

EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

**PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE VÍAS
CICLISTAS DE BIZKAIA**

ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO
Documento de síntesis

ABRIL 2022

**Asesoría e Investigación
Medioambiental**

Konbenio, 11 trasera
48340 Amorebieta-Etxano
Bizkaia
Tel.: 94 630 06 19
Fax: 94 630 01 46
ekos@ekos-eeco.com
www.ekos-eeco.com

EECO
European Ecological Consulting S.L.
C.I.F. B48827075

ÍNDICE

1.	OBJETO Y METODOLOGÍA.....	5
2.	JUSTIFICACIÓN DEL PTS DE VÍAS CICLISTAS DE BIZKAIA.....	5
3.	DESCRIPCIÓN DEL PTS DE VÍAS CICLISTAS DE BIZKAIA, OBJETIVOS Y PROPUESTAS.....	6
3.1.	Criterios y objetivos del Plan	6
3.2.	Propuesta de Ordenación	8
4.	ANÁLISIS DE LAS INTERACCIONES CON OTROS PLANES Y PROGRAMAS	9
5.	ANÁLISIS, DIAGNÓSTICO Y VALORACIÓN AMBIENTAL DEL PTSVCB.....	10
6.	ANÁLISIS DE LAS ALTERNATIVAS TÉCNICAMENTE RAZONABLES Y JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCION ADOPTADA	10
7.	IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE IMPACTOS DERIVADOS DEL PTSVCB	12
7.1.	Identificación y valoración de impactos	12
7.2.	Resumen y conclusiones de la valoración de Impactos	14
8.	PROPUESTA DE MEDIDAS PROTECTORAS, CORRECTORAS Y COMPENSATORIAS..	17
9.	PLAN DE VIGILANCIA AMBIENTAL.....	18
9.1.	Actuaciones sujetas a evaluación ambiental	19
10.	EQUIPO DE TRABAJO	21



1. OBJETO Y METODOLOGÍA

El presente Documento de Síntesis tiene como objeto presentar un resumen del Estudio Ambiental Estratégico (EAE) del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia.

El EAE es el documento técnico dentro de la Evaluación Ambiental Estratégica cuyo procedimiento se regula en los artículos 8 al 14 del mencionado Decreto 211/2012, en el que se identifican, describen y evalúan las repercusiones ambientales derivadas, en este caso, del PTSVCB.

La metodología de análisis que se utiliza para el EAE, se ajusta a lo establecido en el Decreto 211/2012, del 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica. En el Anexo II del mencionado Decreto, se establece la estructura y contenidos básicos del estudio, contenidos que serán necesarios modular en cada caso a la vista del objeto y contenido del plan de que se trate. También se han tenido en cuenta las pautas marcadas por la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, que tiene por objeto promover un desarrollo sostenible, conseguir un elevado nivel de protección del medio ambiente y contribuir a la integración de los aspectos ambientales en la preparación y adopción de planes y programas.

2. JUSTIFICACIÓN DEL PTS DE VÍAS CICLISTAS DE BIZKAIA

La Diputación Foral de Bizkaia formula este PTS en correspondencia con su competencia planificadora en la materia objeto: las vías ciclistas para la movilidad territorial. Unas infraestructuras integradas en una estrategia de la bicicleta, donde ésta forme parte del Sistema Integral de Transporte, con el objetivo de alcanzar una representación ciclista «significativa y relevante» en nuestros desplazamientos cotidianos.

La tarea es ambiciosa, y es vital seguir pedaleando para continuar avanzando sin perder el equilibrio. Porque aunque el uso de la bicicleta es una opción personal, todas las instituciones con responsabilidad en el Territorio Histórico están obligadas a diseñar y respaldar las iniciativas y pautas de conducta a favor de un entorno más ciclable, convencidas de que la bicicleta puede, y debe, jugar su papel en la socialización de la movilidad sostenible como respuesta a los derechos de accesibilidad: «la bicicleta, vehículo para la movilidad responsable y catalizador del cambio social, cultural y económico para Bizkaia».



3. DESCRIPCIÓN DEL PTS DE VÍAS CICLISTAS DE BIZKAIA, OBJETIVOS Y PROPUESTAS

3.1. Criterios y objetivos del Plan

El criterio sobre el que se construye el PTSVCB se asienta en “la eficiencia y responsabilidad en la movilidad y en su adecuación a los retos ambientales y de desarrollo sostenible, así como en la asignación de un papel destacado a la bicicleta, con garantías funcionales y de utilidad para el ejercicio de la movilidad responsable, que la faculten como una alternativa real y viable” a muchos desplazamientos motorizados y donde se tenga igualmente en cuenta criterios de intervención como la seguridad, continuidad, direccionalidad, comodidad, integración y accesibilidad (tal y como establece la Norma Foral 10/2014 de Vías ciclistas forales de Bizkaia (art. 7)).

