

## DISPOSICIONES GENERALES

DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y VIVIENDA

### 5073

*DECRETO 145/2018, de 9 de octubre, por el que se aprueba definitivamente la modificación del Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Álava Central, para posibilitar la construcción de la Terminal Logística Intermodal de Jundiz-Villodas.*

1.– El Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Álava Central fue aprobado definitivamente mediante el Decreto 277/2004, de 28 de diciembre.

Este Plan Territorial Parcial establece una ordenación integral para todo el Área Funcional, que comprende los términos municipales de Alegría-Dulantzi, Armiñon, Arraia-Maeztu, Arrozua-Ubarandía, Asparrena, Barrundia, Berantevilla, Bernedo, Campezo, Zigoitia, Kuartango, Elburgo, Iruña de Oca, Iruraiz-Gauna, Lagrán, Lantarón, Legutio, Otxandio, Peñacerrada-Urizaharra, Ribera Alta, Ribera Baja, Añana, Salvatierra, San Millán, Ubide, Urkabustaiz, Valdegovía, Valle de Arana, Vitoria-Gasteiz, Zaldondo, Zambrana, Zuia e inclusive además los ámbitos de Sierra Brava de Badaya, Parzonería de Entzia, Comunidad de Peñacerrada-Urizaharra, Lagrán y Laño.

2.– El Protocolo de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Administración Autonómica del País Vasco para el desarrollo de las terminales logísticas intermodales incluidas en la red básica de mercancías del Plan Estratégico para el impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías, tiene por objeto instrumentar la cooperación necesaria entre ambas administraciones para el desarrollo de las terminales logísticas intermodales de Jundiz y Lezo, incluidas en la Red Básica de Mercancías del Plan Estratégico para el impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías de España.

3.– En julio de 2012 la Dirección de Planificación Territorial, Urbanismo y Regeneración Urbana y la Dirección de Infraestructuras del Transporte, ambas del Gobierno Vasco, promovieron conjuntamente la redacción de la presente modificación, que tiene por objeto principal reservar un área para usos logísticos en los municipios de Vitoria-Gasteiz e Iruña de Oca para la construcción de la terminal intermodal de Jundiz-Villodas. Este ámbito situado al oeste del área urbana de Vitoria-Gasteiz, se corresponde con el área delimitada por el trazado ferroviario actual existente, de Ancho Ibérico y el futuro trazado ferroviario de Alta Velocidad y Ancho Internacional. El área tiene una superficie de 45,69 hectáreas, de las cuales 28,26 corresponden al municipio de Iruña de Oca y 17,43 al de Vitoria-Gasteiz.

4.– Dado que mediante Orden de 11 de junio de 2012, de la Consejera de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca, se dispuso declarar el carácter no sustancial de la presente modificación, en la tramitación de la misma se han observado los trámites previstos en el Decreto 206/2003, de 9 de septiembre, por el que se regula el procedimiento para la aprobación de las modificaciones no sustanciales de las Directrices de Ordenación Territorial, Planes Territoriales Parciales y Planes Territoriales Sectoriales.

5.– La referida modificación del Plan Territorial Parcial incorpora las Normas de Ordenación que se acompañan como Anexo I al presente Decreto para su publicación.

6.– En relación con el procedimiento de evaluación ambiental se ha tramitado de conformidad con la legislación ambiental aplicable, constando en el expediente el documento de referencia de 27 de septiembre de 2012, el documento de alcance del estudio ambiental estratégico formulado mediante resolución de 22 de mayo de 2015 y, finalmente, la declaración ambiental estratégica

formulada por resolución de 15 de noviembre de 2017, cuyo contenido se ha incorporado a la presente modificación del Plan.

Así mismo y en cumplimiento de lo señalado en el artículo 26.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se adjunta como Anexo II a este Decreto el extracto sobre la integración en la Modificación del Plan, de los aspectos ambientales, incluidas las medidas adoptadas para el seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación de dicha modificación del Plan.

7.– El Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda, es el competente para elevar al Consejo de Gobierno la aprobación definitiva de la presente modificación del Plan, en virtud de lo dispuesto en el artículo 4.7 del Decreto 206/2003 de 9 de septiembre, por el que se regula el procedimiento para la aprobación de las modificaciones no sustanciales de las Directrices de Ordenación Territorial, Planes Territoriales Parciales y Planes Territoriales Sectoriales.

En su virtud, a propuesta del Consejero de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda, previa deliberación y aprobación del Consejo de Gobierno en su sesión celebrada el día 9 de octubre de 2018,

#### DISPONGO:

Artículo único.– 1.– Aprobar definitivamente la modificación del Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Álava Central, para posibilitar la construcción de la terminal logística intermodal de Jundiz-Villodas, cuyas Normas de Ordenación se incluyen como Anexo I al presente Decreto.

2.– Así mismo y como Anexo II, se publica el extracto sobre la integración en la Modificación del Plan de los aspectos ambientales, incluidas las medidas adoptadas para el seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación de dicha modificación del Plan.

3.– En la sede electrónica del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda se encuentran disponibles todos los documentos que conforman la modificación del Plan Territorial Parcial.

#### DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Los planeamientos urbanísticos de los municipios de Vitoria-Gasteiz e Iruña de Oca inmersos en procesos de formulación, revisión o modificación que no hayan sido aprobados inicialmente en el momento de la entrada en vigor de esta modificación del Plan, deberán adaptarse a las determinaciones contenidas en esta.

En todo caso, los citados planeamientos urbanísticos vigentes deberán adaptarse a lo dispuesto en esta modificación en el plazo máximo de dos años a contar desde su entrada en vigor.

#### DISPOSICIÓN FINAL

El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del País Vasco.

Dado en Vitoria-Gasteiz, a 9 de octubre de 2018.

El Lehendakari,  
IÑIGO URKULLU RENTERIA.

El Consejero de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda,  
IGNACIO MARÍA ARRIOLA LÓPEZ.

## ANEXO I AL DECRETO 145/2018, DE 9 DE OCTUBRE

## NORMAS DE ORDENACIÓN

Normas de ordenación que se modifican.

Ficha de la Operación Estratégica OE3 Arco de la Innovación Sur.

Puerta de Álava-Jundiz.

Título IV Fichas de Operaciones Estratégicas Ficha de la Operación Estratégica OE3 Arco de la Innovación Sur: Puerta de Álava-Jundiz

Operación Estratégica OE3

Arco de la Innovación Sur.

Puerta de Álava-Jundiz.

Determinaciones vinculantes.

1.– Localización.

Fragmento: B-3.

Municipios: Iruña de Oca, Vitoria-Gasteiz.

2.– Clasificación del suelo afectado según planeamiento (Udalplan).

Suelo no urbanizable. Suelo urbanizable.

3.– Objeto.

Constituye una intervención emblemática de carácter mixto, acotada entre la acometida actual de la A-2622 en la N-I (con previsiones de modificación en razón de la nueva variante de Nancloares de la Oca) y el entorno próximo a la bifurcación de la Circunvalación de Vitoria-Gasteiz y la N-102. Pretende impulsar la construcción de la «nueva puerta de acceso a Álava», actuación de fuerte contenido simbólico que persigue alcanzar una gran significación territorial al configurarse como el punto de confluencia de las conexiones de estructura de los Valles y la Llanada sur, del acceso a la ciudad de Vitoria-Gasteiz y de la cabecera sur del «Arco de la Innovación».

