



▶ Arabako Foru
Aldundia
Diputación
Foral de Álava
▶

www.alava.net

Expte: 19/36

INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL QUE EMITE EL SERVICIO DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL EN RELACIÓN CON EL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL SIMPLIFICADA QUE SE SIGUE DEL “PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE URBANIZACIÓN DE LA CARRETERA A-132 A SU PASO POR LA LOCALIDAD DE AZÁCETA”.

1.- INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES.

La tramitación del “Proyecto de construcción de urbanización de la carretera A-132 a su paso por la localidad de Azaceta”, se encuentra sometida al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada, al incluirse entre los casos especificados en el Anexo I apartado “C)-1-1” de la Ley 3/98, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco. El procedimiento queda regulado mediante la Ley 21/2013, de Evaluación Ambiental (artículos 45, 46, 47 y 48).

En el marco de este procedimiento, con fecha 14 de enero de 2019, tuvo entrada en el Servicio de Sostenibilidad Ambiental de la Diputación Foral de Álava un escrito del Servicio de Carreteras de la citada Diputación, a los efectos de iniciar la tramitación del Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada del Proyecto de referencia. Junto con el escrito, se adjuntaba el Documento Ambiental en formato digital y en papel, así como una copia en digital del Proyecto Técnico.

Este Servicio de Sostenibilidad Ambiental de la Diputación Foral de Álava, con fecha 15 de enero de 2019, dio inicio a la fase de consultas a las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas en los términos establecidos en el artículo 46 de la Ley 21/2013.

Una vez finalizado el periodo de consultas el presente informe se emite por parte del Servicio de Sostenibilidad Ambiental, a instancias de la Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo de la Diputación Foral de Álava.

2.- BREVE RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO. ÁMBITO GEOGRÁFICO OBJETO DE EVALUACIÓN. ALTERNATIVAS ESTUDIADAS.

2.1.- Breve resumen de las características del proyecto

El proyecto se desarrolla básicamente sobre un único eje de 253 metros de longitud. Se adopta la siguiente sección transversal:



- Calzada de 7 metros (dos carriles de 3,25 m más mediana reductora de la velocidad de 0,5 metros).
- Arcén de 1 metro para localización de aceras.
- Arcén de 1,5 m para localización de aceras.
- Bermas en zona sin aceras de 0,75 m.
- Aceras de 1,80 m de anchura en el margen izquierdo.
- Aceras de 2,00 m en el margen derecho.
- Se desplaza el eje 15 cm hacia el margen izquierdo para ampliar acera en margen derecho.

El alzado previsto enlaza las rasantes de acceso y salida del tramo, de 1,69% y 2,72% de pendiente respectivamente.

Se prevé la construcción de dos apartaderos para el autobús, uno en cada sentido, de 39 metros de longitud total, incluyendo cuñas de entrada y salida. En estos casos la plataforma de la carretera se extiende desde la línea de delimitación de la calzada.

En la zona que rodea al lavadero del pueblo se reduce el espacio destinado a la circulación de vehículos mediante la construcción de aceras laterales, con radios de giro de $r = 12$ m y creando un espacio peatonal frente al edificio del lavadero, a equipar con dos bancos y un árbol.

Se permite el acceso actual a la báscula situada junto al lavadero mediante el paso sobre la nueva acera peatonal, que contará con un vado de acceso o paso rebajado.

La solución de firme prevista es de 25 cm de zahorra artificial y 17 cm de mezclas bituminosas.

Se mantienen las características generales del drenaje actual, mediante la colocación de nuevos sumideros y reforma de los canales con rejilla para la recogida de las aguas de las rigolas de las nuevas aceras. Asimismo, se renueva la canalización lateral del margen derecho, para drenaje de la escorrentía de los taludes que descienden hacia la carretera por ese lado. Se reforman las conexiones de desagüe actual hacia una arqueta existente y hacia el cauce del río Berrón.