El PTSVCB responde, fundamentalmente, a los siguientes 6 objetivos básicos:

- Mejorar las condiciones de conectividad, seguridad y comodidad de los desplazamientos ciclistas interurbanos.
- Incidir sobre la actual distribución de los modos de transporte, favoreciendo el uso cotidiano de la bicicleta.
- Contribuir a la disminución de impactos ambientales generados por el tráfico del transporte motorizado privado (emisiones de gases de efecto invernadero, ruido ambiental, etc.) y del consumo energético asociado.
- Disponer de una Red básica de Vías Ciclistas estructurante, apoyada de forma prioritaria sobre infraestructuras preexistentes, suelos previamente alterados e integrada en el paisaje.
- Contribuir e impulsar las políticas de igualdad de género e inclusión social favoreciendo el uso generalizado de la bicicleta.
- Fomentar el acuerdo, compromiso y colaboración interinstitucional en torno al PTSVCB y la puesta en servicio de la red.

Criterios básicos

- Permitir la articulación territorial de Bizkaia mediante de una red de infraestructuras para el desarrollo de la movilidad interurbana en bicicleta.
- Perfilar una red de vías ciclistas segura, continua, cómoda, direccional, conectada e integrada en el medio, capaz de potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte.
- Configurar su trazado y caracterización estableciendo la red ciclista estructurante interurbana y asegurando su continuidad por las tramas urbanas municipales.
- Permitir la actualización continuada de la propuesta inicial de red resultante.



- Constituir un Sistema General de Comunicación Ciclista para Bizkaia que ayude a conectarse a esta Red al resto de las redes ciclistas forales y locales existentes o en previsión.
- Ser útil para responder a la demanda de movilidad y a la estructuración de Bizkaia de forma coherente con el planeamiento urbanístico y territorial.
- Que sea «factible» de realizar, soportándose en un grado importante en las infraestructuras ciclistas ya habilitadas y/o planificadas.
- Garantizar un adecuado encaje en términos ambientales.
- Normalizar y normativizar la corresponsabilidad de las grandes infraestructuras viarias en la promoción ciclista.

Objetivos ambientales

- Lograr entornos más amables y con mejor calidad del aire (mejor adaptados para gestionar el cambio climático), a partir de una gestión de la demanda de movilidad que favorezca a la bicicleta; en alianza con el peatón y el transporte colectivo y en detrimento del automóvil.
- Limitar la artificialidad de nuevos suelos, especialmente de aquellos con altos valores agrológicos y naturales.
- Contribuir a conseguir un territorio equilibrado y conectado.
- Fomentar la racionalidad y sostenibilidad en el uso de la energía: promoviendo el ahorro y la eficiencia energética, así como el uso de energías renovables.
- Favorecer el uso de sistemas de construcción sostenibles y una correcta integración paisajística y compatibilidad con el funcionamiento sostenible de los hábitats y ecosistemas por donde transcurran las vías ciclistas. Además de poner en valor su utilidad como recursos de interpretación y educación de los valores paisajísticos, histórico-culturales y ambientales.

Criterios ambientales estratégicos

- Minimizar la afección al medio. La habilitación de la ROP ha de conllevar la menor afección posible a los suelos, la preservación del territorio fluvial y el mayor respeto posible por la conservación del medio. Además de promover el acceso de la ciudadanía a dicha red, accesible y segura, minimizando el impacto ambiental.
- Priorizar fórmulas de integración segura de la bicicleta en el tráfico. Adecuar la vía pública para una mejor convivencia bicicleta-vehículo privado motorizado, subrayando el papel protagonista y preferencial de los modos activos (ciclista y peatonal) en detrimento del uso del coche.
- Minimizar los riesgos derivados de la inundabilidad y las afecciones sobre el dominio público (hidráulico y/o marítimo), sus zonas de protección asociadas y zonas inundables.



- Adecuar las vías ciclistas a la demanda existente y/o previsible. Dimensionar las vías ciclistas acordes con la demanda, con flexibilidad y multiplicidad de usos, y teniendo presentes los resultados de los procedimientos de evaluación ambiental que sean preceptivos.
- Evitar el deterioro de los hábitats de interés comunitario y de zonas cubiertas por vegetación arbolada autóctona, e incluso ayudar en su recuperación y/o refuerzo, acompañando medidas en tal sentido en sus proyectos constructivos y obras.
- Promover la multifuncionalidad de las soluciones naturales: implementar fórmulas constructivas que satisfagan simultáneamente a múltiples objetivos ambientales.