La intervención pretende potenciar y difundir el valor arqueológico del Monte de Jundiz en cuyo entorno se hallan los yacimientos correspondientes al poblado de Jundiz, el poblado de Ariñez y la ermita de San Juan de Jundiz. Partiendo de delimitar claramente las zonas de yacimientos, la propuesta prevé la creación de itinerarios de visita al monte con elementos de carácter didáctico-cultural que, a modo de pequeños hitos, permitan conocer la riqueza arqueológica del área y revelen al mismo tiempo los procedimientos empleados para llevar a cabo las excavaciones.

En la confluencia de la N-I y la N-102, podría emplazarse una gran construcción representativa destinada a sede de organismos públicos, culturales, recintos de convenciones, exposiciones, celebraciones, etc., debería convertirse también en elemento central de la zona arqueológica, aglutinando todas las actividades cuyo punto de referencia fuera esta materia.

Los flancos sureste y noroeste de la actuación deben responder en su tratamiento a la particularidad ambiental del sitio y a potenciar el desarrollo cualificado de actividades preexistentes y previstas. No obstante, la traza asumida por el Plan Territorial Sectorial de la red ferroviaria de la CAPV para la nueva línea de velocidad alta, condiciona enormemente la potencialidad de estos

suelos, y sobre todo de los situados al noroeste, al atravesarlos en diagonal afectando la parte central del ámbito.

Al desarrollo de esta actuación contribuyen las previsiones de suelo industrial de los Planes Generales de Vitoria-Gasteiz e Iruña de Oca, así como las iniciativas públicas definidas en el PTS de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales (Plataforma Logística Intermodal; Polígono para Actividades de Transporte y Distribución de Mercancías; y, ampliación y consolidación del Polígono de Jundiz) con incidencia en el entorno.

#### 4.– Criterios de aplicación.

De consideración obligatoria:

De carácter general.

– La ordenación del territorio de esta Operación Estratégica tendrá una consideración específica hacia la problemática de la inundabilidad de algunas Áreas ante los diferentes períodos de avenidas y ante su emplazamiento sobre el acuífero cuaternario de Vitoria-Gasteiz, diseñando una propuesta infraestructural y de ordenación de usos acorde con tal característica.

Respecto a los usos.

– Se compatibilizará el planeamiento entre los municipios de Iruña de Oca y Vitoria-Gasteiz, en los vacíos existentes entre Subillabide y Jundiz, poniendo en valor el activo de los yacimientos arqueológicos existentes en el ámbito.

– El lateral noroccidental se destinará a actividades productivas, en base a las implantaciones existentes y a las previsiones de planeamiento.

– El Monte de Jundiz se pondrá en valor como ámbito de notable valor arqueológico. Se crearán itinerarios educativos-culturales con pequeños hitos que difundan las cualidades arqueológicas del entorno, incluyendo referencias del valioso yacimiento situado entre Villodas y Trespuentes.

Respecto a las infraestructuras.

– El órgano competente en materia de carreteras, además de resolver la unión Etxabarri Ibiña/Armiñón a su paso por el Arco de la Innovación, deberá dar solución a los problemas de conexión e interrelación de aquella con las distintas piezas del Arco y de la ciudad de Vitoria-Gasteiz.

– Cuidar la resolución del punto de encuentro entre la N-I y la N-102, condicionado por las directrices de los trazados de ambas vías.

– El tratamiento de los taludes ferroviarios deberá garantizar la mejor integración posible del tren a la actuación, asegurando el tratamiento paisajístico que permita asociarlos a las zonas verdes de la intervención.

– Incluir en la actuación el tramo del Camino de Santiago (declarado Conjunto Monumental) que discurre por el ámbito.

Recomendaciones:

Respecto a los usos.

– Impulsar la construcción de una edificación representativa en la intersección de la N-I con la N-102, espacio de elevado carácter simbólico que tiende a comportarse como «puerta de acceso» al territorio.

– El espacio productivo noroccidental debería contemplar la implantación de servicios o industria escaparate conformando la fachada a la N-I.

– Se recomienda que el lateral suroriental de la actuación se destine a actividades dotacionales de gran consumo de suelo. Podría acoger instalaciones deportivas donde pudieran ofrecerse los deportes más tradicionales junto a aquellos que, como es el caso de la hípica, demandan grandes extensiones de terreno. Se recomienda no obstante complementar estas instalaciones con una extensión deportiva de uso público, preferentemente situada en el extremo noreste, en estrecha relación con la construcción representativa situada en la intersección de la N-1 y N-102.

– Valorar el asentamiento de usos terciarios frente a la intersección de la N-I y N-102.

– En el Monte de Jundiz se sugiere organizar los servicios necesarios a su nuevo carácter de «área visitable», al pie del mismo.

– Procurar generar una faja verde continua en los laterales oriental y occidental de la Circunvalación de la N-I que, por un lado, separe de la vía las actividades económicas previstas en la extensión del Polígono de Jundiz y, por otro, se comporte como elemento de articulación con las intervenciones de esta Operación Estratégica.

– Atender al mantenimiento e integración de la vegetación autóctona existente en la ordenación.

Respecto a las infraestructuras.

– Proponer, en el Monte de Jundiz, distintos recorridos interiores del recinto -previando áreas de aparcamiento en el inicio de los mismos-, posibilitando opciones alternativas de visita.

– Debería procurarse la integración de las áreas de aparcamiento en el entorno, manteniendo para las mismas un tamaño acotado, fraccionándolas en su caso para evitar la aparición de amplias superficies con dicho destino.

5.– Organismo impulsor.

Departamentos de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente y de Cultura del Gobierno Vasco. Departamentos de Urbanismo y Medio Ambiente, de Obras Públicas y Transportes y de Administración Local de la Diputación Foral de Álava. Ayuntamientos.

Normas de ordenación modificadas.

Ficha de la Operación Estratégica OE3 Arco de la Innovación Sur.

Puerta de Álava-Jundiz.

Título IV Fichas de Operaciones Estratégicas Ficha de la Operación Estratégica OE3 Arco de la Innovación Sur: Puerta de Álava-Jundiz.

Operación Estratégica OE-3

Arco de la Innovación Sur.

Puerta de Álava-Jundiz.

Determinaciones Vinculantes.

1.– Localización.

Fragmento: B-3.

Municipios: Iruña de Oca, Vitoria-Gasteiz.

## 2.– Clasificación del suelo afectado según planeamiento (Udalplan).

Suelo no urbanizable. Suelo urbanizable.

## 3.– Objeto.

Constituye una intervención emblemática de carácter mixto, acotada entre la acometida actual de la A-2622 en la N-I (con previsiones de modificación en razón de la nueva variante de Nanclores de la Oca) y el entorno próximo a la bifurcación de la Circunvalación de Vitoria-Gasteiz y la N-102. Pretende impulsar la construcción de la «nueva puerta de acceso a Álava», actuación de fuerte contenido simbólico que persigue alcanzar una gran significación territorial al configurarse como el punto de confluencia de las conexiones de estructura de los Valles y la Llanada sur, del acceso a la ciudad de Vitoria-Gasteiz y de la cabecera sur del «Arco de la Innovación».

