OTRAS DISPOSICIONES

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOSTENIBILIDAD Y MEDIO AMBIENTE

670

RESOLUCIÓN de 15 de enero de 2024, del Director de Calidad Ambiental y Economía Circular, por la que se formula la declaración de impacto ambiental del proyecto de construcción del túnel de Aginaga en los términos municipales de Usurbil y Aia (Gipuzkoa), promovido por la Red Ferroviaria Vasca.

ANTECEDENTES DE HECHO

Mediante Resolución de 17 de febrero de 2021 del Director de Calidad Ambiental y Economías Circular, se formula el documento de alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto de construcción del túnel de Aginaga en los términos municipales de Usurbil y Aia (Gipuzkoa), promovido por la Red Ferroviaria Vasca.

Mediante Anuncio publicado en el Boletín Oficial del País Vasco el de 7 de octubre de 2022 y 29 de noviembre de 2022, la Directora de Infraestructuras del Transporte sometió al trámite de información pública el proyecto de construcción del túnel de Aginaga y su correspondiente estudio de impacto ambiental, conforme a lo indicado en el artículo 36 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en orden a la presentación de cuantas alegaciones se estimarán oportunas. Se han recibido diversas alegaciones cuyo contenido figura en el expediente.

Asimismo, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 37 de la citada Ley 21/2013, de 9 de diciembre, la Directora de Infraestructuras del Transporte inició las consultas a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, en orden a que emitieran informe comprensivo de cuantas observaciones consideraran oportunas en el marco de sus competencias en el plazo de 30 días a contar desde la notificación de la consulta. El resultado de este trámite obra en el expediente. A este respecto el promotor hace constar que los informes de respuestas de las administraciones públicas afectadas se han tenido en consideración.

Con fecha de 15 de diciembre de 2023 la Dirección de Transportes del Gobierno Vasco completó, ante la Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular, la solicitud para la emisión de la declaración de impacto ambiental relativa al proyecto de construcción del túnel de Aginaga en los términos municipales de Usurbil y Aia (Gipuzkoa), promovido por la Red Ferroviaria Vasca.

La solicitud contiene la siguiente documentación:

– «Proyecto de construcción del túnel de Aginaga en los términos municipales de Usurbil y Aia (Gipuzkoa)». Fechado en julio de 2022.

– Estudio de impacto ambiental del proyecto denominado «Proyecto de construcción del túnel de Aginaga en los términos municipales de Usurbil y Aia (Gipuzkoa)». Fechado en abril de 2023.

– Documentación relativa al resultado de la información pública efectuada.

– Documentación relativa al resultado del trámite de consultas a las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas.

– Integración en la propuesta final del proyecto del resultado de las consultas realizadas y cómo estas se han tomado en consideración.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y en el artículo 60 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, 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.

En aplicación de lo dispuesto en el artículo 61 de la citada Ley 10/2021, de 9 de diciembre, deben someterse al correspondiente procedimiento de evaluación de impacto ambiental los planes, programas y proyectos que, pretendiéndose llevar a cabo en el territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco, se detallan en el Anexo II de esta Ley. El proyecto de construcción del túnel de Aginaga en los términos municipales de Usurbil y Aia (Gipuzkoa) puede afectar de forma apreciable a la Zona Especial de Conservación (ZEC) Oriako itsasadarra/Ría del Oria (ES2120010) perteneciente a la Red Natura 2000 por lo que se encuentra recogido en el punto 3 del Anexo II.E de la citada norma por lo que le correspondería la aplicación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada. Sin embargo, el promotor, acogiéndose al apartado 4 del Anexo II.D ha solicitado el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria.

En aplicación de lo dispuesto en el artículo 35 y siguientes de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, la Dirección de Transportes del Gobierno Vasco, como órgano sustantivo, ha dispuesto lo necesario para llevar a cabo el procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto, mediante la incorporación al expediente de un estudio de impacto ambiental, mediante la celebración de consultas públicas y mediante la participación en el procedimiento de las administraciones públicas afectadas y de las personas interesadas.

Examinada la documentación técnica y los informes que se hallan en el expediente de evaluación ambiental del proyecto, y a la vista de que el estudio de impacto ambiental resulta correcto y se ajusta a los aspectos previstos en la normativa en vigor, la Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular, órgano competente de acuerdo con el Decreto 68/2021, de 23 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente, procede a dictar la presente declaración de impacto ambiental, que viene a valorar con carácter favorable la integración de los aspectos ambientales en la propuesta del proyecto y a pronunciarse sobre la previsión de los impactos significativos de la aplicación del proyecto, incluyendo las determinaciones finales que deban incorporarse, a los solos efectos ambientales.

En virtud de todo lo hasta aquí expuesto, una vez analizados los informes obrantes en el expediente y vistas la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el Decreto 68/2021, de 23 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente, 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 aplicación,

RESUELVO:

Primero.– Formular, a los solos efectos ambientales, la presente declaración de impacto ambiental del proyecto de construcción del túnel de Aginaga en los términos municipales de Usurbil y Aia (Gipuzkoa), promovido por la Red Ferroviaria Vasca.

El proyecto tiene como objeto definir con el nivel propio de proyecto constructivo las obras necesarias para materializar el nuevo trazado de la vía existente entre el P.k 93+166,744 y el P.k. 96+193,151 de la línea Bilbao-Donostia de la Red de Ferrocarriles Euskal Trenbide Sarea (ETS) que el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco pretende desdoblar y mejorar. Con la pretensión de evitar bordear el monte existente, reduciendo considerablemente los tiempos de viaje en el trayecto entre Usurbil y Orio, mejorando las frecuencias del servicio entre Donostialdea y Zarautz, y reduciendo los costes de mantenimiento y accidentalidad del tramo entre Usurbil y Orio y en definitiva potenciar el transporte sostenible por ferrocarril.

