

El Subcomité Técnico de Asesores estará presidido por el Director General de Salud Pública actuando como secretario un funcionario de dicha Dirección General.

Son miembros del Subcomité los especialistas en epidemiología que designe la Dirección General de Salud Pública y los siguientes profesionales sanitarios designados por sus respectivos centros sanitarios:

1.- Por el Hospital Universitario de Canarias: Dr. D. Juan Luis Gómez Sirvent y Dr. D. Álvaro Torres Lana.

2.- Por el Hospital Universitario Ntra. Sra. de la Candelaria: Dra. Dña. María del Carmen Hernández Gracia.

3.- Por el Complejo Hospitalario Universitario Materno Insular: Dr. D. José Luis Pérez Arellano.

4.- Por el Hospital Universitario de Gran Canaria Dr. Negrín: Dr. D. Bernardo Lafarga Capuz y Dr. D. Miguel Ángel Cárdenes Santana.

El Presidente del Subcomité podrá autorizar la asistencia a las reuniones de aquellas personas que, por razón de sus conocimientos y experiencia, puedan realizar aportaciones en relación con las cuestiones que se planteen.

Artículo 4.- Grupo Técnico de Coordinación.

El Grupo Técnico de Coordinación elaborará propuestas y recomendaciones para su inclusión en los planes que se elaboren en respuesta frente a una posible pandemia de gripe en Canarias, prestando apoyo técnico a la Dirección General de Salud Pública.

El Grupo Técnico de Coordinación está constituido por los siguientes miembros:

1.- Director General de Salud Pública.

2.- Jefe de Servicio de Epidemiología y Promoción de la Salud.

3.- Jefa de Sección de Epidemiología.

4.- Técnico del Servicio de Epidemiología, responsable de la Red Centinela Canaria.

5.- Gerencia y Directores de Gestión Sanitaria de Servicios para la Salud y Seguridad en Canarias.

6.- Director General de Farmacia.

7.- Técnico de la Dirección General de Farmacia.

8.- Directora General de Programas Asistenciales.

9.- Técnico de la Dirección General de Programas Asistenciales.

10.- Jefe de Servicio de Prevención de Riesgos Laborales.

Artículo 5.- La Dirección General de Salud Pública convocará a los miembros de Subcomité Técnico de Asesores y Grupo Técnico de Coordinación.

DISPOSICIONES FINALES

Única. - Entrada en vigor.

La presente Orden entrará en vigor el mismo día de su publicación en el Boletín Oficial de Canarias.

Las Palmas de Gran Canaria, a 4 de mayo de 2009.

**LA CONSEJERA
DE SANIDAD,**
María Mercedes Roldós Caballero.

Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial

681 *Dirección General de Ordenación del Territorio.- Resolución de 22 de abril de 2009, por la que se hace público el Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 26 de marzo de 2009, relativo a la aprobación del Documento de Referencia para Elaboración de Informes de Sostenibilidad de los Planes Territoriales Especiales de Transporte.*

En aplicación de la legislación vigente, por la presente,

R E S U E L V O:

Ordenar la inserción en el Boletín Oficial de Canarias del Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de fecha 26 de marzo de 2009, relativo a la aprobación del Documento de Referencia para la Elaboración de los Informes de Sostenibilidad de los Planes Territoriales Especiales de Transporte, cuyo texto figura como anexo.

Las Palmas de Gran Canaria, a 22 de abril de 2009.- La Directora General de Ordenación del Territorio, Sulbey González González.

A N E X O

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión celebrada el 26 de marzo de 2009 en su sede de Santa Cruz de Tenerife, adoptó, entre otros, el siguiente Acuerdo:

Primero.- Resolver las observaciones incluidas en los informes presentados en los mismos términos en que se propone en el informe técnico y jurídico del Servicio de Ordenación Territorial de la Dirección General de Ordenación del Territorio, introduciéndose en el Documento de Referencia para la Elaboración de los Informes de Sostenibilidad de los Planes Territoriales Especiales de Transporte (expediente 2008/1472) las correcciones derivadas de la estimación de las mismas y de los informes emitidos que, por otra parte, no se consideran sustanciales.

Segundo.- Aprobar, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, y en el artículo 26.6 del Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo, el Documento de Referencia para la Elaboración del Informe de Sostenibilidad de los Planes Territoriales Especiales de Transporte, expediente 2008/1472, cuyo texto se transcribe:

“1. INTRODUCCIÓN.

