OTRAS DISPOSICIONES

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOSTENIBILIDAD Y MEDIO AMBIENTE

2311

RESOLUCIÓN de 3 de marzo de 2021, del Director de Administración Ambiental, por la que se formula informe ambiental estratégico del Plan Especial para la Modificación de la Ordenación Pormenorizada del Sistema General Ferroviario de Gernika-Lumo (Bizkaia).

ANTECEDENTES DE HECHO

Con fecha 17 de noviembre de 2020, el Ayuntamiento de Gernika-Lumo completó ante el órgano ambiental la solicitud para la emisión del informe ambiental estratégico del Plan Especial para la Modificación de la Ordenación Pormenorizada del Sistema General Ferroviario de Gernika-Lumo (Bizkaia), en virtud de lo dispuesto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. La solicitud se acompañó de diversos documentos entre los cuales se encontraba el borrador del Plan y el documento ambiental estratégico, con el contenido establecido en los artículos 16 y 29 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

En aplicación del artículo 30 de la Ley 21/2013, con fecha 10 de diciembre de 2020, la Dirección de Administración Ambiental del Gobierno Vasco inició el trámite de consultas a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, con el resultado que obra en el expediente. Del mismo modo, se comunicó al Ayuntamiento de Gernika-Lumo el inicio del trámite.

Asimismo, la documentación de la que consta el expediente estuvo accesible en la web del Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente para que cualquier interesado pudiera realizar las observaciones de carácter ambiental que considerase oportunas.

Una vez finalizado el plazo legal de respuesta y analizados los informes obrantes en el expediente, se constata que el órgano ambiental cuenta con los elementos de juicio suficientes para formular el informe ambiental estratégico, de acuerdo con el artículo 30 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, constituye el objeto de la misma establecer las bases que deben regir la evaluación ambiental de los planes, programas y proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, garantizando un elevado nivel de protección ambiental, con el fin de promover un desarrollo sostenible.

El Plan Especial para la Modificación de la Ordenación Pormenorizada del Sistema General Ferroviario de Gernika-Lumo (Bizkaia) (en adelante, Plan Especial), se encuentra entre los supuestos del artículo 6.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, donde se establecen los planes y programas que deben ser sometidos a evaluación ambiental estratégica simplificada por el órgano ambiental, a los efectos de determinar que el plan o programa no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, en los términos establecidos en el informe ambiental estratégico, o bien, que el plan o programa debe someterse a una evaluación ambiental estratégica ordinaria porque pueda tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

El procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada se regula en los artículos 29 a 32, de conformidad con los criterios establecidos en el Anexo V de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

Examinada la documentación técnica y los informes que se hallan en el expediente de evaluación ambiental del Plan, y a la vista de que el documento ambiental estratégico resulta correcto y se ajusta a los aspectos previstos en la normativa en vigor, la Dirección de Administración Ambiental, órgano competente de acuerdo con el Decreto 18/2020, de 6 de septiembre, del Lehendakari, de creación, supresión y modificación de los Departamentos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de determinación de funciones y áreas de actuación de los mismos, y el Decreto 77/2017, de 11 de abril, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda, procede a dictar el presente informe ambiental estratégico, a fin de valorar si el Plan puede tener efectos significativos sobre el medio ambiente, y por tanto, debe someterse al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria, o bien, en caso contrario, establecer las condiciones en las que debe desarrollarse el plan para la adecuada protección del medio ambiente.

Vistos la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el Decreto 18/2020, de 6 de septiembre, del Lehendakari, de creación, supresión y modificación de los Departamentos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de determinación de funciones y áreas de actuación de los mismos, el Decreto 77/2017, de 11 de abril, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda, la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y demás normativa de general y concurrente aplicación,

RESUELVO:

Primero.– Formular informe ambiental estratégico del Plan Especial para la Modificación de la Ordenación Pormenorizada del Sistema General Ferroviario de Gernika-Lumo (Bizkaia), en los términos que se recogen a continuación:

A) Descripción del plan: objetivos y actuaciones.

El Plan General de Ordenación Urbana de Gernika-Lumo (PGOU) divide los suelos con uso ferroviario del municipio en varias zonas según la clasificación del suelo (urbano, urbanizable y no urbanizable), estableciendo condiciones para la calificación de sistemas de transporte y comunicaciones. El ámbito del Plan Especial para la Modificación de la Ordenación Pormenorizada del Sistema General Ferroviario de Gernika-Lumo corresponde al tramo de suelo urbano del sistema general ferroviario de Gernika-Lumo, al que el PGOU ha asignado la nomenclatura SGVFR-1.

