OTRAS DISPOSICIONES

DEPARTAMENTO DE INDUSTRIA, TRANSICIÓN ENERGÉTICA Y SOSTENIBILIDAD

4274

RESOLUCIÓN de 7 de agosto de 2024, del Director de Calidad Ambiental y Economía Circular, por la que se formula la declaración de impacto ambiental del proyecto de la línea 5 del Metro de Bilbao, tramo Hospital de Galdakao-Bedia promovido por la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco, en los términos municipales de Galdakao y Bedia (Bizkaia).

ANTECEDENTES DE HECHO

En noviembre de 2022 la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco sometió al trámite de información pública el «Estudio Informativo de la Línea 5 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao». Asimismo, mediante anuncio publicado en el Boletín Oficial de Bizkaia, el 4 de marzo de 2024 (BOB n.º 57), la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco sometió de nuevo al trámite de información pública el «Estudio Informativo de la Línea 5 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao» 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.

Asimismo, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 37 de la citada Ley 21/2013, de 9 de diciembre, simultáneamente al trámite de información pública, la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco consultó a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, con el resultado que obra en el expediente.

Con fecha de 27 de mayo de 2024 la Dirección de Infraestructuras del Transporte 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 la línea 5 del Metro de Bilbao, en el tramo Hospital de Galdakao-Bedia.

La solicitud contiene la siguiente documentación:

– Estudio Informativo de la Línea 5 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao. Incluye la memoria y diversos anexos. Elaborado por SENER, fechado en septiembre de 2022.

– Estudio de impacto ambiental del proyecto denominado «Anejo n.º 12. Estudio de Impacto Ambiental y Sostenibilidad». Elaborado por SENER, fechado en septiembre de 2022.

– 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.

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 al artículo 60 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, constituye el objeto de las mismas 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.

Igualmente, de acuerdo con el artículo 76 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi serán objeto de evaluación de impacto ambiental ordinaria los proyectos públicos o privados enumerados en el Anexo II.D. El proyecto de la línea 5 del Metro de Bilbao, tramo Hospital de Galdakao-Bedia está sujeto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, ya que se encuentra recogido en el Anexo II.D de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, concretamente el epígrafe 4 «Otros proyectos recogidos en el Anexo II.E, cuando así lo decida el órgano ambiental tras haber sustanciado un procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada, o bien a solicitud del promotor o de la promotora.»

En aplicación de lo dispuesto en el artículo 35 y siguientes de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, la Dirección de Infraestructuras del Transporte, 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 18/2024, de 23 de junio, del Lehendakari, de creación, supresión y modificación de los Departamentos de la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de determinación de funciones y áreas de actuación de los mismos; 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 la línea 5 del Metro de Bilbao, tramo Hospital de Galdakao-Bedia promovido por la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco, en los términos municipales de Galdakao y Bedia (Bizkaia).

El ámbito del proyecto se extiende desde el Hospital de Galdakao hasta el extremo septentrional del municipio de Bedia, atravesando el núcleo urbano de Usansolo. El trazado de la línea de ferrocarril se proyecta fundamentalmente en túnel.

El objeto del proyecto es la definición de las obras, así como sus afecciones y valoración económica, necesarias para la construcción y puesta en servicio del nuevo tramo del ferrocarril

metropolitano de Bilbao, comprendido entre la estación Hospital (Galdakao) y la conexión con las vías actuales de la línea 5 de Euskotren. Este tramo de línea 5 discurrirá por el municipio de Galdakao hasta la conexión en el municipio de Bedia.

– Análisis de las alternativas.

El proyecto analiza la alternativa 0 o de «no actuación» y las dos alternativas de desarrollo que se detallarán más adelante.

Rechaza la alternativa 0 puesto que no cumpliría el requisito de conectar los viajeros del Duranguesado a la red de metro de Bilbao a través de la conexión Bedia-Hospital de Usansolo, prologando la situación actual que obliga a una mayor dependencia del vehículo privado o autobuses, opciones más desfavorables desde el punto de vista ambiental frente al metro o al ferrocarril.