1.1. La Directiva 2001/42/CEE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas sobre el medio ambiente (Diario Oficial nº L 197, de 21.7.01), fue incorporada al ordenamiento jurídico estatal mediante la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, que entró en vigor al día siguiente de su publicación (B.O.E. nº 102, de 29.4.06). El ordenamiento jurídico canario en materia de ordenación territorial ha sido adaptado a dicha Ley mediante el Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo (B.O.C. nº 104, de 31.5.06), modificado posteriormente por el Decreto 30/2007, de 5 de febrero (B.O.C. nº 34, de 15.2.07).

La finalidad de esta normativa es la integración de los aspectos ambientales en la preparación y aprobación de los planes y programas mediante la realización de una evaluación ambiental de aquellos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente. Idéntico objetivo tiene el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado me-

dante Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo (B.O.C. nº 60, de 15.5.00).

El procedimiento de evaluación establecido en la Ley 9/2006 descansa, en su fase inicial, en el informe de sostenibilidad, definido en los artículos 2.e) y 8.1 como un documento a elaborar por el órgano promotor, que forma parte del plan y que tiene como objetivo identificar, describir y evaluar los probables efectos significativos sobre el medio ambiente que puedan derivarse de la aplicación del plan, así como unas alternativas razonables y técnica y ambientalmente viables.

1.2. El artículo 9 de la Ley 9/2006 encomienda a la Administración ambiental la elaboración y tramitación de documentos de referencia que establezcan “la amplitud, nivel de detalle y el grado de especificación del informe de sostenibilidad” de los diferentes instrumentos de planeamiento. La presente propuesta de Documento de Referencia tiene como finalidad establecer el contenido antes descrito referido a los planes territoriales especiales que ordenen el transporte, independientemente del modo elegido (público o privado, guiado o por carretera).

En el supuesto de que un Plan Territorial Especial (PTE) abarque dentro de su ámbito de actuación intervenciones contenidas en diferentes documentos de referencias de planes de infraestructuras viarias, ambientales, actividades económicas, recursos energéticos, etc.), el informe de sostenibilidad correspondiente deberá desarrollar las determinaciones de cada uno de éstos sin que se produzca duplicidad en su contenido.

2. CRITERIOS.

2.1. El informe de sostenibilidad es un documento que será “parte integrante de la documentación del plan” (artículo 8.4 de la Ley 9/2006), lo que conlleva evitar la repetición o duplicación de la información que se encuentre en otros documentos del Plan, tanto por lógica como por aplicación de la voluntad de no reiteración expresada, entre otros, en el artículo 8.3 de la Ley 9/2006. Ya la legislación canaria venía exigiendo que el contenido ambiental de los instrumentos de planeamiento se desarrolle dentro de un apartado específico en cada uno de los documentos de que conste el Plan, de forma que el objetivo de plena integración de los contenidos ambientales y los territoriales o urbanísticos no sólo se logre a través del proceso de redacción, sino que quede expresamente reflejada en el propio documento elaborado. Por tanto, la eventual incorporación del contenido ambiental al informe de sostenibilidad supondría, no sólo una duplicación, sino una información desmembrada de su ubicación idónea dentro del propio Plan, y la conformación de un documento extenso, de difícil lectura y comprensión.

La exigencia de integrar en el Plan el contenido necesario para evaluar está determinada, en el sistema legal canario, con mayor grado de extensión y detalle que el contemplado en la legislación estatal; precisando integrar tan sólo tres aspectos puntuales requeridos por la Ley: las medidas o indicadores de seguimiento, la evaluación económica de las alternativas y la inclusión de la denominada alternativa cero, consistente en el mantenimiento de la situación actual, renunciando al plan. A su vez, pueden considerarse como aspectos complementarios, aunque no nuevos, la inclusión de un resumen no técnico, así como la expresión de los principios de sostenibilidad, como parte de la definición de objetivos, y de la situación actual del medio ambiente, como resultado del diagnóstico ambiental.

Por tanto, en el marco normativo canario, el informe de sostenibilidad ambiental podrá cumplir la condición establecida en el artículo 8.4 de la Ley 9/2006, de ser "accesible e inteligible para el público y las Administraciones públicas" al permitir, para evitar repeticiones con otros documentos del Plan, un contenido más sucinto, razonado y expresivo, sustentado en referencias sintéticas y claras a las partes concretas del Plan en las que pueden encontrarse la información y el análisis, más detallados y complejos, que sustentan los datos y conclusiones reunidos en el informe de sostenibilidad ambiental.

