva alternativa que apueste por (1) la gestión de la demanda, (2) el impulso al transporte público, (3) el trasvase modal desde el vehículo privado a modos no motorizados, (4) el establecimiento de una moratoria a la construcción de nuevas infraestructuras, y (5) la utilización de los fondos destinados al II PTS a reducir considerablemente el uso del vehículo privado y las emisiones de GEI en consonancia con la lucha contra el cambio climático, objetivo más urgente e inmediato al que se enfrenta nuestro territorio

- Ayuntamiento de Portugalete.

Solicita que el Avance del II PTSCB incluya el tramo del Eje del Ballonti BI-728 que falta por ejecutar,



errepideko ardatzaren tartea jasotzeko, Portugalete eta Balparda artean, izan ere, udalaz gairik beharrezko azpiegitura da, trafikoa A-8ra eta udal sarera deskargatzeko duen ahalmenagatik.

AENA.

Adierazi dute II. BELPSren eremua 370/2011 Errege Dekretuaren bidez ezarritako Bilboko Aireportuko zortasun aeronautikoko espazioetara atxikita dagoela. Beraz, Garraio, Mugikortasun eta Hiri Agendako Ministerioaren aldeko txosten loteslea beharrezkoa izango da.

Otsoaren Taldea.

Bere garaian BI636 errepidearen eta Malabrigoren (Malabrigoko biaduktua) arteko konexioa eraikitze proiektuaren inguruko alegazioak berretsi dituzte, hauek, nagusiki:

(1) ezinezkoa izango litzateke Ingurumen eta Lurralde Politikako sailburuak 2015eko uztailaren 22ko aginduan jasotako Kadaguako Errege Galtzadako Paisaiaren Ekintza Planaren (PEP) eremuko baso autoktonoaren ingurumen berreskurapena gauzatzea,

(2) kontraesanak daude Paisaiaren zehaztapenei buruzko Balmaseda-Zalla (Enkarterri) eremu funtzionalaren lurralde plan partzialaren aldaketa behin betiko onartzen duen 133/2018 Dekretuaren 3. 15. eta 16. artikuluetako xedapenetan zehaztutakoak kontuan hartuz,

(3) Peña Herrerako eremua eta La Herrera eta Bolunburu arteko ibaiertzeko landaredia Batasunaren Intereseko Leku (BIL) gisa deklaratzeko ezinezkoa litzateke - PPIK gomendatzen duenaren aurka-.

entre Portugalete y Balparda, por ser considerada una infraestructura necesaria de carácter supramunicipal por su capacidad de descarga al tráfico de la A-8 y a la red municipal.

- AENA.

Señala que el ámbito del II PTSCB se encuentra dentro de los espacios sujetos a las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Bilbao establecidas por Real Decreto 370/2011. Por tanto, deberá contar con el informe vinculante favorable del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

- Otsoaren Taldea.

Aporta las alegaciones remitidas en su momento al proyecto de construcción de la conexión entre la carretera BI636 y Malabrido (viaducto de Malabrido); entre las principales:

(1) imposibilitaría la recuperación ambiental a bosque autóctono en el ámbito del Plan de Acción del Paisaje (PAP) de la Calzada Real del Cadagua, redactado en el marco de la Orden de 22 de julio de 2015 de la consejera de Medio Ambiente y Política Territorial,

(2) se contradice con varios de los preceptos, artículos 3, 15 y 16, del Decreto 133/2018, por el que se aprueba definitivamente la modificación del Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Balmaseda-Zalla, relativa a las Determinaciones del Paisaje,

(3) imposibilitaría la declaración de Lugar de Interés Comunitario (LIC) la zona de Peña Herrera y la vegetación de ribera existente entre La Herrera y Bolunburu, como recomienda el PAP.



- Bizkaiko Foru Aldundiko Baso Zerbitzua.

Hauxe adierazi zuten: (1) baso lursailen kalifikazioa aldatzen duten proiektuen berri eman beharko da, (2) ahal den heinean, 11/97 Foru Arauaren eraginpeko zuhaitz masetan kalteak sortzea saihestu beharko da, eta (3) gaur egun dauden igarobideetako zortasunen eragina kontuan hartu beharko da.

- Lemoako Udala.

Hauxe adierazi dute: Boroa-Igorre saihesbideari dagokionez, (1) hegoaldean hegaztien babeseko eta linea elektrikoetako zona kontuan hartu beharko dela, (2) balio estrategiko handiko lurzorua zeharkatzen direla eta (3) zenbait egoitza nukleoetan eta garapen zonetan eragiten dela eta, beraz, babes akustikoa ezarri beharko litzatekeela.

- Eusko Jaurlaritzako Kultura Ondarearen Zuzendaritza.

Hauxe azaldu dute: (1) plana hasierako fasean dagoela eta oraindik ez dela posible ondare kulturalen sortu litezkeen eraginak aztertzea, eta (2) proiektu bakoitzaren aukeren barnean, ahal denean, eraginak gutxienera mugatzea hautatuko dela, eta edonola ere, baztertu egingo direla deklaraturako eta babestutako ondasun kultural higiezin gainerako eragin zuzenak - arkitektonikoak eta arkeologikoak-.

- Sestaoko Udala.

Azaldu dute Ballonti ardatzarentzat 2.E.Uren eremuan ezarritako irtenbideak -aire zabalean tunel faltsuarekin egin beharrean- indarrean dagoen antolamenduaren bideraezintasunean eragingo lukeela eta irtenbide zaileko ingurumen eraginak sortuko litzatekeela eta, beraz, berriz ere aztertzeko eskatu dute.

- Servicio de Montes de la Diputación Foral de Bizkaia.

Señala que (1) deberán informar en aquellos proyectos que contemplen la variación de la calificación de los terrenos forestales, (2) deberá evitarse en lo posible, toda afectación a las masas arboladas afectadas por la Norma Foral 11/97 y (3) deberá considerarse la afección a las Servidumbres de Paso actualmente existentes.

- Ayuntamiento de Lemoa.

Señala, con respecto a la Variante propuesta Boroa-Igorre que (1) deberá considerar la zona de protección de aves y tendidos eléctricos en su parte sur, (2) que también se atraviesan suelos de alto valor estratégico y (3) que se afecta a varios núcleos residenciales y a zonas en desarrollo, por lo que deberá considerarse la necesaria protección acústica.

- Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco.

Señala (1) que el plan se encuentra en sus fases iniciales y que todavía no es posible hacer un análisis preciso de las afecciones al patrimonio cultural, y (2) que, dentro de las alternativas de cada proyecto, siempre que sea posible, se elegirá la que reduzca al mínimo las afecciones, excluyendo en todo caso las afecciones directas sobre bienes culturales inmuebles - arquitectónicos y arqueológicos- declarados y protegidos

- Ayuntamiento de Sestao.

Señala que la solución adoptada para el Eje del Ballonti en el ámbito de la unidad de ejecución U.E.2, a cielo abierto en vez de con falso túnel, incidiría en la inviabilidad del planeamiento vigente y supondría una serie de afecciones ambientales de costosa solución, por lo que solicita su reconsideración en los citados términos.



- Ugaoko Udala.

Adierazi dute II. BELPSren aurrerapen idazkiak ez duela eragin handirik sortzen errepideek lurraldearen konektibitatean duten garrantzian, eta ingurumen intentsitate handiagoarekin aztertu beharko litzatekeela horien aberastasun paisajistikoa.

- Sopuertako Udala.

Zehaztu dute II. BELPSren aurrerapen idazkiak ez duela eragin handirik sortzen errepideek lurraldearen konektibitatean duten garrantzian, eta ingurumen intentsitate handiagoarekin aztertu beharko litzatekeela horien aberastasun paisajistikoa.

- Bilboko Udala.

Azaldutako ez dutela kontsultatutako agiriari buruzko iritzirik emango ekintza zehatzagoak proposatzen ez diren bitartean.

- Arrigorriagako Udala.

Hauxe esan zuten: (1) Nerbioiren ardatzean ekintzak gehitu behar direla -BI-625 foru errepidearen eta AP-68 autobideren artean-, eta (2) 2018an idatzi zen Arrigorriagako hegoaldeko ardatz industrialaren paisaiaren ekintza plana kontuan hartu behar dela.

- Klima Aldaketaren Espainiako bulegoa.

Beraien ustez, II. BELPSk bete egiten ditu lurralde honi lotutako Klima Aldaketaren programan Espainiarentzat ezarritako irizpideak eta klima neutraltasuneko itxaropenak.

- URA, Uraren Euskal Agentzia. Eusko Jaurlaritzak

Honako oharra bidali zituzten:

(1) Jabari publiko hidraulikoa (JPH) eta horri lotutako babes eremuak babestu behar dira. Itsaso

- Ayuntamiento de Ugao-Miraballes.

Señala que el Avance del II PTSCB no incide con la suficiente intensidad y amplitud, en la importancia que tienen las carreteras en la conectividad del territorio y que debería analizarse con mayor intensidad medioambiental su riqueza paisajística.

- Ayuntamiento de Sopuerta.

Señala que el Avance del II PTSCB no incide con la suficiente intensidad y amplitud, en la importancia que tienen las carreteras en la conectividad del territorio y que debería analizarse con mayor intensidad medioambiental su riqueza paisajística.

- Ayuntamiento de Bilbao.

Señala que con el nivel de desarrollo del documento en consulta no se realizan apreciaciones en tanto en cuanto éste no proponga acciones más concretas.

- Ayuntamiento de Arrigorriaga.

Señala (1) la necesidad de incorporar acciones en el eje del Nerbioi, definido por la carretera foral BI-625 y la autopista AP-68 y (2) que debe ser tenido en cuenta el Plan de Acción del Paisaje del Eje Sur Industrial de Arrigorriaga, redactado en 2018.

- Oficina Española de Cambio Climático.

Considera que el II PTSCB cubre los objetivos fijados en las expectativas de neutralidad climática y los criterios establecidos para España dentro del programa de Cambio Climático, asociado a ese territorio.

- URA, Agencia Vasca del Agua. Gobierno Vasco

Realiza una serie de consideraciones con respecto a:

(1) Protección del dominio público hidráulico (DPH) y sus zonas de protección asociadas. En

esta zona de jabari público, jabari público hidráulico y en las zonas de jabari público eremuetan proiektuak egiteko baimenen araubideari dagokionez, hiru egoera hauek gertatzen dira: Kantauri Ekialdeko eta Mendebaldeko Demarkazio Hidrografikoaren komunitate arteko arroetan jardutea Kantauriko Konfederazio Hidrografikoari dagokio, aurretiaz URAREN izapidetzea egin ondoren. Kantauri Ekialdeko Demarkazio Hidrografikoko komunitate arteko arroetan eta Itsas eta Lurreko jabari publikoko babeseko zortasun eremuetan kokatutako jarduketetan URAREN derrigorrezko baimena lortu beharko da.

Eta, era berean, eskatu dute orokorrean ezarri ditzatela ibai eta errekaetako landaredia duten ibaiertzak kaltetu ditzaketen jarduketentzako neurri zuzentzaileak eta konpentsatzaileak.

(2) Uholde arriskua. Aplikatu beharreko araudian uholde arriskuari buruz jasotako xedapenak zehaztu dituzte eta gogorarazi dute beharrezkoa dela proposatutako jarduketak uholde arriskuaren kudeaketa planean jasotako xedapenekin bateragarriak izatea.

(3) Ingurumen ebaluazio estrategikoaren edukia. IAEn jasotakoaz gain, II. BELPSren bi demarkazio hidrografikoetako uholde arriskuaren kudeaketa planen azterketa gehitu behar da (Ekialdeko Kantauriar Eremua eta Mendebaldeko Kantauriar Eremua).

(4) Plan Hidrologikoetako Eremu Babestuen Erregistroa. Plan hidrologikoetako eremu babestuen erregistroan jasotako zonei eragin liezaieketen jarduketan zerrenda zehaztu dute.

(5) Planaren jarduketa zehatzak. Planean jasotako jarduketetan sare hidrologikoan eta uholde arriskupeko zonaldeetan kalte handienak sortu ditzaketen jarduketak zehaztu dituzte.

cuanto al régimen de autorizaciones para la ejecución de proyectos en el dominio público marítimo costero, dominio público hidráulico y sus respectivas zonas de servidumbre y policía, se dan tres casos. en las cuencas intercomunitarias de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental y Occidental le corresponde a la Confederación Hidrográfica del Cantábrico, previa tramitación en URA del Agua. En las cuencas intracomunitarias de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental, así como las actuaciones ubicadas en la zona de servidumbre de protección del Dominio Público Marítimo-Terrestre requerirán de la preceptiva la autorización de URA.

Asimismo, se propone que, con carácter general, se proceda al establecimiento de medidas correctoras y compensatorias en las actuaciones que puedan causar afecciones a las riberas y márgenes, con presencia de vegetación riparia.

(2) Riesgo de inundabilidad. Establece las determinaciones referentes a la inundabilidad contenidas en la normativa de aplicación y recuerda la necesaria compatibilidad de las actuaciones que se propongan con las determinaciones contenidas en los Planes de Gestión del Riesgo de Inundación.

(3) Contenidos de la Evaluación Ambiental Estratégica. Además de lo considerado por el EsAE, se debe incluir el análisis de los Planes de Gestión del Riesgo de Inundación de las 2 demarcaciones hidrográficas recayentes en el ámbito del II PTSCB (Cantábrico Oriental y Cantábrico Occidental).

(4) Registro de Zonas protegidas de los Planes Hidrológicos. Incluye un listado con las actuaciones que podrían afectar a zonas incluidas en los registros de zonas protegidas de los Planes Hidrológicos.

(5) Actuaciones concretas del Plan. De las actuaciones propuestas por el Plan, se localizan las actuaciones donde se han detectados que podrían ocasionarse las afecciones más relevantes en relación con la red hidrológica y las zonas inundables.





- Etxebarriko Udala.

Testuaren eta Etxebarriko sarbideak izeneko planoen arteko inkoherentziak identifikatu dituzte eta horiek zuzentzea beharrezkoa dela adierazi dute.

4.- PLANARI APLIKATU BEHARREKO IRAUNKORTASUN PRINTZIBIOAK, INGURUMEN HELBURUAK ETA INGURUMEN IRIZPIDE ESTRATEGIKOAK

4.1.- Iraunkortasun printzipioak.