La aprobación definitiva del Estudio Informativo de Integración en la ciudad de Vitoria-Gasteiz ha modificado considerablemente las previsiones iniciales del trazado de la red de Alta Velocidad. El nuevo trazado de ancho europeo ha delimitado un ámbito entre este y el trazado ferroviario existente, de ancho ibérico, extraordinariamente adecuado para localizar la Terminal Intermodal de Transferencia de Mercancías del Territorio Histórico de Álava. Esta actuación constituye uno de los elementos fundamentales y de mayor relevancia de la Intervención.

La intervención pretende potenciar y difundir el valor arqueológico del Monte de Jundiz en cuyo entorno se hallan los yacimientos correspondientes al poblado de Jundiz, el poblado de Ariñez y la ermita de San Juan de Jundiz. Partiendo de delimitar claramente las zonas de yacimientos, la propuesta prevé la creación de itinerarios de visita al monte con elementos de carácter didáctico-cultural que, a modo de pequeños hitos, permitan conocer la riqueza arqueológica del área y revelen al mismo tiempo los procedimientos empleados para llevar a cabo las excavaciones.

En la confluencia de la N-I y la N-102, podría emplazarse una gran construcción representativa destinada a sede de organismos públicos, culturales, recintos de convenciones, exposiciones, celebraciones, etc., debería convertirse también en elemento central de la zona arqueológica del Monte Jundiz situada en las inmediaciones, aglutinando todas las actividades cuyo punto de referencia fuera esta materia. En este sentido la exclusión del Área del Monte Jundiz del ámbito de Suelo de Transformación Territorial, supondrá una mayor garantía para el mantenimiento y potenciación de sus Valores Arqueológicos y Ambientales.

«Para establecer la ubicación exacta de la gran construcción representativa habrán de tenerse en consideración las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, las cuales determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar la mencionada construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.).»

Los flancos sureste y noroeste de la actuación deben responder en su tratamiento a la particularidad ambiental del sitio y a potenciar el desarrollo cualificado de actividades preexistentes y previstas.

Al desarrollo de esta actuación contribuyen las previsiones de suelo industrial de los Planes Generales de Vitoria-Gasteiz e Iruña de Oca, así como las iniciativas públicas definidas en el PTS de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales (Plataforma Logística Intermodal; Polígono para Actividades de Transporte y Distribución de Mercancías; y, ampliación y consolidación del Polígono de Jundiz) con incidencia en el entorno.

#### 4.– Criterios de aplicación.

De consideración obligatoria:

De carácter general.

– La ordenación del territorio de esta Operación Estratégica tendrá una consideración específica hacia la problemática de la inundabilidad de algunas Áreas ante los diferentes períodos de avenidas y ante su emplazamiento sobre el acuífero cuaternario de Vitoria-Gasteiz, diseñando una propuesta infraestructural y de ordenación de usos acorde con tal característica.

Respecto a los usos.

– Se compatibilizará el planeamiento entre los municipios de Iruña de Oca y Vitoria- Gasteiz, en los vacíos existentes entre Subillabide y Jundiz, poniendo en valor el activo de los yacimientos arqueológicos existentes en el ámbito.

– En el extremo Norte, el Ámbito delimitado por el trazado de la red ferroviaria de Alta Velocidad y la red ferroviaria existente, de Ancho Ibérico, se destinara a actividades logísticas y de transporte y se dispondrá la Terminal Intermodal de Transferencia de Mercancías del Territorio Histórico de Álava.

– La definición constructiva de la intermodal en el espacio priorizará la mínima ocupación posible de suelo, y de forma preferente al noreste del ámbito.

– Contrastada la zona afectada por la modificación en la que se prevé la intervención constructiva de la Estación Intermodal (Zona de Transformación Territorial) con la documentación gráfica disponible de las zonas de presunción arqueológica tanto del municipio de Iruña de Oca como de Vitoria-Gasteiz, no se observa que ninguna de estas recaiga sobre el ámbito; antes bien, la desafección al Este del Monte de Jundiz como espacio sujeto de transformación territorial libera este espacio singular y las zonas que están en él. No obstante lo anterior, toda intervención constructiva sobre la zona deberá observar lo establecido en la Ley 7/1990, de 3 de julio, de Patrimonio Cultural del País Vasco.

La revisión de los Planes Generales de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz y de Iruña de Oca, en proceso de realización, debieran, de forma individualizada o conjunta, desclasificar una superficie no inferior a 50 Hectáreas de suelo Urbanizable de alto valor agrológico, que pasará a ser clasificado como suelo No Urbanizable categoría Agroganadera y Campiña de Alto Valor Estratégico.

– La decisión que adopten los Ayuntamientos de Iruña de Oca y Vitoria-Gasteiz, de forma conjunta o individualizada, deberá justificar que el área a desclasificar finalmente escogida es ambientalmente idónea para compensar la pérdida de suelo de alto valor agrológico; en caso de optar por un área no analizada en el punto 6 de la Addenda al Estudio Ambiental Estratégico de la Modificación del Plan, de mayo de 2017, deberá acreditarse dicha conformidad mediante un análisis comparativo con dichas propuestas ya analizadas, que incluya, al menos, las mismas variables ambientales utilizadas.

– Asimismo los Planes Generales de los referidos municipios analizarán de forma coordinada con la Agencia Vasca del Agua (URA) la inundabilidad que fuera a generar la ejecución de la nueva Red Ferroviaria de la CAPV y la Terminal Intermodal prevista.

– El lateral occidental se destinará a actividades productivas, en base a las implantaciones existentes y a las previsiones de planeamiento.

– El Monte de Jundiz se pondrá en valor como ámbito de notable valor arqueológico. Se crearán itinerarios educativos-culturales con pequeños hitos que difundan las cualidades arqueológicas del entorno, incluyendo referencias del valioso yacimiento situado entre Villodas y Trespuentes.

Respecto a las infraestructuras.

– El órgano competente en materia de carreteras, además de resolver la unión Etxabarri Ibiña/ Armiñón a su paso por el Arco de la Innovación, deberá dar solución a los problemas de conexión e interrelación de aquella con las distintas piezas del Arco y de la ciudad de Vitoria-Gasteiz.

– Cuidar la resolución del punto de encuentro entre la N-I y la N-102, condicionado por las directrices de los trazados de ambas vías.

– El tratamiento de los taludes ferroviarios deberá garantizar la mejor integración posible del tren a la actuación, asegurando el tratamiento paisajístico que permita asociarlos a las zonas verdes de la intervención.

– Incluir en la actuación el tramo del Camino de Santiago (declarado Conjunto Monumental) que discurre por el ámbito.

Recomendaciones:

Respecto a los usos.

– Impulsar la construcción de una edificación representativa en la intersección de la N-I con la N-102, espacio de elevado carácter simbólico que tiende a comportarse como «puerta de acceso» al territorio.

– El espacio productivo occidental debería contemplar la implantación de servicios o industria escaparate conformando la fachada a la N-I.

– Se recomienda que el lateral suroriental de la actuación se destine a actividades dotacionales de gran consumo de suelo. Podría acoger instalaciones deportivas donde pudieran ofrecerse los deportes más tradicionales junto a aquellos que, como es el caso de la hípica, demandan grandes extensiones de terreno. Se recomienda no obstante complementar estas instalaciones con una extensión deportiva de uso público, preferentemente situada en el extremo noreste, en estrecha relación con la construcción representativa situada en la intersección de la N-1 y N-102.