2.2. Los documentos de referencia corresponden a una figura específica de planeamiento. Este hecho debe permitir un mayor grado de concreción, que facilite la labor de las Administraciones formuladoras y de los técnicos redactores, al tiempo que evite que la evaluación ambiental pueda quedar en una simple justificación formularia de la ordenación establecida. Por el contrario, esta evaluación ha de constituir la forma de integrar la componente ambiental en el proceso de ordenación territorial, tal como exigen la Ley 9/2006, y el Texto Refundido. En este sentido, se considera que el documento de referencia debe incluir una expresa identificación de las determinaciones específicas del Plan susceptibles de producir efectos más significativos sobre el medio ambiente.

2.3. Para elaborar la propuesta de criterios ambientales y principios de sostenibilidad se han seguido básicamente los establecidos en el Texto Refundido y en las Directrices de Ordenación General, que recogen y complementan, y mediante los cuales se aplican a la realidad territorial canaria, los principios generales formulados a nivel internacional y estatal.

En lo que se refiere a la propuesta de indicadores de sostenibilidad, se tendrán en cuenta, entre otros, el sistema de indicadores de las Directrices de Ordenación General (DOG 138.1) que se encuentra en tramitación, así como otros, que contenidos en distintas iniciativas de la Comisión Europea, se han adaptado a los objetivos de los PTE de transporte: Pro-

yecto Spartacus, que forma parte del Séptimo Programa Marco de investigación y desarrollo tecnológico de la Comisión Europea (CORDIS); Libro Verde, Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana de la Comisión Europea (2007); Libro Blanco, la política europea de transportes de cara al 2010, Comisión Europea; Indicadores sobre la integración del transporte y el medio ambiente en la Unión Europea; Estrategia Española de Movilidad Sostenible del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (en tramitación).

2.4. Desde un punto de vista meramente formal, parece lógico que el documento de referencia, a la hora de establecer el contenido del Informe de sostenibilidad, siga el índice del anejo I de la Ley 9/2006, complementando y aclarando, a partir de esta estructura formal, los contenidos del plan a los que debe referirse y remitir el Informe, dentro de cada apartado, para no incurrir en duplicidad e ininteligibilidad. No obstante, y para una más clara relación entre el informe de sostenibilidad y el contenido ambiental del documento, se estima conveniente alterar el orden de algunos de los apartados de dicho informe.

ANEJO

DOCUMENTO DE REFERENCIA PARA LA ELABORACIÓN DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD DE LOS PLANES TERRITORIALES ESPECIALES DE TRANSPORTE.

1. Contenido, objetivos y relaciones.

En el Informe de sostenibilidad se incluirá un esbozo del contenido, objetivos principales del Plan Territorial Especial y relaciones con otros planes conexos, con particular referencia a aquellos contenidos en la memoria del Plan relativos al planeamiento superior que establece el marco de éste, en especial el Plan Insular de Ordenación de la isla, el Plan Estratégico de Transportes de Canarias, Plan Director de Infraestructuras de Canarias y las Directrices de Ordenación en vigor, así como los planes y normas de los Espacios Naturales Protegidos, planes generales afectados y aquellos planes sectoriales vigentes, cuyo contenido pueda afectar o ser afectado significativamente por las determinaciones del plan.

En concreto, las propuestas técnicas de los Planes Territoriales Especiales de Transporte se realizarán considerando como objetivos prioritarios:

- La intermodalidad.
- Fomento del transporte público.
- Fomento de medios de transportes menos agresivos ambientalmente.
- Reducción de la movilidad motorizada.

- Disminución de la contaminación atmosférica y acústica.
- Disminución de la siniestralidad en las carreteras.
- Reducción de la movilidad obligada.
- Mejora de la información en las redes de transporte público.
- Fomento en la aplicación de los SIT (Sistemas Inteligentes de Transporte), etc.

La definición técnica de las actuaciones previstas en el Plan se realizará ponderando adecuadamente los niveles de prestación de servicio a asignar a las mismas, graduando sus parámetros en función de las necesidades y demandas de uso actualmente consolidadas, y la previsión justificada de su evolución, atendiendo especialmente a los condicionantes medio-ambientales del ámbito territorial por el que han de discurrir.