Por otro lado, en relación con las alternativas de desarrollo analizadas, se considera más favorable la alternativa 2, que será la que desarrolle el proyecto, puesto que, frente a la alternativa 1, aunque sería de mayor longitud, discurriría casi en su totalidad de forma subterránea, a priori, no afectando a los cauces existentes, la vegetación de interés o la fauna.

Concretamente, el estudio informativo analiza dos trazados para el tramo objeto de estudio, identificados como Alternativa 1 y Alternativa 2:

Alternativa 1.

El primer trazado tiene un desarrollo de 1.281,69 m de longitud, con un recorrido próximo al río Ibaizabal y se produce el entronque con las vías actuales de Euskotren por el norte de la recta existente en el tramo desde la estación de Bedia hacia Usansolo.

Concretamente, el tramo se inicia en la estación del Hospital Universitario de Galdakao y se prolonga hacia el sur, en túnel en mina (hasta el PK 0+530), atravesando primero el río Ibaizabal y discurriendo después paralelo al mismo por su margen izquierda, entre el cauce y el núcleo urbano de Usansolo. A la altura del extremo meridional de Usansolo, se proyecta un falso túnel hasta el PK 0+770. Finalmente, el tramo final (0+770 a 1+220) se proyecta en trinchera y terraplenes de altura moderada sobre los depósitos de la terraza del Ibaizabal, incluyendo la obra de paso sobre el arroyo Lekubaso. La nueva vía se conectará con la línea E-4 de Euskotren poco antes de la edificación existente situada entre las estaciones de Lemoa y Bedia.

Alternativa 2.

El segundo trazado se diferencia del primero en que es más largo (1.610,93 m), y la traza discurre bordeando el núcleo de Usansolo por el oeste.

Al igual que la anterior, el trazado se inicia en la estación de Hospital Usansolo y discurre hacia el sur, en túnel en mina, atravesando el río Ibaizabal, la zona urbana de Usansolo, las vías existentes de Euskotren y el arroyo Lekubaso, para en el último tramo (1+370 a 1+610) ejecutar una boquilla de salida y discurrir en trinchera hasta confluir con la plataforma actual por su margen oeste.

– Salidas de emergencia.

De acuerdo con la documentación aportada, en la alternativa 2 se proyecta una galería de evacuación y ventilación de aproximadamente 170 m de longitud, en un punto intermedio del tramo (en torno al PK 0+900) en terrenos de la margen izquierda de la regata Lekubaso. Esta zona servirá también para tener un punto de ataque intermedio y poder acometer las obras.

– Servicio de autobuses lanzadera.

Además del nuevo trazado ferroviario, el proyecto prevé un nuevo servicio de autobuses lanzadera desde el núcleo de Usansolo hasta el Hospital. El recorrido propuesto tiene 2.372 m y se estima que pueda hacer el circuito completo en 10 minutos.

– Balance de tierras.

De acuerdo con el proyecto, para el desarrollo de la alternativa 2 se prevé un volumen de sobrante para vertedero del orden de 147.730,64 m^3:

• Excavación de tierra a cielo abierto: 7.861,34 m^3

• Excavación de roca a cielo abierto: 11.363,22 m^3

• Excavación de túnel: 117.245,25 m^3

• Excavación del pozo de ventilación y de la salida de emergencia: 11.260,82 m^3

Como posibles destinos se plantean otras obras cercanas de ETS, el Puerto de Bilbao, o un depósito en Lemoa, a aproximadamente 5 km de la zona de actuación.

– Plazo de ejecución de las obras.

De acuerdo con la documentación presentada, las obras descritas en la alternativa 1 se ejecutarían en 21 meses, mientras que para la alternativa 2 el periodo de ejecución de las obras se extendería 22 meses.

– Instalaciones auxiliares de obra.

La zona de acopios e instalaciones de obra de la alternativa 2 se ubicará previsiblemente junto a la zona de ataque y salida de emergencia de la línea en terrenos de la margen izquierda del arroyo Lekubaso.

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 Infraestructuras de Transporte 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 se localiza en torno al núcleo urbano de Usansolo (Bizkaia), que cuenta con diversas infraestructuras de transporte, desarrollos residenciales, industriales y equipamientos. Atendiendo a las características del entorno, los valores ambientales de mayor interés estarán relacionados con los cursos fluviales existentes, y aquellas zonas libres de ocupación que conservan hábitats naturales de interés.