– Valorar el asentamiento de usos terciarios frente a la intersección de la N-I y N-102.

– En el Monte de Jundiz se sugiere organizar los servicios necesarios a su nuevo carácter de «área visitable», al pie del mismo.

– Procurar generar una faja verde continua en los laterales oriental y occidental de la Circunvalación de la N-I que, por un lado, separe de la vía las actividades económicas previstas en la extensión del Polígono de Jundiz y, por otro, se comporte como elemento de articulación con las intervenciones de esta Operación Estratégica.

– Atender al mantenimiento e integración de la vegetación autóctona existente en la ordenación.

Respecto a las infraestructuras.

– Proponer, en el Monte de Jundiz, distintos recorridos interiores del recinto -previando áreas de aparcamiento en el inicio de los mismos-, posibilitando opciones alternativas de visita.



– Debería procurarse la integración de las áreas de aparcamiento en el entorno, manteniendo para las mismas un tamaño acotado, fraccionándolas en su caso para evitar la aparición de amplias superficies con dicho destino.

#### 5.– Organismo impulsor.

Departamentos de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente y de Cultura del Gobierno Vasco. Departamentos de Urbanismo y Medio Ambiente, de Obras Públicas y Transportes y de Administración Local de la Diputación Foral de Álava. Ayuntamientos.

6.– Condiciones Específicas para la Implantación de la terminal logística intermodal de Jundiz-Villodas.

#### «a) En relación con la Normativa Sectorial.»

Se deberá tener en cuenta en particular la siguiente legislación:

Ley 48/60, de 21 de julio (BOE n.º 176, de 23 de julio) sobre Navegación Aérea, modificada por Ley 55/99 sobre Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, de 29 de diciembre (BOE n.º 312, de 30 de diciembre).

Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (BOE n.º 162, de 8 de julio). Disposiciones Adicional Tercera y Transitoria Tercera de la Ley 37/2003 de Ruido, de 17 de noviembre (BOE n.º 276, de 18 de noviembre).

Artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social (BOE n.º 315, de 31 de diciembre).

Decreto 584/72, de 24 de febrero (BOE n.º 69, de 21 de marzo) de servidumbres aeronáuticas, modificado por Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto (BOE n.º 204, de 25 de agosto), y por Real Decreto 297/2013, de 26 de abril (BOE n.º 118, de 17 de mayo).

Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, de Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio (BOE n.º 292, de 7 de diciembre) modificado por Real Decreto 297/2013, de 26 de abril (BOE n.º 118, de 17 de mayo).

Real Decreto 377/2011, de 11 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz (BOE n.º 77, de 31 de marzo de 2011).

Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre (BOE n.º 254, de 23 de octubre), por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Orden FOM/926/2005, de 21 de marzo (BOE n.º 88, de 13 de abril), por la que se regula la revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos de interés general.

Orden del Ministerio de Fomento de 17 de julio de 2001, por la que es aprobado el Plan Director del Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz (BOE n.º 188, de 7 de agosto).

#### «b) En relación con las Afecciones Acústicas.»

1.– En el ámbito objeto de ordenación, con carácter general, no son compatibles los usos residenciales ni los dotacionales educativos o sanitarios en los terrenos afectados por las curvas isófonas  $Leq\ día = 60\ dB(A)$  ni  $Leq\ noche = 50\ dB(A)$ .

2.– En caso de implantar construcciones dentro de zonas afectadas por la huella de ruido, además de corresponder a usos compatibles con dicha afección, habrán de estar convenientemente insonorizadas para cumplir con los niveles de inmisión establecidos en el documento básico DB-HR Protección frente al ruido del CTE, que establece unos niveles Leq de inmisión de ruido aéreo, no corriendo el gestor aeroportuario ni el Ministerio de Fomento con los costes de la insonorización.

3.– Los planes urbanísticos o territoriales que pudieran desarrollar las determinaciones de la Modificación del Plan Territorial Parcial de Álava Central - terminal intermodal de Jundiz-Villodas, cuando se encuentren en ámbitos afectados por las huellas de ruido incluidas en el Plan Director del Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, no podrán recalificar ni reclasificar suelos para usos residenciales o dotacionales educativos y sanitarios, que supongan un aumento del número de personas afectadas respecto al planeamiento previamente vigente, aspecto que deberá quedar acreditado ante la Dirección General de Aviación Civil al presentarse dicho planeamiento de desarrollo.

4.– No se podrán superar los límites de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras ferroviarias establecidos en el artículo 23 del RD 1367/2007.

«c) En relación con las Servidumbres Aeronáuticas.»

1.– Las construcciones e instalaciones, así como cualquier otra actuación que se contemple en el ámbito de ordenación de la «Modificación del Plan Territorial Parcial de Álava Central - terminal intermodal de Jundiz-Villodas, Vitoria-Gasteiz/Iruña de Oca», incluidos todos sus elementos (como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos), así como cualquier otro añadido sobre tales construcciones, así como los medios mecánicos necesarios para su construcción (grúas, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea no pueden vulnerar las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, que vienen representadas en el plano Anexo 2. Servidumbres Aeronáuticas, salvo que quede acreditado, a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en Decreto 584/72, en su actual redacción.

2.– En cuanto a la posible instalación de puentes grúa y otras instalaciones en la zona donde se propone la localización de la terminal intermodal, debido a su gran altura, se ha de asegurar que en ningún caso incumplan la normativa relativa a las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz. Lo mismo se ha de aplicar para las líneas de transporte de energía eléctrica, las infraestructuras de telecomunicaciones, tales como antenas de telefonía y enlaces de microondas, aerogeneradores y otras estructuras que por su funcionamiento precisen ser ubicadas en plataformas elevadas.

3.– Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, conforme lo previsto en el artículo 16 del Decreto 584/72 de servidumbres aeronáuticas. Dado que las servidumbres aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de esta, la resolución que a tales efectos se evacue solo podrá generar algún derecho a indemnización cuando afecte a derechos ya patrimonializados.

4.– En relación con los acuerdos previos que ha de emitir la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) sobre la ejecución de construcciones y/o, en su caso, instalaciones en zonas afectadas por servidumbres aeronáuticas:

– Al encontrarse la totalidad del ámbito de estudio incluida en las zonas y espacios afectados por servidumbres aeronáuticas, la ejecución de cualquier construcción instalación (postes, antenas, aerogeneradores -incluidas las palas-, medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares)) o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/72 modificado por Real Decreto 297/2013.

– En aquellos casos en los que el propio terreno vulnera las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, o las construcciones propuestas pudieran vulnerar las mencionadas servidumbres, junto a la solicitud de autorización a la AESA, podrá presentarse un estudio aeronáutico de seguridad, suscrito por técnico competente, que acredite, previo informe técnico del gestor aeroportuario y/o proveedor de servicios de navegación aérea, que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves en el Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, de conformidad con las excepciones contempladas en el Decreto 584/72, en su actual redacción, no generándose ningún tipo de derecho a indemnización por parte del Ministerio de Fomento, ni del gestor aeroportuario ni del prestador de los servicios de navegación aérea, en caso de no emitirse por parte de AESA acuerdo favorable previo.