2. Situación actual y problemática existente.

Los aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente y su probable evolución en caso de no aplicar el Plan se expresarán mediante referencias sucintas a la diagnosis y prognosis que debe contener el Plan, en su memoria y planos, en concreto:

- Características de la problemática ambiental existente en la etapa previa a la redacción del plan.
- Tipología y localización de impactos ambientales existentes en la etapa previa a la redacción del plan.

El informe de sostenibilidad hará referencia a las partes de la memoria del Plan Territorial Especial en que se desarrolle el diagnóstico de la situación actual del transporte terrestre, su problemática atendiendo a la densidad de los desplazamientos, las necesidades de movilidad, caracterización territorial de la ocupación del suelo (residencial, terciario, comercial, laboral, ocio, servicios sanitarios, etc.), dispersión urbanística, determinación de la movilidad obligada origen-destino (residencia-trabajo, etc.), gestión del transporte por carretera, transporte público vs. transporte privado, la seguridad en la circulación y la mejora de la accesibilidad, que servirá de base y punto de partida para la implantación de un sistema integrado de transportes, conforme a los principios establecidos en el Plan Estratégico de Transportes de Canarias y en el planeamiento superior.

Dentro de este apartado se hará especial referencia a la problemática ambiental existente que sea relevante para el Plan, sin perder la perspectiva global y local que debe presidir el análisis de esta materia. Así, a una escala global, se tendrá en cuenta la relación existente entre el transporte terrestre y la emi-

sión de gases de efecto invernadero a la atmósfera, responsable del cambio climático antropogénico. A una escala más local se considerará la problemática vinculada a la contaminación acústica, el consumo de suelo y la fragmentación del territorio inducida por la red de infraestructuras terrestres de transporte.

Para el caso de las intervenciones de nueva creación previstas en los planes territoriales especiales de transporte se prestará especial atención a la problemática ambiental preexistente en esas áreas, especialmente si albergan valores ambientales reconocidos, incluyen zonas litorales o engloban figuras de protección legalmente reconocidas (Espacios Naturales Protegidos, Lugares de Importancia Comunitaria y Zonas de Especial Protección de las Aves) o afectan a los aspectos del medio amenazados, como hábitats o poblaciones de flora y fauna.

3. Características ambientales.

Este apartado se desarrollará mediante referencia clara, sintética y sucinta al inventario ambiental y la información urbanística que deben contenerse en la memoria y los planos de información, en concreto:

- Características geológicas y geomorfológicas del territorio, con especial atención a los procesos geomorfológicos que pudiesen inducir riesgos, y a la determinación de áreas con interés desde el punto de vista de su conservación.

- Características climáticas, con especial referencia a los factores del clima que tengan mayor incidencia sobre la asignación de usos al suelo.

- Rasgos generales del funcionamiento del ciclo hidrológico.

- Características edáficas, señalando el tipo de suelo, clase agrológica, valor agrícola, estado de conservación, así como la determinación de áreas con interés desde el punto de vista de su protección.

- Características de la vegetación, señalando la formación vegetal dominante, su estado de conservación, fragilidad, capacidad de regeneración y singularidad, con especial referencia a los hábitats o especies incluidas en alguna categoría de protección.

- Características de la fauna, con especial referencia a las áreas de nidificación, a la presencia de especies incluidas en alguna categoría de protección y a su interés desde el punto de vista de la conservación.

- Determinación de la calidad visual del paisaje, señalando las unidades que presenten interés para su conservación.

- Características del patrimonio arquitectónico y arqueológico, con referencia a yacimientos arqueo-

lógicos y conjuntos, edificios y elementos con valor histórico, arquitectónico o etnográfico.

- Categorías de protección, relativas a los espacios naturales protegidos y áreas de sensibilidad ecológica definidos por la normativa sectorial o el planeamiento de ámbito superior.

- Usos actuales del suelo.

Derivado del inventario ambiental se procederá a:

- La definición de las limitaciones de uso derivadas de algún parámetro ambiental.

- El análisis de la dinámica de transformación del territorio y diagnosis de potencialidad, con referencia a la calidad para la conservación, valor cultural y capacidad de uso de cada unidad ambiental definida.

De cara a evitar contenidos innecesarios, la información estará orientada a la ordenación, por lo que habrá de guardar relación con el apartado 6 de la presente propuesta de Documento de Referencia, relativo a los posibles efectos sobre el medio ambiente en función tanto de las características y condiciones de la propuesta de ordenación como de las características y, en su caso, limitaciones ambientales de cada ámbito y su entorno, apoyándose cuantas veces sea preciso en la información contenida en la memoria informativa del Plan Territorial Especial de Transporte.