Con el nuevo trazado se disminuye la longitud del recorrido en casi 1.442 m y permite liberar la ribera del Oria del trazado actual. La actuación tiene una longitud total de 1.585 m entre los puntos de conexión con la vía existente, de los cuales, 1.329 m discurren en túnel.

El túnel, en mina, se proyecta con una sección interior de 46,24 m^2, válida para albergar vía doble. A ambos lados de la obra subterránea se colocarán estructuras para falso túnel, rellenando sobre ellas los frentes de ataque y restaurando la pendiente inicial de la ladera. En la boca oeste se diseña una estructura de 24,44 m de longitud y en la este de 30,43 m.

La conexión con la vía existente se realizará a cielo abierto. En el lado de Zarautz, se desarrollará aprovechando la actual estructura de cruce sobre la ensenada de Olaberrieta (marisma de Olaberrieta) y creando una nueva estructura sobre pilotes hasta la embocadura del túnel. En los extremos de la conexión se llevará a cabo el ripado de la vía existente.

El proyecto requiere de una serie de obras complementarias y actuaciones auxiliares:

– Estructura sobre pilotes (viaducto) entre la estructura actual sobre la Ensenada de Olaberrieta y el emboquille Oeste del nuevo túnel de Aginaga. Para la construcción de la estructura proyectada se realizará un terraplén temporal sobre la marisma de Olaberrieta que se irá retirando a medida que se ejecuta la nueva estructura dejando el terreno en su estado original salvo los pilares que sustentan la estructura.

– Caminos de acceso a las bocas del túnel con una longitud total de 4.491 m. El camino de acceso a la boca Este se apoya sobre la plataforma de un camino existente en la mayor parte del recorrido, siendo de nueva ejecución el tramo final del mismo. El camino de acceso a la boca lado de Orio se realizará por el trazado actual del ferrocarril.

– Acometida eléctrica aérea hasta la boquilla este del túnel desde una línea aérea existente situada a unos 200 m de la misma.

– Cerramiento mediante la instalación de valla por encima de las boquillas del túnel y adyacente a la plataforma.

– Zonas de instalaciones auxiliares de obra durante la ejecución del túnel: en la futura plataforma de vía anexa a las bocas de túnel, el antiguo apeadero ferroviario cercano y un aparcamiento público junto al río Oria, a unos 300 m de la boquilla Este del túnel.

– Canalizaciones, drenajes, cuartos de instalaciones en bocas del túnel para el alojamiento de los centros de transformación y las instalaciones de baja tensión, etc.

El trazado ferroviario existente se transformará en un camino de zahorra que será utilizado como vía de emergencia y de evacuación, necesario para mantener las condiciones de seguridad de la línea.

Las tierras excavadas del túnel y de la galería de evacuación supondrán un importante movimiento de tierras, con un volumen de 122.025,63 m^3 de excedentes de excavación.

Según el plan de obras la duración estimada de las obras es de aproximadamente 28 meses.

Segundo.– Fijar las siguientes condiciones para la realización del proyecto, las cuales son vinculantes de acuerdo con lo especificado en el artículo 78.1 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi:

A) Las condiciones en las que se desarrollará el proyecto, así como las medidas protectoras y correctoras, serán conformes con la normativa vigente, con lo establecido en los siguientes apartados de esta Resolución y, en lo que no se oponga a lo anterior, de acuerdo con lo previsto en la documentación presentada por la Dirección de Transportes del Gobierno Vasco en esta Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular del Gobierno Vasco para la evaluación de impacto ambiental del proyecto.

El procedimiento de evaluación de impacto ambiental de este proyecto ha tenido en cuenta además de la documentación técnica presentada por el promotor del proyecto, el contenido de los informes incorporados al expediente en las diferentes fases del procedimiento de evaluación de impacto ambiental, así como las alegaciones recibidas durante el trámite de información pública.

B) En los supuestos de cambios o ampliaciones del proyecto resultará de aplicación el régimen de modificaciones recogido en el artículo 7 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Las modificaciones puntuales del proyecto que surjan, aunque no lleguen a alcanzar la entidad de las consideradas en el párrafo anterior, deberán justificarse también desde el punto de vista ambiental. El proyecto deberá recoger las modificaciones que correspondan en el conjunto de medidas protectoras y correctoras, programa de vigilancia ambiental, presupuesto y pliego de condiciones.

C) Aspectos relevantes del procedimiento de evaluación ambiental.

El ámbito del proyecto coincide con la Zona Especial de Conservación (ZEC) Oriako itsasadarra/Ría del Oria (ES2120010), concretamente se superponen con el citado espacio, perteneciente a la Red Natura 2000, el vial de acceso de conexión con el actual trazado ferroviario propuesto sobre la boquilla Este del túnel y el tramo que discurre en superficie entre el inicio del trazado y la embocadura Oeste que afecta a la marisma de Olaberrieta.

Además, la Marisma de Olaberrieta está considerada zona de Especial Protección según el Plan Territorial Sectorial (PTS) de Zonas Húmedas (EP-3). El nuevo trazado mantiene la estructura de cruce de la ensenada de Olaberrieta, proyectándose el ripado de la vía existente metros antes del cruce y la construcción de un nuevo viaducto hasta la embocadura del túnel. La superficie afectada estimada en la zona de Especial Protección es de 243 m^2. Asimismo, se propone el

ripado de la traza actual en la margen izquierda del cauce, eliminando el tráfico ferroviario de la zona.