El ámbito citado acoge la línea ferroviaria Amorebieta-Bermeo, gestionada por Euskal Trenbide Sarea (ETS) y operada por Euskotren, en el tramo que discurre de sur a norte a lo largo del casco urbano de Gernika-Lumo, contando, entre otras instalaciones anejas, con una estación y dos apeaderos en su tramo urbano.

Atendiendo a lo expuesto, el objeto del Plan Especial es establecer el marco de ordenación de futuras intervenciones en la zona urbana ferroviaria; a corto plazo está orientado a mejorar las instalaciones de la actual estación de Gernika y del apeadero Lurgorri-Gernika con una serie de intervenciones, como la mejora de la zona de espera, la construcción de una pasarela y ascensores o rampas para cambio de andén. Otras actuaciones que se prevén son la construcción de un

nuevo edificio auxiliar, la demolición de un almacén y el derribo y/o sustitución de marquesinas, la ampliación del edificio de cocheras o la ampliación de algunos edificios existentes.

De esta manera se pretende abordar la insuficiencia de las edificaciones existentes, un mejor funcionamiento del servicio, mejorar las condiciones laborales de los trabajadores, así como resolver los problemas de accesibilidad y seguridad de los usuarios con la supresión de pasos a nivel. El Plan Especial propone la demolición de ciertos elementos discordantes (almacén, servicios públicos) y la conservación y mejora de otros (edificio histórico de la estación, cocheras de ETS).

Las determinaciones incluidas en el Plan Especial se limitan a la fijación de la ocupación máxima de la parcela por edificaciones, de la edificabilidad máxima a desarrollar en el ámbito, de los usos permitidos, de las alineaciones máximas de la futura edificación y de las alturas máximas que podrá alcanzar.

En concreto, las propuestas y actuaciones que se recogen en el Plan Especial afectan a cuatro subzonas identificadas en el ámbito y a algunos de los edificios existentes:

– En el apeadero Lurgorri-Gernika se permite la construcción de un edificio que recoja los servicios propios de atención al pasajero.

– En la estación de Gernika, se plantea la conservación del edificio histórico, protegido por el PGOU y bien cultural afecto al Camino de Santiago (Decreto 2/2012, de 10 de enero, por el que se califica como Bien Cultural Calificado, con la categoría de Conjunto Monumental, el Camino de Santiago a su paso por la Comunidad Autónoma del País Vasco), que será respetado, eliminando el cuerpo anexo consistente en las instalaciones de cancelación de billetes, con su cubierta, estructura y cerramiento parcial hasta media altura en el frente hacia la Geltoki Plaza.

– Subzona 1 y 3: Se permite la sustitución del edificio de almacén y de los módulos destinados a servicios públicos, definiendo las limitaciones volumétricas y de uso para los nuevos edificios resultantes. El almacén se sustituye por otro con un uso de servicio de viajeros, para el cual se fija una alineación máxima frente al edificio histórico de la estación coincidente con la del antiguo almacén. En la subzona 3 están permitidos todos los usos auxiliares vinculados al transporte ferroviario que pretendan solventar las necesidades de los trabajadores, así como mejorar la operatividad de la propia red (instalaciones de mantenimiento, infraestructuras, etc.), incluso los servicios complementarios de los edificios.

– Se conserva el edificio destinado a Cocheras de ETS (eliminando la marquesina para construir otra) y el edificio técnico de enclavamientos y el transformador.

– Subzona 4: Se posibilita la ampliación de las cocheras y la construcción de un edificio de estacionamiento o de servicios relacionados con el transporte en la subzona actualmente destinada a estacionamiento de vehículos.

– Subzona 2: Se podrá erigir un nuevo complejo de comunicación entre ambos andenes, conformado por construcciones a ambos lados de las vías principales que cuenten con medios que las hagan accesibles (ascensor, rampa...), conectadas mediante un paso elevado que atraviese el espacio sobre vías y dichas construcciones de forma segura, posibilitando la supresión del paso a nivel existente, que actualmente constituye el único modo de acceso al andén Este. Esta intervención constituirá una mejora de accesibilidad y seguridad para los usuarios del transporte ferroviario de Euskotren.