Las características más destacables del ámbito son las siguientes:

– El ámbito del proyecto se ubica en la Unidad Hidrológica del Ibaizabal, perteneciente a la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental. Concretamente se sitúa en la cuenta intercomunitaria de la masa de agua identificada como Río Ibaizabal IV (ES068MAR002850). El trazado proyectado atraviesa en una ocasión bajo túnel el río Ibaizabal, y una de las alternativas previstas (alternativa 1) discurre gran parte paralelo a este cauce, también soterrado. Adicionalmente, ambas alternativas requieren atravesar la regata Lekubaso, que discurre por el límite municipal entre Usansolo y Bedia.

– De acuerdo con el Plan Territorial Sectorial (PTS) de Ordenación de los Ríos y Arroyos de la CAVP, el río Ibaizabal se categoriza como de nivel IV (cuenca vertiente entre 200 y 400 km^2) de acuerdo con su componente hidráulica, mientras que la regata Lekubaso se identifica de nivel 1 (cuenca vertiente entre 10 y 50 km^2). Atendiendo a la componente medioambiental, las márgenes del Ibaizabal en este tramo se identifican como márgenes con necesidad de recuperación.

– En lo que respecta a las aguas subterráneas, el ámbito se asienta sobre la masa de agua subterránea Anticlinorio sur (ES017MSBT017.006), y se incluye el sector Cuaternario Balmaseda-Elorrio del dominio de la Plataforma alavesa, coincidiendo también con una zona de interés hidrogeológico. De acuerdo con la documentación presentada, los trazados proyectados no coinciden con ningún punto de agua.

– Los trazados propuestos se asientan fundamentalmente sobre materiales litológicos de tipo depósitos aluviales y aluvio-coluviales coincidentes con las llanuras de inundación del Ibaizabal. Puntualmente, en la zona del Hospital predominan los materiales detríticos alternantes (areniscas y lutitas), mientras que en torno a la colina de Lekubaso predominan las rocas detríticas de grano medio (limolitas). En el ámbito del proyecto dominan los materiales con permeabilidad media por porosidad, siendo, en todo caso, baja la vulnerabilidad a la contaminación de los acuíferos sobre los que se asientan.

– De acuerdo con el PTS Agroforestal, el tramo final de los trazados propuestos discurre por suelo no urbanizable categorizado principalmente como Agroganadero: Paisaje Rural de transición.

– Por lo que respecta a la vegetación presente en el ámbito del proyecto, se identifica un mosaico de terrenos forestales, agrícolas y zonas urbanizadas. En este sentido, la vegetación de interés se en las márgenes del río Ibaizabal y la regata Lekubaso, así como las formaciones forestales y pascícolas naturales del entorno rural. Atendiendo concretamente a las actuaciones previstas, la parte del trazado propuesto que discurrirá en superficie coincidiría con el bosque en galería, herbazales y plantaciones forestales de las márgenes del Ibaizabal.

– Basándose en fuentes bibliográficas y bases de datos existentes, el estudio ambiental no identifica especies de flora amenazada en el ámbito del proyecto. No obstante, de acuerdo con la cartografía disponible en GeoEuskadi, hace presuponer que las actuaciones proyectadas podrían afectar al Hábitat de Interés Comunitario (HIC) 6510 Prados pobres de siega a baja altitud, y se desarrollarían próximas al HIC prioritario 91E0 Bosques aluviales de *Alnus glutinosa y Fraxinus excelsior.*

– En relación con la fauna, el estudio ambiental incluye un listado de especies protegidas en diversos catálogos, cuya presencia es posible en el entorno del ámbito de estudio. Entre ellas cabe destacar el visón europeo, especie que cuenta con un Plan de Gestión para su conservación en el Territorio Histórico de Bizkaia, según el cual el río Ibaizabal se identifica como «Tramos a mejorar» para esta especie, mientras que el río Lekubaso se identifica como «Área de Interés Especial».