Por otro lado, el proyecto afecta al Monte de Utilidad Pública N.º 1.073.1 «Irisasi».

La práctica totalidad del área de afección del proyecto es forestal, con una menor superficie de uso agrario. La vegetación actual está dominada mayormente por bosques, plantaciones forestales y matorrales. El proyecto atraviesa masas boscosas de robledal mesótrofo/bosque mixto localizadas principalmente en las zonas de las embocaduras de ambos túneles. Además, destacar la presencia del hábitat de interés comunitario 91E0* Bosques aluviales de Alnus glutinosa y Fraxinus excelsior en la margen izquierda de la ría del Oria, en el entorno de la boquilla Este.

También es destacable la presencia en la ensenada de Olaberrieta de un área de recuperación de flora amenazada de Zostera noltii, en peligro de extinción de acuerdo con el catálogo vasco de especies amenazadas.

Los hábitats marismeños de la ZEC albergan un elevado número de especies de interés, algunas de ellas incluidas en el catálogo vasco de especies amenazadas de la CAPV.

El proyecto se localiza en una Zona de Protección para la avifauna designada por la Orden de 6 de mayo de 2016, de la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial, por la que se delimitan las áreas prioritarias de reproducción, alimentación, dispersión y concentración de las especies de aves amenazadas y se publican las zonas de protección para la avifauna en las que serán de aplicación las medidas de salvaguarda contra la colisión y la electrocución en las líneas eléctricas aéreas de alta tensión.

En el ámbito afectado por el nuevo trazado y las actuaciones del proyecto, discurren diversos cursos de agua, destacando, además de la ría del Oria, el río Olaberrieta cuyo cauce es salvado por el puente del trazado actual y el arroyo Txorkoa situado en la zona del emboquille Este.

En relación con el patrimonio, en el ámbito del proyecto, concretamente en las proximidades del emboquille Este, destacar dos edificios de interés desde el punto de vista cultural: el caserío Illunbe, propuesto para su declaración como bien cultural, y la Estación de Aginaga, elemento de interés local propuesto para su protección a través del planeamiento municipal.

Según los mapas de riesgo de inundación de la CAPV, parte de la zona de afección del proyecto, concretamente la situada en la marisma de Olaberrieta (boquilla Oeste), coincide con zonas inundables con periodo de retorno de 10 años.

Los principales impactos derivados del desarrollo del proyecto están ligados a la excavación del túnel y a la ejecución de los emboquilles y de los accesos a los mismos. La Marisma de Olaberrieta puede resultar afectada en una superficie aproximada de 850 m^2, en la que se ejecutará un terraplén temporal y posteriormente una nueva estructura a modo de viaducto para el nuevo trazado de la vía. Esta zona forma parte de la ZEC Ría del Oria y es zona de protección especial del PTS de Zonas Húmedas. La necesidad de actuar en las zonas de los emboquilles conlleva también la eliminación de la vegetación afectando a masas de robledal mesótrofo y la consiguiente afección sobre el paisaje. Las obras no suponen una afección directa al Caserío Illunbe y Estación de Aginaga, pero el entorno del apeadero se utilizará como zona para usos auxiliares.

Otros posibles efectos serán la afección a cauces, tanto directa como indirectamente, por aportes de aguas de escorrentía con sólidos en suspensión, cuestión a tener especialmente en cuenta durante la excavación del túnel en mina, y por derrames accidentales de hidrocarburos procedentes de la maquinaria.

D) Medidas protectoras y correctoras.

Las condiciones en las que se desarrollará el proyecto, así como las medidas protectoras y correctoras, serán conformes con la normativa vigente, con lo establecido en los apartados siguientes y, en lo que no se oponga a lo anterior, de acuerdo con lo previsto en la documentación presentada por el promotor a través del órgano sustantivo ante la Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular para la evaluación de impacto ambiental del proyecto.

El dimensionamiento de estas medidas y el personal asignado para el control deberán garantizar los objetivos de calidad marcados en el estudio de impacto ambiental y los establecidos en esta Resolución.

Todas estas medidas deberán quedar integradas en el conjunto de los pliegos de condiciones y planos de proyecto para la contratación de la obra, y dotadas del consiguiente presupuesto que garantice el cumplimiento de las mismas. Asimismo, se aplicarán las buenas prácticas en obra.

D.1.– Medidas destinadas a la protección del patrimonio natural.

Sin perjuicio de lo dispuesto en la normativa de aplicación y de lo que, en su caso, establezca el órgano gestor competente de la Diputación Foral de Gipuzkoa se adoptarán las siguientes medidas:

– Las obras, así como el conjunto de operaciones auxiliares que impliquen ocupación del suelo se desarrollarán en el área mínima imprescindible para la ejecución de las obras y en todo caso dentro de los límites previstos en los planos correspondientes del proyecto. No podrán afectarse zonas situadas fuera de los límites señalados, bien sea por necesidad de accesos, acopios, instalaciones, o cualquier otra actividad auxiliar a la constructiva, y se restringirá al máximo fuera de los límites citados la circulación de maquinaria y vehículos de obra.

En caso de afecciones accidentales fuera de esas zonas, serán aplicadas las medidas correctoras y de restitución adecuadas, previo informe de la asesoría ambiental establecida en el apartado D.10 de esta Resolución.