– Podrán instalarse marquesinas en todo el espacio interior de la estación, siempre que se guarde la distancia de protección del edificio histórico de la estación y no se invada el espacio de las vías en la altura dispuesta por la regulación sectorial.

Actualmente, los edificios existentes ocupan una superficie total de suelo de 1.983,08 m^2, y 2.104,93 m^2 de superficie de techo construido sobre rasante, posibilitándose a través del PGOU una ocupación de hasta 5.000 m^2 y un desarrollo edificatorio de hasta 10.000 m^2 de techo construido sobre rasante.

– De acuerdo con el Plan Especial, la ocupación del suelo por la edificación futura será de 4.293,52 m^2, por lo tanto, la superficie restante podrá destinarse a paso elevado sobre vías principales, cuya ocupación máxima de suelo correspondería a esos 706,48 m^2 en caso de que el resto de los desarrollos agoten la superficie de suelo que pueden ocupar.

– En caso de que se construyeran la totalidad de las superficies permitidas por el presente Plan Especial, y la totalidad de las plantas permitidas, la suma de la superficie construida de todos los edificios contenidos en el SGVFR-1 ascendería a 9.013,47 m^2. La superficie restante podrá destinarse a paso elevado sobre vías principales, cuya edificabilidad máxima correspondería a esos 986,53 m^2 en caso de desarrollo de la totalidad del resto de las edificabilidades.

– Tal y como se recoge en el PGOU, no serán computables las superficies en altura sin cerramientos ni cubierta, por lo que las pasarelas abiertas que pudieran atravesar el espacio superior a las vías no computan a efectos de edificabilidad.

– El Plan Especial no limita el número de plantas bajo rasante, refiriendo esta determinación al PGOU.

B) Una vez analizadas las características del plan propuesto y de conformidad con el artículo 31 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, se procede al análisis de los criterios establecidos en el Anexo V de la citada Ley a fin de determinar si el plan debe someterse a evaluación ambiental estratégica ordinaria o no.

1.– Características del plan, considerando en particular:

a) La medida en que el plan establece un marco para proyectos: a la vista de la documentación presentada, el Plan no contiene condicionantes con respecto a, entre otros, la ubicación, las características, las dimensiones o el funcionamiento para la futura autorización de proyectos que pertenezcan a alguna de las categorías enumeradas en la legislación sobre evaluación de impacto ambiental de proyectos.

b) La medida en que el plan influye en otros planes o programas, incluidos los que estén jerarquizados: el Plan no altera el destino del suelo, que se mantiene como suelo urbano - sistema general ferroviario de Gernika-Lumo; únicamente regula la ordenación urbanística pormenorizada del ámbito, estableciendo el marco de ordenación de futuras intervenciones en la zona urbana ferroviaria del municipio. No afecta, por tanto, a cuestiones de carácter estructural del PGOU de Gernika-Lumo.

A nivel sectorial, el Plan Especial se redacta ajustándose a las determinaciones de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del sector ferroviario y al Plan Territorial Sectorial ferroviario de la CAPV, considerándose obra de interés general, por lo que su ejecución material no precisa previa licencia municipal. En definitiva, cabe concluir que no se observan contradicciones del Plan Especial con respecto a otros planes o programas.

c) La pertinencia del plan para la integración de consideraciones ambientales, con el objeto, en particular, de promover el desarrollo sostenible: se considera que el Plan es pertinente para la integración de consideraciones ambientales que promueven un desarrollo sostenible. Supone la ordenación de un suelo urbano, completamente urbanizado y antropizado, ocupado principalmente por infraestructuras ferroviarias y alguna pequeña zona ajardinada. Por otro lado, en los nuevos edificios o en las operaciones de rehabilitación de los existentes, la implementación de medidas de eficiencia energética, ahorro de agua, adopción de buenas prácticas de consumo, etc., redundará en una mejora hacia la sostenibilidad. Entre las actuaciones que se plantean figura la supresión de un paso a nivel y la mejora de la movilidad y accesibilidad de la zona.

d) Problemas ambientales significativos relacionados con el Plan: no se detectan problemas significativos sobre el medio ambiente derivados de la ejecución del Plan, siempre y cuando las actuaciones y actividades que se lleven a cabo en el ámbito de afección se realicen atendiendo a la normativa vigente en materia de, entre otros, seguridad y salud, medio ambiente, gestión de residuos, contaminación acústica y protección del patrimonio cultural.

e) Asimismo, el plan se considera adecuado para la implantación de la legislación comunitaria o nacional en materia de medio ambiente y, en concreto, en materia de consumo de materias primas y energía, de residuos, de movilidad sostenible y seguridad y calidad atmosférica (gases a la atmósfera, ruido, iluminación...).