– En el ámbito objeto del proyecto no se localizan espacios naturales protegidos, ni lugares de interés geológico, y tampoco coincide con espacios incluidos en otros catálogos (catálogo abierto de espacios naturales relevantes de la CAPV, ni en el listado de áreas de interés naturalístico de las DOT), ni con elementos del Registro de Zonas Protegidas del Plan Hidrológico. Por el contrario, el ámbito es atravesado de este a oeste por el corredor ecológico Gorbeia-Urdaibai integrante de la Red de Corredores Ecológicos de la CAPV, y el río Ibaizabal se incluye en la «Trama Azul» de la Infraestructura Verde de la CAPV.

– No consta la presencia de elementos de Patrimonio cultural declarados o inventariados.

– En relación con los riesgos ambientales, gran parte del trazado propuesto en la alternativa 1 discurre bajo zonas inundables por avenidas de 10 años de periodo de retorno, mientras que el trazado de la alternativa 2 únicamente coincide con estas zonas en torno al cruce del río Ibaizabal y la regata Lekubaso. Por otro lado, alternativa 2 discurre bajo dos parcelas incluidas en el inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo.

Dadas la naturaleza y las características del proyecto, los principales impactos de las actuaciones proyectadas se producirán durante la fase de obras, como consecuencia de los movimientos de tierras, desbroces/talas de la vegetación y el trasiego de maquinaria, que darán lugar a la generación de sobrantes y residuos, vertidos accidentales, posible afección a las aguas superficiales por la generación de escorrentías, disminución de la calidad del hábitat faunístico, y molestias sobre la población por emisiones atmosféricas y acústicas.

Atendiendo a lo descrito, la ejecución de la alternativa 1 daría lugar a un mayor número de impactos debido a que tiene un mayor trazado en superficie, afectando a aproximadamente 408 m lineales de zonas con vegetación, principalmente prados de cultivos y plantaciones forestales junto al río Ibaizabal, entre los que se incluyen los Hábitats de Interés Comunitario 6510 y 91E0*. Asimismo, cruza la regata Lekubaso en terraplén, con la consiguiente afección al Área de Interés Especial del visón europeo. Por otro lado, gran parte de su trazado discurre por zonas inundables, y la ejecución de parte del falso túnel previsto supondrían, de acuerdo con la documentación presentada, un incremento de la lámina actual de inundación.

Respecto a la alternativa 2 a desarrollar, prácticamente la totalidad del trazado se realizan mediante túnel, por lo que no se prevén afecciones directas sobre los cauces citados. La superficie de vegetación afectada sería también menor, de aproximadamente 280 m lineales, fundamentalmente plantaciones lineales que no coincidirían con ningún Hábitat de Interés Comunitario.

La alternativa elegida no afecta a suelos de Alto Valor Estratégico, y no se incluye en zonas inundables, aunque discurriría bajo una parcela incluida en inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo (código 48036-00182) y próxima a la parcela 48036-00117.

Puesto que el trazado discurre fundamentalmente en túnel, no se prevén impactos sobre la conectividad ecológica, el paisaje ni elementos de interés cultural. Asimismo, de acuerdo con la documentación presentada, tampoco se prevén afecciones por la ejecución del túnel sobre la dinámica actual de los cauces y la hidrología subterránea.

En relación con el ruido, el estudio acústico presentado, analiza la situación acústica del tramo de la línea que discurrirá en superficie, tanto para la alternativa 1 como para la 2. En situación operacional, para los tres escenarios calculados (nivel promedio anual, nivel del día de máxima emisión, y nivel máximo) los resultados indican que no se superan los objetivos de calidad acústica en las fachadas de las edificaciones del entorno. Asimismo, del estudio de vibraciones se concluye que, en las edificaciones más expuestas para ambas alternativas, tampoco se superan los valores límite aplicables a vibraciones.

D) Medidas protectoras y correctoras.

Las medidas protectoras y correctoras se ejecutarán de acuerdo con la normativa vigente, de acuerdo 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 la Dirección de Infraestructuras de Transporte ante esta Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular.

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 la presente declaración de impacto ambiental.

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

D.1.– Medidas destinadas a minimizar la afección al patrimonio natural.

Sin perjuicio de lo dispuesto en la normativa de aplicación, se incorporarán al proyecto las siguientes medidas preventivas y correctoras en relación con la protección del patrimonio natural:

– 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.12. de esta Resolución.