3.2. Propuesta de Ordenación

La Red Objeto del Plan (ROP) tiene una longitud total de 365 km y está conformada por **5 Líneas Principales**, con una longitud total de 123,7 km:

- L1; Nerbioi Ibaizabal, Arratia, Durangaldea (42,7 km)
- L2; Txorierri, Mungialdea (18,6 km)
- L3; Eskuinaldea - Uribe Kosta (18,1 km)
- L4; Ezkerraldea-Meatzalde-Enkarterri (24,9 km)
- L7; Bilbao (19,4 km)

Y **18 Líneas Secundarias**, que se corresponden con los ejes secundarios que completan las 4 Líneas Principales anteriores (5 en la L1, 3 en la L2, 5 en la L3 y 5 en la L4), posibilitando su proyección hacia nuevas comarcas, ampliando su zona de influencia y aportando capilaridad. Junto a estas, existen otras dos grandes Líneas o Ejes Arteriales Secundarios que completan la ROP:

- L5; Urdaibai (22,7 km), con un ramal hacia Muxika
- L6; Artibai (19,4 km), con dos ramales, uno al polígono industrial Kareaga (Markina-Xemein) y otro a Etxebarria

En la actualidad, 162 km de esta red se encuentran ya ejecutados (44,4%) y 203 km pendientes de ejecución (55,6%), tal y como se muestra en la siguiente tabla:

ROP	Eje Ppal.	Eje Secund.	Longitud total	Ppal. ejecutado	Secund. ejecutado	Ejecutado total
L1	42.714	96.657	139.371	11.732	23.730	35.462
L2	18.597	20.339	38.936	1.922	7.342	9.264
L3	18.135	21.215	39.350	12.305	12.172	24.477
L4	24.877	61.379	86.256	22.334	42.681	65.015
L5	-	22.733	22.733	-	5.189	5.189
L6	-	19.404	19.404	-	7.094	7.094
L7	19.435	-	19.435	15.715	-	15.715
TOTAL	123.758	241.727	365.485	64.008	98.208	162.215



4. ANÁLISIS DE LAS INTERACCIONES CON OTROS PLANES Y PROGRAMAS

Durante la redacción del Estudio Ambiental Estratégico se han analizado los siguientes Planes y Programas de orden supramunicipal:

- Directrices de Ordenación del Territorio
- Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Encartaciones (Balmaseda-Zalla)
- Plan Territorial Parcial del Área Funcional del Bilbao-Metropolitano
- Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Bajo Deba (Eibar)
- Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Busturialdea-Artibai
- Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Durangaldea
- Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Arratia (Igorre)
- Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Ayala (Llodio)
- Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Mungialdea
- PTS Agroforestal
- PTS de Ordenación de Ríos y Arroyos de la CAPV
- PTS de Protección y Ordenación del Litoral
- PTS de Zonas Húmedas de la CAPV
- PTS de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales
- PTS de Carreteras de Bizkaia
- PTS de Red Ferroviaria en la CAPV
- Plan Rector de Uso y Gestión de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai
- Plan Director de Itinerarios Ciclables de la CAPV
- Plan Director Ciclable de Bizkaia
- PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa
- PTS de Vías de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes de Álava
- PTS de Vías Ciclistas de Cantabria
- Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental
- Plan de Gestión Riesgo de Inundación de la DH del Cantábrico Oriental
- Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible (2002-2020) y IV Programa Marco Ambiental 2020
- Estrategia Vasca de Cambio Climático 2050
- Estrategia de Energía Sostenible para Bizkaia
- Plan General de Suelos Contaminados del País Vasco



5. ANÁLISIS, DIAGNÓSTICO Y VALORACIÓN AMBIENTAL DEL PTSVCB

La red ciclista del PTSVCB, configurada por 365,5 km, se encuentra habilitada en un 44,4% (162,2 km), quedando pendiente de ejecutar el restante 55,6% (203,3 km). De estos, los tramos que requieren una nueva explanación para su materialización, esto es, los que no discurren por plataformas preexistentes (con independencia de la calidad y situación del suelo por el que se plantea su desarrollo) alcanzan los 75,8 km; esto es, el 37,3% de los tramos pendientes de ejecución y el 20,7% del total de la ROP. Con objeto de poder valorar la repercusión ambiental del PTSVCB, se han analizado, los siguientes aspectos para cada una de las Líneas:

- Espacios protegidos y Red Natura 2000
- Geología y Lugares de Interés Geológico
- Hidrografía, áreas inundables y zonas costeras
- Vulnerabilidad a la contaminación de los acuíferos
- Zonas Húmedas
- Vegetación de interés (bosques de especies autóctonas)
- Hábitats de interés comunitario, especialmente prioritarios
- Fauna y flora amenazada
- Suelos potencialmente contaminados
- Corredores ecológicos
- Suelos de Alto Valor Estratégico según el PTS Agroforestal
- Patrimonio cultural
- Paisajes catalogados

6. ANÁLISIS DE LAS ALTERNATIVAS TÉCNICAMENTE RAZONABLES Y JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA

A la hora de diseñar la red de vías ciclistas, se han analizado numerosas alternativas de trazado, de manera acordada con las entidades municipales y que los trazados propuestos se han intentado adaptar a las infraestructuras existentes, para minimizar la posible afección que pudiera derivarse de la realización de las vías ciclistas. La red resultante se configura teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- Interconectividad entre municipios de Bizkaia
- Conexiones con los territorios limítrofes
- Relación con el transporte ferroviario de cercanías
- Régimen de circulación y/o convivencia
- Pendientes no superiores al 5-6%



a) Alternativa 0. No intervención

La alternativa 'cero' consistiría en no ejecutar una red destinada a la movilidad no motorizada en el Territorio Histórico de Bizkaia. En este contexto, la alternativa no se corresponde con la situación actual donde ya se encuentran ejecutados muchos tramos de vías ciclistas por lo que su aplicación no se correspondería con la realidad existente.

Por otro lado, la no elaboración del PTSVCB dificultaría la coordinación entre las diferentes administraciones (autonómica, foral y local), haciendo más difícil la consecución de una red coherente e interconectada.

b) Alternativa 1. Red completa de vías ciclistas a estudio

Esta alternativa recoge todos los tramos ejecutados o planificados por los ayuntamientos de Bizkaia, incluyendo los itinerarios propuestos en los diferentes instrumentos de planificación (PTPs, Plan Director Ciclable, itinerarios naturalísticos de interés, etc.). Se corresponde con la red base a estudio con la que se ha trabajado la siguiente alternativa que recoge la propuesta de ROP (Red Objeto del Plan).

c) Alternativa 2. Red estructurante del PTSVCB

Se corresponde con una red estructurante que selecciona las vías ciclables que adquirirán un valor clave en la interconectividad de forma lo más directa posible entre los municipios de Bizkaia y con los territorios limítrofes. En este caso, se han priorizado los tipos de actuación con menor impacto sobre el medio, apoyando las vías ciclistas de forma prioritaria sobre infraestructuras existentes y suelos previamente alterados e integradas en el paisaje.

Desde el punto de vista ambiental, la alternativa de menor afección sería la que dando cumplimiento a los objetivos y necesidades planteadas suponga menor ocupación de nuevos suelos (principalmente agrarios o con arbolado de interés), una menor afección a los espacios naturales protegidos, cauces fluviales y a la fauna y flora protegida, así como menores factores de riesgo (inundabilidad, etc.) y en este caso, se considera la Alternativa 2 como la más idónea.

De cualquier manera, tanto la Alternativa 1 como la 2, supondría un aumento del uso de la bicicleta como modo de transporte en detrimento del transporte motorizado, disminuyendo así Gases de Efecto Invernadero y mitigando la afección al cambio climático.



7. IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE IMPACTOS DERIVADOS DEL PTSVCB

En el proceso metodológico seguido en el Estudio Ambiental Estratégico se identifican en primer lugar, las posibles alteraciones ambientales que puedan producirse debido a las acciones derivadas del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia.

En segundo lugar, se realiza una caracterización de los impactos generados de acuerdo a los atributos o conceptos técnicos definidos por la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. El proceso concluye con la valoración de los impactos detectados y su clasificación de acuerdo a la terminología de la mencionada Ley.

7.1. Identificación y valoración de impactos

Detectadas las acciones que puedan ser fuente de impactos ambientales, se procede a la identificación de los elementos del medio susceptibles de ser alterados. Partiendo de esta información, se elabora una matriz cromática de identificación de impactos (Matrices 1) de cada una de las Líneas para después realizar la caracterización y la valoración final de los impactos significativos (Matrices 2).

Identificación de las acciones inductoras de posibles impactos

La ejecución de las diferentes propuestas del PTS de Vías ciclistas de Bizkaia, llevan implícitas una serie de acciones susceptibles de producir de impactos. Estos impactos se manifestarán en la fase de construcción y, en mucha menor medida en la de funcionamiento de las vías ciclistas.