2.– Características de los efectos y del área probablemente afectada.

El ámbito objeto del Plan Especial corresponde al tramo urbano del sistema general ferroviario del PGOU de Gernika-Lumo. Incluye la línea ferroviaria Amorebieta-Bermeo, que discurre de sur a norte a lo largo del casco urbano de Gernika-Lumo, así como las infraestructuras anejas a dicha línea ferroviaria: una estación y dos apeaderos, cocheras, almacenes, un transformador. Se trata por tanto de un suelo urbano, completamente urbanizado y antropizado, y sin valores naturales de particular interés.

No obstante, lo anterior, cabe destacar los siguientes aspectos objeto de consideración en el ámbito de afección del Plan:

– El ámbito del Plan no coincide con espacios naturales protegidos al amparo del Decreto Legislativo 1/2014, de 15 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Conservación de la Naturaleza del País Vasco. Sin embargo, forma parte del ámbito territorial de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai (definido en la Ley 5/1989, de 6 de julio, de Protección y Ordenación de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai, modificada por Ley 15/1997, de 31 de octubre).

Según el Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) vigente en este espacio (Decreto 139/2016, de 27 de septiembre), el ámbito del Plan se identifica como Área a Ordenar por el Planeamiento Urbanístico Municipal (OPUM).

– El ámbito del Plan se encuadra en la Unidad Hidrológica del río Oka, cuyo curso discurre a unos 250 m al Este. La mayor parte del ámbito del Plan está incluido en la zona de flujo preferente del citado curso fluvial y presenta riesgo de inundación para la avenida de 100 años de periodo de retorno; una pequeña área de la zona de las cocheras limita con la mancha de 10 años de periodo de retorno; todo ello de acuerdo con los Mapas de peligrosidad y de riesgo de inundación de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental en el ámbito de las Cuencas Internas de la CAPV. Este ámbito en concreto forma parte del Área de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSI) del Oka (Código ES017-BIZ-OKA-01) y como tal cuenta con un programa de medidas para paliar dicho riesgo. En este sentido, según el Documento Ambiental Estratégico, el

Ayuntamiento de Gernika y la Agencia Vasca del Agua (URA) disponen de un convenio de colaboración que incluye, entre otros, medidas estructurales encaminadas a la reducción del riesgo de inundaciones en las parcelas colindantes.

– El ámbito del Plan se encuadra dentro de la Zona de Interés Hidrogeológico del Sector Gernika. El acuífero subyacente pertenece a la masa de agua subterránea Gernika; el ámbito presenta vulnerabilidad a la contaminación de acuíferos alta y permeabilidad media por porosidad.

– Todo el ámbito del Plan Especial queda incluido en el Perímetro de Protección de la Unidad Hidrogeológica de Gernika. Este perímetro de protección fue declarado como tal mediante Resolución de 21 de noviembre de 2004, de la Directora de Aguas y tiene como objetivo la protección de las captaciones de Vega, Eusko Trenbideak y Ajangiz-A. Se trata de captaciones de agua subterránea que constituyen una de las más importantes fuentes de abastecimiento de la comarca de Gernika-Bermeo. La citada Resolución establece diferentes zonas de protección siendo la más estricta la denominada «Zona 1 o Zona de Protección Inmediata», que tiene por objeto proteger la propia captación y sus instalaciones frente a las inclemencias climatológicas, animales y desaprensivos, así como impedir los vertidos e infiltraciones directas a través del contacto obra de captación-terreno.

Una de las «Zonas de Protección Inmediata» (Sondeo Eusko Trenbideak) se localiza en el ámbito del Plan Especial y constituye un polígono cuadrangular de 27 m^2 coincidente con el terreno objeto de cesión de uso efectuado por ETS al Consorcio de Aguas de Busturialdea. La citada Resolución de 21 de noviembre de 2004, de la Directora de Aguas establece la regulación de usos dentro de las zonas de protección, cuestión que es preciso tener en cuenta en la implementación de las medidas preventivas, protectoras y correctoras objeto de esta Resolución.