– La delimitación detallada de la zona de obra, los accesos a la misma, el parque de maquinaria, las áreas de almacenamiento temporal de materiales de obra, de acopios temporales de tierras de excavación y de residuos, que deberá incluirse en el proyecto constructivo, se proyectarán en base a criterios de mínima afección ambiental. Concretamente, se priorizarán zonas ya artificializadas y de escaso valor naturalístico, evitando la ocupación de superficies con vegetación de

elevado interés ecológico tales como las masas forestales autóctonas y los hábitats de interés comunitario 91E0* de la Aliseda cantábrica eurosiberiana y 6510 de Prados de siega atlánticos, no pastoreados.

– Las instalaciones auxiliares de obra deberán ser acondicionadas por los contratistas con objeto de minimizar los impactos ambientales derivados de las distintas actividades que se pretendan desarrollar.

Tanto la delimitación precisa como las características de estas áreas de instalación del contratista deberán ser aprobadas por la dirección de obra actuante en cada caso, previo informe de la asesoría ambiental establecida en el apartado D.12 de esta resolución.

Estas áreas son las recogidas en el plano 08.04 del anejo n.º 1 plano de zona de acopios e instalaciones de obra de la documentación presentada para la emisión de la presente declaración de impacto ambiental.

– Se deberá evitar el desbroce de la vegetación autóctona en aquellas áreas afectadas por la ejecución de accesos provisionales e instalaciones de obra 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 de la vegetación antes descrita colindantes con las obras, 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 balizada 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.12 de esta Resolución, en labores de asistencia a la Dirección de Obra.

– El ámbito de afección del proyecto forma parte de un área de interés especial (regata Lekubaso) y tramo a mejorar (río Ibaizabal) del visón europeo, de acuerdo con el Decreto Foral 118/2006, de 19 de junio, por el que se aprueba el Plan de Gestión del Visón Europeo, *Mustela lutreola (Linnaeus,* 1761), en el Territorio Histórico de Bizkaia, como especie en peligro de extinción y cuya protección exige medidas específicas.

Previamente a la ejecución de cualquier acción que pudiera afectar a ejemplares de visón europeo se tendrá en cuenta lo establecido en la Ley 9/2021, de 25 de noviembre, de conservación del patrimonio natural de Euskadi, y en el Decreto 167/1996, de 9 de julio, por el que se regula el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas de la Fauna y Flora, así como lo que, en su caso, establezca el órgano Foral competente como administración responsable del Plan de Gestión del visón europeo.

– Sin perjuicio de lo indicado anteriormente, cuando las obras puedan afectar al Área de Interés Especial del visón europeo, se deberá solicitar autorización del órgano competente de la Diputación Foral de Bizkaia, y se adoptarán las medidas expuestas en las Directrices 2.2.1 y 2.2.4 del Plan de Gestión del visón europeo en el Territorio Histórico de Bizkaia. A tal efecto, dichas actuaciones no se realizarán durante el periodo crítico para la reproducción de la especie, comprendido entre el 15 de marzo y el 31 de junio.

– 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 *Cortaderia selloana, Buddleja davidii, Robinia pseudoacacia, Crocosmia aurea* 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. Se deberá controlar, además, el origen de las tierras utilizadas en las labores de restauración de la cubierta vegetal, evitando el empleo de tierras que pudieran estar contaminadas con especies invasoras.

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

Sin perjuicio de las condiciones que, en su caso, imponga el órgano competente en materia de aguas en el marco de los procedimientos que resulten de aplicación y de las consideraciones indicadas por la Agencia Vasca del Agua en el informe emitido en el trámite de audiencia, deberán adoptarse las siguientes medidas protectoras y correctoras:

– La fase de construcción deberá realizarse minimizando la emisión de finos a la red de drenaje. Para ello se proyectarán y ejecutarán dispositivos de conducción de aguas y sistemas de retención de sedimentos, de forma que se recojan en ellos las aguas contaminadas por efecto de las obras.

En las zonas de instalaciones auxiliares y parques de maquinaria se dispondrán balsas de decantación u otros dispositivos de retención de sólidos de eficacia probada dotados de sistemas de separación de hidrocarburos.

En las bocas de ataque de los túneles proyectados se dispondrá de decantadores lamelares con filtros prensa para el tratamiento de los efluentes procedentes de la excavación.