– Con carácter general, se deberá evitar el desbroce y tala de la vegetación autóctona en aquellas áreas donde no se prevea una ocupación directa, en particular, se adoptarán las medidas pertinentes para evitar daños al arbolado cuya tala no resulte estrictamente necesaria. En aquellas zonas de alto interés naturalístico correspondientes a enclaves con presencia del hábitat de interés comunitario colindantes con las obras, en especial el carrizal situado en el humedal de Olaberrieta, deberán extremarse las precauciones para no afectar mayor superficie de la estrictamente necesaria para la ejecución del proyecto.

A tal fin, con carácter previo al inicio de las obras se deberá realizar una delimitación precisa y balizado «in situ» de los ejemplares de arbolado autóctono y hábitats de interés comunitario cuyo desbroce o tala no sea estrictamente necesaria para la ejecución de las obras. Además, los ejemplares arbóreos que se conserven serán convenientemente protegidos para evitar golpes y afecciones al sistema radicular. Durante la fase de replanteo y ejecución de los trabajos en las citadas áreas sensibles, deberá estar presente a pie de obra un especialista en botánica de la asesoría ambiental establecida en el apartado D.10 de esta Resolución, en labores de asistencia a la Dirección de Obra.

– Previamente al comienzo de las obras, se deberá realizar un levantamiento topográfico adecuado del extremo del carrizal del humedal de Olaberrieta a cubrir por el terraplén temporal para poder recuperarlo con la mayor exactitud, una vez terminadas las obras.

– Se procederá a la búsqueda exhaustiva de ejemplares de Cochlearia aestuaria en el humedal de Olaberrieta con carácter previo a cualquier obra en la zona y se delimitará de forma visible un área a su alrededor que impida cualquier actuación involuntaria que pudiera suponer perjuicio para dichas poblaciones.

– Con carácter previo al inicio de las obras, se deberá definir detalladamente la intervención a realizar en el humedal, así como el modo de acceder y desenvolverse en él, sobre lo cual habrá de pronunciarse el órgano gestor de la ZEC ES2120010 Ría del Oria.

– Mientras se están realizando los trabajos sobre la ensenada de Olaberrieta y el emboquille del nuevo túnel se estudiará la posibilidad de adoptar medidas compensatorias dirigidas a mejorar la dinámica litoral y el estado de conservación de la marisma. En este sentido, dado que la vía actual quedará en desuso para el uso ferroviario, se analizará en coordinación con el órgano gestor de la ZEC si la demolición parcial de la estructura que sustenta el tramo del entorno de la marisma de Olaberrieta puede contribuir a los citados objetivos. En cualquier caso, la medida o medidas compensatorias a adoptar deberán contar con el pronunciamiento favorable del órgano gestor de la ZEC.

– Con carácter previo al inicio de las obras se llevará a cabo una campaña de erradicación de las especies invasoras identificadas en el ámbito del proyecto, tales como tales como Baccharis halimifolia u otras.

Se adoptarán medidas de control para evitar que los terrenos removidos y desprovistos de vegetación constituyan una vía de entrada para especies vegetales invasoras. Además, se deberá comprobar que en la maquinaria no queden restos en los que haya presencia de dichas especies. Se realizarán revisiones periódicas al objeto de detectar de forma precoz posibles implantaciones de Baccharis halimifolia, especie invasora que, en la actualidad cuenta con presencia marginal en el área, pero a cuya expansión podría favorecer el trasiego de tierras y la alteración de superficies causadas por la obra.

D.2.– Medidas destinadas a la protección de las aguas y de los suelos.

Sin perjuicio de lo que establezca el órgano competente en materia de aguas con relación a las obras con afección al dominio público marítimo terrestre y sus zonas de servidumbre, deberán adoptarse las siguientes medidas protectoras y correctoras:

– Con carácter general, la fase de construcción deberá realizarse minimizando en lo posible la generación de efluentes contaminantes y la emisión de finos y otras sustancias contaminantes a la ría y a los cauces.

– Las aguas captadas durante la perforación en el túnel deberán ser debidamente drenadas y decantadas en ambos emboquilles para impedir su vertido incontrolado a la ría. Dicho control habrá que extenderse también a las aguas que deriven del vial de acceso. El control para evitar derrames accidentales de hidrocarburos, aceites y otros fluidos que se puedan utilizar en las perforaciones habrá de ser permanente.

– Durante la fase constructiva se realizará un seguimiento de los niveles piezométricos para poder verificar el efecto de las excavaciones sobre dichos niveles y disponer de la información necesaria para, si procede, poder adoptar las medidas que en su caso se estimen oportunas. Se propone que para dicho seguimiento se utilicen los sondeos realizados o, si ya no estuvieran operativos, se ejecute alguno nuevo preferiblemente en la zona de mayor recubrimiento, o en las de mayor fracturación de la traza. La localización precisa deberá recogerse en el programa de trabajos referido en el apartado D.11 de esta Resolución.

– Para la ejecución de los trabajos de excavación, entre las zonas de obra y los cauces, se procederá a la colocación de las barreras longitudinales de filtrado para la sedimentación de partículas previstas en el estudio de impacto ambiental para favorecer la contención de los sedimentos y evitar así que afecten a la zona de la marisma y a los cauces.

Las características, localización precisa y dimensiones de dichos sistemas deberán recogerse en el programa de trabajos referido en el apartado D.11 de esta Resolución, que se adaptará cuando se programen cambios en la ubicación de los citados dispositivos a medida que avance la obra.

– Previo a la ejecución del terraplén se dispondrá de una lámina de separación que proteja el sustrato existente, ya sea geotextil o algún elemento similar, de manera que se evite la contaminación del material marismeño (limos, arenas, fangos) al mezclarse con el material externo necesario para la ejecución del terraplén.