– Parte del ámbito del Plan se encuentra recogida en el inventario de suelos que han soportado actividades potencialmente contaminantes del suelo, en concreto, el edificio de cocheras y la zona de aparcamiento, con código 48046-00147, y representa un área de 3.602,94 m^2, donde se prevé actuar (ampliación de las cocheras y construcción de un edificio de estacionamiento o de servicios relacionados).

– El edificio histórico de la estación de Gernika está incluido en el Catálogo de elementos y edificios de interés cultural del PGOU de Gernika-Lumo. Además, se trata de un edificio afecto al conjunto monumental que constituye el Camino de Santiago, resultando de aplicación las determinaciones del Decreto 2/2012, de 10 de enero, por el que se califica como Bien Cultural Calificado, con la categoría de Conjunto Monumental, el Camino de Santiago a su paso por la Comunidad Autónoma del País Vasco, así como lo previsto en la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco.

En este contexto, los principales efectos ambientales derivados de las actuaciones que plantea el Plan Especial estarán asociados a la fase de derribo de edificaciones y otros elementos constructivos y, posteriormente, a la ejecución de los nuevos elementos (edificios, pasarelas, cubiertas, etc.). Es, por tanto, en la fase de obras cuando se darán los efectos ambientales negativos más importantes, relacionados con las demoliciones y la generación de residuos procedentes de la obra y del mantenimiento de la maquinaria correspondiente, la afección a las aguas superficiales y subterráneas y a la atmósfera, la generación de ruido y molestias a la población. La intervención sobre una parcela incluida en el inventario de suelos que han soportado actividades potencialmente contaminantes del suelo requerirá un seguimiento particular en orden a una correcta gestión de los suelos potencialmente contaminados.

Una vez ejecutadas las previsiones del Plan Especial, se espera obtener una mejora sustancial de la calidad de las infraestructuras ferroviarias afectas al Plan, que busca un mejor funcionamiento del servicio prestado por el titular de esas instalaciones para los usuarios del transporte ferroviario y de unas mejores condiciones laborales para los trabajadores, en particular en lo referente a la solución de los problemas de accesibilidad, movilidad y seguridad, y en lo relativo a la calidad del paisaje urbano resultante.

En todo caso, la valoración de los efectos ambientales debe efectuarse con respecto a la situación actual. En este sentido, las actuaciones contempladas en el Plan no suponen un incremento de la ocupación de superficies de suelo no artificializado, ni una modificación negativa significativa de las condiciones ambientales existentes, siempre y cuando las actuaciones y actividades que se lleven a cabo se realicen atendiendo a la normativa vigente en materia de, entre otros, seguridad y salud, medio ambiente (incluyendo aguas, contaminación del suelo y calidad atmosférica), patrimonio cultural y paisaje.

En consecuencia, considerando las características del Plan Especial y las del medio afectado, y con la aplicación de las medidas correctoras y de sostenibilidad que plantea el documento ambiental estratégico y las medidas preventivas, protectoras y correctoras que más adelante se detallan, no se espera que de dichas actuaciones se vayan a derivar impactos significativos sobre el medio ambiente, en los términos previstos en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

3.– En la presente Resolución se establecen las siguientes medidas protectoras y correctoras en orden a evitar que el Plan Especial pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente y no sea necesario que el Plan Especial para la Modificación de la Ordenación Pormenorizada del Sistema General Ferroviario de Gernika-Lumo (Bizkaia), se someta a evaluación ambiental estratégica ordinaria, siempre y cuando se incorporen al mismo las medidas protectoras y correctoras establecidas.

Las medidas protectoras y correctoras se ejecutarán de acuerdo con la normativa vigente, con lo establecido en la presente Resolución y, en lo que no se oponga a lo anterior, de acuerdo con lo recogido en el Documento Ambiental Estratégico y en el propio Plan.

Otras medidas que deben adoptarse para la ejecución de los proyectos derivados del Plan son:

Medidas destinadas a la protección de las aguas superficiales y subterráneas.

– Todos los usos y actividades que se deriven de las propuestas del Plan Especial, los proyectos de demolición y edificación, los proyectos de urbanización y en general cualquier tipo de actividad derivada del Plan Especial deberá desarrollarse con estricto cumplimiento de lo dispuesto en la Resolución de 21 de noviembre de 2004, de la Directora de Aguas, por la que se acuerda la declaración del Perímetro de Protección de la Unidad Hidrogeológica Gernika para la protección de las captaciones Vega, Eusko Trenbideak y Ajangiz-A (Bizkaia).