Fase de obras	Fase de Funcionamiento
<ul style="list-style-type: none">- Talas y desbroces- Excavaciones y movimiento de tierras- Circulación de maquinaria- Generación de residuos- Aumento de tráfico pesado- Intercepción de caminos- Modificación temporal de la circulación viaria y alteración del tráfico- Ejecución vías ciclistas y puentes- Revegetación	<ul style="list-style-type: none">- Alumbrado- Nuevos cruces/puentes sobre cauces- Cambio de usos del suelo

Identificación de los elementos del medio susceptibles de ser alterados

A continuación, se presentan una relación de los componentes ambientales que pueden verse afectados por ejecución de las propuestas previstas en el PTSVCB. Es decir, se pretende identificar el conjunto de elementos ambientales que puedan verse afectados.



Componente ambiental	Elementos o propiedades ambientales
Suelo	- Pérdida de suelo
Aguas superficiales y subterráneas	- Afección a cauces y riberas - Vulnerabilidad a la contaminación de acuíferos
Aire	- Contaminación atmosférica - Ruido
Paisaje	- Afección sobre el paisaje
Vegetación	- Disminución de la vegetación arbórea de interés - Afección a hábitats de interés comunitario prioritarios
Espacios naturales y/o protegidos	- Afección a espacios naturales y/o protegidos
Fauna amenazada	- Posible afección sobre la fauna
Costa	- Afección a zonas de Especial Protección - Afección al Dominio Público Marítimo-Terrestre
Lugares de Interés Geológico (LIGs)	- Afección a Lugares de Interés Geológico
Corredores ecológicos	- Fragmentación de corredores ecológicos
Zonas húmedas	- Afección a zonas húmedas
Montes de Utilidad Pública	- Afección a Montes de Utilidad Pública
Procesos y riesgos	- Riesgo de inundación - Suelos contaminados
Medio socioeconómico, cultural y sostenibilidad	- Empleo - Pérdida de productividad agraria - Movilidad - Afección a los elementos del patrimonio - Contribución al cambio climático y/o mitigación
Recursos	- Consumo de recursos (agua, energía, Materiales, etc.)
Residuos	- Generación de residuos

En las Matrices de "Identificación y Prevaloración de Impactos" (Matriz 1), se relacionan las acciones previstas con los componentes ambientales. Éstas sirven para identificar las posibles alteraciones y, al mismo tiempo, hacer una primera valoración de los niveles de impacto, tanto negativos como positivos. Esta prevaloración posibilita una identificación previa del nivel de adecuación ambiental del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia. Los impactos se califican en función de su grado de relevancia en:

- Poco significativos
- Significativos
- Muy significativos
- Positivos

Según se desprende del resultado de la evaluación ambiental de las diferentes líneas ciclistas, se identifican un total de 26 impactos SIGNIFICATIVOS, valorados 14 como MODERADOS y 12 como COMPATIBLES (ver mapas de impactos).

Una vez elaboradas las Matrices de identificación y prevalorados los impactos, el siguiente paso consiste en la caracterización de dichos impactos en su correspondiente matriz (Matrices nº2). Estas matrices evalúan cada uno de los impactos negativos, calificados como "significativos" o "muy significativos", ya que los impactos calificados como "poco significativos" se consideran compatibles.



Para la caracterización y valoración de impactos se ha seguido el apartado 8 del Anexo VI de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, donde se describen los conceptos técnicos necesarios para la realización de la evaluación de los efectos significativos de los planes, programas o proyectos. El proceso concluye con la valoración de los impactos detectados y su clasificación de acuerdo a la terminología de la mencionada Ley.

Criterios de caracterización

- *Efecto directo: Aquel que tiene una incidencia inmediata en algún aspecto ambiental.*
- *Efecto indirecto o secundario: Aquel que supone incidencia inmediata respecto a la interdependencia, o, en general, respecto a la relación de un sector ambiental con otro.*
- *Efecto acumulativo: Aquel que al prolongarse en el tiempo la acción del agente inductor, incrementa progresivamente su gravedad, al carecerse de mecanismos de eliminación con efectividad temporal similar a la del incremento del agente causante del daño.*
- *Efecto sinérgico: Aquel que se produce cuando, el efecto conjunto de la presencia simultánea de varios agentes, supone una incidencia ambiental mayor que el efecto suma de las incidencias individuales contempladas aisladamente. Asimismo, se incluye en este tipo aquel efecto cuyo modo de acción induce en el tiempo la aparición de otros nuevos.*
- *Efecto temporal: Aquel que supone alteración no permanente en el tiempo, con un plazo temporal de manifestación que puede estimarse o determinarse.*
- *Efecto permanente: Aquel que supone una alteración indefinida en el tiempo de factores de acción predominante en la estructura o en la función de los sistemas de relaciones ecológicas o ambientales presentes en el lugar.*
- *Efecto a corto, medio y largo plazo: Aquel cuya incidencia puede manifestarse, respectivamente, dentro del tiempo comprendido en un ciclo anual, antes de cinco años, o en un periodo superior.*