Dichos dispositivos serán dimensionados conforme a los cálculos hidráulicos necesarios para garantizar una retención de sólidos óptima y, en todo caso, para garantizar un vertido localizado y conforme en cuanto a los parámetros físico-químicos del agua a la normativa vigente.

Las características, localización precisa y dimensionamiento de dichos sistemas deberán recogerse en los programas de trabajos referidos en el apartado D.13 de esta Resolución.

Los sistemas de tratamiento de aguas residuales previstos en los párrafos anteriores deberán ser mantenidos regularmente de forma que dispongan en todo momento de una capacidad útil suficiente y se garantice así un rendimiento óptimo del sistema de tratamiento.

Los sedimentos decantados serán recogidos periódicamente y gestionados conforme a lo previsto en el apartado D.6 de esta Resolución.

– En los movimientos de tierra que se realicen en las proximidades la regata Lekubaso y el río Ibaizabal que puedan dar lugar a vertidos difusos, se instalarán dispositivos filtrantes a lo largo de toda la zona afectada por la obra.

No se realizarán acopios de tierras en las márgenes de los cauces, o en otras áreas que por su proximidad a la lámina de agua pudieran implicar riesgo de contaminación de las aguas. En estas zonas se respetará un retiro mínimo de 30 metros a la lámina de agua y se implementarán los dispositivos de conducción de aguas y sistemas de retención de sedimentos indicados en el apartado anterior.

– Previo inicio de las obras, se deberá comprobar la situación exacta de los puntos de agua presentes en el ámbito de afección, debiendo establecerse su localización precisa en cartografía de detalle, caudales, régimen de funcionamiento, aprovechamientos y un análisis de afecciones.

En caso de que se identifiquen afecciones concretas sobre manantiales, deberán establecerse las medidas protectoras, correctoras y de vigilancia necesarias para el mantenimiento de la función ecológica y/o aprovechamientos de los citados manantiales. En especial se procurará en lo posible la separación de las aguas limpias procedentes de surgencias, manantiales o zonas aledañas mediante canales perimetrales o tuberías especiales, a fin de evitar su contacto con las zonas susceptibles de arrastrar sólidos.

– 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.

Las características, localización precisa y dimensiones de dichos elementos deberán recogerse en la documentación indicada en el apartado D.13 de esta Resolución.

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

– Se prohibirá expresamente la reparación o el cambio de aceite de la maquinaria en zonas que no estén expresamente destinadas a ello. En caso de que en zonas próximas a las obras no existiese infraestructura adecuada para la realización de estas operaciones, se deberá habilitar un área específica para este fin, que esté acotada y disponga de suelo impermeabilizado y de un sistema de recogida de efluentes para evitar la contaminación del suelo y de las aguas.

– No se realizarán movimientos de tierras, excavaciones o perforaciones en los ámbitos en que se haya detectado contaminación del suelo hasta que las actuaciones de descontaminación hayan sido ejecutadas y exista garantía de que no va a existir transferencia de contaminación a las aguas subterráneas como resultado de las obras.

– El lavado de las cubas de hormigón se realizará en 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.6 de esta Resolución.

– Se deberá proceder al mantenimiento y limpieza periódica de las balsas de decantación procediéndose a la evacuación de los lodos acumulados periódicamente para asegurar el rendimiento óptimo del sistema de tratamiento.

– Los vertidos de efluentes que se generen, tanto en la fase de obras como en la fase de explotación deberán cumplir las condiciones que para cada caso establezca el órgano competente en la autorización de vertido.

– Se llevará a cabo una rápida e intensa revegetación de las superficies denudadas 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 las zonas habitadas. En caso de resultar necesario, se dispondrá de un sistema para riego de las superficies afectadas por las obras.

D.3.– Medidas destinadas a garantizar la compatibilidad de la calidad del suelo con los usos previstos.