– 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 deberá disponer en las obras de material absorbente específico de hidrocarburos, tipo rollos o material granulado, etc., que permita su aplicación inmediata en caso de derrames o fugas accidentales.

– El lavado de las cubas de hormigón se realizará en las zonas acondicionadas expresamente a tal fin. En ningún caso se permitirá el vertido a cauce de las lechadas del lavado de hormigón. Los restos de hormigón deberán ser gestionados conforme a las condiciones establecidas en el apartado D.5 de esta Resolución.

– Se llevará a cabo una rápida e intensa revegetación de las superficies desnudadas por efecto de las obras, de forma que a medida que finalicen los movimientos de tierras en cada tajo se lleven a cabo las labores de remodelado y revegetación que se indican en el estudio de impacto ambiental.

– Durante el tiempo que dure la obra se llevará a cabo un control estricto de las labores de limpieza al paso de vehículos, tanto en la zona de actuación más directa del proyecto y entorno afectado como en las áreas de acceso y, en particular, en las proximidades a los núcleos habitados. En caso de resultar necesario, se dispondrá de un sistema para riego de las superficies afectadas por las obras.

D.3.– Medidas destinadas a aminorar las emisiones de polvo.

– Durante el tiempo que duren los trabajos, se llevará a cabo un control estricto de las labores de limpieza al paso de vehículos, tanto en el entorno afectado por las actuaciones a realizar como en las áreas de acceso a las zonas de actuación. Se contará con un sistema para riego de pistas y superficies transitoriamente desnudas o susceptibles de provocar emisión de material particulado al paso de vehículos. Asimismo, en periodos secos se procederá al riego de acúmulos de tierras o materiales con contenido en polvo.

– Durante el tiempo que dure la construcción del túnel, cuando los sistemas de ventilación den lugar a la emisión confinada de gases contaminantes de la atmósfera, se dispondrán sistemas de filtrado de partículas.

– A la salida de las zonas de obra se dispondrá de dispositivos de limpieza de vehículos conectados a sistemas de retención de sólidos. Dichos dispositivos se mantendrán en correcto estado en tanto en cuanto dure la fase de obras.

Las características, localización precisa y dimensiones de dichos elementos deberán recogerse en la documentación a la que se refiere el punto D.11 de esta Resolución.

– El transporte de los materiales de excavación se realizará en condiciones de humedad óptima, en vehículos dotados con dispositivos de cubrición de la carga, con objeto de evitar la dispersión de lodos o partículas.

– Las zonas de acopio temporal de materiales y de préstamos se situarán lo más alejadas posibles de los cauces.

D.4.– Medidas destinadas a aminorar los efectos derivados de los ruidos y vibraciones.

– Durante el tiempo de duración de los trabajos, deberán aplicarse buenas prácticas operativas para la reducción en origen del ruido, en particular en las operaciones de excavación, demolición, carga y descarga, transporte, así como en cuanto al mantenimiento general de maquinaria utilizada y la reducción en origen del ruido y vibraciones, limitar el horario de producción de ruido, control de la emisión sonora de los equipos utilizados durante las obras, etc.

– 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, y en las normas complementarias.

– Por otra parte, el proyecto deberá desarrollarse de modo que en su ámbito de afección no se superen, por efecto del ruido generado por las obras, los objetivos de calidad acústica establecidos en el Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco, todo ello sin perjuicio de lo previsto en el artículo 35 bis de dicho Decreto.

– Durante la fase de funcionamiento, la infraestructura ferroviaria deberá adoptar las medidas necesarias para que no se transmitan al medio ambiente exterior e interior de las correspondientes áreas acústicas, niveles de ruido superiores a los valores límite de inmisión de ruidos establecidos en el artículo 23 del citado Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.

D.5.– Medidas destinadas a la gestión de los residuos y tierras.

– Los diferentes residuos generados durante la ejecución y funcionamiento del proyecto se gestionarán de acuerdo con lo previsto en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular y normativas específicas.

– En atención a los principios jerárquicos sobre gestión de residuos, se debe fomentar la prevención en la generación de los residuos o, en su caso, que estos se gestionen con el orden de prioridad establecido en el artículo 8 de la citada Ley 7/2022, de 8 de abril, a saber: prevención, preparación para la reutilización, reciclado, otros tipos de valorización, incluida la valorización energética y, en último término, eliminación.

– Los residuos únicamente podrán destinarse a eliminación si previamente queda debidamente justificado que su valorización no resulta técnica, económica o medioambientalmente viable.

– Queda expresamente prohibida la mezcla de las distintas tipologías de residuos generados entre sí o con otros residuos o efluentes, segregándose los mismos desde su origen y disponiéndose de los medios de recogida y almacenamiento adecuados para evitar dichas mezclas.

– Los residuos de construcción y demolición se gestionarán de acuerdo con lo previsto en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición y en el Decreto 112/2012, de 26 de junio, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

– Los residuos con destino a vertedero se gestionarán además de acuerdo con el Real Decreto 646/2020, de 7 de julio, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero, y con el Decreto 49/2009, de 24 de febrero, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero y la ejecución de los rellenos.

– De acuerdo con la documentación técnica presentada por el promotor, el balance del movimiento de tierras generadas durante las obras de ejecución del proyecto arroja un excedente de 122.025,63 m^3 de tierras y rocas sobrantes de excavación que será necesario gestionar fuera del emplazamiento del proyecto. Estas tierras excedentarias, preferentemente, se reutilizarán en otras obras deficitarias en tierras. Asimismo, se estudiará en coordinación con el Servicio de Montes y Gestión de Hábitats de la Diputación Foral de Gipuzkoa la utilización de parte de estas tierras y rocas excedentarias para el acondicionamiento de caminos del Monte de utilidad pública en el que se localiza la obra.