Clasificación de los niveles de impactos

- *IMPACTO AMBIENTAL COMPATIBLE: Aquel cuya recuperación es inmediata tras el cese de la actividad y no precisa medidas preventivas o correctoras.*
- *IMPACTO AMBIENTAL MODERADO: Aquel cuya recuperación no precisa medidas preventivas o correctoras intensivas, y en el que la consecución de las condiciones ambientales iniciales requiere cierto tiempo.*
- *IMPACTO AMBIENTAL SEVERO: Aquel en el que la recuperación de las condiciones del medio exige medidas preventivas o correctoras y en el que, aún con esas medidas, aquella recuperación precisa un periodo de tiempo dilatado.*
- *IMPACTO AMBIENTAL CRÍTICO: Aquel cuya magnitud es superior al umbral aceptable. Con él se produce una pérdida permanente de la calidad de las condiciones ambientales, sin posible recuperación, incluso con la adopción de medidas protectoras o correctoras.*

7.2. Resumen y conclusiones de la valoración de Impactos

Como se desprende del Estudio Ambiental Estratégico, las alteraciones derivadas de las propuestas de vías ciclistas se han valorado la mayor parte como compatibles y, en menor medida, moderadas. Los moderados hacen referencia a la pérdida de suelo asociado a su potencial productividad agraria, afección a cauces y riberas y a la vegetación arbórea de interés.



Independientemente del resultado de la evaluación ambiental estratégica sobre los diferentes factores ambientales analizados (cuya afección es relativamente baja), es preciso poner en valor, el alto potencial de la ROP y su valía en el camino de la consecución de los objetivos pretendidos por el PTSVCB en aras a la movilidad sostenible y la descarbonización.

En este contexto, hay que destacar que se trata de una red con un nivel de habilitación destacado (44,4%) y sustentada muy mayoritariamente en plataformas e infraestructuras preexistentes (79,3%, esto es, 289,7 km), lo que da idea de su relativo bajo impacto global en el entorno, tal y como se desprende también en la presente EAE realizada.

Este bajo impacto ambiental de la ROP viene respaldado porque, de los 75,8 km pendientes de ejecutar y que precisan de nueva explanación (20,7% de la ROP), hay que destacar los siguientes 2 aspectos, que ya han sido comentados a lo largo del presente documento:

- Una parte importante de estos tramos transcurren por suelos urbanos consolidados y/o urbanizables, dentro de sus sistemas de comunicación viales (en concreto, 15,3 km que representan el 20,2%), por lo que no se considera que generen como tales vías ciclistas afección alguna al medio, toda vez que en su caso ésta afección viene generada y asumida por el propio desarrollo del suelo. Por el contrario, la implementación de la ROP en estos suelos urbanos y urbanizables garantiza que se integre entre sus viales de comunicación la movilidad activa ciclista.
- Otro porcentaje importante de las vías ciclistas de la ROP, que requieren nueva explanación (esto es, el 45,2%-34,2 km-), se plantean ser desarrolladas dentro de las zonas de protección de infraestructuras viarias o carreteras preexistentes (generalmente dentro de su banda de dominio público o en su caso de servidumbre).

Aquí también se puede considerar, de forma general, que el entorno ya ha sido previamente artificializado por la propia infraestructura soporte (y por tanto la posible afección de la vía ciclista queda asumida en la realidad preexistente). En tramos específicos que transiten por ámbitos de especial protección ambiental son analizados caso por caso individualmente con arreglo a su singularidad, tal y como se ha tenido en cuenta en las Líneas 5 "Urdaibai", 6 "Artibai" y L1.4 "Usansolo/Zornotza-Límite Álava".



Por otra parte, al aplicar este criterio valorativo se está poniendo en valor, asimismo, el que la nueva vía ciclista planteada e integrada en la zona de afección/protección inmediatamente próxima posible a la plataforma de la carretera preexistente viene a subsanar y compensar, en clave de sostenibilidad, la afección inicial provocada por una vía creada muy preferentemente para el solo uso del vehículo privado, compensándolo ahora con una solución de movilidad segura también para los modos activos de desplazamiento (ciclista y peatonal). Una consideración extensiva a todos los casos, también cuando la infraestructura soporte discurra por zonas ambientales más sensibles.