Errepideen II. LPS idazteko oinarriak izango dira honako hauetan zehaztutakoak:

- Garapen Iraunkorrerako Euskal Ingurumen Estrategia (2002-2020).
- Euskal Autonomia Erkidegoko Ingurumen Esparru Programa 2020.
- Bizkaia-erentzako Energia Estrategia Iraunkorra (BEEI 2020).
- Bizkaiko biodibertsitatea babesteko, hobetzeko eta kudeatzeko estrategia.
- Ingurumen ebaluazioari buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legearen 2. artikulua.
- 211/2012 Dekretua, urriaren 16koa, planen eta programen ingurumen ebaluazio estrategikorako prozedura arautzen duena: 1. eta 2. artikulua.
- Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko ekainaren 30eko 2/2006 Legeko 3. artikulua.
- Lurzoruari eta hiria birgaitzeari buruzko legearen testu bategina onesten duen urriaren

- Ayuntamiento de Etxebarri.

Señalan la identificación y necesaria corrección de una serie de incoherencias entre el texto escrito y los planos de la actuación *Accesos a Etxebarri*.

4.- PRINCIPIOS DE SOSTENIBILIDAD, OBJETIVOS AMBIENTALES Y CRITERIOS AMBIENTALES ESTRATÉGICOS APLICABLES AL PLAN.

4.1.- Principios de sostenibilidad.

Se tomarán como base fundamental en la formulación del II PTS de Carreteras los contenidos en:

- La Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible 2002-2020.
- El Programa Marco Ambiental de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2020.
- Estrategia de Energía Sostenible para Bizkaia (EESB 2020).
- Estrategia para la protección, mejora y gestión de la biodiversidad en Bizkaia.
- Artículo 2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.
- Artículos 1 y 2 del Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas.
- Artículo 3 de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de suelo y urbanismo.
- Artículos 3 y 20 del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se

30eko 7/2015 Legegintzako Errege Dekretuaren 3. eta 20. artikulua.

- 3/1998 Legea, otsailaren 27koa, Euskal Autonomia Erkidegoko ingurumena babesteari buruzkoa: 2., 5., 23., 25., 28., 30., 32., 35., 38., 69. eta 83. artikulua.

- 1/2014 Legegintzako Dekretua, apirilaren 15koa, Euskal Autonomia Erkidegoko Natura zaintzeko Legea onesten duena: 2. artikulua.

- Natura ondareari eta biodibertsitateari buruzko abenduaren 13ko 42/2007 Legearen 2. artikulua.

- Urei buruzko ekainaren 23ko 1/2006 Legearen 3. artikulua.

- Ekonomia iraunkorrari buruzko martxoaren 4ko 2/2011 Legearen 3., 99. eta 100. artikulua.

- Nekazaritza eta Elikagaigintza Politikako abenduaren 23ko 17/2008 Legearen 5. eta 7. artikulua.

- Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legearen 5. eta 6. artikulua.

- Bizkaiko errepideen arlokako lurralde plana onetsi duen apirilaren 15eko 8/1999 Foru Araua aldatzen duen martxoaren 10eko 4/2005 Foru Arauaren xedapen gehigarria: **“Hortaz, beharrezkoa da eredu aldatu eta Europako Batasunak ezarritako helburura jotze aldera egitea. Helburu horrekin bat dator Bizkaiko Foru Aldundia eta aplikatu egiten du bide-sarearen funtzionaltasunaren kudeaketarako dituen politiketan, mugikortasunaren hazkundera gutxitzera bideratutakoetan alegia”.**

aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.

- Artículos 2, 5, 23, 25, 28, 30, 32, 35, 38, 69 y 83 de la Ley 3/1998, de 27 de febrero, general de protección del medio ambiente del País Vasco.

- Artículo 2 del 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.

- Artículo 2 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del patrimonio natural y de la biodiversidad.

- Artículo 3 de la Ley 1/2006, de 23 de junio, de aguas.

- Artículos 3, 99 y 100 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de economía sostenible.

- Artículos 5 y 7 de la Ley 17/2008, de 23 de diciembre, de Política Agraria y Alimentaria.

- Artículos 5 y 6 de la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca.

- Disposición adicional de la Norma Foral 4/2005, de 10 de marzo, mediante la que se modifica la Norma Foral 8/1999, de 15 de abril, por la que se aprueba el Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia, que estableció que **“Es necesario, por tanto, adoptar un cambio de modelo dirigido a alcanzar el objetivo de la Unión Europea, compartido por la Diputación Foral de Bizkaia y ya contemplado en sus políticas de gestión de la funcionalidad de la red viaria, de contener el crecimiento de la movilidad.”**





4.2.- Ingurumen helburuak.

Aurkeztutako dokumentuan kontuan hartutakoez gain, hauek izan beharko lirateke II. BELPSn aplikatu beharreko ingurumen helburuak:

- 1.- Mugikortasun jasangarria sustatzea.
- 2.- Balio natural handia duten espazioetan ahalik eta eragin gutxien sortzea.
- 3.- Aniztasun ekologikoa eta balio ekologiko edo hauskortasun handia duten zonak babestea sustatzea, habitat eta espezie babestuetan ahalik eta eragin gutxien sortuz (92/43/CEE Zuzentaraua eta 2009/147/CE Zuzentaraua).
- 4.- Hesi efektua eta lurraldearen zatikatzea saihestea, konektibitate ekologikoa mantentzen dela bermatzea eta igarobide ekologiko nagusien iragazkortasuna bermatzea.
- 5.- Ingurumen balio eta ekoizpen balio handiko lurzorua okupatzea ekiditea.
- 6.- Ur masak narriatzea saihestea eta horien gainerako inpaktuak ekiditea.
- 7.- Materialen erabilera optimizatua sustatzea, bai kontsumoetan bai hondakinak sortzean.
- 8.- Energia aurrezte eta energia eraginkortasuna eta energia berriztagarrien erabilera sustatzea.
- 9.- Klima aldaketarekiko egokitzapena kudeatzea.
- 10.- Kutsadura akustikoa eta airearen kalitatearen kutsadura gutxitzea.
- 11.- Argi kutsaduraren ondoriozko efektu negatiboak ekiditea.

4.2.- Objetivos ambientales.

Además de los considerados en el documento presentado, los objetivos ambientales aplicables al II PTSCB deberían de ser los siguientes:

- 1.- Promover una movilidad sostenible.
- 2.- Generar una mínima afección a espacios de valor natural relevante.
- 3.- Contribuir a la conservación de la diversidad biológica y protección de zonas con mayor valor ecológico o fragilidad generando la mínima afección a hábitats y especies protegidas (Directiva 92/43/CEE y Directiva 2009/147/CE).
- 4.- Evitar el efecto barrera y la fragmentación del territorio, asegurando el mantenimiento de la conectividad ecológica y garantizando la permeabilidad en los principales corredores ecológicos.
- 5.- Evitar la ocupación de suelo de alto valor ambiental y productivo.
- 6.- Impedir el deterioro de las masas de agua y evitar impactos sobre las mismas.
- 7.- Fomentar un uso optimizado de materiales, tanto en consumos como en la generación de residuos.
- 8.- Fomentar el ahorro de energía, la eficiencia energética y el uso de energías renovables.
- 9.- Gestionar la adaptación al cambio climático.
- 10.- Minimizar la contaminación acústica y de la calidad del aire
- 11.- Evitar efectos negativos debido a la contaminación lumínica.



- 12.- Paisaia naturala eta landa paisaia kontserbatzea eta babestea sustatzea.

Planak ingurumen helburu zehatzak hartu ahalko ditu adierazitako ingurumen helburuetan oinarrituta.

4.3.- Ingurumen irizpide estrategikoak.

II. BELPS sortzean gutxienez honako ingurumen irizpide hauek hartu beharko dira kontuan (bat datoz aurreko apartatuan azaldutako ingurumen helburuekin eta planaren aurrerapen idazkian ere proposatu dira):

- 1.- Biztanleen mugikortasun eskaria kudeatzea, herritarrak oinez, bizikletaz eta taldeko garraioan ibiltzera bultzatuz. Mugikortasun ez hain motorizatua, geldoagoa eta hurbilagoa sustatzea. Mugikortasunaren beharra gutxitzea.
- Hiri arteko garraio kolektiboko zerbitzuak errazten dituzten azpiegiturak sustatzea. Autoen ordez trena erabiltzea bultzatzea.
- Intermodalitatea sustatzen duten garraio azpiegituretako plan espezifikoaren arteko koordinazioa indartzea.
- 2.- Ingurumen garrantziagatik sentikorrak diren espazioak okupatzea eta eraldatzea saihestea, hau da, Natura 2000. Sarekoak, babestutako espazio naturalak, biosferaren erreserbak, eta abar.
- Babestutako espazio naturalak kontserbatzeko eta kudeatzeko zuzentarauak eta zehaztapenak gehitzea azpiegiturak ezartzeko erabakiak hartzeko askotariko faseetan.
- 3.- Biodibertsitatea kontserbatzea, prozesu ekologikoak mantentzea sustatzea eta fauna eta flora populazioen konexioa bermatzea.

- 12.- Potenciar la conservación y protección del paisaje natural y rural.

El plan podrá adoptar objetivos ambientales específicos basándose en los objetivos ambientales señalados.

4.3.- Criterios ambientales estratégicos.

Habrán de ser considerados en la elaboración del II PTSCB, al menos, los siguientes criterios ambientales, coherentes con los objetivos ambientales señalados en el apartado anterior y que son también propuestos por el Avance del Plan:

- 1.- Gestionar la demanda de movilidad de las personas reconduciendo el reparto modal hacia el caminar, la bicicleta y el transporte colectivo. Fomentar una movilidad menos motorizada, más lenta y más cercana. Contribuir a la reducción de la necesidad de movilidad.
- Impulsar infraestructuras que favorezcan los servicios de transporte colectivo interurbano. Fomentar el uso del tren frente al coche.
- Promover la coordinación entre planes específicos de infraestructuras de transporte que permitan fomentar la intermodalidad.
- 2.- Evitar la ocupación y transformación de espacios sensibles por su relevancia ambiental, incluidos en la red Natura 2000, Espacios Naturales Protegidos, Reserva de la Biosfera, etc.
- Incorporar las directrices y determinaciones para la conservación y gestión de los espacios naturales protegidos en la toma de decisiones de las distintas fases de implantación de infraestructuras.
- 3.- Fomentar la conservación de la biodiversidad, el mantenimiento de los procesos ecológicos y garantizar la conexión de las poblaciones de fauna y flora.



Ur masak eta ibilguak eta balio ekologiko handia duten edo hauskortasun gehien duten espazioak eta espezieak babestea, kontserbatzea eta berreskuratzea.

Nekazaritza balio handiko eremuetan, tokiko zuhaitzez estalitako zonetan, erabilera publikoko basoetan, ibai eta hezeguneetan, abere bideetan, arro bisualetan eta paisaia intereseko zonetan eraginak sortzea ekiditea.

Ekosistemen dinamika aldatu dezaketen animalia eta landare espezie aloktonoak sartzea eta hedatzea saihestea, horiek espezie inbaditzaile edo tokiko espezieentzako mehatxu bihurtu daitezkeelako.

4.- Habitaten eta igarobide ekologikoen zatikatzea saihestea eta horiei lotutako faunarentzat iragazkortasuna eta konektibitate ekologikoa bermatzea.

Igarobide ekologikoak berreskuratzeko eta berritzeko eta aurretik zeuden hesiak deuseztatzeko lan egitea.

5.- Lehenetsuna ematea jadanik artifizializatuta dauden lurzoruen erabilerari, nekazaritza lurzorua eta lurzoru naturala zaintzeko. Nekazaritza eta/edo ingurumen balio handia duten lurzoruetan jardutea saihestea. Higadura sortu dezaketen edo aurretiazko higadura prozesuak areagotu ditzaketen jarduketak saihestea.

6.- Eraikuntzan eta ustiapenean “azterna hidrikoa” gutxitzea.

Honakoetan sortutako eraginak gutxitzea: akuiferoetako birkarga eremuak, uretara egindako isuriak, azpiegiturek ibai ibilguetan sortutako efektuak eta uraren kalitatea.

Contribuir a la protección, conservación y recuperación de las masas y los cursos de agua, los espacios y las especies de mayor valor ecológico o fragilidad.

Evitar afecciones a áreas de alto valor agrícola, zonas cubiertas por vegetación arbolada autóctona, montes de utilidad pública, ríos y zonas húmedas, vías pecuarias, cuencas visuales y zonas de interés paisajístico, entre otros.

Contribuir a evitar la introducción y la proliferación de especies animales y vegetales alóctonas que puedan modificar la dinámica de los ecosistemas y convertirse en invasoras o en amenaza para las especies autóctonas existentes

4.- Evitar la fragmentación de hábitats y los corredores biológicos, asegurando la permeabilidad y conectividad ecológica para la fauna asociada a los mismos.

Contribuir a la recuperación y restauración de corredores biológicos y la eliminación de barreras preexistentes.

5.- Priorizar la utilización de suelos ya artificializados preservando el suelo agrario y natural. Evitar actuaciones en suelo de alto valor agrologico y/o ambiental. Evitar actuaciones que produzcan erosión o que puedan contribuir a intensificar procesos erosivos preexistentes.

6.- Minimizar la “huella hídrica” durante la construcción y explotación.

Minimizar las afecciones sobre: zonas de recarga de acuíferos, los vertidos al medio acuático, los efectos de las infraestructuras sobre los cauces fluviales y la calidad de sus aguas.



Jabari publiko hidraulikoa eta itsasoko eta lurreko jabari publikoa okupatzea saihestea.

Uholde arriskupeko zonaldeetan azpiegiturak ezartzea saihestea edo beste lekuetako uholde arriskuak ez gehitzea. Horren inguruan arroko organismoak xedatutakoak beteko dira.

7.- Baliabide naturalen beharra gutxitzea berrerabilitako eta birziklatutako materialak gehiago erabiliz. Hondakinen kudeaketa sistemak hobetzea eta hondakin gutxiago sortzea.

8.- “Karbono aztarna” gutxitzea.

Energia kontsumoa eta eskaria gutxitzea azpiegituren trazaduran eta zoladuran ekintzak eginez.

Berrikuntza gehitzea garraio sistemetan eraginkortasun energetikoko teknikak eta neurriak ezarriz.

Garraio adimenduneko sistemak gehitzea.

9.- Errepide bidezko azpiegituren sektoreari lotutako BEG emisioak gutxitzeko neurriak proposatzea. Azpiegitura klima aldagetaren ondorioetara egokitzea.

Tenperatura gehikuntzekiko eta lehorte luzeekiko hain zaurgarriak ez diren materialak lehenestea.

10.- Kutsadura akustikoaren aurkako neurri eraginkorrak zehaztea, bereziki inpaktuak prebenituz, zoladura egokiak erabiliz eta pantailak eraikiz.

Eragin akustikoko eremuak mugatzen dituzten eta ekintza planak ezartzea ahalbidetzen duten

Evitar la ocupación del Dominio Público Hidráulico y Dominio Público Marítimo Terrestre.

Evitar la implantación de infraestructuras en zonas inundables o incrementando la inundabilidad en otros lugares. Al respecto se estará a lo que señale el organismo de cuenca.