Sin perjuicio del resto de disposiciones que se detallan en la citada Resolución, serán objeto de cumplimiento, en particular, las regulaciones relativas a la «Zona de Protección Inmediata» del Sondeo Eusko Trenbideak, localizado en el ámbito del Plan Especial. En este sentido deberá respetarse la regulación de usos y actividades que para esta zona de protección inmediata (Zona 1) se establece en la matriz de usos y actividades del Anexo II de la señalada Resolución de 21 de noviembre de 2004, de la Directora de Aguas.

– Del mismo modo, para el resto del ámbito del Plan Especial, considerado Zona 2 o «Zona de Protección Física», resultan de aplicación las regulaciones de usos y actividades de la citada Matriz del Anexo II de la Resolución de 21 de noviembre de 2004 correspondientes a dicha Zona 2.

De acuerdo con lo anterior, y sin perjuicio de otras regulaciones que resulten de aplicación en virtud de lo dispuesto en dicha Resolución, los usos edificatorios y la construcción de infraestructuras y equipamientos que se deriven del Plan Especial estarán sujetos a autorización de la Administración Hidráulica, que será la que determine las condiciones en las que estas actividades puedan desarrollarse, en orden a la protección del acuífero de Gernika.

Medidas relativas al riesgo de inundación.

– En relación con este riesgo, y sin perjuicio de lo que establezca la administración hidráulica competente en la emisión del informe contemplado en el artículo 25.4 del Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas, el Plan Especial deberá tener en cuenta lo establecido en el capítulo VII del Anexo I. Disposiciones normativas del Plan Hidrológico de la parte española de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental, aprobadas mediante Real Decreto 1/2016, de 8 de enero y en la normativa específica sobre protección contra inundaciones del apartado E.2 del Plan Territorial Sectorial de ordenación de los ríos y arroyos de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

En concreto, resulta de aplicación al ámbito del Plan Especial lo establecido en el artículo 41 de la normativa del citado Plan Hidrológico y en el apartado E.2 del citado Plan Territorial Sectorial, así como lo dispuesto en el artículo 14.bis del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

En relación con lo anterior, y tal como establece el apartado 2 del mencionado artículo 41 del Plan Hidrológico, dado que el ámbito del Plan Especial se sitúa fuera de la zona de policía del Dominio Público Hidráulico y de servidumbre de protección del dominio público marítimo terrestre, corresponde a las administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo velar por el cumplimiento de las limitaciones a las que hace referencia el apartado 1 del citado artículo 41.

Medidas destinadas a garantizar la compatibilidad de la calidad del suelo con los usos previstos.

– El ámbito del plan coincide con un emplazamiento incluido en el inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo. Por lo tanto, conforme a lo indicado en el artículo 23 de la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo, en el caso de que tenga lugar alguno de las circunstancias indicadas en el mismo, el órgano ambiental deberá declarar mediante Resolución de declaración de la calidad del suelo de acuerdo al procedimiento regulado por la citada Ley 4/2015, de 25 de junio.

– En este sentido, se deberán cumplir las limitaciones de uso que se establezcan en dicha Resolución, la cual deberá emitirse con anterioridad a la aprobación definitiva de los instrumentos urbanísticos que incluyan la ordenación pormenorizada de la parcela o parcelas que soporten o hayan soportado una actividad o instalación potencialmente contaminante del suelo o con anterioridad a la modificación de dichos instrumentos y, preferentemente, en las fases iniciales de los respectivos procedimientos. No obstante, en el supuesto de que, en el emplazamiento, en todo o en parte, concurriesen circunstancias que impidieran llevar a cabo las investigaciones de la calidad del suelo, podrá procederse a la aprobación definitiva del instrumento de ordenación de que se trate sin la declaración de la calidad del suelo. En este caso, dicha declaración deberá emitirse

con anterioridad a la aprobación inicial del Programa de Actuación Urbanizadora o, en su defecto, de los proyectos de reparcelación y urbanización del ámbito de gestión en cuya delimitación se incluya el emplazamiento.