Atendiendo al ámbito territorial de aplicación del Plan Territorial Especial de Transporte, de carácter insular, se podrá utilizar como marco de referencia la ordenación de recursos naturales establecida en el correspondiente Plan Insular de Ordenación, descendiendo en el detalle cuando fuera necesario de acuerdo con la escala del Plan Territorial Especial y con los tipos de actuaciones propuestas.

Las referencias del Informe de Sostenibilidad a las nuevas actuaciones previstas en el Plan Territorial Especial de Transporte que exijan una localización concreta en el territorio (corredores de transporte, infraestructuras auxiliares como intercambiadores, aparcamientos disuasorios, estaciones de ferrocarril, tranvía o guagua, etc.), deberán centrarse, básicamente, en los apartados del inventario ambiental del Plan Territorial Especial que desarrollen las características ambientales de las áreas consideradas aptas para su implantación.

4. Objetivos de protección ambiental.

Se indicarán los objetivos de protección ambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario o nacional que guarden relación con el Plan y la manera en que tales objetivos y cualquier aspecto ambiental se han tenido en cuenta durante su elabora-

ción. De igual forma se procederá con los objetivos ambientales propios del Plan, así como con los criterios generales en él establecidos para la protección y mejora del patrimonio natural y cultural. Constituirá un resumen de la definición de los objetivos ambientales y criterios generales contenidos en la memoria del Plan. Habrá de considerar, de forma especial, los objetivos y criterios establecidos en la Ley 22/1998, de Costas y el Real Decreto 1.471/1989, la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias y en el Plan Estratégico de Transportes de Canarias. Se tendrán en cuenta, además, los artículos 2.2, 3.1 y 5 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias; las Directrices de Ordenación General de Canarias, con carácter general en las directrices 3.1, 7 y 8 y con carácter específico, en materia de transporte, en las Directrices de Ordenación General 82, 83, 99 y 100, el Plan Insular de Ordenación, así como en las directrices sectoriales de las que se deriven determinaciones específicas en materia de transporte.

5. Alternativas.

Contendrá una exposición sucinta de las alternativas planteadas, con referencia al apartado de la memoria, planos y estudio económico y financiero del Plan en que se exponen y analizan dichas alternativas, resumiendo las razones de la selección de las alternativas previstas contenidas en el Plan, en base a los aspectos diferenciadores entre las distintas alternativas y especialmente las diferencias en relación a los probables efectos significativos sobre el medio ambiente, así como su grado de adecuación a los criterios y objetivos ambientales previamente definidos. Debe, por último, hacerse referencia a la justificación ambiental de la alternativa finalmente elegida, que deberá ser definida suficientemente, garantizando que no pueda reconducirse hacia alguna de las alternativas descartadas. Cada alternativa se reflejará cartográficamente en planos en los que se plasmen territorialmente las propuestas y puedan observarse sus diferencias a la escala que demande el Plan.

El grado de detalle del análisis de viabilidad económica de las alternativas, incluido en el estudio económico financiero, se ajustará al nivel de detalle utilizado en el análisis de las propias alternativas. Tal como establece el artículo 8.1 de la Ley 9/2006, las alternativas a considerar habrán de ser razonables y técnica y ambientalmente viables, e incluir la alternativa cero, es decir, la posibilidad de no realización del Plan o de aquellas determinaciones del Plan no derivadas directa e inexcusablemente de un mandato legal.

6. Efectos.

Identificación, valoración detallada, y signo de los impactos inducidos por los probables efectos signi-

ficativos en el medio ambiente, incluidos aspectos como biodiversidad, la población, la salud humana, la fauna, la flora, la tierra, el agua, el aire, el medio litoral, el paisaje, los factores climáticos, los bienes materiales y el patrimonio cultural, incluido el patrimonio histórico, y la interrelación entre estos factores. Estos efectos deben comprender los efectos secundarios acumulativos, sinérgicos, a corto, medio y largo plazo, permanentes y temporales, positivos y negativos.

En el análisis deberá tenerse en cuenta la doble componente escalar del Plan, distinguiendo los efectos que pueden tener una incidencia sobre procesos o fenómenos globales (cambio climático) de aquellos que operan a nivel local.

En este apartado se realizará mediante referencia sucinta a los apartados de la memoria y planos de ordenación en los que debe desarrollarse la evolución de efectos ambientales señalados.