7.- Disminuir la necesidad de recursos naturales mediante el aumento del uso de materiales reutilizados y reciclados. Mejorar los sistemas de gestión de residuos y minimizarlos en generación.

8.- Disminuir la “huella de carbono”.

Contribuir a reducir el consumo y la demanda energética mediante acciones sobre el trazado y el firme de las infraestructuras.

Incrementar la innovación mediante la incorporación de técnicas y medidas de eficiencia energética en los sistemas de transporte.

Promover la introducción de sistemas de transporte inteligente.

9.- Plantear medidas enfocadas a reducir la emisión de GEI vinculados al sector de las infraestructuras de transporte por carretera. Adecuar la infraestructura a los efectos del cambio climático.

Priorizar la utilización de materiales menos vulnerables a los aumentos de temperatura y sequías prolongadas.

10.- Implantar medidas eficaces contra la contaminación acústica, especialmente mediante la prevención de impactos, el uso de firmes adecuados y la construcción de pantallas.

Promover al desarrollo e integración de mapas de ruido que delimiten las áreas de afección



zarata mapak garatzea eta integratzea bultzatzea.	acústica y permitan el establecimiento de planes de acción.
11.- Argiak behar-beharrezko lekuetan bakarrik erabiltzea argi kutsadura gutxien sortzen duen teknologia erabiliz, eta horretarako, lanpara eta argi egokienak aukeratzea.	11.- Promover el uso de luminarias sólo en los lugares estrictamente necesarios usando la tecnología que produzca menor contaminación lumínica, mediante la selección adecuada de lámparas y luminarias.
Argi sistemak ezartzea beharrezkoa baldin bada, energia berriztagarrien iturriak erabili beharko lirateke.	Los sistemas de iluminación de las infraestructuras, donde sean necesarios, deberían emplear fuentes de energía renovables.
12.- Jarduketen paisaia integrazioa sustatzea eta paisaia eremu sentikorrak okupatzea saihestea. Tamaina handiko ezpondak sortzea saihestea, horiek paisaiaren gaineko ondorio negatiboak gehitzen baitituzte, eta trazadurako irizpideak gutxitzea.	12.- Promover la integración paisajística de las actuaciones y evitar la ocupación de zonas paisajísticas sensibles. Evitar la generación de taludes de elevada dimensión que aumentan los efectos negativos sobre el paisaje, minorando las exigencias de los criterios de trazado.
Erabiltzen ez diren azpiegiturak eraistea eta paisaian integratzea bultzatzea.	Promover el desmantelamiento e integración paisajística de las infraestructuras en desuso.
13.- Naturan oinarritutako eraikuntza sistemak eta drainatze sistema jasangarriak lehenestea. Azpiegituren zortasun eremuetan ingurumen berrikuntzak egin behar dira, eta modu horretan, konexio ekologikoko prozesuak erraztuko lituzketen landarez osatutako igarobide linealak sortuko lirateke.	13.- Dar prioridad a soluciones constructivas basadas en la naturaleza y a los sistemas de drenaje sostenibles. Las zonas de servidumbre de las infraestructuras deben ser restauradas ambientalmente, de manera que puedan llegar a conformar corredores lineales de vegetación que favorezcan los procesos de conexión ecológica.
Ingurumen irizpide estrategiko hauek planak aurreikusitako helburuak lortzeko hautabideen identifikazio, deskribapen eta ebaluazioan sartuko dira.	Estos criterios ambientales estratégicos serán integrados en la identificación, descripción y evaluación de las alternativas para alcanzar los objetivos adoptados por el plan.
5.- BELPS-REN PROPOSAMENEN INGURUMEN ANALISIA	5.- ANÁLISIS AMBIENTAL DE LAS PROPUESTAS DEL PTSCB
II. BELPSren aurrerapen agirian sare egituratzaile posibleko jarduketen lehen proposamena jasotzen da aurretiazko lan batzuetan oinarrituz, zehazki, EAEEPOn eta Bizkaiko Batzar Nagusien txosten	El Avance del II PTSCB incluye un planteamiento inicial de actuaciones en la posible red estructurante sobre la base de unos trabajos previos, el PGCPV y la Ponencia Técnica de JJ.GG.



teknikoan. Gainera, planaren ondorengo faseetan egingo diren plangintza aukerak aplikatzearen emaitzak kontuan hartzeko geratuko lirateke.	de Bizkaia. Además, estaría el resultado de la aplicación de las alternativas de planificación, pendiente a fases posteriores de desarrollo del plan.
Ingurumen azterketa estrategikoak proposatutako hiru aukeren, O. aukeraren, aukera jarraitzailearen eta disruptiboaren ingurumen efektuak baloratu beharko ditu. O. aukeran eta aukera jarraitzailean kontuan hartu da errepideen EBI gehitzen joango dela eta ez duela mugikortasuna barne hartuko, eta horixe da errepideen II.BELPSren premisetako bat: “Planaren xede-urteko foru errepide sareko motordun mugikortasuna gaur egungo eskariaren antzekoa izatea”.	El estudio ambiental estratégico deberá valorar los efectos ambientales de las tres alternativas propuestas, alternativa O, continuista y disruptiva. Las alternativas O y continuista consideran que la IMD de las carreteras seguirá en un progresivo aumento, sin contener la movilidad, que es la premisa sobre la que se plantea este II PTSCB de carreteras: “la demanda de movilidad motorizada sobre la red viaria foral en el año horizonte del Plan sea similar a la demanda existente en la actualidad”.
Beraz, aukera horiek aukera disruptiboa baino txarragoak dira ingurumenari dagokionez.	Por tanto, estas dos alternativas son ambientalmente peores que la alternativa disruptiva.
Edonola ere, gainerako bi aukerek -O. aukera albo batera utzita-, hau da, jarraitzaileak eta disruptiboak, abiapuntutzat hartzen dute EAEEPOn eta Bizkaiko Batzar Nagusien txosten teknikoan aurreikusitakoak II. BELPSn integratzen direla.	En cualquier caso, las dos alternativas distintas a la O, la continuista y la disruptiva, parten de la premisa de que las infraestructuras y actuaciones previstas en el PGCPV y las previstas en la ponencia técnica de JJ.GG. de Bizkaia se integran en el II PTSCB.
Ingurumen organo honek beharrezkotzat jotzen du II. BELPSren ingurumen balorazioaren abiapuntua premisa hori ez izatea, izan ere, azpiegitura horiek guztiak barne hartuz II. BELPSren eredia egokitzen jotzeak guztiz hutsaltzen du planaren abiapuntua den planteamendu teorikoa, funtsean I. BELPSren eredia mantentzean baitatza. Hau da, nagusiki errepide berriak eskaintzen dira, eta ez dira aldaketa modala edo trafikoa murriztea bultzatzen. Lurraldearen ingurumen kalitatean kalte negatiboak sortzen jarraituko duten jarduketak aurreikusi dira eta dibertsitatea are gehiago galduko litzateke eta zatikatze, emisio eta zarata gehiago egongo lirateke, izan ere, azpiegitura gehiago eskaintzeak azpiegiturak gehiago erabiltzea dakar.	Este órgano ambiental considera necesario que la valoración ambiental del II PTSCB no parta de esta premisa, ya que considerar ambientalmente adecuado el modelo del II PTSCB asumiendo todas estas infraestructuras desvirtúa por completo todo el planteamiento teórico de partida del Plan, ya que de facto supone mantener el modelo imperante con el I PTSCB. Es decir, principalmente se incentiva la oferta de nuevas carreteras y no se estimula el cambio modal o la reducción del tráfico. Se perpetúa la previsión de actuaciones que seguirán incidiendo negativamente en la calidad ambiental del territorio, generando más pérdida de biodiversidad, más fragmentación, más emisiones, más ruido, etc. El aumento de la oferta de infraestructuras conlleva un aumento en su uso.



Planaren helburua da xede-urtean foru errepede sareko motordun mugikortasunaren eskaria egungoaren antzekoa izatea, hau da, motordun mugikortasunaren zero hazkundera lortzea planaren xede-urtean. **Hori gutxieneko helburua izan beharko litzateke eta ingurumen helburu handizaleagoa gehitu beharko litzateke motordun mugikortasun gordina gutxitzeko**, eta hori guztia planaren ingurumen helburuak betetzeko, emisioak gutxitzeko eta garraioak klima aldaketan duen eragina murrizteko.⁴

LPSren aurrerapen idazkian haxe dago jasota LPS idaztean kontuan hartu beharreko jasangarritasun irizpideei buruz (6.2.5 apartatua):

“Azken urteetako garraio sistema ez da jasangarria, eta beraz, ezin du berdin jarraitzen garatu “business as usual” (BaU) motako planteamenduan, izan ere, agortze sistemak -emisioak, trafiko pilaketak, lurzorua kontsumoa eta istripuak- gaur egun oso hautemangarriak eta ukaezinak dira”.

Ingurumen organo honek uste du II. BELPSn Bizkaiko errepedeen I. BELPSren eta Batzar Nagusien txosten teknikoko aurreikuspen guztiak barne hartzeak *“business as usual”* eredua jarraitzen duela.

Horretan sakonduz, Eusko Jaurlaritzako Ingurumen, Lurralde Plangintza eta Etxebizitza Sailaren Ingurumen Administrazioako Zuzendaritzak foru ingurumen organo honi planari buruz galdetu zion ingurumen izapidea egiten ari zen bitartean.

El Plan establece como objetivo conseguir que la demanda de movilidad motorizada sobre la red viaria foral en el año horizonte del Plan sea similar a la demanda existente en la actualidad, es decir, el de crecimiento nulo de la movilidad motorizada, en el horizonte del Plan. **Este debiera considerarse como el objetivo mínimo e incluirse un objetivo ambiental más ambicioso de disminución neta de la movilidad motorizada**, con objeto de dar cumplimiento a los objetivos ambientales del plan, de disminución de emisiones y minimizar la contribución del transporte al cambio climático.⁵

Cabe mencionar que el propio Avance del PTS afirma lo siguiente en el apartado de Criterios de sostenibilidad a considerar en la redacción del PTS (apartado 6.2.5.):

“El sistema de transporte tal y como se ha venido desarrollando en las últimas décadas no es sostenible y por tanto, no puede seguir evolucionando por la misma vía en un planteamiento del tipo “business as usual” (BaU), dado que los síntomas de agotamiento en forma de emisiones, congestión, consumo de suelo, ruido, y accidentes son ya en la actualidad claramente perceptibles e innegables”.

Este órgano ambiental considera que asumir en el II PTSCB la totalidad de las previsiones del I PTS de carreteras de Bizkaia y de la ponencia técnica de JJ.GG. supone asumir el planteamiento de *“business as usual”*.

Abundando en esta cuestión, la Dirección de Administración Ambiental del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda de Gobierno Vasco consultó a este órgano ambiental foral acerca del citado plan durante su tramitación ambiental.

⁴ Batzordeak Europako Parlamentura, Europako Kontseilura, Europako Ekonomia eta Gizarte Batzordera, Eskualdeen Batzordera eta Europako Inbertsioen Bankura bidalitako jakinarazpena. Guztiontzako planeta garbia. Europako epe luzerako ikuspegi estrategikoaren barne dago ekonomia aberatsa, modernoa, lehiakorra eta klimatikoki neutroa lortzea.

⁵ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo, al Comité De Las Regiones y al Banco Europeo de Inversiones. Un planeta limpio para todos. La visión estratégica europea a largo plazo de una economía próspera, moderna, competitiva y climáticamente neutra.



Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusiak bidalitako erantzunaren ondorioen artean honakoak azaldu ziren: (1) jarduketa proposamen berrietan arreta printzipioa ezartzearen beharra, (2) mugikortasunaren hazkundera gelditzeko eredu batera aldatzeko beharra -helburu hori Europar Batasunak zehaztu zuen eta Bizkaiko Foru Aldundiak ere bere gain hartu du-, eta (3) Zero Hazkundera aukera bat proposatzeko beharra. Aukera horren jarduketak egungo sarearen arazoak konpontzeko izan beharko lirateke eta aldagai ekonomikoen -besteak beste BPGd-a, landunak eta enpleguak- hazkundera eta ibilgailu pribatuetan egiten den mugikortasunaren hazkundera banantzen saiatu beharko litzateke.

Horregatik, ingurumen organo honek ez du xehetasunez aztertuko aukera guztien trazadura, horietako asko onartu egin direlako ingurumen ebaluazio prozedurarik izan gabe; hala, organo honen ustez, garrantzitsuagoa da planean aurkeztutako aukeren osagarri izango diren eta mugikortasun jasangarriaren oinarritzeko helburuan eragingo duten beste aukera bat edo batzuk sortzeko **ingurumen helburu eta irizpide batzuk ezartzea**⁶.

Proposatutako eredua eta bere jasangarritasuna baloratzen dituen ebaluazio estrategikoa **lehenetsi** behar dira aurreko apartatuan azaldutako printzipioak, helburuak eta irizpideak kontuan hartuz; horiek guztiak bere gain hartzen ditu planak eta baliozkotu egiten ditu proiektuaren eraginaren ebaluazioa eta ondorengo neurri zuzentzaile eta konpentsatzaileak ezartzearen ordez.

Hasierako dokumentu estrategikoari (HDE) dagokionez, ingurumen ezaugarritzea egiteko inguruaren diagnostiko orokorra egin da II. BELPSk sortu ditzakeen ingurumen efektu negatiboen zein positiboen irismena zein den jakiteko. Ingurumen analisi horrek eraginpeko bitartekoan aldagai ezberdinak kontuan hartu ditu,

Entre las conclusiones de la respuesta emitida por esta Dirección General de Medio Ambiente se incluían argumentos como (1) la necesidad de adoptar el principio de precaución en las nuevas propuestas de actuación, (2) la necesidad de un cambio de modelo dirigido contener el crecimiento de la movilidad, objetivo marcado por la Unión Europea y compartido por la Diputación Foral de Bizkaia, y (3) la consideración de una propuesta de Alternativa de Crecimiento Cero, en la que las actuaciones se dirijan a resolver los problemas de la red actual y trate de desacoplar el crecimiento de variables económicas como el PIB, la población ocupada y los empleos del crecimiento de la movilidad en vehículo privado.

Es por ello que este Órgano ambiental no entra a valorar pormenorizadamente el trazado de las distintas soluciones, muchas de ellas validadas sin someterse al procedimiento de evaluación ambiental, sino que se considera **más relevante establecer unos objetivos y criterios ambientales** a tener en cuenta en la generación de una o varias alternativas adicionales a las presentadas por el Plan, que incidan en el objetivo fundamental de la movilidad sostenible⁷.

Debe priorizarse una evaluación estratégica que valore el modelo propuesto y su sostenibilidad, considerando los principios, objetivos y criterios expuestos en el apartado anterior, y que el propio Plan asume y pone en valor, frente a una evaluación de la incidencia de los proyectos y una posterior formulación de medidas correctoras o compensatorias.