– En todo caso, si en el trascurso de las obras que se ejecuten en el ámbito del Plan Especial se detectaran indicios fundados de la existencia de sustancias contaminantes del suelo, se actuará según lo dispuesto para estos casos en la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

Medidas relativas al patrimonio cultural.

– Por lo que respecta al Patrimonio Cultural, el Plan Especial plantea intervenir en el edificio histórico de la estación de Gernika, eliminando los elementos que restan valor patrimonial al inmueble, por lo que se considera una intervención positiva desde el punto de vista de la protección del patrimonio cultural. En todo caso, y dado que se trata de un edificio afecto al conjunto monumental que constituye el Camino de Santiago, resultan de aplicación las determinaciones del Decreto 2/2012, de 10 de enero, por el que se califica como Bien Cultural Calificado, con la categoría de Conjunto Monumental, el Camino de Santiago a su paso por la Comunidad Autónoma del País Vasco, así como lo previsto en la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco.

– Sin perjuicio de lo anterior, en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco, si en el transcurso de las obras se produjera algún hallazgo que suponga un indicio de carácter arqueológico, se informará inmediatamente a la Dirección de Cultura de la Diputación Foral de Bizkaia, que será quien indique las medidas que deberán adoptarse.

Otras medidas preventivas y correctoras.

Por otra parte, entre las medidas que deben tenerse en cuenta durante la fase de desarrollo de las actuaciones que se derivan de la ejecución del Plan, serán de aplicación las relacionadas con las buenas prácticas en obras, ocupación del suelo, gestión de tierras y sobrantes, la producción y gestión de residuos, control de suelos excavados, protección de la calidad del aire y de la calidad acústica destacando entre otras, las siguientes:

– El manual de buenas prácticas para su utilización por el personal de obra contendrá como mínimo aspectos relacionados con periodos de trabajo, maquinaria, desvíos provisionales, superficie máxima de ocupación, la minimización de producción del polvo y ruido, la gestión de residuos, evitar vertidos de residuos, contaminación del suelo o aguas por derrames de aceites o arrastres de tierras y reducción de las afecciones negativas sobre el sosiego público.

– Producción y gestión de residuos: los diferentes residuos generados durante las obras y campaña de limpieza se gestionarán de acuerdo con lo previsto en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados y normativas específicas que les sean de aplicación.

– Los residuos de construcción y demolición se gestionarán de acuerdo con lo estipulado en el Decreto 112/2012, de 26 de julio, por el que se regula la gestión de los residuos de construcción y demolición.

– En el caso de existencia de residuos y/o elementos con amianto, se estará a lo dispuesto en el Real Decreto 108/1991, de 1 de febrero, para la prevención y reducción de la contaminación del medio ambiente producida por el amianto y lo establecido en el Real Decreto 396/2006, de 31 de marzo, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud aplicables a los trabajos con riesgo de exposición al amianto.

– Los recipientes o envases conteniendo residuos peligrosos, cumplirán las normas de seguridad establecidas en el artículo 13 del Real Decreto 833/1988, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 20/1986, de 14 de mayo, básica de residuos tóxicos y peligrosos, y permanecerán cerrados hasta su entrega a gestor autorizado, evitando cualquier pérdida de contenido por derrame o evaporación.

– La gestión de los aceites usados se realizará de acuerdo con el Real Decreto 679/2006, de 2 de junio, por el que se regula la gestión de los aceites industriales usados.

– En el caso de producirse, los sobrantes de excavación generados durante las obras se llevarán a depósito de sobrantes autorizado y su gestión se ajustará a la legislación vigente.

– Cualquier indicio de contaminación por la detección de tierras sospechosas deberá ser comunicada al Ayuntamiento de Gernika-Lumo y a la Viceconsejería de Medio Ambiente, en cumplimiento del artículo 22.2 de la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

– Sin perjuicio de las medidas destinadas a la protección de las aguas superficiales y subterráneas detalladas en apartados anteriores, se establecerán las medidas preventivas y correctoras durante la fase de obras que sean necesarias, extremando las precauciones, para evitar la afección por vertidos accidentales, especialmente durante las operaciones de mantenimiento de maquinaria: La superficie destinada a parque de maquinaria de obra y la zona de mantenimiento de la misma se aislará de la red de drenaje natural. Dispondrá de solera impermeable y de un sistema de recogida de efluentes para evitar la contaminación del suelo y de las aguas por acción de aceites y combustibles. No se permitirá la carga y descarga de combustible, cambios de aceite y las actividades propias de taller en zonas distintas a la señalada.