La referencia y el análisis incidirán especialmente en las determinaciones del Plan susceptibles de provocar efectos más significativos sobre el medio ambiente, previamente identificados por el propio instrumento de ordenación, evitando la duplicidad de evaluaciones respecto de aquellas determinaciones que hayan sido objeto de evaluación ambiental en un instrumento de ordenación vigente.

Las referencias deberán centrarse en las siguientes determinaciones del Plan:

a) Los efectos ambientales previsibles derivados de la ordenación del transporte, incluyendo entre ellos:

- Los posibles efectos sobre la atmósfera de la emisión de gases contaminantes.
- Los posibles efectos sobre las emisiones de CO₂ u otros gases de efecto invernadero.
- Los posibles efectos de la contaminación acústica.
- Los posibles efectos sobre el consumo de suelo y la fragmentación del territorio.
- Los posibles efectos sobre el consumo energético.
- Los posibles efectos sobre el reparto modal del transporte.
- Los posibles efectos sobre la congestión viaria.
- Los posibles efectos sobre la seguridad vial.

b) Los efectos ambientales previsibles derivados del funcionamiento de las infraestructuras y equipa-

mientos previstos en el Plan Territorial Especial de Transporte, incluyendo entre ellas:

- La gestión de residuos.
- La gestión de la producción de agua contaminada.
- El impacto acústico.
- Las emisiones de gases y la calidad del aire.
- El consumo de energía.
- La contaminación lumínica.
- Efectos sobre la biodiversidad.
- El incremento del tráfico y sus requerimientos.

c) En el supuesto de previsión de nuevas infraestructuras de transporte u otra intervención asociada de carácter puntual se deberá analizar la generación de los siguientes efectos ambientales:

- Los posibles efectos sobre el medio litoral, incluyendo afecciones al dominio público marítimo terrestre y a sus servidumbres de protección.
- Descripción de los recursos naturales cuya eliminación, transformación o consumo se considere necesaria para la ejecución del Plan, y en particular el consumo de suelo con expresión de su clase y categoría.
- Los posibles efectos sobre el medio natural o sobre las poblaciones o hábitats de especies amenazadas, tanto en la fase de ejecución como de explotación y uso de la infraestructura.
- Los posibles efectos sobre el consumo de suelo y la fragmentación del territorio.
- Los posibles efectos negativos sobre el paisaje tanto en la fase de ejecución como de servicio de la infraestructura, debiendo emplear técnicas de simulación para evaluar correctamente el resultado final de las obras en las zonas ambientalmente más sensibles o conflictivas.
- Los posibles efectos sobre el patrimonio cultural, incluyendo las zonas complementarias afectadas de forma indirecta por la ejecución de la infraestructura y, en su caso, las alternativas para su posible traslado o reubicación.
- Los posibles efectos de la contaminación acústica.
- Los posibles efectos sobre la atmósfera de la emisión de gases contaminantes.

- Los posibles efectos sobre las emisiones de CO₂ u otros gases de efecto invernadero.

- Los posibles efectos sobre el consumo energético.

- Los efectos inducidos sobre el sistema territorial urbano (transformación o inducción de tendencias de crecimiento, relaciones entre los elementos) y rural (afecciones a la estructura, protección del territorio y actividades económicas que en él se desarrollen).

7. Medidas.

Medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, contrarrestar cualquier efecto significativo negativo en el medio ambiente por la aplicación del Plan. Se realizará por referencia a los apartados de la memoria, normativa, planos, estudio económico-financiero y documento de programación que deben justificar, describir y desarrollar las determinaciones sobre medidas preventivas, protectoras, correctoras o reductoras establecidas desde el Plan, así como las determinadas para éste, en su caso, desde un instrumento superior jerárquico. Incluirá específicamente una referencia al análisis que se realice en el estudio económico-financiero sobre la evaluación económica de las medidas y las actuaciones ambientales positivas programadas y contenidas en el correspondiente programa de actuación, indicando su orden de prioridad y especificando las que correspondan a los sectores privado y público.

Para cada una de las determinaciones que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, señaladas en el párrafo anterior, deberán exponerse las medidas previstas para evitarlos o minimizarlos y, entre ellas, las siguientes:

- Medidas para la reducción de la congestión que no impliquen nuevas infraestructuras (ej.: reducción de la velocidad en las vías de penetración a las áreas metropolitanas, reordenación del tráfico, carriles exclusivos guagua y de vehículos de alta ocupación fijos o móviles, etc.).