Con respecto al documento inicial estratégico (DIE), la caracterización ambiental realizada se ha llevado a cabo mediante un diagnóstico general del medio con el objeto de ofrecer el alcance de los efectos ambientales, tanto negativos como positivos, que puede causar el II PTSCB. Este análisis ambiental ha contemplado variables de los

⁶ https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/participacion-publica/estrategia_esp_movilidad.aspx

⁷ https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/participacion-publica/estrategia_esp_movilidad.aspx



hau da, fisikoa, naturala, sozioekonomikoa, kulturala eta ingurumen arriskuak.

Beraz, inpaktuen balorazioa oso aurretikoa da eta planaren jarduketa zehatzagoak aztertzeko egin da. Azterketaren arabera (7.1 apartatua), **azpiegitura berriak egitean trafikoa gehitzen da eskaria eta, beraz, inpaktuak ere gehitu egiten direlako**, eta horixe gertatuko litzateke motordun garraioari lotutako aldagai ia guztietan.

II. BELPSn jasotako proposamenek -goragoko mailako antolamendukoak- gorabehera handienak dituzte, eta nagusiki kudeaketa plana duten babestutako faunaren intereseko espazioei, tokiko baso masei, batasunaren intereseko habitatei eta sare hidrografikoari eragiten diete.

Lurralde historikoko Natura 2000. Sarean sortu daitezkeen ondorioei dagokienez (17 espazio daude guztira) HDEn arrisku potentziala izango luketen HBBEak eta KBEak identifikatu dira.

LPSn aurreikusitako obretan orokorrean hondeatzeetan haitz handiak eta soberan dauden lur garbi asko sortzen dira, eta horien kudeaketak ingurumen inpaktu handia du baita ere. Hasierako dokumentu estrategikoak ez du gai horretan sakontzen eta, beraz, IAEn jorratu beharko da, Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusi honetako Ingurumen Kudeaketa Zerbitzuak adierazi bezala.

Aurrerapen dokumentuan ez dira ezta ere ingurumen helburuak lortzeko neurriak zehazten: hau da, gas kutsatzaileen eta BEGen emisioak gutxitzea, pertsonak eta salgaia errepidetik bestelako garraiobideetara aldatzea, motorrik gabeko garraiobideak sustatzea, ibilgailu partikularren erabilera gutxitzea, autoaren ordez garraio publikoa lehenestea, eta abar.

diferentes medios afectados, físico, natural, socioeconómico, cultural y los riesgos ambientales.

La valoración de impactos realizada se considera, por tanto, muy preliminar y dirigidas al análisis de las actuaciones más concretas incorporadas al plan. Según el estudio (apartado 7.1.), **el aumento de nuevas infraestructuras provoca un aumento del tráfico debido a una demanda inducida y con ello los impactos**, sobre prácticamente todas las variables del medio prospectadas, asociados al transporte motorizado.

Las propuestas incorporadas al II PTSCB, procedentes de planeamiento de rango superior, registran las mayores incidencias, afectando fundamentalmente a variables como espacios considerados de interés para la fauna protegida con plan de gestión, masas forestales autóctonas, hábitats de interés comunitario y red hidrográfica.

Con respecto a las repercusiones potenciales sobre la Red Natura 2000 del territorio histórico (17 espacios en total), el DIE identifica las ZEPA y los ZEC sobre los que existe un riesgo potencial de afección.

La ejecución de las obras previstas en el PTS generalmente son grandes generadoras de rocas y tierras limpias sobrantes de excavación, cuya gestión da lugar también a importantes impactos ambientales. El documento inicial estratégico no profundiza en esta cuestión que deberá abordarse en el EsAE, tal como apunta el Servicio de Gestión Ambiental de esta Dirección General de Medio Ambiente.

El documento de Avance tampoco concreta las medidas destinadas a lograr los objetivos asumidos de sostenibilidad ambiental: reducción de emisiones de gases contaminantes y GEI, trasvase de personas y mercancías de la carretera a otros medios de transporte, fomento del uso de medios de transporte no motorizados, desincentivación del uso del vehículo particular, priorización del transporte público frente al uso del coche, etc.



Ingurumen helburu horiei erantzuteko ekintza zehatzetan jasota egon beharko da obra berririk ez egitea sareko tarte batzuetan, horiek edonolakoak izanda ere. Beste aukera bat obra handien tipologien ordez tipologia txikiagoak dituzten obrak egitea izango litzateke.

Era berean, 7. puntuan adierazi bezala, biodibertsitateko eta konektibitate ekologikoko ingurumen helburuak lortzeko ekintzak zehatzu behar dira. Eusko Jaurlaritzako Natura Ondare eta Klima Aldaketa Zuzendaritzak LPSan jarduketa horiek definitzeko eskatu du baita ere.

II. BELPSren xede den foru errepide sareak ere zeregin estrategikoa du, izan ere, lurralde historikoko mugikortasuna ahalbidetzen eta errazten du. Aldi berean, Bizkaiko errepideen foru sare hori da lurraldeko ingurumenean eragin handiena duen elementuetako bat, izan ere, ondorioak ditu ingurumenaren aldetik, hala-nola lurraldea pixkanaka artifizial bihurtzea⁸, konektibitate ekologikoen gaineko⁹ eragina, zarata¹⁰ eta isuriak sorraraztea, etab¹¹.

Horregatik, II. BELPSn inpaktu sortzailearen ikuspegi hori jaso beharko da eta kanpoko kostuen sorkuntza barneratu beharko da planaren jarduketa lerro gisa. Gainera, jarduketa

Las acciones concretas para dar respuesta a estos objetivos ambientales deberán incluir la determinación de no actuar mediante nuevas obras, de la tipología que sea, en determinados tramos de la red. O bien la sustitución de tipología de obra de mayor entidad por tipologías de menor envergadura.

Asimismo, se deben concretar acciones para lograr los objetivos ambientales en materia de biodiversidad y conectividad ecológica, tal como se recoge en el punto 7. La Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco, también solicita que el PTS defina estas actuaciones.

La red viaria foral objeto del II PTSCB juega un papel estratégico que permite y facilita la movilidad a escala del Territorio Histórico. A la vez, la propia red foral de carreteras de Bizkaia es uno de los elementos de mayor incidencia ambiental sobre el territorio, con efectos ambientales en aspectos como la progresiva artificialización del territorio¹², la incidencia sobre la conectividad ecológica¹³, la generación de ruido¹⁴ y emisiones¹⁵, etc.

Por ello, el II PTSCB deberá incorporar esa visión como generador de impactos, interiorizando la generación de costes externos y la necesidad de minimizarlos, como una línea de actuación del Plan, así como también interiorizar la adopción del

⁸Batzordeak Kontseiluari, Europako Parlamentuari, Europako Ekonomia eta Gizarte Lantaldeari eta Eskualdeetako Lantaldeari helarazitako komunikazioa. Lurzorua babesteko estrategia tematikoa.

⁹ https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/temas/ecosistemas-y-conectividad/estrategiainfraestructuraverde_tcm30-515864.pdf

¹⁰Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2002/49/CE Zuzentaraua, 2002ko ekainaren 25ekoa, giro zarataren kudeaketa eta ebaluazioari buruzkoa.

213/2012 Dekretua, urriaren 16koa, Euskal Autonomia Erkidegoko hots-kutsadurari buruzkoa.

¹¹Euskadiko 2050erako Klima Aldaketako Estrategia.

¹² Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. Estrategia temática para la protección del suelo.

¹³ https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/temas/ecosistemas-y-conectividad/estrategiainfraestructuraverde_tcm30-515864.pdf

¹⁴ Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.

Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

¹⁵ Estrategia de Cambio Climático 2050 del País Vasco.



proposamen berrietan arreta printzipioa ezarri beharko da.

principio de precaución en las nuevas propuestas de actuación.

6.- BALIABIDEAK, INGURUMENAREN IKUSPEGITIKAI PAGARRIAK DIREN AREAK ETA EBALUAZIO EREMUKO INGURUMEN ARAZOAK

II. BELPSren ingurumen azterketaren muina proposatutako ereduaren jasagarritasuneko ikuspuntu estrategikoa izan behar den arren, planak abiapuntutzat dituen lurraldearen gaineko eraginak ere baloratu egin beharko dira.

IAEk azpiegitura berriek zeharkatuko dituzten eta ingurumen garrantzia duten eremuak aztertuko ditu. Horretarako, sarea osatuko duten trazaduretatik egokituena gehituko du eta jada eraikitakoak eta eraikuntza berrikoak bereiziko ditu. Era berean, planaren proposamen bakoitzerako identifikatutako ingurumen arazo zehatzen analisia gehitu beharko du.

Xehetasunez jaso beharko dira ondorengo ingurumen aldagai bakoitzarentzat identifikatutako gatazka mailak eta, era berean, hondeaketa soberakinen kudeaketaren analisia gehitu beharko da.

- Babestutako espazio naturaletan sortu daitezkeen eraginak: Ramsar hezeguneak, biotopo babestuak, parke naturalak, biosfera erreserbak eta Natura 2000. Sarea.
- EAEko espazio natural garrantzitsuen katalogo irekian jasotako espazioak.
- Gainazaleko/lurrazpiko drainatze sarea eta urez gainezka egin dezaketen zonak. Analisia osatzeko honakoak baloratu beharko dira: (1) ibai sarearen eta errepide sare osoaren arteko gatazka maila - soberakinen biltegiak barne-, (2) trantsizio uren (itsasadarrak) eremuak

6.- RECURSOS, ÁREAS AMBIENTALMENTE RELEVANTES Y PROBLEMAS AMBIENTALES EN EL ÁMBITO DE EVALUACIÓN.

Si bien el análisis ambiental del II PTSCB debe centrarse desde un punto de vista estratégico en la sostenibilidad del modelo propuesto, también deberán valorarse las afecciones sobre el territorio de las propuestas que el plan asume de partida.

El EsAE analizará las áreas ambientalmente relevantes por los que vayan a discurrir las nuevas infraestructuras. Para ello incluirá el trazado lo más ajustado posible de los trazados que conformarán la red, diferenciando las existentes de las de nueva creación. Asimismo, deberá incluir el análisis de los problemas ambientales concretos identificados para cada una de las propuestas del plan.

Debe explicitarse con detalle los niveles de conflictividad identificados para cada una de las variables ambientales que se mencionan a continuación, debiéndose integrar, asimismo, el análisis de la gestión de sobrantes de excavación.

- Posibles afecciones sobre espacios naturales protegidos: Humedales Ramsar, Biotopos Protegidos, Parques Naturales, Reserva de la Biosfera, Red Natura 2000.
- Espacios incluidos en el Catálogo Abierto de Espacios Naturales Relevantes de la C.A.P.V.
- Red de drenaje superficial/subterránea y zonas inundables. Para completar su análisis se deberá valorar: (1) el grado de conflicto entre la totalidad de la red fluvial y la red viaria, incluyendo los depósitos de sobrantes, (2) considerar los ámbitos de las aguas de transición (rías) ordenados



kontuan hartzea -kostaldeko LPSren eta hezeguneetako LPSren bitartez antolatutakoak-, (3) errepide sareko drainatze sarearen isuriak kutsadura lausoaren foku gisa kontuan hartzea errepide sareko tarte bakoitzaren EBIren proportzioan, (4) plan Hidrologikoetako Eremu Babestuen Erregistroan jasotako eremuak eta (5) akuiferoen kutsadurarekiko zaurgarritasun handia duten zonak.

- Nekazaritza balio handiko lurren gaineko eragina. Bizkaian ez dago nekazaritza balio handiko lur askorik. Errepide azpiegiturek zuzenean eta negatiboki eragiten dute lurzoru horien okupazioan. Erreferentzia gisa EAEko Nekazaritza eta Baso LPSn definitutako kategoriak eta kartografia tematikoa erabili daitezke, kalitate handieneko lurzoru motak kontuan hartuz. Parametro horrentzat errepide sareari lotutako ingurumen arazo gisa nekazaritza balio handia duten lurzoruen ha kopurua baloratu behar da, l. BELPSren indarraldian gauzatutako jarduketetan kontsumitutakoak, hain zuzen ere.
- Konektibitate ekologikoan sortutako eragina.
- Batasunaren intereseko habitatetan (92/43/CEE Zuzentarauaren l. eranskina) eta lehentasunezko habitatetan, ibaiertzetako basoetan eta tokiko zuhaitz masa naturaletan eta erdi naturaletan sortutako eraginak.
- Espezie Mehatxatuen Euskal Katalogoan jasotako mehatxatutako espezieen gaineko eragina eta Bizkaiko Lurralde Historikoan kudeaketa plana duten espezieentzako interes bereiziko eremuak. Azpiegituren eta biodibertsitatearen arteko analisia nagusiki intereseko faunaren lurraldeko gordailuak jaso

mediante el PTS Litoral y el PTS de Zonas húmedas, (3) considerar los vertidos de la red de drenaje de la red viaria como un foco de contaminación difusa, proporcional a la IMD de cada tramo de la red viaria, (4) los ámbitos incluidos en el Registro de Zonas Protegidas de los planes hidrológicos y (5) las zonas de vulnerabilidad elevada a la contaminación de acuíferos.

- Afección sobre suelos de alto valor agrológico. Los suelos de alta calidad agrológica son un bien escaso en Bizkaia. Las infraestructuras viarias son elementos que inciden de manera directa y negativa sobre la ocupación de estos suelos. Como referencia se puede utilizar tanto las categorías definidas en el PTS Agroforestal de la C.A.P.V como la cartografía temática existente, considerando las clases de suelo de mayor calidad. Como problemática ambiental ligada a la red viaria para este parámetro se debe valorar el nº de ha de suelos de alto valor agrológico, de carácter estratégico, consumidas por las actuaciones llevadas a cabo en el periodo de vigencia del I PTSCB.
- Afección sobre la conectividad ecológica.
- Afección sobre Hábitats de interés comunitario (Anexo I de la Directiva 92/43/CEE) y prioritarios, bosques de ribera y masas arboladas autóctonas naturales y seminaturales.
- Afección sobre hábitats de especies amenazadas incluidas en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas y Áreas de Interés Especial para especies que cuenten con plan de gestión en el Territorio Histórico de Bizkaia. El análisis de la interacción infraestructuras-biodiversidad debe incluir aquellas zonas



behar dira. Hala, analisisan, beste batzuen artean, azpiegiturek zatikatutako ibaietako puntuak jaso beharko dira. Ingurumen Saila, 2014. Aurreikusi diren jarduketan efektu metatzaileak eta sinergikoak eta bestelako garraio azpiegiturenak baloratu beharko dira, besteak beste, Euskal Trenbide Sare berriarenak.