La obtención de un paso de acera de 1,80 metros de anchura, en el entorno del cruce del río Berrón, precisa de la construcción de una losa que una los extremos del cauce en sentido longitudinal a la carretera. La losa se ha diseñado mediante placa alveolar prefabricada, de 1,2 x 7 m de dimensión y de 20 cm de canto, apoyada sobre dos estribos flotantes, situados a sendos lados del cauce junto a la embocadura del paso actual. Los estribos tienen una dimensión en planta de 1,5 x 1,2 m, y una altura del cimiento de 50 cm, sobre el que se eleva el apoyo otros 50 cm, en donde descansan los extremos de la placa alveolar.

Respecto a la acera que se crea entre los P.Ks 0+066 y 0+092 de anchura 1,5 m, se apoyará directamente sobre la imposta actual del canal.

Se realizará la preinstalación para la semaforización y alumbrado de un futuro paso de peatones a emplazar en el PK 0+100, junto a la parada de autobús situada en la margen derecha.

Se estima un plazo para la realización de las obras de 5 meses.



2.2.- Ámbito geográfico objeto de la evaluación:

El ámbito geográfico del proyecto se sitúa en el municipio de Arraia-Maeztu, concretamente en la travesía urbana del pueblo de Azáceta. Se trata de un ámbito totalmente urbano y por tanto muy antropizado.



2.3. Alternativas estudiadas:

Según se desprende de la documentación aportada por el promotor, se han contemplado y estudiado dos alternativas. Según expone el promotor se ha estimado que la opción claramente más efectiva, y de menor afección sobre el medio, consiste en ampliar las plataformas existente con el aprovechamiento del firme actual, quedando cualquier otra opción relegada a una peor valoración dado que sería preciso crear nuevos trazados y nuevos pavimentos con mayor invasión del medio natural, mayor consumo de recursos y materiales y sin que se aporten beneficios relevantes al objeto del proyecto.



La Alternativa "0" o de no Intervención (No seleccionada) supondría mantener la calzada actual de la A-132, lo cual no mejoraría las carencias de seguridad que actualmente presenta la travesía en cuanto al tránsito de vehículos que atraviesan Azáceta y los que realizan giros a izquierda y derecha para acceder a dicha población. A ello han de sumarse los cruces de vehículos y personas que acceden de una margen de la carretera a la otra y el tránsito de peatones por los arcones.

La inexistencia de apartaderos para el autobús de transporte público provoca que tengan que detenerse en el arcén de la travesía para subir y bajar pasajeros, con el consiguiente peligro. Además resulta preciso ordenar los accesos al lavadero, un punto de interés para muchas personas que se acercan habitualmente a Azáceta para cargar agua.

La Alternativa "1" seleccionada, según se ha expuesto, se basa en la ampliación de la plataforma de la carretera actual con los siguientes objetivos:

- Dotar al trayecto de aceras peatonales laterales que garanticen un desplazamiento peatonal seguro.
- Creación de apartaderos de bus en ambos sentidos.
- Delimitar los accesos al pueblo.
- Posibilitar la construcción futura de un paso de peatones seguro.

3.- RESUMEN DE LA FASE DE CONSULTA.

A continuación se muestra la relación de organismos, entidades y asociaciones a las que se les ha consultado, y se señala de cuáles de ellas se ha recibido respuesta:

URA - Agencia Vasca del Agua	✓
Dirección de Patrimonio Cultural de Gobierno Vasco	✓
Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco	
Dirección de Administración Ambiental del Gobierno Vasco	
Instituto Alavés de la Naturaleza	
Ekologistak Martxan Araba	
GADEN - Grupo Alavés para la Defensa y Estudio de la Naturaleza	
Grupo Ecologista Eguzki	
Hontza	
Asociación GAIA	
Gasteiz Zero Zabor	
Federación Alavesa de Montaña (Sección de Medio Ambiente)	
UAGA - Unión de Agricultores y Ganaderos de Álava	
IHOBE - Sociedad Pública de Gestión Ambiental	
Asociación de Concejos de Álava	
SEO BirdLife	
Ayuntamiento de Arraia-Maeztu	
Junta Administrativa de Azaceta	
Cuadrilla de Campezo-Montaña Alavesa	
Servicio de Montes de la Diputación Foral de Álava	
Servicio de Museos y Arqueología de la Diputación Foral de Álava	✓
Servicio de Calidad Ambiental de la Diputación Foral de Álava	
Servicio de Patrimonio Histórico-Arquitectónico de la Diputación Foral de Álava	✓
Dirección de Agricultura de la Diputación Foral de Álava	✓