– Se evitará la ubicación de acopios de material e instalaciones auxiliares de obra, especialmente el parque de maquinaria y el punto limpio, en zonas afectadas por las manchas de Inundabilidad de los diferentes periodos de retorno.

– Ruido en obras: de acuerdo con lo previsto en el artículo 22 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, la maquinaria utilizada en la fase de obras debe ajustarse a las prescripciones establecidas en la legislación vigente referente a emisiones sonoras de maquinaria de uso al aire libre y, en particular, cuando les sea de aplicación, a lo establecido en el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre (modificado por el Real Decreto 524/2006, de 28 de abril), y en las normas complementarias.

Asimismo, se respetará un horario de trabajo diurno.

– Los viales utilizados por los camiones para entrar o salir de la obra, deberán mantenerse limpios, utilizando agua a presión, barredoras mecánicas o, en su caso, dispositivos de lavado de ruedas conectados a balsa de decantación.

– En las actuaciones de ajardinamiento se potenciarán las actuaciones encaminadas a fomentar la biodiversidad autóctona, primando criterios de sostenibilidad, y de manera que se reduzca el riesgo de introducción de especies invasoras. En este sentido se utilizarán las recomendaciones y medidas contenidas en la publicación «Manual para el diseño de jardines y zonas verdes sostenibles», elaborado por el Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda Gobierno Vasco.

– En ningún caso se emplearán especies alóctonas con potencial invasor, tales como *Fallopia japonica, Robinia pseudoacacia, Cortaderia selloana, Buddleja davidii Pterocarya x rehderiana*... en las labores de revegetación y ajardinamiento. Además, se deberán adoptar medidas de control para evitar que los terrenos removidos y desprovistos de vegetación constituyan una vía de entrada para especies vegetales invasoras (plantación y siembra inmediata de superficies preparadas, protección de acopios de tierra vegetal, etc.). Para ello, se establecerá un control de la procedencia y composición de los materiales de préstamo y la tierra vegetal a emplear en la revegetación y el ajardinamiento de las superficies objeto de urbanización. Asimismo, se propondrá la gestión diferenciada de la tierra vegetal que pueda contener propágulos de dichas especies.

– En cuanto a las características necesarias para la edificación y construcción más sostenible se deberán considerar las recomendaciones de la «Guía de Edificación Ambientalmente Sostenible para la vivienda en la CAPV», con objeto de potenciar el ahorro y la eficiencia energética de los edificios y el impulso de las energías renovables. Dichas medidas deberán incidir en, al menos, los siguientes aspectos:

– Materiales. Reducción del consumo de materias primas no renovables.

– Energía. Reducción del consumo de energía y/o generación de energía a partir de fuentes no renovables.

– Agua potable. Reducción del consumo de agua potable.

– Aguas grises. Reducción en la generación de aguas grises.

– Atmósfera. Reducción de las emisiones de gases, polvo, de calor y lumínicas.

– Calidad interior. Mejora de la calidad del aire interior, del confort y de la salud.

Segundo.– Determinar que, de acuerdo con los términos establecidos en este informe ambiental estratégico, y siempre que se adopten las medidas protectoras y correctoras establecidas en la presente Resolución, así como las planteadas por el promotor que no se opongan a las anteriores, no se prevé que el Plan Especial para la Modificación de la Ordenación Pormenorizada del Sistema General Ferroviario de Gernika-Lumo (Bizkaia), vaya a producir efectos adversos significativos sobre el medio ambiente y, por tanto, no debe someterse a evaluación ambiental estratégica ordinaria.

Tercero.– Comunicar el contenido de la presente Resolución al Ayuntamiento de Gernika-Lumo.

Cuarto.– Ordenar la publicación de la presente Resolución en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Quinto.– De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 31.4 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el presente informe ambiental estratégico perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios sí, una vez publicado en el Boletín Oficial del País Vasco, no se hubiera procedido a la aprobación del Plan Especial para la Modificación de la Ordenación Pormenorizada del Sistema General Ferroviario de Gernika-Lumo (Bizkaia), en el plazo máximo de cuatro años. En ese caso, deberá iniciarse nuevamente el procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada del Plan.

En Vitoria-Gasteiz, a 3 de marzo de 2021.

El Director de Administración Ambiental,
JAVIER AGIRRE ORCAJO.