- EAEko interes geologikoko inbentarioan jasotako lekuak.
- Flora eta fauna exotiko inbaditzailea eta aurreikusitako bilakaera. Errepide sarea flora exotiko inbaditzaileak hedatzeko bektorea da. Errepideetako jabari publikoko eremu askotan flora horretako populazio handiak daude. II. BELPSn espezie horien kopuru handiena duten eremuak kartografiatu beharko dira.
- Eskala ezberdinetan definitutako azpiegitura berdea: LAZ, LPP, HAPO eta aisialdi eremuak (hirietako hondartzak, aisialdi gunekak, natura interpretatzeko zentroak, eta abar). EAEko igarobide ekologikoetako sarean jasotako espazioak.
- Paisaia: ingurumen eta paisaia unitate homogeenak. Hasierako agirian jasotako deskribapena jorratuko da. Deskribatzeaz gain, ingurumen kalitatea baloratuko da eta aurreikusitako erabilerak hartzeko gaitasuna analizatuko da; hori guztia kokapen eta inguruaren gaineko eragin gutxieneko betekizunak estaltzeko gaitasun handiagoaren arabera zehaztuko da. Integrazio maila eta errepide sareak paisaiaren aldagaian duen eragina baloratu beharko dira. Eraginaren

del territorio que suponen, fundamentalmente, reservorios de fauna de interés. Así, en el análisis deberán incluirse, entre otros, los puntos de fragmentación de ríos por infraestructuras, Departamento de Medio Ambiente, 2014. Deberán valorarse los efectos acumulativos y sinérgicos entre las diferentes actuaciones previstas, así como con otras infraestructuras de transporte, entre ellas la Nueva Red Ferroviaria Vascas

- Lugares incluidos en el Inventario de Lugares de Interés Geológico de la C.A.P.V.
- Presencia de flora y fauna exótica invasora y evolución esperada. La red viaria constituye un vector de expansión de las especies de flora exótica invasora. Muchos ámbitos del dominio público de las carreteras albergan extensas poblaciones de esta flora. El II PTSCB deberá cartografiar los ámbitos con mayor incidencia de la presencia de estas especies.
- Infraestructura verde definida a distintas escalas: DOT, PTP, PGOU, zonas de esparcimiento y ocio (playas urbanas, áreas recreativas, centros de interpretación de la naturaleza, etc.). Espacios incluidos en la Red de Corredores Ecológicos de la C.A.P.V.
- Paisaje: unidades ambientales y de paisaje homogéneas. Se incidirá en la descripción aportada en el documento de inicio. Se procederá a su descripción y valoración de la calidad ambiental y al análisis de su capacidad de acogida a los usos previstos, que vendrá dada en función de su mayor aptitud para cubrir requisitos de localización y menor impacto sobre el medio. Se deberá valorar tanto el grado de integración como la afección de la red de carreteras sobre la variable paisaje. Para conocer la evolución de la afección



bilakaera ezagutzeko I. BELPSren indarraldiko bilakaera aztertu daiteke. Balorazio horren analisisan gehitu behar da baita ere soberakinen biltegiek sortutako efektua; azpiegitura horiek azalera handia okupatzen dute eta lurraldean aldaketa morfologiko handiak sortzen dituzte.

- Euskal Kultura Ondareko ondasunak, balizko arkeologia gunek barne.
- Ekosistemen zerbitzuak: Eusko Jaurlaritzak dokumentazio tekniko sortu du EAEko ekosistemen zerbitzuei buruz, eta horrekin batera ekosistemek eskaintzen dituzten ingurumen zerbitzuei buruzko kartografia espezifiko gehitu du.
- Lurzorua kutsa dezaketen jarduerak edo instalazioak dituzten edo izan dituzten lurrak. I. BELPSren indarraldiko eta aurretik eraikitako errepideek kutsatuta egon daitezkeen lurzoruen inbentarioan jasotako azalerekin duten interakzioaren analisia.
- Airearen kutsadura eta BEG emisioak. Herriarrek errepide sarean sortutako aire kutsadurarekiko duten esposizio maila gehitu beharko da zaratarekin egin den moduan. Horrekin, arazoaren tamainari buruzko ideia bat izatea lortuko da, gutxi gorabeherakoa izan arren. BEG emisioak egungo EBIrekin eta planean proposatutakoekin zenbatuko dira aukeren arabera eta lurraldean sortutako emisioen ehuneko guztian duten eraginaren arabera.
- Kutsadura akustikoa. Kutsadura akustikoari dagokionez, errepideen foru sareak beharrezko tresnak ditu zarata kudeatzeko: zarataren mapa

se puede estudiar la evolución en el periodo de vigencia I PTSCB. En el análisis de esta valoración se debe incluir también el efecto generado por los depósitos de sobrantes, infraestructuras que ocupan importante superficie que generan cambios morfológicos de elevada entidad en el territorio.

- Bienes integrantes del Patrimonio Cultural Vasco, incluidas las zonas de presunción arqueológica.
- Servicios de los ecosistemas: el Gobierno Vasco ha elaborado documentación técnica acerca de los servicios de los ecosistemas en la C.A.P.V acompañado de una cartografía específica acerca de los servicios ambientales que ofrecen los ecosistemas.
- Suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo. Análisis de la interacción de nuevas carreteras ejecutadas tanto en el periodo de vigencia del I PTSCB como con anterioridad, con las superficies incluidas en el inventario de suelos potencialmente contaminados.
- Contaminación del aire y emisiones de GEI. Deberá incluirse una valoración del nivel de exposición de la población a la polución del aire generada en la red viaria de una manera similar a como se ha hecho con el ruido, para tener una idea, siquiera aproximada, de la magnitud de la cuestión. Se cuantificarán las emisiones GEI con la IMD actual y las esperadas por las propuestas del Plan, en función de las alternativas, y su contribución al total porcentual de emisiones generadas en el territorio.
- Contaminación acústica. Respecto al ruido ambiental, la red foral de carreteras cuenta con las herramientas necesarias para la gestión del ruido: mapas



estrategikoak eta sare guztiko zarata mapak, zortasun akustikoko zonaren deklarazioa eta zarataren aurkako ekintza plana, besteak beste. Ekintza Planaren zarataren aurkako neurrien ezarpen maila eta horien eraginkortasuna aztertu beharko dira. Tarte arazotsuenak, eraginpeko pertsonak, eta abar identifikatzea. Informazio hori beharrezkoa da errepide sare horrek parametro horrekiko duen gatazka maila ezartzeko.

- Energiaren kontsumoa: errepideen foru sarearen energiaren kontsumo osoari buruzko informazioa jasoko da eta kontuan hartuko dira errepideen argiteria sistemak eta sareko elementuen energia kontsumoa: eraikinak, seinaleak, eta abar.
- Hondakinak sortzea: mantentze lanen eta proiektu berrien ondorioz errepide sarean sortutako hondakinen analisia.
- Kutsatutako urak isurtzea: planeko errepideen drainatze sareak isuriak sortzen ditu uretako ekosistemetan: ibaiak eta errekaak, hezeguneak, itsasadarrek eta kostaldetako urak; horiek guztiek osatzen dute jabari publiko hidraulikoa edo itsasokoa eta lurrekoa. IAEk uretako ekosistemen ondorio posibleak eta errodatze azalerak garbitzeagatiko ur zikinak iristearen ondorioak ere baloratu beharko ditu.
- Natura arriskuei dagokienez, planak antolamenduaren xede den eremuko natura arriskuen mapa bat jaso behar du, Eusko Jaurlaritzaren Larrialdietako Arreta eta Meteorologiako Zuzendaritzaren txostenean ezarritakoa aintzat hartuz. Uholde arriskua duten zonak eta istripu larriak, sute posibleak,

estratégicos del ruido y los mapas de ruido de la totalidad de la red, declaración de la zona de servidumbre acústica, contando con un plan de acción contra el ruido. Deberá considerarse el grado de implantación de las medidas del Plan de Acción contra el ruido, y la efectividad de las mismas. La identificación de los tramos más conflictivos, el número de personas afectadas, etc. es información necesaria para establecer el grado de conflictividad de la red viaria respecto a este parámetro.

- Consumo de energía: se incluirá información acerca del consumo total de energía por parte de la red foral de carreteras, considerando los sistemas de iluminación de las vías y el consumo de energía por parte de los elementos que forman parte de la red: edificios, señalización, etc.
- Generación de residuos: análisis de la generación de residuos en la red viaria como consecuencia de los trabajos de mantenimiento y como consecuencia de la ejecución de nuevos proyectos.
- Vertido de aguas contaminadas: la red de drenaje de las carreteras objeto del Plan genera vertidos sobre los ecosistemas acuáticos: ríos y arroyos, humedales, rías y aguas costeras, que constituyen dominio público hidráulico o marítimo-terrestre. El EsAE deberá aportar una valoración del posible efecto sobre los ecosistemas acuáticos, de la llegada de las aguas sucias por el lavado de superficies de rodadura.
- Respecto a los riesgos naturales, el plan debe incluir un mapa de riesgos naturales del ámbito objeto de ordenación, considerando lo establecido en el informe de la Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología del Gobierno Vasco. Consideración de las zonas inundables, y otros riesgos como



grabitazio mugimenduak, eta abar kontuan hartzea.

accidentes graves, incendio, movimientos gravitacionales, etc.

Jarduketentzako eremu desegokiak

Ámbitos inapropiados para la localización de actuaciones

IAEn ingurumena kontuan hartuz arazotsuak diren lurraldeko eremuak identifikatu beharko dira; horiekin bateratu beharko da proposamenen bilakaera. Lurraldearen ingurumen diagnostiko egokia egiten baldin bada, lurraldearen harrera gaitasuna eta zona arriskutsuak eta eremu hauskorak edo zaurgarriak ebaluatzea posible izango da. Análisi horretan, beste elementu batzuen artean, apartatu honetan aipatutako ingurumen aldagaiak kontuan hartuko dira.

El EsAE deberá identificar los ámbitos del territorio problemáticos desde el punto de vista ambiental con los que conciliar el desarrollo de las propuestas. Un adecuado diagnóstico ambiental del territorio debe permitir evaluar la capacidad de acogida del mismo, las zonas que implican riesgo y las áreas frágiles o vulnerables. En este análisis se considerarán, entre otras las variables ambientales mencionadas en este apartado.

Eremu horiek kartografian *esku-hartzerik gabe* etiketarekin jasoko dira eta ingurumen hauskortasuna dela-eta karga gaitasun txikiagoa duten eremuak izango dira; horietan, ezinbestekoa izango da eskariaren kudeaketarekin, trafiko fluxuak birbideratzearekin edo bestelako ibilbide edo tratamendu selektiboekin lotutako irizpideak aplikatzea.

Estos ámbitos se localizarán en cartografía con la etiqueta de *no intervención* y supondrán áreas con menor capacidad de carga por su fragilidad ambiental donde se tornará fundamental la aplicación de criterios como la gestión de la demanda, reconducción de flujos de tráfico a otros itinerarios o tratamientos selectivos.

7.- INGURUMEN AZTERKETA ESTRATEGIKOAREN TAMAINA ETA XEHETASUN ETA ZEHAZTASUN MAILA

7.- AMPLITUD, NIVEL DE DETALLE Y GRADO DE ESPECIFICACIÓN DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

IAE planaren sustatzaileak egindako lana da. Planaren barruan egonik, plana aplikatzearen ondorioz, ingurumenaren gainean efektu esangarriak identifikatu, deskribatu eta ebaluatzen ditu. Gauza bera egiten du teknikoki eta ingurumenaren ikuspegitik arrazoizkoak izan daitezkeen aukerekin, planaren aplikazioaren lurralde eremua eta helburuak kontuan hartzen badituzte. Helburua ingurumenaren gainean kontrako ondorioak prebenitu edo minimizatzea da.

El Estudio Ambiental Estratégico (EsAE) es el estudio elaborado por el Promotor del plan que, siendo parte integrante del mismo identifica, describe y evalúa los posibles efectos significativos sobre el medio ambiente que puedan derivarse de su aplicación, así como unas alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables, que tengan en cuenta sus objetivos y ámbito territorial de aplicación, con el fin de prevenir o minimizar los efectos adversos sobre el medio ambiente.

II. BELPSren IAEn abenduaren 9ko 21/2013 Legearen IV. eranskinean jasotako edukia gehitu beharko da eta, hori, era berean, Planen eta

El EsAE del II PTSCB deberá incorporar el contenido establecido en el Anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, que deberá



programen ingurumen ebaluazioaren prozedura arautzen duen urriaren 16ko 211/2012 Dekretuaren II. eranskinean jasotakoarekin osatu beharko da. Gainera, irismen agiri honetan jasotakoak eta apartatu honetan azaldutakoak kontuan hartu beharko dira.

IAEk xehetasunez deskribatuko ditu azkenean II. BELPSn jaso diren eta ingurumenean ondorio negatibo larriak izan ditzaketen proposamenak. Horrez gain, jarduketan denbora planifikazioa eta plangintzarako aurreikusitako garapen tresnak deskribatu beharko dira.

Azterketan modu espezifiko eta xhean justifikatu beharko da II. BELPS sortzeko prozesuan nola hartu diren kontuan irismen agiri honetako 4. apartatuko ingurumen helburu estrategikoak eta jasangarritasuneko printzipioak eta irizpideak. Justifikazio horren oinarria aplikazio arauetan edo BELPSn ezarritako adierazleen eta mugen erabileran oinarrituta egon beharko da.

7.1.- Beste plan edo programa batzuekiko elkarreragina

IAEn xehetasunez aztertu beharko da II. BELPSren aukeren analisian eta proposamenetan nola jaso diren errepideen LPSri eragiten dioten planen eta programen baldintzatzaileak.

Era berean, udalerrien mugikortasuneko hiri antolamenduko plangintzetako proposamenak eta azpiegituren sarearen proposamenak horiengan dituen eraginak analizatuko dira.

Hasierako agirian identifikatutako planez gain, besteak beste honako dokumentuekiko interakzioak identifikatuko dira:

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. Asimismo, deberá tener en cuenta lo señalado en este Documento de Alcance y los aspectos que se enumeran en este apartado.

El EsAE contendrá una descripción detallada de las propuestas finalmente incluidas en el II PTSCB que puedan tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente. Se describirán, también, la planificación temporal de las actuaciones y los instrumentos de desarrollo que se prevean para su planificación.

El Estudio deberá justificar, de forma específica y detallada, la manera en que los objetivos ambientales estratégicos y los principios y criterios de sostenibilidad recogidos en el apartado 4 de este documento de alcance se han tenido en cuenta durante la elaboración del II PTSCB. Dicha justificación deberá apoyarse en el uso de indicadores y límites, establecidos en las normas de aplicación o por el propio PTSCB.