Se realiza a continuación un pequeño resumen de lo contemplado en las respuestas recibidas (se adjuntan copias completas de los documentos recibidos):

- El Servicio de Patrimonio Histórico-Arquitectónico informa que el proyecto no afecta a elementos o inmuebles protegidos por su valor histórico-cultural y que en consecuencia desde el punto de vista de dicho Servicio no existe inconveniente alguno para su tramitación.
- El Servicio de Museos y Arqueología de la Diputación Foral de Álava indica que en el ámbito de la obra no hay constancia hasta el momento de restos o estructuras arqueológicas. Se señala asimismo que, siempre que se cumplan las medidas de salvaguarda que en relación con el patrimonio cultural se establecen en el propio proyecto constructivo, la afección arqueológica será inexistente.
- La Dirección de Patrimonio Cultural informa que el Proyecto y su Documento Ambiental recogen correctamente los elementos de interés arquitectónico y los trata adecuadamente en lo relativo a su protección.
- La Dirección de Agricultura de la Diputación Foral informa que el Proyecto no afecta a suelos calificados como de "Alto Valor Agrológico". En caso de que se requiera la utilización de caminos rurales inscritos en el Registro de Caminos Rurales del Territorio Histórico de Álava, se deberá solicitar el correspondiente informe técnico al Servicio de Desarrollo Agrario de la Diputación Foral de Álava.
- UR Agentzia – Agencia Vasca del Agua URA en su informe señala que las medidas que propone el Documento Ambiental son muy adecuadas. Se concluye en el informe de URA que:
 - De acuerdo con la normativa vigente en materia de aguas, toda actuación que se realice tanto en dominio público hidráulico, como en su zona de policía (100m), así como el vertido de aguas residuales a terreno y a los cauces públicos requerirá de la previa autorización de la Administración Hidráulica competente (Confederación Hidrográfica del Ebro), que se tramitará en las oficinas de la Agencia Vasca del Agua. Se adelanta al respecto que no serían admisibles voladizos sobre el DPH en el tramo canalizado. En la zona del paso transversal existente sólo serían autorizables ocupaciones del citado DPH en aquellos casos en los que previa justificación estén vinculados a la mínima ampliación requerida para posibilitar el tránsito peatonal.
 - La captación de aguas, tanto superficiales como subterráneas, requerirá de la previa concesión o autorización temporal, a otorgar por la CHE.
 - Respecto a las medidas de control del programa de vigilancia ambiental se propone que se contemple la posibilidad de realizar controles de la calidad del agua, en el cauce, aguas abajo y aguas arriba del ámbito de las obras. En estos controles los parámetros a analizar serían pH, conductividad, sólidos en suspensión, hidrocarburos, aceites y grasas.



4.- VALORACIÓN AMBIENTAL. PRINCIPALES IMPACTOS AMBIENTALES. EFECTOS NEGATIVOS SOBRE LA RED NATURA 2000

Según se ha descrito anteriormente el proyecto se ejecuta en un ámbito urbanizado totalmente, en la travesía del pueblo de Azaceta. La actuación se ciñe al área ya alterada de la carretera, junto al río Berrón.

No se esperan impactos relevantes sobre el paisaje, vegetación, suelos, ni tampoco sobre otros componentes ambientales. Según han informado los órganos competentes no se prevé afección sobre elementos inventariados o catalogados de patrimonio histórico arquitectónico, ni arqueológico.

No obstante lo anterior, habrán de extremarse las precauciones por la posible afección a las aguas del arroyo Berrón, que en este tramo discurre canalizado y sin vegetación arbustiva o arbórea ribereña de interés. Es por ello, y según recomienda la Agencia Vasca del Agua URA, se estima oportuno realizar controles de la calidad del agua para valorar posibles incidencias en la corriente superficial y su fauna piscícola asociada.

No se afecta a la Red Natura 2000, puesto que el río Berrón comienza a estar catalogado como ZEC a partir de la población de Vírgala, unos kilómetros aguas abajo del punto de actuación.