– Se han identificado dos emplazamientos (código 48036-00182 y 48036-00117) recogidos en el Decreto 165/2008, de 30 de septiembre, de Inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo. Sin embargo, el trazado proyectado en estas zonas discurrirá en túnel, que se desarrollará mediante la técnica de ejecución en mina, no previendo, a priori, afecciones a dichas parcelas. Tampoco se contemplan actuaciones en superficie, por lo que no se prevén afecciones a suelos que hayan podido resultar contaminados por acción de las actividades desarrolladas en superficie. En caso de modificaciones del proyecto en estos puntos que pudieran suponer afecciones sobre suelos que pudieran contener contaminantes, se estará a lo dispuesto en la Ley 1/2005, de 4 de febrero, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

– Sin perjuicio de lo anterior, en caso de que en el transcurso de las obras se detecten otros 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 estará igualmente a lo dispuesto en la Ley 1/2005, de 4 de febrero, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

D.4.– 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 obras a realizar como en las áreas de acceso a las obras. Se contará con un sistema para riego de pistas y limpieza de 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.

– A la salida de las zonas de obra se dispondrá de dispositivos de limpieza de vehículos conectados a sistemas de retención de sólidos, tal y como se indica en la documentación presentada. 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.2 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.

D.5.– 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.

– Durante la ejecución del túnel en mina se limitará al máximo posible el uso de métodos de avance que generan mayores niveles de vibración (martillo hidráulico, etc.), en las zonas en las que estas puedan transmitirse de manera significativa a las edificaciones cercanas.

– 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.

– En el caso de la utilización de voladuras, estas deberán ajustarse a la norma UNE 22-381-93 de modo que las vibraciones registradas en las edificaciones e instalaciones comprendidas en el ámbito del proyecto no sobrepasen los límites previstos en la misma.

– La presión de onda aérea no deberá superar los 128 dB(L), valor pico, en la fachada más expuesta de las viviendas.

– Durante el periodo que duren las obras deberá ponerse en práctica un sistema de información personalizada a los habitantes próximos a la zona de excavación, de forma que estos puedan conocer con detalle las medidas previstas para aminorar y controlar los efectos de las vibraciones y onda aérea producidas por las voladuras. Dicho sistema incluirá, al menos, información acerca de la duración de las obras, el tipo de maquinaria que circulará por los accesos, su régimen de uso, las limitaciones horarias, las limitaciones de velocidad y las condiciones de seguridad.

– Los focos emisores acústicos deberán cumplir los valores límite establecidos en el Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco, y 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.

– En este sentido, el promotor deberá incorporar al proyecto constructivo un estudio del impacto acústico originado por las obras en el que se identifiquen las fases del proyecto que generan una mayor afección y los niveles de inmisión estimados en las fachadas de los edificios más expuestos a dichos focos acústicos, en las condiciones más desfavorables de la obra. Se definirán las medidas correctoras oportunas donde se analizará el beneficio acústico que se espera obtener de dichas medidas correctoras, en términos de reducción de los niveles de ruido en las áreas acústicas o edificaciones sensibles. Dicho contenido deberá comunicarse a los municipios de Galdakao y Bedia.

– La infraestructura ferroviaria, incluyendo los equipamientos de la misma con salida al exterior previstos en la fase de funcionamiento (pozos de ventilación, accesos a las estaciones, etc.) 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 establecidos en el artículo 51 del citado Decreto 213/2012, de 16 de octubre.

– De igual manera, deberán adoptarse las medidas necesarias para evitar que, por efectos aditivos derivados directa o indirectamente del funcionamiento del ferrocarril, se superen los objetivos de calidad acústica para ruido establecidos en los artículos 31 y siguientes del mencionado Decreto 213/2012, de 16 de octubre.

– Lo anteriormente dispuesto se aplicará fuera de las zonas de servidumbre acústica.

– En el caso de que se compruebe que los límites previstos se sobrepasan, deberá procederse a la implantación de los sistemas correctores de emisión, propagación o inmisión sonora que resulten apropiados para el uso característico en cada zona, a fin de minimizar dichos impactos.

– La infraestructura ferroviaria deberá adoptar las medidas necesarias para no transmitir al espacio interior de las edificaciones destinadas a vivienda, usos residenciales, hospitalarios, educativos o culturales, vibraciones que contribuyan a superar los objetivos de calidad acústica para vibraciones establecidos en el artículo 51 del mencionado Decreto 213/2012, de 16 de octubre, evaluadas conforme al procedimiento establecido en el Anexo II parte 2 b) del mencionado Decreto 213/2012, de 16 de octubre.