7.1.- Interacción con otros planes o programas

El Estudio Ambiental Estratégico analizará en detalle cómo se han incluido en el análisis de alternativas y en las propuestas del II PTSCB los condicionantes establecidos en los diferentes Planes y programas que interaccionan con el PTS de carreteras.

Asimismo, analizará las propuestas de los diferentes planeamientos de ordenación urbana de los municipios en materia de movilidad, y las implicaciones de la propuesta de red de infraestructuras sobre los mismos.

Además de los planes identificados en el documento de inicio, se identificarán interacciones, entre otros, con los siguientes documentos:

- Bizkaiko Foru Aldundiko Zarataren aurkako plana.
- EAEko Trenbide Sareko Lurralde Plan Sektoriala. Bizkaiko foru errepideen soinu kalitatea hobetzeko Ekintza Plana, ETSk bere txostenean jaso bezala.
- Mehatxatutako flora espezieak kudeatzeko planak.
- LPSren aurreikuspenei eragin liezaieketen udaletako mugikortasun jasangarriko planak.
- Ingurumeneko, balio naturalen kontserbazioko edo garapena sustatzeko helburuak eta konpromisoak, administrazio xedapenak eta legeak.
- Uholde arriskuen kudeaketa planak, URAk bere txostenean jaso moduan.

- Plan de lucha contra el ruido de la Diputación Foral de Bizkaia
- Plan Territorial Sectorial de la red Ferroviaria de la C.A.P.V. Plan de Acción para la mejora de la calidad sonora de las carreteras forales de Bizkaia, tal como recuerda ETS en su informe.
- Planes de gestión de especies amenazadas de flora.
- Planes de movilidad sostenible de escala municipal que puedan afectar a las previsiones del PTS.
- Metas y compromisos, disposiciones administrativas y legislación de índole ambiental, de conservación de los recursos naturales o de fomento del desarrollo.
- Planes de gestión del riesgo de inundación, tal como señala URA en su informe.

II. BELPSren helburuek eta proposamenek lurraldean eragiten duten gainerako planen eta programen helburu eta zehaztapenekiko duten koherentzia eta lotura zehaztuko dira ingurumena oinarri hartuta.

Se determinará la coherencia y relación entre los objetivos y propuestas del II PTSCB con los objetivos y determinaciones de los distintos planes y programas con incidencia en el territorio, en clave ambiental.

HDEren II.2. eranskinean planarekin edo programarekin lotutako estrategien eta planen zatiak gehitu dira goragoko mailaren, antolatutako eremuaren edo planifikatutako alorraren arabera eta ingurumen ebaluazio agiriekin batera.

En el Anexo II.2. del DIE se incluyen parte de las estrategias y planes relacionados con el plan o programa, por rango superior, ámbito ordenado o materia planificada, incluyendo sus documentos de evaluación ambiental.

BELPSren proposamen guztiak agiri horiekin kontrastatu beharko dira, eta hala, ingurumen organoak zehaztasunez baloratu ahal izango du plana zein mailatan egokitzen zaion goragoko mailako plangintza horri.

Todas las propuestas del PTSCB deberán contrastarse con estos documentos, de forma que el órgano ambiental pueda valorar, con rigor, el grado de adecuación del plan a este planeamiento de rango superior.

7.2.- Aukerak aztertzea eta proposamenak ezartzea

IAEn ondo aztertu behar dira aukera guztiak, eta egiten den proposamena behar bezala azaldu behar da ingurumen aldagaia gehituta. Aukeren analisiari buruzko arrazoitutako laburpena jasoko du 211/2012 Dekretuaren II. eranskineko j)

7.2.- Análisis de alternativas y establecimiento de propuestas

El EsAE debe realizar un correcto análisis de las alternativas consideradas y justificar convenientemente la alternativa propuesta incluyendo la variable ambiental. Recogerá un resumen motivado de los análisis de alternativas,





apartatuan ezarritako edukiarekin. Aztertutako aukerak eraginkorrak izan behar dira, hau da, teknikoki eta ingurumenarekin lotuta bideragarriak izan beharko dira.

O.aukera edo esku-hartzerik eza berariaz hausnartuko da, eta haren erreferentzia izango da, II. BELPSren proposamenak aplikatu ezean, alderdi garrantzitsuen balizko bilakaera.

IAEren aukeren analisisa koherentea izan behar da irismen dokumentu honetan jasotakoarekiko. Beraz, hiru aukeretatik kanpoko -O. aukera, jarraitzailea eta disruptiboa- beste bat kontuan hartu beharko da; horren abiapuntua ez da izango EAEko errepide planean eta Bizkaiko Batzar Nagusien txosten teknikoan jasotako azpiegitura guztiak II. BELPSn egon behar izatea. Kontsultatutako administrazio publikoen erantzunak kontuan hartuko dira. Erantzunetan proposatu diren aukerak sustatzaileak planteatutakoekiko osagarriak dira, eta aukeren analisisan gehitu behar dira.

Aukeren analisiak eta proposamenak aurrerapenaren hitzaurrean zehaztutako II. BELPSren helburu nagusiari erantzun beharko dio, hau da, motordun mugikortasunaren zero hazkundeari; beraz, motordun mugikortasunaren murrizketa gordineko helburu handizaleagoak proposatu beharko dira.

Plana garatzeko eta azpiegiturak eraikitzeke aurreikusitako programazioan ere aukerak aztertu beharko dira.

Planaren ingurumen helburuak bereganatzearekin hartuko diren irizpideak albo batera utzi gabe, hauek ere kontuan hartu beharko dira:

- Inpaktu sortzailearen ikuspegia jaso beharko da eta kanpoko kostuen sorkuntza eta horiek gutxitzeko beharra barneratu beharko da planaren jarduketa lerro gisa. Gainera, jarduketa

con el contenido establecido en el apartado j del Anexo II del Decreto 211/2012. Las alternativas estudiadas deben serlo efectivamente, en la medida en que deben ser técnica y ambientalmente viables.

Se contemplará de forma específica la alternativa O o de no intervención, que tendrá como referencia la probable evolución de los aspectos relevantes en caso de no aplicación de las propuestas del II PTSCB.

El análisis de alternativas del EsAE debe ser coherente con lo señalado en este Documento de Alcance, considerando por tanto una alternativa distinta a las tres planteadas, alternativa O, continuista, disruptiva que no parta de la premisa de que todas las infraestructuras recogidas en el Plan de carreteras de la C.A.P.V y en la ponencia técnica de JJ.GG. de Bizkaia deben estar en el II PTSCB. Se tendrán en cuenta las respuestas de las Administraciones Públicas consultadas. Las alternativas y propuestas incluidas en las respuestas recibidas deben considerarse adicionales a las planteadas por el Promotor e incluirse en el análisis de alternativas.

El análisis y propuesta de Alternativas debe dar respuesta al objetivo principal del II PTSCB establecido en el Prefacio del Avance, que es el crecimiento nulo de la movilidad motorizada, por lo que debería plantear objetivos más ambiciosos de disminución neta de la movilidad motorizada.

La programación prevista para el desarrollo del plan y la construcción de las diferentes infraestructuras también debe ser objeto del estudio de alternativas.

Otros criterios que deben considerarse, al margen de los que emanan de la asunción de los objetivos ambientales del Plan, serían:

- Debe incorporar la visión de generador de impactos, interiorizando la generación de costes externos y la necesidad de minimizarlos, así como también interiorizar la adopción del principio de



proposamen berrietan arreta printzipioa ezarri beharko da.

- Aplikatu beharreko ingurumeneko araudian ezarritako irizpideak eta helburuak ezarri beharko dira modu zuzenean, bereziki mugikortasunaren hazkundera kontrolatzeko eredu aldaketa aldarrikatzen dutenetan; izan ere, helburu hori du ezarria Europar Batasunak, eta harekin bat egin du Bizkaiko Foru Aldundiak.

- Hazkunde negatiboaren aukera kontuan hartu beharko da, non jarduteko proposamenak egungo sareko arazoak konpontzera eta aldagai ekonomikoen -ibilgailu pribatuko mugikortasuna handitu izana justifikatzen duten BPGd-a, biztanle landunak eta lanpostuak, besteak beste- hazkundera ibilgailu pribatuaren mugikortasunaren hazkundetik aparte uztera bideratuko diren. Beharrak, gehienbat, eskaria kudeatzeko jarduketan bidez konpondu beharko dira, halako moldez non ez baita handituko mugikortasunaren kopuru absolutua.

- Esku-hartzerako irizpide batzuetarako kontuan hartu beharko da salbuespenak ezartzeko aukera, izan ere, egungo egoera ikusirik, salbuespenak arau bihurtu litezke jarduketaren kokapen eremuaren ezaugarrien, ingurumen alderdien eta abarren arabera. Salbuespen hori jada jasota dago errepideen trazaduraren 3.1-IC arauan.

- LPSn berariaz jorratu beharko da hondeatzeetan soberan geratzen diren lurren eta haitz garbien arazoa, Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusi honetako Ingurumen Kudeaketako Zerbitzuak esan bezala. IAEn horiek kudeatzeko edo kokatzeko intzenbideak edo aukerak aztertu beharko dira. Ikusirik azken 20 urteetan kalte larriak sortu

precaución en las nuevas propuestas de actuación.

- Debe integrar, de manera satisfactoria, los criterios y objetivos establecidos en documentos sectoriales y normativa ambiental de aplicación, especialmente aquellos que preconizan un cambio de modelo dirigido contener el crecimiento de la movilidad, objetivo marcado por la Unión Europea y compartido por la Diputación Foral de Bizkaia.

- Debe considerar una Alternativa de Crecimiento Negativa, en la que las propuestas de actuación se dirijan a resolver los problemas de la red actual y trate de desacoplar el crecimiento de variables económicas como el PIB, la población ocupada y los empleos (que son las que justifican el aumento de la movilidad) del crecimiento de la movilidad en vehículo privado. Las necesidades deberán resolverse, en su mayoría, mediante actuaciones de gestión de la demanda de manera que el valor absoluto de la movilidad no se incremente.

- Para determinados criterios de intervención debe considerarse la posibilidad de adoptar excepciones, que vista la coyuntura actual pueden convertirse en regla, en función de las características del ámbito de emplazamiento de la actuación, aspectos ambientales, etc. Esta excepcionalidad ya viene considerada en la Norma 3.1-IC de trazado de carreteras.

- El PTS debe abordar específicamente la problemática asociada a la generación de tierras y rocas limpias sobrantes de excavación, tal como informa el Servicio de gestión Ambiental de esta Dirección General de Medio Ambiente. El EsAE debe hacer una valoración de las posibles soluciones o alternativas para su gestión o ubicación. Dadas las significativas



direla bereziki ibarbideetan isuri direlako, kudeaketarako bestelako irtenbideak baloratu beharko dira, adibidez, narriatutako zonetan berrerabiltzea, beste obra batzuetan berrerabiltzea, eta abar ¹⁶. Abandonatutako eta narriatutako harrobietan erabiltzea kontu handiz aztertu beharko da, izan ere, leku horietan askotan balio natural oso garrantzitsuak egoten dira katalogatutako edo intereseko flora eta fauna espezieak daudelako eta, beraz, horrek erabilera baldintzatu edo baliogabetuko luke.

- Ingurumen beharrei lotutako jarduketek II. BELPSren helburuetako bat osatzen dute. Helburu hori lortzeko egungo arazoak aztertu, jarduketa lehentasunak identifikatu eta **neurri zuzentzaileak aplikatzeko lan lerroak ezarri beharko dira**. II. BELPSn gehitu beharreko ekintzen artean, jarduteko berariazko ildo gisa, lurraldearen zatiketa desegitea dago fauna igarobideak eraikiz eta hartuz eta errepide edo errepide tarteen araberako jarduketa zehatzak identifikatuz. Horretarako, ingurumen azterketa estrategikoan honakoak gehitu beharko dira:

- Planaren sarean gertatutako faunaren harrapatzeen analisia, ahal den heinean katalogatutako faunaren harrapatzeak identifikatuz. Harrapatzeen eta istripu tasa indusituen ondoriozko puntu beltzak identifikatzea.
- Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusi honek egindako "Azpiegiturengatik zatikatutako

afecciones identificadas en los últimos 20 años, específicamente por su vertido en vaguadas, se deben valorar otras alternativas de gestión como son su uso en zonas degradadas, reutilización en otras obras¹⁷, etc. La consideración de su uso en canteras degradadas abandonadas debe abordarse con mucha cautela, ya que estos espacios albergan con frecuencia valores naturalísticos relevantes, por la presencia de flora y faunas catalogadas o de interés, lo cual condicionaría o invalidaría su uso.

- Las actuaciones por necesidades ambientales son uno de los objetivos del II PTSCB. Para la consecución de este objetivo debe analizarse la problemática existente, identificar las prioridades de actuación y **establecer una línea de trabajo de implantación de medidas correctoras**. Entre las acciones a incluir en el II PTSCB, como una línea específica de actuación, deberá estar la desfragmentación del territorio, mediante la construcción y adaptación de pasos de fauna, identificando actuaciones concretas por carretera o tramo de carretera. Para ello el Estudio Ambiental estratégico deberá incluir:

- Análisis de atropellos de fauna en la red objeto del plan, identificando en la medida de lo posible los atropello de fauna catalogada. Identificación de puntos negros por atropellos y por accidentabilidad inducida.
- Consideración de la información recogida en el "Estudio identificación de los puntos de

¹⁶ Urriaren 10eko APM/1007/2017 Agindua, indusitako material naturalak balioztatzeko eta betelanetan eta beraiek sortu ziren obrak ez direnetan erabiltzeko arau orokorre buruzkoa.

¹⁷ Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, sobre normas generales de valorización de materiales naturales excavados para su utilización en operaciones de relleno y obras distintas a aquellas en las que se generaron



ibaietako lekuen identifikazioaren azterketa, 2014" agiriko informazioa kontuan hartzea.

- Errepide sareak bisoi europarraren interes bereziko eremuekin duen interakzioaren analisia.
- Errepide sareak EAEko eskalako azpiegitura berdearekin duen interakzioaren analisia.
- Jarduketak identifikatzea eta lehentasunak ezartzea.
- Flora hori hedatzea mugatzeko eta gutxitzeko jarduketa lerroa definitzea, presentziaren murrizketako urteko ehuneko helburuak identifikatuz.
- Erabiltzen ez diren errepideen foru sareko tartea eraisteko lan lerroa baloratzea.

7.3.- Ingurumenaren egungo egoera

IAEk, beste alderdi batzuen artean, irismen agiri honetako 6. apartatuan azaldutako alderdi garrantzitsuak deskribatu beharko ditu eta kalte nabarmenak jasan ditzaketen zonetako ingurumen

fragmentación de ríos por infraestructuras 2.014" elaborado por esta Dirección General de Medio Ambiente.