5.– En relación con los planes urbanísticos o territoriales que pudieran desarrollar las determinaciones establecidas a través de la presente Modificación Puntual.

– Las propuestas de nuevos instrumentos de ordenación territorial o urbanística, de su revisión o modificación, que desarrollen el contenido de la «Modificación del Plan Territorial Parcial de Álava Central - terminal intermodal de Jundiz-Villodas, Vitoria-Gasteiz / Iruña de Oca», deberán ser informados por la Dirección General de Aviación Civil antes de su aprobación inicial, o trámite equivalente, según lo estipulado en la Disposición Adicional 2.<sup>a</sup> del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 297/2013 acompañados, en caso necesario, de un estudio aeronáutico, sin que puedan aprobarse definitivamente los planes que no acepten las observaciones formuladas por el Ministerio de Fomento, en lo que afecte a las competencias exclusivas del Estado.

– El aprovechamiento susceptible de materialización será el definido por el planeamiento urbanístico de acuerdo con la legislación urbanística, una vez que se apliquen al mismo las condiciones que establezca el informe del Ministerio de Fomento y, en su caso, el Estudio Aeronáutico, no generando, en el caso de su disminución, ningún tipo de derecho a indemnización por parte del Ministerio de Fomento, ni del gestor aeroportuario ni del prestador de los Servicios de Navegación Aérea.

– En caso de que las limitaciones y requisitos impuestos por las servidumbres aeronáuticas no permitan que se lleven a cabo las construcciones o instalaciones previstas, no se generará ningún tipo de derecho a indemnización por parte del Ministerio de Fomento.

– Los planes urbanísticos o territoriales que desarrollen el contenido de la «Modificación del Plan Territorial Parcial de Álava Central - terminal intermodal de Jundiz-Villodas, Vitoria- Gasteiz/ Iruña de Oca» deberán recoger en su normativa las disposiciones anteriores, necesarias para acreditar la prevalencia de la normativa estatal en materia aeroportuaria, y en particular las disposiciones del Plan Director del Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz.

«d) En relación con la Inundabilidad.»

El proyecto constructivo de la ejecución de la terminal deberá considerar las soluciones más convenientes para salvaguardar las propias infraestructuras proyectadas y limitar al máximo los efectos sobre la inundabilidad del entorno. A tal efecto deberá ser objeto de la correspondiente autorización de obras que se deberá tramitar en la Oficina de Cuencas Mediterráneas de URA.

«e) En relación con el núcleo de Margarita y los viales agropecuarios afectados.»

Los expedientes urbanísticos de gestión y edificación que se realicen en el proceso de implantación de la terminal logística del intermodal de transporte deberán garantizar la correcta accesibilidad, integración y protección del núcleo de Margarita así como la reposición de los viales agropecuarios que sean afectados.

«f) En relación con las instalaciones de regadío de la Comunidad de Regantes Arrato.»

Los expedientes urbanísticos de gestión y edificación que se realicen en el proceso de implantación de la terminal logística del intermodal de transporte deberán garantizar la correcta reposición de las instalaciones de regadío de la Comunidad de Regantes Arrato que sean afectadas.

«g) En relación con las Medidas del Estudio Ambiental Estratégico.»

Las medidas protectoras, correctoras y/o compensatorias junto con el Plan de Vigilancia Ambiental del EAE, deberán ser tenidas en cuenta y ser desarrolladas a escala de detalle en el proyecto constructivo de la Terminal Intermodal, independientemente del resto de otras medidas complementarias que se determinen durante el procedimiento de la evaluación de impacto ambiental del mismo. Asimismo, el control de la aplicación de las medidas mencionadas formará parte del Programa de Vigilancia Ambiental del proyecto de la Terminal Intermodal.

«h) En relación con el Patrimonio Arqueológico.»

Toda intervención constructiva sobre la zona debe justificar que no se producirá ninguna afectación a la Zona Arqueológica Calificada de Iruña-Veleia, incluida la calzada (Iter 34), para lo que se contará con la participación de un especialista en arqueología, durante la fase de obras, en el equipo responsable del Plan de Vigilancia Ambiental.

«i) En relación con la Red Natura 2000.»

Toda intervención constructiva sobre la zona deberá observar lo establecido en los planes de gestión de estas especies y llevarse a cabo fuera de la época de cría del visón europeo (*Mustela lutreola*) y de la nutria (*Lutra lutra*), evitando, a su vez, la eliminación de taludes terrosos del entorno fluvial o de masas de agua estancada idóneos para la nidificación del avión zapador (*Riparia riparia*), y así quedar recogido en el plan.

«j) En relación con la Calidad de las Aguas.»

La modificación del plan debe recoger que la localización de actividades potencialmente emisoras de contaminantes al suelo en zonas de alta vulnerabilidad – zonas de interés hidrológico -, requerirá que se garantice su inocuidad para las aguas subterráneas.

«k) En relación con los corredores ecológicos.»

La definición constructiva de la intermodal en el plan deberá establecer la necesidad de que se implanten medidas que permitan el paso efectivo de fauna, considerando las existentes en otras infraestructuras del entorno (A-1 y vía férrea de ancho ibérico) y las previstas en la fase de

proyecto de la LAV. La definición de sus características constructivas se realizará en el proyecto constructivo de la terminal.

«l) En relación con el Plan de Vigilancia Ambiental.»

Debe establecerse la frecuencia de supervisión de las variables y de los indicadores de seguimiento del Plan de Vigilancia, así como los documentos en los que se recogen los resultados y su periodicidad.

## ANEXO II AL DECRETO 145/2018, DE 9 DE OCTUBRE

## EXTRACTO RELATIVO A LA INTEGRACIÓN EN LA MODIFICACIÓN DEL PLAN DE LOS ASPECTOS AMBIENTALES INCLUIDAS LAS MEDIDAS DE SEGUIMIENTO DE LOS EFECTOS EN EL MEDIO AMBIENTE, A EFECTOS DE LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO 26.2 DE LA LEY 21/2013, DE 9 DE DICIEMBRE, DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

I.– Extracto en relación con los aspectos ambientales.

1.– Expresión de la manera en la que se han integrado en la modificación del plan los aspectos ambientales.

La Modificación del Plan Territorial Parcial (PTP) de Álava Central tiene como objetivo posibilitar la construcción de la Terminal Intermodal de Transferencia de Mercancías Jundiz-Villodas para potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril que se promueve desde el Gobierno Vasco, en aras a propiciar el apoyo e impulso a un transporte sostenible y eficaz, así como a posibilitar nuevos tipos de servicios ferroviarios.

La Terminal Intermodal se sitúa sobre un área a la que el PTP asigna Procesos de Transformación Territorial y de Recualificación Territorial cuyo desarrollo deberá hacer posible el desarrollo urbano, la recuperación de la calidad ambiental y el paisaje natural del entorno. Por ello, la reducción del área de Recualificación Territorial deberá ser compensada con la reducción de parte del área de Transformación Territorial del mismo fragmento.

La modificación del PTP incorpora los siguientes principios de sostenibilidad y objetivos ambientales estratégicos: utilización racional del suelo, preservar el suelo agrario y natural, reconocer las características funcionales de las llanuras de inundación, mantener la calidad acústica; mantener la calidad de las agua, mantener y mejorar los hábitats y el medio natural así como compensar la pérdida de capital natural.