Por último, y para más ahondamiento en cuanto al impacto favorable del PTSVCB en la sostenibilidad (energética en este caso), destacar las conclusiones del estudio que sobre el mismo se detalla en el apartado 4.7. de este documento de EAE, tras el análisis del informe "Modelización de la demanda actual y futura" de enero de 2020 (Anexo 3 de la memoria del PTSVCB), acorde a lo dispuesto en el art. 7 de la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la CAPV.



8. PROPUESTA DE MEDIDAS PROTECTORAS, CORRECTORAS Y COMPENSATORIAS

Las medidas correctoras tienen como objeto minimizar y/o compensar las posibles alteraciones, estableciendo unas recomendaciones dirigidas a que el desarrollo de las determinaciones propuestas por el PTSVCB genere el menor impacto ambiental posible.

Se han descrito medidas relacionadas con los siguientes aspectos:

- Medidas en relación al ámbito máximo de afección
- Medidas en relación a espacios protegidos
- Medidas en relación a los impactos sobre las zonas húmedas y costeras
- Medidas en relación a los impactos sobre el suelo
- Medidas en relación a los impactos sobre los recursos hídricos
- Medidas en relación a los impactos sobre la vegetación
- Medidas en relación a los impactos sobre la fauna
- Medidas en relación a los impactos sobre el paisaje
- Medidas en relación a los impactos sobre la calidad del aire
- Medidas en relación a la contaminación acústica
- Medidas correctoras sobre la generación de residuos
- Medidas encaminadas a la minimización de riesgos (inundación)
- Medidas a favor de la sostenibilidad
- Medidas recogidas en la normativa del PTSVCB

Las medidas correctoras, protectoras o compensatorias relativas al desarrollo de los sectores propuestos en el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia, deberán ser presupuestadas durante la redacción de los proyectos constructivos de los nuevos itinerarios.



9. PLAN DE VIGILANCIA AMBIENTAL

Este plan tiene por objeto supervisar el cumplimiento de los objetivos y criterios ambientales y/o de sostenibilidad marcados por la propia memoria del PTSVCB y del EAE. Con carácter general, el contenido del Programa de Vigilancia y los aspectos objeto de supervisión serán:

- Grado de ejecución de los nuevos viales ciclistas.
- Control de las actuaciones de supervisión ambiental realizadas por la asesoría cualificada en temas ambientales en cada una de las obras de desarrollo del PTSVCB promovidas por la DFB.
- Control de la incidencia sobre la vegetación de mayor valor, espacios naturales protegidos, etc., especialmente durante la fase de obras.
- Supervisión de las superficies ocupadas por las obras previstas y definición de las áreas sensibles.
- Control de vertidos.
- Control de las áreas de mantenimiento de maquinaria.
- Control de movimientos de tierra.
- Control del ruido durante la fase de ejecución de las propuestas ciclables.
- Gestión de tierra vegetal.
- Gestión de residuos durante la fase de ejecución.
- Control de la gestión de suelos potencialmente contaminados.
- Supervisión de las labores de revegetación e integración paisajística.
- Control del grado de utilización de la red de vías ciclistas del PTS (mediante sistemas de contadores-aforadores y/o cualquier otro procedimiento o programa de conteo que determinen sus promotores y titulares, garantizando, al menos, la medición de datos de usos en dos puntos representativos de cada línea, a propuesta de la autoridad responsable del seguimiento)

El Plan de Vigilancia Ambiental permanecerá vigente a lo largo de la ejecución de las diferentes fases del PTS y de los proyectos que de él se deriven y, se llevará a cabo bajo la responsabilidad del personal técnico del Servicio foral de Planeamiento y de la Sección de Gestión de la Demanda, quienes estarán asistidos por una asesoría cualificada o bien por una persona especialista en materia de medio ambiente, ciclabilidad y movilidad sostenible, propio o externo. Este plan se dotará económicamente para su correcto cumplimiento.



La autoridad responsable del seguimiento será la Dirección General de Innovación y Gestión Viaria del órgano promotor del PTSVCB, el Departamento Foral de Infraestructuras y Desarrollo Territorial. Siendo asimismo, responsable de la remisión anual, a partir de la aprobación definitiva del PTSVCB, de los resultados de dicho seguimiento al órgano ambiental. Es conveniente su publicación en la sede electrónica del órgano promotor, en un formato accesible y comprensible para la ciudadanía.