– Los rellenos a los que se pudieran destinar los materiales sobrantes de la actividad deberán cumplir las condiciones señaladas en el citado Decreto 49/2009, de 24 de febrero.

– Los sistemas de recogida de residuos peligrosos deberán ser independientes para aquellas tipologías de residuos cuya posible mezcla en caso de derrames suponga aumento de su peligrosidad o mayor dificultad de gestión. Asimismo, se deberán observar las obligaciones relativas al almacenamiento, mezcla, envasado y etiquetado de residuos establecidas en el artículo 21 de la citada Ley 7/2022, de 8 de abril, y permanecerán cerrados hasta su entrega a un gestor autorizado, en evitación de cualquier pérdida de contenido por derrame o evaporación.

– De acuerdo con lo anterior, se procederá al acondicionamiento de una zona específica para almacenamiento provisional de residuos peligrosos tales como latas de aceite, filtros, aceites, pinturas, etc., habilitando, además, y separados de aquellos, contenedores específicos para residuos inertes.

– Los recipientes o envases citados con anterioridad deberán estar etiquetados de forma clara, legible e indeleble y de acuerdo con la normativa vigente.

– La gestión del aceite usado generado se hará de conformidad con los previsto en el artículo 29 de la Ley 7/2022, de 8 de abril y en el Real Decreto 679/2006, de 2 de junio, por el que se regula la gestión de los aceites industriales usados. Hasta el momento de su entrega a un gestor autorizado, el almacenamiento de aceites agotados se realizará en espacios bajo cubierta, en recipientes estancos debidamente etiquetados, sobre solera impermeable y en el interior de cubetos o sistemas de contención de posibles derrames o fugas.

– Con objeto de facilitar el cumplimiento de esta normativa, deberán disponerse sistemas de gestión de los residuos generados en las diferentes labores. Estos sistemas serán gestionados

por los encargados de dichas labores, que serán responsables de su correcta utilización por parte de los operarios. En particular, en ningún caso se producirán efluentes incontrolados procedentes del almacenamiento de combustibles y productos y del mantenimiento de la maquinaria, ni la quema de residuos.

– En el caso de que en el trascurso de las obras se detecten emplazamientos que hayan soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo, o cuando se den 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.

D.6.– Medidas destinadas a la protección del patrimonio cultural.

– Los elementos culturales El Caserío de Illunbe y La Estación de Aginaga serán convenientemente señalizadas y jalonadas con el fin de evitar cualquier tipo de afección sobre las mismas.

– Asimismo, previamente al inicio de las obras se realizará un estudio específico del estado estructural del caserío Illunbe así como de aquellos edificios que por su proximidad pudieran verse afectados por el tránsito de camiones durante la fase de obras, y se tomarán las medidas adecuadas para evitar afección alguna a la estabilidad del edificio.

– Se deberá realizar un seguimiento y control arqueológico de las obras de movimientos de tierra, a fin de evitar cualquier tipo de impacto patrimonial sobre cualquier hallazgo casual.

– Sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco, si en el transcurso de la obra durante la fase de control y seguimiento se produjera algún hallazgo que suponga un indicio de carácter arqueológico, se suspenderán preventivamente los trabajos en la zona y se informará inmediatamente a la Dirección de Cultura de la Diputación Foral de Gipuzkoa, que será quien indique las medidas a adoptar.

D.7.– Medidas destinadas a la protección paisajística y a la restauración de las superficies afectadas.

Las labores de restauración se llevarán a cabo de acuerdo con la propuesta contenida en la documentación presentada para la evaluación de impacto ambiental del proyecto. Asimismo, se adoptarán las siguientes medidas protectoras y correctoras:

– Se deberán restaurar todas las zonas afectadas por las obras, incluyendo las márgenes del camino de zahorra que se define en el trazado ferroviario existente.

– Una vez terminada la fase de obra, en el emboquille Este será necesario redimensionar la anchura del vial utilizado para adecuarlo a las necesidades propias de un vial de mantenimiento, en principio inferiores. Será necesario para ello, abordar las condiciones de restauración de cuantas ocupaciones vayan a ser desmanteladas de manera que esta se realice de la forma más adecuada.

– Se deberá elaborar un plan de recuperación del extremo del carrizal de Olaberrieta y del talud afectados por la cubrición que contemplará la restitución de la topografía original y propondrá, en su caso, las especies a utilizar para la restauración de ambos elementos.

– En la revegetación se emplearán especies autóctonas, de manera que se favorezca la creación de hábitats naturalizados y procurando conectarlos con la vegetación natural presente en las inmediaciones.

– Los trabajos de integración paisajística de la obra se llevarán a cabo para la totalidad de las áreas afectadas por las obras incluidas aquellas que no figurando en el proyecto de restauración presentado resulten alteradas al término de la fase de obras.

– La restauración ambiental incluirá la restitución geomorfológica y edáfica del terreno, y la revegetación de los espacios susceptibles de mantener una cubierta vegetal.

– Las medidas de restauración de todas las áreas afectadas se ejecutarán de forma simultánea a la realización de las obras, de modo que a medida que progresen estas se llevarán a cabo las labores de remodelado y revegetación.

– Durante los movimientos de tierra, la tierra vegetal se retirará, acopiará y extenderá de forma diferenciada, con objeto de facilitar las labores de restauración y revegetación de los espacios afectados.

– Tanto el pliego de condiciones como los presupuestos para la contratación de la obra deberán incorporar las condiciones técnicas y partidas presupuestarias necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las actuaciones de revegetación propuestas.