Paralelamente al proceso de elaboración de la Modificación del PTP, en abril de 2014, se redactó el correspondiente Informe de Sostenibilidad Ambiental, incorporando un análisis de diferentes alternativas de ubicación de la estación intermodal, teniendo en cuenta que una terminal de estas características necesita un buen acceso por carretera y por ferrocarril, que conecte los puertos marítimos del País Vasco y que interconecte los diferentes sistemas ferroviarios (LAV y ancho ibérico).

Mediante la resolución de 22 de mayo de 2015, de la Directora de Administración Ambiental se formula el Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico de Modificación del Plan. En aras a dar respuesta a lo requerido en el mencionado Documento de Alcance, en mayo de 2017 se redacta una Adenda al Estudio Ambiental Estratégico de la Modificación del PTP.

2.– Expresión de cómo se han tomado en consideración en la modificación del ptp, el estudio ambiental estratégico, los resultados de la información pública y de las consultas, incluyendo la declaración ambiental estratégica, así como, cuando proceda, las discrepancias que hayan podido surgir en el proceso.

La Modificación del PTP integra los aspectos derivados del Estudio Ambiental Estratégico, así como los derivados del resultado de información pública y de las consultas realizadas y de cómo estas se han tomado en consideración, de la siguiente manera:

– Respecto a las medidas compensatorias por la pérdida de suelo agrario.

Con la Modificación del PTP se incorpora nuevo suelo de Transformación Territorial (45,69 ha), que se compensa con la eliminación de una superficie similar de transformación que pasa a ser

suelo de protección (49,30 ha). Por otro lado, la eliminación de la zona de Recualificación Territorial que supone la modificación propuesta, se ve compensada con la ampliación de la zona de Recualificación Territorial en el entorno del corredor del Zadorra (aprox. 72 ha).

De manera complementaria, se realiza un análisis de otras alternativas como posibles áreas de compensación dentro de los municipios afectados (Vitoria-Gasteiz e Iruña de Oca), todas ellas con suelos de alto valor agrario y actualmente áreas de Transformación Territorial.

Respecto a ello, en la ficha de la Operación Estratégica OE3 Arco de Innovación Sur Puerta de Álava-Jundiz (apartado 4, criterios de aplicación de consideración obligatoria), se incorpora lo siguiente:

En el extremo Norte, el Ámbito delimitado por el trazado de la red ferroviaria de Alta Velocidad y la red ferroviaria existente, de Ancho Ibérico, se destinara a actividades logísticas y de transporte y se dispondrá la Terminal Intermodal de Transferencia de Mercancías del Territorio Histórico de Álava. La definición constructiva de la intermodal en el espacio priorizará la mínima ocupación posible de suelo, y de forma preferente al noreste del ámbito.

Las revisiones de los Planes Generales de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz y de Iruña de Oca, en proceso de realización, debieran de forma individualizada o conjunta, desclasificar una superficie no inferior a 50 Hectáreas de suelo Urbanizable, que pasará a ser clasificado como suelo No Urbanizable categoría Agroganadera y Campiña de Alto Valor Estratégico.

En consecuencia la Modificación establece la recomendación de que los Planeamientos Generales de los dos Municipios afectados desclasifiquen la misma extensión de suelo de valor agroganadero, en la actualidad clasificado como suelo urbanizable no sectorizado.

– Respecto a las afecciones acústicas.

La consideración de las potenciales afecciones ambientales de la Terminal Intermodal no es posible desligarlas de la construcción de la Línea de Alta Velocidad. Por ello, el proyecto constructivo que desarrolle la Terminal Intermodal deberá tener en cuenta estos condicionantes previos y, en aras a la efectividad, las dos infraestructuras deberán coordinar las medidas a adoptar que sean pertinentes.

Respecto a ello, en la referida ficha de la Operación Estratégica OE3 Arco de Innovación Sur Puerta de Álava-Jundiz, apartado 6, b, referente a las Condiciones Específicas para la Implantación de la terminal logística intermodal de Jundiz-Villodas, en relación con las Afecciones Acústicas, se incorpora lo siguiente:

En el ámbito objeto de ordenación, con carácter general, no son compatibles los usos residenciales ni los dotacionales educativos o sanitarios en los terrenos afectados por las curvas isófonas  $Leq$  día = 60 dB(A) ni  $Leq$  noche = 50 dB(A).

En caso de implantar construcciones dentro de zonas afectadas por la huella de ruido, además de corresponder a usos compatibles con dicha afección, habrán de estar convenientemente insonorizadas para cumplir con los niveles de inmisión establecidos en el documento básico DB-HR Protección frente al ruido del CTE, que establece unos niveles  $Leq$  de inmisión de ruido aéreo, no corriendo el gestor aeroportuario ni el Ministerio de Fomento con los costes de la insonorización.

Los planes urbanísticos o territoriales que pudieran desarrollar las determinaciones establecidas a través de la presente Modificación del Plan, Vitoria-Gasteiz/Iruña de Oca, cuando se encuen-

tren en ámbitos afectados por las huellas de ruido incluidas en el Plan Director del Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, no podrán recalificar ni reclasificar suelos para usos residenciales o dotacionales educativos y sanitarios, que supongan un aumento del número de personas afectadas respecto al planeamiento previamente vigente, aspecto que deberá quedar acreditado ante la Dirección General de Aviación Civil al presentarse dicho planeamiento de desarrollo.

– Respecto al riesgo de inundabilidad.

La Agencia Vasca del Agua (URA), en su informe de 16-12-2014, informa favorablemente sobre los posibles riesgos de inundación en los siguientes términos: «La terminal ubicada en el espacio comprendido entre la actual línea de ferrocarril por el sur y, por el norte, el nuevo trazado de LAV, quedará protegida de las avenidas del Zadorra por este último trazado, ubicándose con la actuación completamente fuera de la zona de flujo preferente». Añade, además, la siguiente condición vinculante: «El proyecto constructivo de la ejecución de la Intermodal deberá considerar las soluciones más convenientes para salvaguardar las propias infraestructuras proyectadas y limitar al máximo los efectos sobre la inundabilidad del entorno. A tal efecto deberá ser objeto de la correspondiente autorización de obras que se deberá tramitar en la Oficina de Cuencas Mediterráneas de URA».

A este respecto, la referida ficha de la Operación Estratégica OE3 Arco de Innovación Sur Puerta de Álava-Jundiz, apartado 4, criterios de aplicación de consideración obligatoria, incorpora lo siguiente:

Los Planes Generales de los municipios de Iruña de Oca y Vitoria-Gasteiz, analizarán de forma coordinadamente con la Agencia Vasca del Agua (URA) la inundabilidad que fuera a generar la ejecución de la nueva Red Ferroviaria de la CAPV y la Terminal Intermodal prevista.

Asimismo, en el apartado 6, d, referente a las Condiciones Específicas para la Implantación de la terminal logística intermodal de Jundiz-Villodas, en relación con la Inundabilidad, se incorpora lo siguiente:

El proyecto constructivo de la ejecución de la terminal deberá considerar las soluciones más convenientes para salvaguardar las propias infraestructuras proyectadas y limitar al máximo los efectos sobre la inundabilidad del entorno. A tal efecto deberá ser objeto de la correspondiente autorización de obras que se deberá tramitar en la Oficina de Cuencas Mediterráneas de URA.