5.- MEDIDAS PROTECTORAS Y CORRECTORAS.

En el apartado 7 del Documento Ambiental se señalan una serie de medidas para la integración ambiental del Proyecto, tanto preventivas como correctoras, las cuales se consideran correctas en términos generales, por lo que procede que se apliquen en los términos en los que se describen. No obstante, a continuación se incluyen las medidas complementarias que consideramos deben ser adoptadas para evitar y/o minimizar los efectos ambientales negativos en el ámbito afectable descrito.

- A) Con anterioridad al inicio de las obras su Promotor dará aviso al Servicio de Sostenibilidad Ambiental, al objeto de efectuar un correcto seguimiento ambiental de las obras y de verificar el cumplimiento de lo establecido en el presente Informe de Impacto Ambiental y en el Documento Ambiental.
- B) Para la utilización de zonas de préstamo o vertederos, se requerirá autorización previa del Órgano Ambiental a los efectos de evaluar la idoneidad de los emplazamientos y establecer las medidas de restauración ambiental para la minimización y corrección de impactos.
- C) No establecer áreas de servicio, parques de maquinaria, y almacenamiento de productos contaminantes en el ámbito próximo a la red hidrográfica (río Berrón).



D) Los caminos de tierra construidos para acceso a las obras y emplazamientos de equipos materiales que no sean necesarios una vez terminada la obra, deberán ser clausurados, e incluso revegetados si fuera pertinente.

E) El promotor llevará a cabo un seguimiento y control de la calidad del agua del río Berrón que incluirá la toma de muestras y análisis periódicos de las aguas, debiéndose realizar con una frecuencia de al menos dos veces al mes. Los análisis deberán incluir como mínimo el registro de los siguientes parámetros:

- Temperatura
- PH
- Sólidos totales. Sólidos en suspensión.
- Oxígeno disuelto
- Conductividad
- Demanda química de oxígeno (DQO)
- Nitrógeno orgánico y amoniacal (NTK)
- Nitratos y nitritos
- Fósforo total (PT)
- Hidrocarburos, aceites y grasas.

Los puntos de toma de muestras de agua en el río Berrón se definirán previa visita al terreno por parte el promotor y del Órgano Ambiental y se localizarán al menos en dos puntos: aguas abajo y aguas arriba de la actuación.

Los muestreos realizados se remitirán regularmente a este Órgano Ambiental y Administraciones competentes.

F) Deberán habilitarse, durante el período de realización de las obras, recipientes estancos, depósitos impermeabilizados u otros sistemas alternativos para almacenamiento de lubricantes o carburantes, quedando prohibido el vertido de los ya utilizados, los cuales se entregarán a gestor autorizado. Esta prohibición se hace extensiva a los restos de hormigón, materiales constructivos, tierras, etc., que se enviarán a escombrera o vertedero autorizados. Los residuos de construcción y demolición procedentes de la retirada del depósito existente deberán gestionarse conforme se establece en el Decreto 112/2012, de 26 de junio, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

G) Una vez finalizadas las obras se efectuará una rigurosa campaña de limpieza. El área de influencia del proyecto habrá de quedar totalmente limpia de restos de obras, y las instalaciones de obra totalmente desmanteladas.



H) Se estima conveniente la realización de una labor de seguimiento medioambiental a llevar a cabo de forma coordinada entre el Servicio de Carreteras y el Servicio de Sostenibilidad Ambiental de esta Diputación Foral, a realizar durante la fase de construcción para conocer y evaluar la eficacia de las medidas correctoras y de restauración ambiental aplicadas y corregir las posibles deficiencias que se puedan apreciar. A este respecto, tras la finalización de las actuaciones se dará comunicación al Servicio de Sostenibilidad Ambiental para la verificación del correcto cumplimiento de las medidas ambientales establecidas.

Vitoria-Gasteiz, 21 de marzo de 2019

**El Jefe de la Sección de
Evaluación Ambiental**

Fdo.: Juan Abad García

**Vº Bº:
La Jefa del Servicio de
Sostenibilidad Ambiental**

Fdo: Mª Elena Gómez Chico