- Medidas que fomenten el uso del transporte público (mayor frecuencia de paso, número de paradas, guaguas, tranvías y futuros trenes; nuevas rutas más atractivas que incrementen el número de posibles usuarios; reducción de los precios del transporte público; incremento de los carriles bus, taxi, VAO (vehículos de alta ocupación); creación de carril bici, etc.

- Medidas para la mejora de la seguridad.

- Medidas para reducir la contaminación atmosférica. Previsión de tecnologías limpias o que supongan

un ahorro energético o de recursos naturales, atendiendo, entre otras, a la adaptación de sus características físicas a los condicionantes que impone la utilización de vehículos de transporte colectivo que utilizan combustibles de los denominados limpios, o tecnologías menos contaminantes.

- Medidas para reducir la contaminación acústica. Previsión de tecnologías o técnicas que supongan reducción de los niveles acústicos en las carreteras (paneles acústicos, asfaltos sonorreductores, etc.).

- Medidas recomendatorias hacia los Planes Generales de Ordenación que reduzcan la movilidad obligada (criterios de proximidad o cercanía, desarrollo territorial policéntrico, ciudad compacta, diversificación funcional, etc.).

- Medidas tendentes a reducir el uso del vehículo privado. De manera específica, mejoras en los transportes públicos, futuros corredores de transporte colectivo, intercambiadores, incremento del aparcamiento público, posibles peatonalizaciones de los centros urbanos y otras instalaciones que supongan una reducción del uso del vehículo privado y optimización de servicios y equipamientos urbanos.

- Fomento de medios de transportes menos agresivos ambientalmente y medidas recomendatorias para la contratación pública ecológica (parque móvil de vehículos con características ecológicas).

- Medidas de mejora de la información en las redes de transporte público: información sobre trayectos multimodales e interoperativos, horarios, paneles, etc.

- Medidas tendentes a formalizar la implantación de los SIT (Sistemas Inteligentes de Transporte).

En caso de que se plantee algún nuevo corredor de transportes o instalaciones asociadas:

- Condiciones paisajísticas de integración de los corredores de transporte así como de las instalaciones auxiliares.

- Condiciones para la restauración o recuperación de espacios dañados por las actuaciones.

- Medidas protectoras, correctoras y compensatorias a desarrollar por los instrumentos de planeamiento que legitimen las actuaciones proyectadas.

- La adaptación de las infraestructuras y equipamientos a las formas del relieve y las características del terreno, así como la restauración o recuperación de espacios dañados por las actuaciones.

- Establecimiento de criterios para la definición por el planeamiento urbanístico de los materiales y elementos de la infraestructura o del equipamiento, en su caso, de medidas integradoras.

8. Seguimiento.

Se incluirá una síntesis de los apartados de la memoria, normativa y, en su caso, programa de actuación del Plan, en el que se describan las medidas previstas para el seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación o ejecución del Plan, para, en función del grado de cumplimiento de los objetivos y determinaciones previamente fijados desde el Plan, identificar con prontitud los efectos adversos producidos realmente o aquellos otros no previstos y permitir llevar a cabo las medidas adecuadas para evitarlos, mediante el establecimiento de condiciones de revisión o modificación del Plan que, entre otros, se apoyen en la elaboración, por el órgano promotor y con la colaboración del órgano ambiental, de informes periódicos sobre la evolución de una serie de indicadores expresivos. A modo de propuesta y con el carácter de recomendación se plantean los siguientes indicadores de presión, estado y respuesta:

Estado representan actividades, pautas y procesos humanos que tienen repercusiones para el desarrollo sostenible:

IE.1. Congestión:

IE.1.1. Evolución de colas en puntos de control determinados (vías insulares, entradas a núcleos urbanos, vías comarcales y vías municipales).

IE.1.2. Percepción de los usuarios con respecto a la evolución de la congestión en vías insulares, entradas a núcleos urbanos, vías comarcales y vías municipales.

IE.1.3. Evolución de la relación intensidad/capacidad.

IE.1.4. Kilómetros de vías para vehículos pesados.

IE.2. Seguridad vial:

IE.2.1. Evolución de la siniestralidad (transporte público, guaguas y tranvía y tren, y privado) en todo tipo de vías.

IE.2.2. Número de puntos negros.

IE.3. Evolución en los tiempos de desplazamiento.

IE.4. Evolución del consumo de energía para el transporte.