– Durante los dos años posteriores a la restauración, en su caso, se deberán realizar labores de mantenimiento consistentes en entrecavas, abonados, riegos y reposición de marras.

D.8.– Adopción de un sistema de buenas prácticas.

Deberá adoptarse un sistema de buenas prácticas por parte de los operarios, de forma que se aseguren al máximo, entre otros, los siguientes objetivos:

– Control de los límites de ocupación de la obra y circulación de la maquinaria.

– Control de la afección a ejemplares de especies de flora y fauna amenazadas, de los hábitats de interés comunitario y regional.

– Evitar vertidos de residuos, contaminación del suelo o aguas por derrames de aceites y arrastres de tierras.

– Correcta gestión de los residuos generados en las obras.

– Evitar molestias por ruido y polvo a las especies de interés del ámbito de afección del proyecto.

D.9.– Limpieza y acabado de la obra.

Una vez finalizadas las obras se llevará a cabo una rigurosa campaña de limpieza, debiendo quedar el área de influencia del proyecto totalmente limpia de restos de las mismas. Los residuos resultantes serán desalojados de la zona y gestionados de conformidad con lo dispuesto en el apartado D.5 de esta Resolución.

D.10.– Asesoría ambiental.

Hasta la finalización de la obra y durante el período de garantía de la misma, la Dirección de Obra deberá contar con una asesoría cualificada en temas ambientales, y medidas protectoras y correctoras, según las determinaciones del estudio de impacto ambiental. Las resoluciones de la Dirección de Obra relacionadas con las funciones que le asigne el pliego de condiciones sobre los temas mencionados deberán formularse previo informe de los especialistas que realicen dicha asesoría.

D.11.– Diseño del programa de trabajos.

Con carácter previo al inicio de las obras el contratista deberá elaborar una serie de propuestas detalladas en relación, al menos, con los aspectos que se señalan en los subapartados siguientes.

Dichas propuestas quedarán integradas en el programa de ejecución de los trabajos y deberán ser objeto de aprobación expresa por parte del director de obra, previo informe de la asesoría ambiental a la que hace referencia el apartado anterior. Los documentos que debe recoger este programa son los siguientes:

– Detalle de localización y características de los accesos a las zonas de trabajo, comprendiendo cartografía de detalle de los mismos: planta, perfiles longitudinales y transversales, movimientos de tierras.

– Detalle de localización y características de las áreas de instalación del contratista, en su caso, que comprenda la ubicación temporal de los acopios, parques de maquinaria, instalaciones y materiales, áreas destinadas a limpieza de vehículos y cualquier otro tipo de estructuras.

– Delimitación en cartografía de detalle de la localización de los hábitats de interés comunitario y ejemplares de arbolado autóctono cuya eliminación no sea estrictamente necesaria para la ejecución de las obras.

– Localización y características de los dispositivos de contención de los sedimentos que se utilizaran para evitar la afección a la zona de la marisma o a los cauces naturales por efecto de las obras. Localización precisa y dimensiones de los dispositivos previstos.

– Localización y características de los dispositivos de limpieza de vehículos.

– Localización de los sondeos para el seguimiento de los niveles piezométricos.

– Plan que refleje cómo se llevará a cabo las obligaciones que le incumban en relación con los residuos de construcción y demolición que se vayan a producir en la obra, de acuerdo con lo previsto en el artículo 5.1 del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, y en el artículo 7 del Decreto 112/2012, de 26 de junio, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

E) Programa de Vigilancia Ambiental.

El Programa de Vigilancia Ambiental deberá ejecutarse de acuerdo con lo previsto en la documentación presentada por el promotor para la evaluación de impacto ambiental del proyecto, debiendo añadirse los controles que a continuación se detallan.

Este programa deberá quedar integrado en el pliego de condiciones para la contratación de la obra y se dotará del consiguiente presupuesto que garantice el cumplimiento del mismo.

E.1.– Registro de eventualidades.

Deberá llevarse un registro de las eventualidades surgidas durante el desarrollo de las obras, así como del nivel de cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras. Dicho registro deberá estar disponible para su inspección por la Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular, y remitirse a esta, en cualquier caso, al finalizar las obras. Deberán documentarse detalladamente las modificaciones puntuales que, en su caso, hayan sido introducidas durante la ejecución del proyecto. Dichas modificaciones deberán justificarse desde el punto de vista de su incidencia ambiental.

A este respecto deberá incluirse un informe comprensivo del seguimiento ambiental de los residuos generados en las obras, incorporando los documentos de control, seguimiento y aceptación de residuos contemplados en la legislación vigente.

E.2.– Control de los límites de ocupación de la obra.

Se comprobará que la ocupación realizada se corresponde con las previsiones del proyecto, sin afectar las obras más superficie de la prevista.

Asimismo, se controlará la correcta ubicación y el estado del parque de maquinaria, las zonas de instalaciones auxiliares y los depósitos de sobrantes; además se garantizará que todos ellos cuentan con las medidas correctoras adecuadas (drenaje, sistemas de decantación, sistemas lavarruedas, etc.).

E.3.– Control de la calidad de las aguas.

– Con objeto de determinar las afecciones de las obras a los cursos de agua superficiales y aguas subterráneas, se determinará la situación preoperacional relativa a la calidad fisicoquímica y estado ecológico aguas arriba y aguas abajo de las masas de agua afectadas, de acuerdo con la propuesta contenida en el estudio de impacto ambiental.