– Respecto a los elementos del patrimonio cultural.

De los elementos de relevancia del patrimonio cultural, situados en el entorno del área de actuación (Ciudad romana de Iruña-Veleia, Calzada romana Iter-34, Monte de Jundiz, Poblado de Jundiz y Poblado de Legardagutxi), tan solo el Iter-34 (elemento no calificado ni inventariado) podría pasar por la zona o cerca, aunque no hay planos exactos sobre el trazado. Por ello, toda la intervención constructiva sobre la zona deberá observar lo establecido en la Ley 7/1990, de 3 de julio, de Patrimonio Cultural del País Vasco.

Respecto a ello, en la referida ficha de la Operación Estratégica OE3 Arco de Innovación Sur Puerta de Álava-Jundiz, apartado 4, criterios de aplicación de consideración obligatoria, incorpora lo siguiente:

Se compatibilizará el planeamiento entre los municipios de Iruña de Oca y Vitoria-Gasteiz, en los vacíos existentes entre Subillabide y Jundiz, poniendo en valor el activo de los yacimientos arqueológicos existentes en el ámbito.



Contrastada la zona afectada por la modificación en la que se prevé la intervención constructiva de la Estación Intermodal (Zona de Transformación Territorial) con la documentación gráfica disponible de las zonas de presunción arqueológica tanto del municipio de Iruña de Oca como de Vitoria-Gasteiz, no se observa que ninguna de estas recaiga sobre el ámbito; antes bien, la desafección al Este del Monte de Jundiz como espacio sujeto de transformación territorial libera este espacio singular y las zonas que están en él. No obstante lo anterior, toda intervención constructiva sobre la zona deberá observar lo establecido en la Ley 7/1990, de 3 de julio, de Patrimonio Cultural del País Vasco.

El Monte de Jundiz se pondrá en valor como ámbito de notable valor arqueológico. Se crearán itinerarios educativos-culturales con pequeños hitos que difundan las cualidades arqueológicas del entorno, incluyendo referencias del valioso yacimiento situado entre Villodas y Trespuentes.

– Respecto al Estudio Ambiental Estratégico (EAE).

En la referida ficha de la Operación Estratégica OE3 Arco de Innovación Sur Puerta de Álava-Jundiz, apartado 6, g, referente a las Condiciones Específicas para la Implantación de la terminal logística intermodal de Jundiz-Villodas, en relación con el EAE, se incorpora lo siguiente:

Las medidas protectoras, correctoras y/o compensatorias junto con el Plan de Vigilancia Ambiental del EAE, deberán ser tenidas en cuenta y desarrollarlas a escala de detalle en el proyecto constructivo de la Terminal Intermodal, independientemente del resto de otras medidas complementarias que se determinen durante el procedimiento de la evaluación de impacto ambiental del mismo. Asimismo, el control de la aplicación de las medidas mencionadas formará parte del Programa de Vigilancia Ambiental del proyecto de la Terminal Intermodal.

Con fecha de 22 de septiembre de 2017, la Dirección de Planificación Territorial, Urbanismo y Regeneración Urbana ha completado la solicitud de declaración ambiental estratégica, de conformidad con lo dispuesto tanto en Ley 3/1998, de 27 de febrero, como en la Ley 21/20013, de 9 de diciembre.

Con fecha 28 de noviembre de 2017, se recibe la Declaración Ambiental Estratégica (DAE) de la Modificación del Plan, emitida por el órgano ambiental que viene a valorar con carácter favorable la integración de los aspectos ambientales en la propuesta de la Modificación del PTP. Esta DAE señala que el Plan debe de adoptar varias determinaciones en materia de Calidad Acústica, Suelo de Alto Valor Agrológico- Estratégico, Patrimonio Arqueológico, Red Natura 2000, Calidad de las Aguas, Corredores Ecológicos y Programa de Vigilancia Ambiental.

Con la finalidad de cumplimentar lo requerido se ha procedido a incorporar, en la Ficha de la operación Estratégica OE-3 Arco de Innovación Sur Puerta de Álava-Jundiz, las siguientes determinaciones:

En materia de Calidad Acústica, en el epígrafe «b), del apartado 6 Condiciones Específicas para la Implantación de la Terminal Logística Intermodal de Jundiz-Villodas», se introducen en el punto 4 los límites aplicables de inmisiones de ruido.

En materia de Suelo de Alto Valor Agrológico-Estratégico, se incorpora un nuevo párrafo (el 6.º) de los Criterios de Aplicación Respecto a los Usos, que establece las condiciones que deben cumplir los suelos que se desclasifiquen, en el caso de que no se correspondan con las áreas analizadas en el punto 6 de la Addenda del Estudio Ambiental Estratégico de la Modificación.

En Materia de Patrimonio Arqueológico, de Red Natura 2000, de Calidad de Aguas y de Corredores Ecológicos, en los nuevos sub-apartados h), i), j) y k) del apartado 6 «Condiciones Específicas

para la Implantación de la Terminal Logística», se incorporan las determinaciones que en relación con las referidas materias establece la Declaración Ambiental Estratégica.

Por otra parte, la Declaración Ambiental Estratégica establece las Directrices Generales para la Evaluación Ambiental de los Planes y Proyectos que se realicen en desarrollo del Plan.

En este sentido, se ha incorporado al apartado 6 de las Normas de Ordenación modificadas, un nuevo epígrafe, el I), en el que se determina que la totalidad de las Actuaciones, Planes, Proyectos, etc., que se realicen con la finalidad de llevar a cabo la implantación de la Terminal Logística de Jundiz-Villodas serán objeto de supervisión por parte del Plan de Vigilancia Ambiental, incluido en el apartado 8 de la Addenda al Estudio Ambiental Estratégico de la presente Modificación del Plan.

Asimismo, en el Plan de Vigilancia Ambiental se establece la frecuencia de supervisión de las variables de los indicadores de seguimiento así como los documentos en los que se recojan los resultados que se obtengan, todo ello conforme señala la Declaración Ambiental Estratégica de la Modificación.

3.– Expresión de las razones de la elección de la alternativa seleccionada, en relación con las alternativas consideradas.

La evaluación ambiental de la Modificación del Plan, además de integrar los aspectos ambientales en el plan, analiza las cuatro alternativas de ubicación, técnicamente viables, de la Terminal Intermodal (Nanclares, Arasur, Vitoria Este y Jundiz-Villodas), contempladas en el «Estudio de implantación de una estación intermodal de transferencia de mercancías en el Territorio Histórico de Álava» teniendo en cuenta diferentes factores ambientales, territoriales y sociales (protección de la naturaleza, paisaje, riesgos de inundaciones, cercanía a poblaciones, valores agrarios, etc.).

También se analizan los efectos sobre el medio ambiente, e incorpora las determinaciones necesarias para evitar, corregir y, en su caso, compensar dichos efectos.

La propuesta de ubicación finalmente elegida (Jundiz-Villodas) resulta la más adecuada por su buena conexión a la red de ferrocarril y carreteras y por su menor coste social y ambiental, así como por su continuidad territorial con ámbitos ya desarrollados.