- Análisis de la interacción de la red de carreteras con las áreas de especial interés del visón europeo.
- Análisis de la interacción de la red de carreteras existente con la infraestructura verde de escala de la C.A.P.V.
- Identificación de actuaciones, estableciendo prioridades.
- Definición de una línea de actuaciones tendentes a limitar la expansión y minimizar la presencia de esta flora, identificando objetivos porcentuales anuales de disminución de su presencia.
- Valoración de una línea de trabajo de desmantelación de tramos de la red foral de carreteras, que estén en desuso.

7.3.- Situación actual del medio ambiente

El EsAE deberá describir, entre otros, los aspectos relevantes esbozados en el apartado 6 de este documento de alcance, detallando las características ambientales de las zonas que



ezaugarriak zehaztu beharko ditu, baita ere horien garapen posiblea BELPS berrikusten ez bada eta klima aldaketa kontuan hartuz. Analisia bereziki zorrotza izan beharko da lurraldearen konektibitate ekologikoari dagokionez.

Era berean, ingurumen arazo garrantzitsuak identifikatu beharko dira eta bereziki gehitu beharko dira irismen dokumentu honetako 6. apartatuan jasotako zonekin lotuta daudenak.

Planaren sareko lurralde mugakideetako soinu egoerari buruzko informazioa jaso beharko da eta errepide sareak egoera horrekiko zein ardura maila duen zehaztu beharko da. Errepideen foru sareko zortasun akustikoko zonetan bizi diren pertsonen kopuruari buruzko informazioa jasoko da.

Errepide sarearen mugakide diren eremuetako airearen kalitateari buruzko informazioa jaso beharko da eta sarearen emisioek kalitate helburuak ez betetzea sor dezaketen zonak identifikatu behar dira.

Horrez gain, lurraldearen ingurumen unitate homogeneousak definituko dira paisaia ezaugarrien eta hartutako baliabide naturalen analisi integratuan oinarrituz.

Aurretik aipatutako ingurumen alderdiak modu kartografikoan aurkeztu beharko dira, eskala proportzionatuan.

Deskribapen horren oinarria ingurumen adierazleen erabilera izan beharko da eta horretarako, Ingurumen Esparru Programaren panel oinarritzkoan jasotakoak eta EUSTATen lurraldeari eta ingurumenari buruzkoak eta ingurumen helburuen bilakaerarako informazio garrantzitsua eman dezaketen gainerakoak kontuan hartuko dira.

pueden verse afectadas de forma significativa y su probable evolución en caso de que no se llevara a cabo la revisión del PTSCB, teniendo en cuenta el cambio climático. El análisis debe ser especialmente exhaustivo en lo que se refiere a la conectividad ecológica del territorio.

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 6 de este documento de alcance.

Deberá incluirse información de la situación sonora en los territorios adyacentes a la red objeto del plan y en qué grado la red de carreteras es responsable de ésta. Se incluirá información del número de personas que viven en las zonas de servidumbre acústica de la red foral de carreteras.

Se deberá incluir información de la calidad del aire en los ámbitos adyacentes a la red de carreteras identificando las zonas donde las emisiones de la red puedan dar lugar a incumplimiento de objetivos de calidad.

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 contenidos.

Los aspectos ambientales mencionados anteriormente deberán representarse de forma cartográfica, a una escala proporcionada.

Esta descripción 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, 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.



7.4.- Ingurumenak jasan ditzakeen efektu nabarmenak

Apartatu horretan aukera bakoitzak ingurumenean sortu ditzakeen efektu nabarmenak aztertu beharko dira, besteak beste biodibertsitatea, biztanleria, gizakien osasuna, fauna, flora, lurra, ura, airea, kultura ondarea -ondare historikoa barne-, klima faktoreak, klima aldaketan duten eragina -bereziki planari lotutako karbono aztarnaren ebaluazio egokia-, ondasun materialak, paisaia eta faktore horien arteko interakzioa aztertu beharko dira eta ondoren, eraginpeko ekosistemek ematen dituzten ingurumen zerbitzuak ebaluatu beharko dira, horiek kontuan hartu daitezen.

Ondorio horien barne egon beharko dira bigarren mailako efektuak, metatzaileak, sinergikoak, epe motz, ertain eta luzekoak, iraunkorrak eta behin-behinekoak eta positiboak eta negatiboak. Identifikatutako ekintza bakoitzarentzat itxaroten diren ingurumen efektu posibleak deskribatuko dira eta beharrezkoa denean, kontrako ingurumen efekturik ez dela gertatuko justifikatuko da.

Analisia eta balorazioa ingurumen adierazleak erabiltzaileak gauzatu ahal izango da. Honakoak kontuan hartu beharko dira, besteak beste:

- Proposatutako jarduketaren kilometro kopurua tipologiaren arabera (trazadura berriak, bikoizteak, zabaltzeak, trazadura aldaketak, eta abar).
- Errepideen foru sareko EBIren bilakaera. Errepideen foru sareko BEG emisioen bilakaera.
- Eraginpekoak izan litezkeen nekazaritza ahalmen handiko lurzoruen azalera.
- Eraginpekoak izan daitezkeen habitat naturalen eta erdi naturalen azalera.

7.4.- Efectos significativos en el medio ambiente

En este apartado se deberá analizar los probables efectos significativos de las propuestas de cada alternativa 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 paisaje y la interacción 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. 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.

El análisis y valoración podrá efectuarse mediante el empleo de indicadores ambientales. A modo indicativo se plantean los siguientes:

- Número de kilómetros de actuaciones propuestas por tipología (nuevos trazados, desdoblamientos, ensanche, modificaciones de trazado, etc.)
- Evolución de la IMD en la red foral de carreteras. Evolución de las emisiones de GEI de la red foral de carreteras.
- Superficie de suelos de alta capacidad agrológica que pueden verse afectados.
- Superficie de hábitats naturales y seminaturales que pueden verse afectados.



- Planaren eraginpeko ibilguen luzera, trazadura aldaketak, gurutzatzeak eta paralelismoak kontuan hartuz.
- Interes bereziko eremuen edo kudeaketa plana duten fauna eta flora espezieen eremu berezien edo eremu kritikoen luzera eta/edo azalera.
- EAEko eskalako, lurraldeko eta udaleko azpiegitura berdeari eragiten dion azalera eta luzera. Igarobide ekologikoen sareari eragiten dion luzera.
- Errepideen foru sarearen zortasun akustikoko eremuan bizi diren pertsonen kopurua.
- Longitud de cauces afectada por las propuestas del Plan, considerando modificaciones de trazado, cruces y paralelismos.
- Longitud y/o superficie afectadas de áreas de interés especial o áreas críticas de especies de fauna y flora con planes de gestión.
- Superficie o longitud de interacción con la Infraestructura verde de escala de la C.A.P.V, de escala territorial y de escala municipal. Longitud de interacción con la red de corredores ecológicos.
- Número de personas que habitan dentro de la zona de servidumbre acústica de la red foral de carreteras.

7.5.- Neurri babesle eta zuzentzaileen proposamena.

IAEk alde zuzenetik atzemandako ondorio kaltegarri garrantzitsuenen kontrako neurri babesle, zuzentzaile eta konpentsatzaileak ezarriko ditu, besteak beste, klima aldaketaren gaineko eragina apaltzekoak eta horretara egokitzea ahalbidetzekoak. Proposatutako neurriak ezartzeak ekar dezakeen kostu ekonomikoa kalkulatu da, hala badagokio, eta, ahal den neurrian, horiek gauzatzeko ahal den baterako planifikazioa egingo da. Lurraldearen konektibitate ekologikoa bermatzeko neurriak, arauak eta araubideak proposatu dira.

Neurri prebentiboei, zuzentzaileei eta konpentsatzaileei dagokienez, II. BELPSn gutxienez planaren zati izan behar diren honako irizpideak jaso beharko dira, horiek Herrilaren eta/edo obren kontratazio agiriaren gehitzeko:

7.5.- Propuesta de medidas protectoras, correctoras.

El EsAE establecerá las medidas protectoras, correctoras y/o compensatorias para los probables efectos negativos significativos detectados previamente, incluyendo aquellas para mitigar su incidencia sobre el cambio climático y permitir su adaptación al mismo. Se estimará, en su caso, el coste económico de la aplicación de las medidas propuestas y se elaborará, en la medida de lo posible, una planificación temporal para la ejecución de las mismas. Se propondrán las medidas, normas o regulaciones que resulten precisas para asegurar la conectividad ecológica del territorio.

Con respecto a las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, el II PTSCB deberá incluir al menos los siguientes criterios que deben formar parte del Plan, para su incorporación en el Herril y/o en los pliegos de contratación de las obras:



- Fauna igarobideak sortzeko irizpideak, errepide berrietarako eta egungoak batzeko.
- Zeharkako drainaketako bidegurutzeak sortzeko irizpideak, fauna igarobide gisa egokitzeak.
- Drainatze jasangarriko elementuak, kutxatila eta abar diseinatzeko irizpideak; horiek, era berean, errepide sareko euri-uren sarearen efluenteen tratamenduan erabiliko dira. DJHSen erabilera II. BELPSren proiektuak ezartzeko irizpide orokor gisa gehitu beharko da.
- Bide sareko argiztapen eraginkorreko irizpideak.
- Errepideak eta soberakinen biltegiak egitearen ondorioz aldatzen diren drainaketa naturaleko sareko tartek sortzeko irizpideak.
- Proiektuak idatzeko irizpide orokorrak eta birlantatzeko eta ingurumena egokitzeak jarraituko dira.
- Pantaila akustikoak sortzeko irizpideak.
- Criterios de diseño de los pasos de fauna, para nuevas carreteras y para desfragmentar las existentes.
- Criterios de diseño de los cruces de los drenajes transversales para adaptarlos como pasos de fauna.
- Criterios de diseño de elementos de drenaje sostenible, arquetas, etc., para el tratamiento de los efluentes de la red de aguas pluviales de la red viaria. El empleo de SUDS deberá incorporarse como criterio general de implementación en los proyectos que se deriven del II PTSCB.
- Criterios de iluminación eficiente de la red viaria.
- Criterios de diseño de tramos de la red de drenaje natural que se ven modificados por la ejecución de carreteras y depósitos de sobrantes.
- Criterios generales en la redacción de los proyectos y actuaciones de revegetación y adecuación ambiental.
- Criterios de diseño de pantallas acústicas.

21/ 2013 Legean jasota dagoen moduan, IAEk klima aldaketarekiko eragina gutxitzeko eta klima aldaketara egokitzeak neurriak ezarriko dira.

Naturan edo bioingeniaritza tekniketan oinarritutako neurriak ezartzea lehentasunezkoa izango da neurri zuzentzaile horiek auzeratzeko.

II. BELPSk, gainera, Bizkaian ezarriko den ingurumen konpentsazioko jarduketara programa bat izango du. Errepideen proiektuen eraginpeko ingurumen faktoreetan jarduteko gaitasuna duten lurralde eremuak identifikatu dira: lurraldearen

Tal y como exige la Ley 21/ 2013, el EsAE incluirá medidas para mitigar su incidencia sobre el cambio climático y permitir la adaptación al mismo.

La adopción de soluciones basadas en la naturaleza o la utilización de técnicas de bioingeniería debe considerarse prioritaria en la elección de estas medidas correctoras.

El II PTSCB, además, deberá incorporar un programa de actuaciones de compensación ambiental en el Territorio de Bizkaia. Se identificarán los ámbitos territoriales con posibilidad de actuación sobre los distintos



iragazgaiztasuna, paisaia, landaredia, ubideak, eta abar. II. BELPSren jarduketa gisa gehituko da.

factores ambientales que se ven afectados por la ejecución de proyectos de carreteras: permeabilidad del territorio, paisaje, vegetación, cauces fluviales, etc. Se incluirá como una actuación más del II PTSCB.

Konpentsazio neurri globaletako proposamenekin osatu behar dira ingurumenaren integrazioaren arloan identifikaturiko beharretarako aukeraren gaineko proposamenak, planak lurraldean duen aplikagarritasunaren eragin nagusiak gutxitzeko.

Las propuestas de soluciones para las necesidades identificadas en materia de integración ambiental deben ser completadas con propuestas de medidas compensatorias globales para paliar los principales efectos de la aplicabilidad del Plan sobre el territorio.

7.5.- Konpentsazio neurriak.

I. BELPSren errepide proiektu batzuetako neurri konpentsatzaileak ez dira behar beste garatu eta, ondorioz, agiri honetan azaldu den moduan, Bizkaiko biodibertsitate gordina gutxitu egin da eta lurraldea ekologiarri dagokionez zatitu egin da.

II. BELPSn azkenean planean jasoko diren proiektuen garapenean aplikatu beharreko neurrien lan lerroa aurreikusiko da, hala, epe luzean biodibertsitate gordina ez galtzeko helburua lortzeko. Horretarako, ingurumena lehengoratzeko jarduketan programaren azterketa gehitzeko eskatzen da, non planaren garapenak eraginpeko ingurumen faktoreen gainean jarduteko aukera duten lurralde eremuak identifikatuko baitira. Horri dagokionez, Ingurumen Zuzendaritzak metodologia proposamen bat egin du konpentsazio neurriak kalkulatzeko, eta hori kontuan hartu beharko da.

7.7.- Planaren ondorioak ikuskatzeko mekanismoak.

II. BELPSk 21/2013 Legearen 51. artikuluan eta 211/2012 Dekretuaren 16. artikuluan aurreikusitako jarraipena egin beharko du. IAE

7.6.- Medidas compensatorias.

La implementación de medidas compensatorias en determinados proyectos de carreteras derivados del I PTSCB no ha tenido el desarrollo suficiente, lo que ha dado lugar, como se ha comentado en este documento, a una pérdida neta de biodiversidad en Bizkaia y a una compartimentación ecológica del territorio.

El II PTSCB deberá prever una línea de trabajo en medidas de compensación a aplicar en el desarrollo de los proyectos que finalmente se recojan en el Plan, con objeto de alcanzar el objetivo a largo plazo de no pérdida neta de biodiversidad. Para ello se solicita la incorporación del análisis de un programa de actuaciones de compensación ambiental, donde se identifiquen los ámbitos territoriales con posibilidad de actuación sobre los distintos factores ambientales que se ven afectados por el desarrollo del plan. En este sentido la Dirección de Medio Ambiente ha desarrollado una propuesta de metodología para el cálculo de medidas de compensación que deberá considerarse.

7.7.- Mecanismos de supervisión de los efectos del plan.

El II PTSCB deberá realizar el seguimiento previsto en el artículo 51 de la Ley 21/2013 y en el artículo 16 del Decreto 211/2012. El EsAE incluirá un



ingurumen zaintzako programa bat gehituko da eta bertan aurreikusitako neurriak deskribatuko dira; horri esker, aurreikusi gabeko kontrako efektuak identifikatuko dira eta horiek saihesteko beharrezko neurriak ezarriko dira.