Presión indican los mecanismos a la que está sometido el entorno:

IP.1. Población:

IP.1.1. Evolución de la población de derecho de la isla y de sus municipios.

IP.1.2. Evolución del número de turistas que visitan la isla con desagregación municipal (número turistas/año).

IP.2. Evolución del parque de vehículos insular y municipal (coches, motocicletas, camiones, guaguas, taxis, vehículos de alquiler, etc.).

IP.3. Distribución de la superficie insular y municipal dedicada a infraestructuras de transporte (km/ha por municipio e isla).

IP.4. Kilómetros de vías en Espacios Naturales Protegidos, LIC o ZEPA afectados por el viario (km).

IP.5. Evolución del Índice de motorización (número de vehículos/1.000 habitantes).

IP.6. Contaminación:

IP.6.1. Evolución de la emisión de CO₂ generado por el transporte.

IP.6.2. Evolución de contaminantes a la atmósfera generados por el transporte (NO_x, SO₂, O₃, CO).

IP.6.3. Contaminación acústica: puntos negros por contaminación acústica.

Respuesta indican opciones de política y otras reacciones a los cambios que se producen en el estado del entorno:

IR.1. Evolución del número de viajeros anuales en sistema de transportes públicos: guaguas, tranvía y futuros trenes.

IR.2. Infraestructura para transporte público:

IR.1.1. Evolución de kilómetros de vía férrea (tranvía y tren).

IR.1.2. Evolución de kilómetros de carril bus taxi VAO (vehículos de alta ocupación).

IR.1.3. Evolución de kilómetros de carril bici.

IR.3. Aparcamiento disuasorios:

IR.3.1. Evolución de plazas de aparcamiento público y privado en los núcleos urbanos y áreas metropolitanas.

IR.3.2. Creación de aparcamientos disuasorios y número de plazas de aparcamiento en intercambiadores.

IR.3.3. Sistema de tarificación conjunta del aparcamiento y transporte público.

IR.4. Energía: parque móvil de vehículos de transporte por carretera (guaguas, taxis, coches, motocicletas, camiones, etc.) que utilicen tecnologías limpias (incluidos vehículos con tecnología de motores híbridos).

IR.5. Contaminación acústica:

IR.5.1. Número de puntos con barreras acústicas en infraestructuras viales.

IR.5.2. Km de vías con asfaltos sonorreductores.

IR.5.3. Reducción de puntos negros por contaminación acústica.

IR.6. Gestión del transporte: número de sistemas inteligentes de transportes implantados.

IR.7. Reducción de número de siniestros y puntos negros.

9. Resumen.

Finalmente, se incluirá un resumen no técnico de la información contenida en el informe de sostenibilidad ambiental en base a los párrafos precedentes.

10. Administraciones Públicas afectadas y público interesado.

10.1. Administración General del Estado.

- Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

- Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar.

- Ministerio de Fomento.

- Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

- Ministerio de Defensa.

10.2. Administración de la Comunidad Autónoma de Canarias.

- Consejería de Obras Públicas y Transportes.

- Consejería de Turismo.

- Consejería de Industria, Comercio y Nuevas Tecnologías.

- Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial.

- Consejería de Economía y Hacienda.

- Consejería de Sanidad.

- Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación.

- Agencia Canaria de Desarrollo Sostenible y Cambio Climático.

10.3. Administración insular y municipal.

- Cabildos Insulares.

- Asociación de municipios canarios más representativa.

Público interesado.

- Ben Magec-Ecologistas en Acción.

- WWF/Adena.

- Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza ATAN.

La fase de consultas y puesta a disposición del público de la versión correspondiente del Plan, incorporando como anexo el Informe de Sostenibilidad, se efectuará mediante inserción del correspondiente anuncio en el Boletín Oficial de Canarias.”

Tercero.- El presente Acuerdo se publicará en el Boletín Oficial de Canarias.

Contra el presente acto, por ser de trámite, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 26.7 del Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo, no cabe recurso alguno, pudiendo, no obstante, interponer el que considere más oportuno a su derecho si entendiese que se dan algunos de los supuestos excepcionales establecidos en el artículo 107 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

La presente notificación se expide a reserva de los términos exactos que resulten de la ratificación del acta correspondiente, a tenor de lo previsto en el artículo 18.2 del Reglamento de Organización y Funcionamiento de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, aprobado por Decreto 129/2001, de 11 de junio.- La Secretaria de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, Ángela Sánchez Alemán.