Dado que esta ubicación se encuentra ocupada, casi en su totalidad, por cultivos sobre suelos de alto valor estratégico se ha considerado necesario compensar la reducción de este tipo de suelos. En este sentido, la evaluación ambiental realiza además un análisis de jerarquización de posibles alternativas de compensación (todas ellas con suelos de alto valor agrario y actualmente áreas de Transformación Territorial), teniendo en cuenta diferentes variables ambientales (paisaje, valores naturales, valores agrarios, inundabilidad, conectividad ecológica, etc.).

II.– Medidas adoptadas para el seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación de la modificación del plan.

Las medidas protectoras y correctoras adoptadas para minimizar la afección ambiental de la aplicación del Plan hacen referencia a la salvaguarda de la conectividad ecológica, a la protección del patrimonio cultural, a la contaminación del suelo y la vulnerabilidad de acuíferos, a la contaminación acústica y a la protección del suelo.

Se adoptan, además, medidas compensatorias sobre la pérdida de suelos agrarios. Las alternativas analizadas se corresponden con zonas de Transformación Territorial del PTP de Álava Central, tanto en el término municipal de Iruña de Oca como de Vitoria-Gasteiz.

Los aspectos objeto de seguimiento previstos en el programa de vigilancia ambiental son:

- Supervisión de las superficies ocupadas por las obras previstas y definición de las áreas sensibles (entorno río Zadorra, saucedá y el hábitat 4090-brezales oromediterráneos).
- Supervisión de que las obras se ejecutan fuera de la época de reproducción de las especies faunísticas más sensibles (visón europeo y nutria).
- Control de la efectividad de las instalaciones que finalmente se diseñen para favorecer la conectividad ecológica tanto hacia el corredor fluvial del Zadorra como hacia el Monte Jundiz.
- Control de vertidos y de las áreas de mantenimiento de maquinaria.
- Control del ruido durante la fase de ejecución de las obras y funcionamiento de la Terminal Intermodal.
- Gestión de tierra vegetal y residuos producidos durante la fase de ejecución.

Los siguientes indicadores de seguimiento propuestos son indicativos y habrán de concretarse más específicamente en fases posteriores de desarrollo de la Modificación (Proyecto Constructivo de la Terminal Intermodal y su Evaluación de Impacto Ambiental):

- Evolución del porcentaje de superficie ocupada por hábitats naturales y cultivos.
- Evolución del porcentaje de la superficie artificializada sobre la superficie total y por habitante.
- Relación perímetro-superficie de las diferentes alternativas consideradas.
- Evolución de la superficie de suelos de alto valor estratégico en el ámbito del PTP de Álava Central y su evolución como consecuencia de la implementación del plan.
- Evolución de las poblaciones del avión zapador, la zaparda, el visón europeo y la nutria, en el ámbito del PTP de Álava Central.
- Eficacia de las medidas de sobreelevación previstas para evitar la inundación del ámbito del plan.
- N.º de habitantes afectados por ruido.

El Programa de Vigilancia Ambiental deberá ser incorporado al programa de vigilancia más de detalle que se elabore en el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de la Terminal Intermodal. Es conveniente, además, la coordinación con el Programa de Vigilancia Ambiental de las obras de la Línea de Alta Velocidad para evitar solapes y complementar los aspectos más significativos, ruido, afección a la fauna, conectividad, etc.

Este seguimiento ambiental se llevará a cabo a través de una asesoría cualificada o bien por especialistas en materia de medio ambiente, y arqueología y acústica.

Las variables o indicadores de seguimiento expuestos en el apartado anterior, además de los que se deriven del Estudio de Impacto Ambiental de la Terminal Intermodal, serán como mínimo objeto de supervisión antes y después de las obras de construcción, debiéndose valorar una mayor frecuencia en caso de registrarse alguna incidencia o episodio extraordinario p.e. vertidos accidentales, lluvias torrenciales, etc.

La Dirección Ambiental que se designe para el seguimiento de la obra, en los informes periódicos que vaya realizando, será la encargada de recoger los resultados de los diferentes indicadores

establecidos en el presente Estudio Ambiental Estratégico junto con los indicadores específicos que se establezcan en el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto. Como mínimo, se realizará un informe con los datos de la situación de partida y un último informe con la situación tras la ejecución de las obras.

Por otra parte, la Evaluación Ambiental de los Planes y Proyectos que se realicen en desarrollo de la Modificación del Plan Territorial Parcial de Álava Central relativa a la Terminal Intermodal de Jundiz-Villodas deberán tener en cuenta las siguientes directrices generales:

En materia de calidad acústica se evaluará si en el plan de compatibilización se analizan los niveles de inmisión de ruido en las áreas urbanizadas existentes en el entorno, considerando todos los focos existentes y previstos (Línea de Alta Velocidad e infraestructura de la terminal), así como, en su caso, el tipo de medidas correctoras que se proponen y su prioridad. Además, se valorará si en la definición constructiva de la intermodal en el espacio se ha considerado la necesidad de alejar los focos de ruido más relevantes de la infraestructura de las áreas urbanas colindantes.

Finalmente, deberá asegurarse que no se superarán los límites de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras ferroviarias establecidos en el artículo 23 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Y será en la fase de proyecto constructivo de la terminal donde habrán de evaluarse las características constructivas de estas medidas.

En materia de suelo de alto valor agrológico/estratégico, se evaluará si el área a desclasificar finalmente escogida, para compensar la pérdida de capital natural, con una superficie no inferior a 50 ha de suelo de alto valor agrológico, es ambientalmente idónea para compensar la pérdida de suelo de alto valor agrológico.

Además, se comprobará si, en la fase de proyecto, se contempla la retirada y acopio selectivo de los horizontes fértiles del suelo, para su empleo en restauraciones y/o utilización como tierras de mejora agraria, así como si se hace una previsión del balance de tierras y posibles localizaciones de depósitos de sobrantes.

En materia de patrimonio arqueológico deberá evaluarse si se incorpora la necesidad de que toda intervención constructiva garantiza que no se producirá ninguna afección a la Zona Arqueológica Calificada de Iruña –Veleia, incluida la calzada (Iter 34), y cuenta con la participación de un especialista en arqueología en el equipo responsable del plan de vigilancia ambiental, durante la fase de obras.

En materia de Red Natura 2000 se evaluará si se han adoptado las medidas para preservar la época de cría del visón europeo (*Mustela lutreola*) y de la nutria (*Lutra lutra*).

En materia de inundabilidad se evaluará si, en el proyecto constructivo de la ejecución de la Intermodal, se consideran las soluciones más convenientes para salvaguardar las propias infraestructuras proyectadas y limitar al máximo los efectos sobre la inundabilidad del entorno, así como si ha sido objeto de la correspondiente solicitud de autorización de obras, a tramitar en la Oficina de Cuencas Mediterráneas de URA.

En materia de calidad de las aguas se evaluará si se ha establecido la necesidad de que se garantice la inocuidad para las aguas subterráneas en la localización de actividades potencialmente emisoras de contaminantes al suelo en zonas de alta vulnerabilidad.

En materia de corredores ecológicos se evaluará si se establecen medidas concretas que permitan el paso efectivo de fauna, teniendo en cuenta las existentes en otras infraestructuras del entorno (A-1 y vía férrea de ancho ibérico) y las previstas en la fase de proyecto de la LAV. Será en la fase de proyecto constructivo de la terminal donde habrán de evaluarse las características constructivas de estas medidas.