Ingurumen zaintzarako diseinatuko den programak gutxienez hauetarako bidea eman behar du:

a) Aurreikusitako helburuen betetze mailaren jarraipena eta ikuskapena. Helburu horiek lortzen ez badira, plana aldatu ahal izateko mekanismoak aurreikusi beharko dira.

b) Aldez aurretik identifikatutako inpaktu esanguratsuen jarraipena egitea, positiboak zein negatiboak. Kasu honetan, aurreikusi gabeko ondorio kaltegarriak azkar identifikatu eta horiek saihesteko neurri egokiak hartu beharko dira.

c) Aurreikusitako neurri babesle eta zuzentzaileen betetze-maila egiaztatzea.

Berariaz adieraziko dira ikuskapenerako aurreikusitako betebeharretarako unea eta maiztasuna.

7.8.- Laburpena (teknikoa ez bestelakoa) eta kartografia.

IAEan biltzen duen informazioaren laburpena gehitu behar da (teknikoa ez bestelakoa). II. BELPSren proposamenak errazago kokatzeko eta hedatzeko, kartografia sartu beharko da, gutxienez SHP formatuan eta zuzen georreferentziatuta, proposatutako jarduketak eta horiek ezarriko diren ingurumena erraz alderatu ahal izateko.

Planoen kapituluari argi identifikatuta egon beharko dira Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektorialean jasotako proposamen guztiak eta adibidez, ingurumen unitate homogeneoen

programa de vigilancia ambiental en el que se describirán las medidas previstas para dicho seguimiento que permita identificar los efectos adversos no previstos y adoptar las medidas necesarias para evitarlos.

El programa de vigilancia ambiental que se diseñe debe permitir, al menos, lo siguiente:

a) El seguimiento y supervisión del grado de cumplimiento de los objetivos previstos. En caso de que no se alcancen estos objetivos, deberán preverse mecanismos que permitan la eventual modificación del plan.

b) El seguimiento de los impactos significativos previamente identificados, tanto positivos como negativos. En este caso, se trata de identificar con prontitud los efectos adversos no previstos y llevar a cabo las medidas adecuadas para evitarlos.

c) Verificar el grado de cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras previstas.

Se señalará, expresamente, el momento y frecuencia de la supervisión y de las obligaciones previstas.

7.8.- Resumen de carácter no técnico y cartografía.

El EsAE incluirá un resumen no técnico de la información que contenga. De cara a facilitar la localización y extensión de las propuestas del II PTSCB, deberá incluirse cartografía, como mínimo en formato SHP y debidamente georreferenciada, que posibilite la comparación de manera sencilla entre las actuaciones propuestas y el medio ambiente sobre las que se implantan.

El capítulo de planos debe identificar claramente todas las propuestas contenidas por el Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia, estructuradas, por ejemplo, por unidades



arabera egituratuko dira, HDEren V. eranskinean zehaztutakoa betez.	ambientales homogéneas, según lo especificado en el Anexo V del DIE.
Plano guztiak kode eta izenburu batekin identifikatu beharko dira. Era berean, irudikatutako datuak zuzen interpretatzeko legenda eta sinbologia, eskala grafikoa eta numerikoa -inprimaketa formatuak adierazita-, sinadura eta data izan jasoko dira.	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.
Txosten honetan aipatutako informazio guztia, gainera, baliabide telematikoen edo bestelako baliabide elektronikoen bidez erraz kopiatzeko eta ikusteko formatuetan emango da.	Toda la información citada en este informe será proporcionada, además, en formatos de fácil reproducción y acceso mediante medios telemáticos o por otros medios electrónicos.
7.9.- Ingurumen azterketa estrategikoan gehitu beharreko xehetasunen azterketak.	7.9.- Estudios de detalle a incorporar en el Estudio Ambiental Estratégico.
Ingurumen azterketa estrategikoak honako xehetasun azterketak izan beharko ditu:	El Estudio Ambiental Estratégico deberá incluir los siguientes estudios de detalle:
1) II. BELPSren jarduketan eragin akustikoen balorazioa eta eremu arazotsuen identifikazioa, zarataren sektore araudiko zehaztapenak kontuan hartuta.	1) Valoración de las afecciones acústicas previstas por el desarrollo de las actuaciones del II PTSCB y la identificación de ámbitos problemáticos, considerando las determinaciones de la normativa sectorial del ruido.
2) Nekazaritza sektore eraginak aztertzea, EAEko Nekazaritza eta Basozaintzako Lurralde Plan Sektorialean ezarritako jarraibideen arabera.	2) Análisis de la afección sectorial agraria, según las pautas establecidas en el Plan Territorial Sectorial Agroforestal de la C.A.P.V.
3) Europako Natura 2000 Sare Ekologikoan sortu daitezkeen eraginaren analisi espezifikoa, bai zuzenean bai zeharka, eta sareko espazioen arteko konektibitatea eta sarearen integritatea kontuan hartuta.	3) Análisis específico de las posibles afecciones sobre la Red ecológica europea Natura 2000, tanto de manera directa como indirecta, considerando la integridad de la red y la conectividad entre espacios que forman parte de la misma.
4) Jasagarritasun energetikoari buruzko azterlana, Euskal Autonomia Erkidegoaren Iraunkortasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legearen 7. artikulua ezarritakoa; haren barruan	4) El estudio sobre sostenibilidad energética establecido en el artículo 7 de la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca que incluirá los siguientes



honakoak jasoko dira planaren ezaugarrietara egokituta:	aspectos, adaptados a las características del plan:
a) Iraunkortasun energetikoaren eskakizunetara egokitzeko ebaluazioa.	a) Evaluación de la adaptación a las exigencias de sostenibilidad energética.
b) Eraikinetan eta azpiegituretan energia berriztagarrien ezarpena ebaluatzea.	b) Evaluación de la implantación de energías renovables en los edificios y las infraestructuras.
c) Mugikortasunari buruzko azterlana, kontsumo energetikoaren ondorioetarako, betiere garraio pribatua ez erabiltzeko aukerak emanez eta motorrik gabeko mugikortasuna eta ez-mugikortasuna bultzatzeko politikak jasoz.	c) Estudio de movilidad, a los efectos del consumo energético, incluyendo alternativas al uso del transporte privado y políticas de impulso de la movilidad no motorizada y la no movilidad.
d) Kanpo argiztapen publikoari buruzko azterlana, espazio publiko bakoitzerako argiztapen optimoen mailak eta denborak ebaluatzeko.	d) Estudio del alumbrado público exterior, a los efectos de evaluar los niveles y tiempos de iluminación óptimos para cada espacio público.
7.10.- Bideragarritasun ekonomikoari buruzko txostena	7.10.- Informe de viabilidad económica
IAEn hautatutako aukeren eta planaren ondorio negatiboak prebenitzeko, gutxitzeko edo arintzeko neurrien bideragarritasun ekonomikoari buruzko txostena jaso beharko da; modu horretan bermatu egingo da horiengandik eratorritako ingurumen kostuen nazioartekotzea.	El EsAE deberá incluir un informe sobre la viabilidad económica de las alternativas elegidas y de las medidas dirigidas a prevenir, reducir o paliar los efectos negativos del Plan, de forma que se garantice la internalización de los costos ambientales que se deriven de las mismas.
Planaren ingurumen helburuak lortzeko neurriak berariaz identifikatu eta aurrekontuan gehitu beharko dira, eta lortu ahal izateko behar besteko garrantzia emango zaie.	Las medidas destinadas a lograr los objetivos ambientales del plan deben identificarse y presupuestarse de manera específica, dándoles el peso necesario para su consecución.
8.- INFORMAZIO ETA KONTSULTA MODALITATEAK	8.- MODALIDADES DE INFORMACIÓN Y CONSULTA.
21/2013 Legearen 21. eta 22. artikuluetan, 211/2012 Dekretuaren 11. eta 12. artikuluetan eta 46/2020 Dekretuaren 15. artikuluan xedatutakoa kontuan hartuz, hurrengo apartatuan	Considerando lo establecido en los artículos 21 y 22 de la Ley 21/2013, en los artículos 11 y 12 del Decreto 211/2012, y en el artículo 15 del Decreto 46/2020, en el presente apartado se definen las



Lurralde Plan Sektorialaren ohiko ingurumen ebaluazio estrategikoaren informazio eta kontsulta modalitateak definitzen dira. Zehazki, organo sustatzaileak, gutxienez, jarduketa hauek gauzatuko ditu:

a) Eraginpeko administrazio publikoei eta pertsona interesdunei kontsultatzea, ingurumen azterketa estrategikoa nahiz onetsitako planaren hasierako bertsioa bidaliz. Gutxienez 45 egun baliodun emango dira aztertu eta oharrak formulatzeko. Eragindako administrazio publikoak eta pertsona interesdunak irismen agiri honi dagokion atalean agertzen diren guztiak izango dira, gutxienez.

b) Ingurumen azterketa estrategikoa eta planaren hasierako onetsitako bertsioa jendaurrean jartzea, araudiak zehazten duen dokumentazioarekin; horretarako, gutxienez, iragarkia jarriko da Bizkaiko Aldizkari Ofizialean, eta gutxienez 45 egun balioduneko epea ezarriko da.

Jarduketa horiek Lurralde Plan Sektorialaren hasierako onarpenaren osteko fasean gauzatuko dira.

modalidades de información y consulta de la evaluación ambiental estratégica ordinaria del Plan Territorial Sectorial. En concreto, el órgano promotor realizará, al menos, las siguientes actuaciones:

a) Consulta a las Administraciones Públicas territoriales afectadas y personas interesadas mediante remisión del Estudio Ambiental Estratégico y de la versión aprobada inicialmente del plan, estableciendo un plazo mínimo de 45 días hábiles para su examen y formulación de observaciones. Las Administraciones Públicas afectadas y las personas interesadas objeto de consulta serán, al menos, las señaladas e identificadas en el apartado correspondiente de este Documento de Alcance.

b) Información pública del Estudio Ambiental Estratégico y de la versión aprobada inicialmente del plan, con la documentación que determine su normativa reguladora, mediante inserción, al menos, de anuncio en el Boletín Oficial de Bizkaia, estableciendo un plazo no inferior a 45 días hábiles.

Estas actuaciones se llevarán a cabo en la fase posterior a la aprobación inicial del Plan Territorial Sectorial.

9.- INGURUMEN ADIERAZPEN ESTRATEGIKOA ESKATZEA

Ingurumen organo honi 21/2013 Legearen 25. artikuluan eta 46/2020 Dekretuaren 16. artikuluan aurreikusitako Ingurumen Adierazpen Estrategikoa eskatzeko, 21/2013 Legean aipatutako dokumentazioa aurkeztu beharko da. Era berean, Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko ekainaren 30eko 2/2006 Legea garatzen duen premiazko neurriei buruzko ekainaren 3ko 105/2008 Dekretuaren 31. artikulua dioenarekin bat etorritik, artikulua horretan aipatutako sektore txostenak jaso beharko dira.

9.- SOLICITUD DE LA DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA.

Para solicitar a este órgano ambiental la Declaración Ambiental Estratégica prevista en el artículo 25 de la Ley 21/2013 y en el artículo 16 del Decreto 46/2020, deberá aportarse la documentación citada en la Ley 21/2013. De acuerdo, asimismo, con el artículo 31 del Decreto 105/2008, 3 de junio, de medidas urgentes en desarrollo de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo, deberán ser incorporados los informes sectoriales citados en dicho artículo.



21/2013 Legeak 24.d) artikuluan zehazten duena kontuan hartuz, aurretik azaldutako dokumentazioarekin batera laburpen dokumentua aurkeztuko da eta, bertan, Berrikuntza eta Errepide Kudeaketako Zuzendaritza Nagusiak IAEren ingurumen alderdiak planaren azken proposamenean nola gehituko diren, plana irismen dokumentuari nola egokitzen zaion, egindako kontsulten emaitzak eta horiek nola gehituko diren azalduko du.

Ondorioz, Bizkaiko Lurralde Historikoko Foru Erakundearen Hautaketa, Antolaketa, Araubide eta Funtzionamenduari buruzko otsailaren 13ko 3/87 Foru Arauaren 39.i) eta 67.1 artikuluetan eta Iraunkortasuna eta Ingurune Naturala Zaintzeko Sailaren egitura organikoa arautzen duen Bizkaiko Foru Aldundiaren urriaren 15eko 153/2019 Foru Dekretuan xedatutakoaren arabera, “Bizkaiko Lurralde Historikoko II. Errepideen Lurralde Plan Sektorialari” dagokionez, agiria sinatzen dutenek proposatuta, hauxe

Atendiendo a lo establecido en el artículo 24.d) de la Ley 21/2013, junto con la documentación anteriormente referida se aportará un documento resumen en el que la Dirección General de Innovación y Gestión Viaria describa la 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 éstas se han tomado en consideración.

En consecuencia y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 39. letra i) y 67.1 de la Norma Foral 3/87, de 13 de febrero, sobre Elección, Organización, Régimen y Funcionamiento de las Instituciones Forales del Territorio Histórico de Bizkaia y el Decreto Foral 153/2019, de 15 de octubre, de la Diputación Foral de Bizkaia por el que se regula la estructura orgánica del Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural, en referencia a la “II Plan Territorial Sectorial de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia”, a propuesta de los que suscriben,

XEDATZEN DUT

DISPONGO

LEHENENGOA: Aurreko terminoekin bat eginez, Bizkaiko Lurralde Historikoko II. Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren ingurumen azterketa estrategikoaren irismen dokumentua egitea.

PRIMERO: Formular el Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico del II Plan Territorial Sectorial de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia en los términos que anteceden.

BIGARRENA: Ebazpen hau Bizkaiko Foru Aldundiko Azpiegiturarako eta Lurralde Garapenerako Saileko Berrikuntzako eta Errepide Kudeaketako Zuzendaritza Nagusiari jakinaraztea.

SEGUNDO: Notificar la presente resolución a la Dirección General de Innovación y Gestión Viaria del Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia.



HIRUGARRENA.- Bizkaiko Foru Aldundiko Iraunkortasuna eta Ingurune Naturala Zaintzeko Sailaren webgunean (<http://www.bizkaia.eus/evaluacion>) argitaratzeko agindua ematea.

TERCERO: Ordenar su publicación en la página web del Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia (<http://www.bizkaia.eus/evaluacion>).

Bilbo, 2021eko maiatzaren 10a

Bilbao, a 10 de mayo de 2021

IRAUNKORTASUNA ETA INGURUNE NATURALA ZAINTEKO FORU DIPUTATUA
LA DIPUTADA FORAL DE SOSTENIBILIDAD Y MEDIO NATURAL

Amaia Antxustegi Ziarda