En aras a poder determinar el grado de consecución de los objetivos del PTSVCB, junto con los indicadores de seguimiento orientativos propuestos y el programa de vigilancia ambiental señalado en el apartado 6. "Plan de Vigilancia Ambiental" del EsAE (y, en especial, el grado de ejecución y utilización de las vías ciclistas de la red objeto, cada sexenio del Plan), se valorarán los resultados alcanzados en cuanto a la representatividad de la bicicleta en la movilidad en Bizkaia (junto al resto de modos), y poder así valorar el grado cumplimiento de las previsiones establecidas en el PTSVCB para la movilidad ciclista (y su relación con la variación del coche privado). Esta valoración coincidirá con la elaboración de los "estudios de movilidad e imagen de la demanda" que desarrolla el Gobierno Vasco (*con datos de telefonía, la encuesta de residentes, la monética del transporte público y los datos de la intensidad media diaria-IMD y de distintos operadores y administraciones*), y del análisis de las matrices origen/destino a nivel de municipio resultante.

Los resultados de la imagen de la demanda de movilidad obtenida, en los diferentes ámbitos origen/destinos analizados por su representatividad entre la población de Bizkaia, y su relación con la presencia de las infraestructuras ciclistas de la ROP y del conjunto de planeamientos ciclables municipales y/o comarcales, serán igualmente comunicados al órgano ambiental y a la ciudadanía, en similitud con lo dispuesto en el Plan de Vigilancia.

9.1. Actuaciones sujetas a evaluación ambiental

Las actuaciones del presente Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia que tengan efectos significativos sobre el medio ambiente (dentro del desarrollo de sus vías ciclistas objeto), así como las modificaciones de entidad de su propia red objeto, estarán sometidos a sus correspondientes procedimientos de evaluación ambiental, con arreglo a lo dispuesto en la legislación vigente en la materia: la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi; la Ley Estatal 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y el Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégico de planes y programas; y la Norma Foral 10/2014, de 27 de junio, de vías ciclistas forales de Bizkaia.



Así, tal como se ha destacado al abordar la determinación de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias para la habilitación de las vías ciclistas del Plan, éstas están sujetas a la evaluación de impacto ambiental simplificada, conforme a lo dispuesto en el Anexo II.E de la Ley 10/2021, cuando alcanzan distancias iguales o superiores a los 2 km y/o discurren por espacios protegidos o que gocen de un régimen de protección (además de contar con el informe preceptivo solicitado al Servicio foral responsable de Patrimonio Natural). Junto a la parte normativizada, se adopta igualmente la medida genérica por la que se acuerda incorporar medidas concretas, tras el correspondiente análisis ambiental, en el resto de circunstancias de la puesta en servicio de la red objeto del Plan Territorial Sectorial.

Por otra parte, la revisión o las modificaciones del presente Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia que supongan una alteración sustancial de la red objeto y/o de sus determinaciones vinculantes (con sus correspondientes afecciones medioambientales potenciales a valorar) estarán sometidas a una nueva evaluación ambiental estratégica y al mismo procedimiento requerido para su aprobación, conforme a lo establecido en el citado marco normativo de referencia.

Al igual que la aprobación de las modificaciones ordinarias, que hacen referencia a aspectos puntuales de la red objeto (a criterios orientativos de trazado y no vinculantes), que no inciden sobre los criterios que condujeron a la aprobación del Plan, serán a cargo de sus titulares, tal y como viene señalado en el art. 18.2 de la NF 10/2014. Cumpliendo, en todo momento, los requerimientos de tramitación, tales como estudios de impacto ambiental e informes y autorizaciones de los órganos sustantivos implicados en cada caso, según el vigente ordenamiento y el propio texto normativo del Plan (entre ellos, el conjunto de «medidas preventivas, correctoras y compensatorias» para el desarrollo de las vías ciclistas de la red objeto del PTSVCB, tal y como establece su art. 20.b).

Cuando la construcción de la vía ciclista haya de ser incluida en el proyecto de construcción y/o reforma de otra infraestructura pública por transcurrir su trazado indisolublemente asociado a la misma, y ésta se halle sometida a evaluación de impacto ambiental, la vía ciclista habrá de considerarse, a todos los efectos, parte del proyecto global de la citada infraestructura.



10. EQUIPO DE TRABAJO

En la elaboración del presente documento, ha participado el siguiente equipo de profesionales de EKOS, Asesoría e Investigación Medioambiental (EECO S.L.).

Pilar Barraqueta
Doctora en Biología

DNI 17837023-V

Jan Lukas Menzel
Doctor en Geociencias

DNI 78941175-T

Henar Sevilla
Licenciada en Geografía

DNI 45822484-K

Adrián Díez
Licenciado en Geografía

DNI 72793974-D

Ione Ortega
Graduada en Biología

DNI 44347981-W

Amorebieta-Etxano, abril 2022