– Durante el desarrollo de las obras y en los mismos puntos señalados en el epígrafe anterior, se realizarán controles de calidad fisicoquímica del agua con periodicidad semanal, cuando las obras se desarrollen en la zona de influencia de los citados puntos de agua, determinándose los parámetros establecidos en la situación preoperacional.

– Con carácter general, allá donde se encuentren abiertos tajos de obra en los que se puedan generar vertidos al medio acuático, la asesoría ambiental prevista en el apartado D.10 efectuará una comprobación del buen funcionamiento de los dispositivos de retención de sólidos, examinando la existencia de episodios de vertido de finos a cauce, principalmente en periodos de lluvias.

– En caso de que se detecte un funcionamiento ineficaz de dichos sistemas se adoptarán las medidas que sean precisas, incluyendo la paralización temporal de los trabajos en los tajos que originan la afección, para evitar que las aguas cargadas de materiales en suspensión alcancen las aguas superficiales.

E.4.– Control del éxito de la restauración.

Durante los dos años siguientes a la finalización de la obra, se realizará un seguimiento periódico del éxito de la restauración de las superficies afectadas por el proyecto.

E.5.– Documento refundido del programa de vigilancia ambiental.

El promotor deberá elaborar un documento refundido del programa de vigilancia ambiental, que recoja el conjunto de obligaciones propuestas en el estudio de impacto ambiental, y las que se establezcan en esta Resolución por la que se formule la declaración de impacto ambiental del proyecto. Este Programa deberá concretar los parámetros a controlar con indicación de valores de referencia para cada parámetro, la metodología de muestreo y análisis, la localización en cartografía de detalle de los puntos de control, la periodicidad de los mismos y un presupuesto detallado para su ejecución.

E.6.– Remisión de los resultados del programa de vigilancia ambiental.

Los resultados del programa de vigilancia ambiental deberán acompañarse de un informe de seguimiento realizado por una entidad especializada en temas ambientales. Dicho informe consistirá en un análisis de los resultados, con especial mención a las incidencias más relevantes

producidas en este período, sus posibles causas y soluciones, así como el detalle de la toma de muestras en los casos en los que no se haya especificado de antemano.

En cumplimiento con lo dispuesto en el artículo 52.2 de la Ley 21/2021, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental el informe de seguimiento sobre el cumplimiento de las condiciones, o de las medidas preventivas y correctoras establecidas en la declaración de impacto ambiental incluirá un listado de comprobación de las medidas previstas en el programa de vigilancia ambiental. Ambos, el programa de vigilancia ambiental y el listado de comprobación, se harán públicos en la sede electrónica de la Dirección de Transportes del Gobierno Vasco y previamente, se comunicará al órgano ambiental su publicación en la sede electrónica.

Los resultados de los diferentes análisis e informes que constituyen el programa de vigilancia ambiental quedarán debidamente registrados. Sin perjuicio de la normativa que sea de aplicación en cada caso, los diferentes datos se almacenarán por parte del promotor del proyecto en un soporte adecuado durante al menos dos años, estando a disposición de los servicios de inspección de las Administraciones Públicas.

E.7.– Documentación a presentar por el promotor.

El promotor deberá presentar al órgano sustantivo los documentos que se citan a continuación para su traslado al órgano ambiental:

– Con anterioridad al inicio de las obras, un documento refundido del programa de vigilancia ambiental, conforme al apartado E.5 de esta Resolución.

– Al finalizar las obras, el registro de las eventualidades surgidas durante su desarrollo, así como del nivel de cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras, de acuerdo con lo previsto en el apartado E.1 de esta Resolución.

F) Las medidas protectoras y correctoras, así como el programa de vigilancia ambiental podrán ser objeto de modificaciones, incluyendo los parámetros que deben ser medidos, la periodicidad de la medida y los límites entre los que deben encontrarse dichos parámetros, cuando la entrada en vigor de nueva normativa o cuando la necesidad de adaptación a nuevos conocimientos significativos sobre la estructura y funcionamiento de los sistemas implicados así lo aconseje. Asimismo, el órgano ambiental podrá acordar, a instancia del promotor de la actividad y a través del órgano sustantivo, o bien de oficio, la modificación tanto de las medidas protectoras y correctoras como el programa de vigilancia ambiental a la vista de los resultados obtenidos por el programa de vigilancia ambiental u otras observaciones que acrediten cualquier insuficiencia de las medidas protectoras, correctoras o compensatorias implantadas en relación con los impactos ambientales que pudieran producirse.

Tercero.– El plazo para el inicio de la ejecución del proyecto será de cuatro años, a contar desde la publicación de la presente declaración de impacto ambiental en el Boletín Oficial del País Vasco. Transcurrido dicho plazo sin haberse procedido al inicio de la ejecución del proyecto, la presente declaración de impacto ambiental perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios. En tal caso, el promotor deberá iniciar nuevamente el trámite de evaluación de impacto ambiental del proyecto, salvo que se acuerde la prórroga de la vigencia de la declaración de impacto ambiental. Y todo ello de acuerdo a lo establecido en el artículo 78.5 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, así como con lo establecido en el artículo 43 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

Cuarto.– Informar que, a efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, el promotor del proyecto deberá comunicar al órgano ambiental, con la suficiente antelación, la fecha de comienzo de la ejecución del mismo.

Quinto.– Comunicar el contenido de la presente Resolución a la Dirección de Transportes del Gobierno Vasco.

Sexto.– Ordenar la publicación de la presente Declaración de Impacto Ambiental en el Boletín Oficial del País Vasco.

En Vitoria-Gasteiz, a 15 de enero de 2024.

El Director de Calidad Ambiental y Economía Circular,
JAVIER AGIRRE ORCAJO.