– De acuerdo con el artículo 29.4 del Decreto 213/2012, de 16 de octubre, el proyecto de ejecución deberá tener delimitada la zona de servidumbre acústica tal y como se establece en el artículo 28 de la citada norma.

D.6.– Medidas destinadas a la gestión de los residuos y tierras de excavación.

– 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.

– De acuerdo con el artículo 4 del citado Decreto 112/2012, el promotor del proyecto deberá incluir en el proyecto constructivo un estudio de gestión de residuos y materiales de construcción y demolición, que tendrá el contenido mínimo establecido en su Anexo I.

– Asimismo, y sin perjuicio de las obligaciones previstas en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, el contratista deberá elaborar un plan que refleje cómo llevará a cabo las obligaciones que le incumban en relación con los residuos y materiales de construcción y demolición que se vayan a producir en la obra. Dicho plan deberá incorporarse al programa de trabajos referido en el punto D.13 de esta Resolución.

– En el caso de existencia de residuos y/o elementos que contengan 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 a 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 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. 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.

– 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 147.730 m^3 de tierras y rocas sobrantes de excavación que será necesario gestionar fuera del emplazamiento del proyecto.

En la documentación presentada no se ha detallado la propuesta para el uso o destino de los sobrantes de excavación, pero se plantea aprovechar obras que esté promoviendo ETS en el entorno, o en su caso, llevarlos al Puerto de Bilbao o al depósito de sobrantes más cercano situado en la antigua cantera de Peña Lemona, en Lemona. La propuesta para el destino final de los sobrantes de las tierras excavadas deberá contar con el visto bueno de Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco.

– En cualquier caso, para la gestión de estos excedentes se atenderá al principio de jerarquía y proximidad en la gestión de los residuos. En el caso de los materiales naturales excavados no contaminados, una vez descartada la posibilidad de su empleo en la restauración morfológica del terreno afectado, se priorizará su valorización en obras de construcción cercanas que precisen de estos materiales, en la rehabilitación del terreno afectado por actividades extractivas o en la restauración de otros espacios degradados, evitando así su eliminación en instalaciones de relleno. A estos efectos se tendrá en cuenta lo establecido en la Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, sobre normas generales de valorización de materiales naturales excavados para su utilización en operaciones de relleno y obras distintas a aquellas en las que se generaron.

– 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.

– Se tendrá en cuenta lo dispuesto en el artículo 84.3 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre en relación con la compra pública verde.

– Deberá elaborarse un informe comprensivo del seguimiento ambiental de los residuos generados en las obras, incorporando los documentos de identificación y los contratos de tratamiento contemplados en la legislación vigente.

– A la finalización de las obras el promotor del proyecto deberá remitir a la Viceconsejería de Sostenibilidad Ambiental un balance detallado del movimiento de tierras y un seguimiento de los sobrantes de excavación con indicación expresa de las cantidades y características de los materiales destinados a usos constructivos en lugares u obras distintos a aquellos de donde fueron extraídos, en su caso.

D.7.– Medidas destinadas a la protección del patrimonio cultural.

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 se produjera algún hallazgo que suponga un indicio de carácter arqueológico, se suspenderán preventivamente los trabajos en la zona y se informará inmediatamente al Servicio de Patrimonio Cultural de la Diputación Foral de Bizkaia, que será quien indique las medidas a adoptar.

D.8.– Medidas destinadas a aminorar el riesgo de inundación.

Las actuaciones deberán ser conformes con el Real Decreto 638/2016, de 9 de diciembre, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico en cuanto a las limitaciones a los usos en zona de flujo preferente y en zona inundable.

D.9.– Medidas destinadas a la protección paisajística y a la restauración de las superficies afectadas.

El proyecto constructivo deberá incluir un «Proyecto de restauración ambiental» específico en el que se determinen cuestiones respecto a las zonas a restaurar, especies a emplear, marco de plantación y mantenimiento, presupuesto, etc. Dicho proyecto de restauración deberá contar con el visto bueno de la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco.

Asimismo, se adoptarán las siguientes medidas protectoras y correctoras:

– Los trabajos de integración paisajística de la obra se llevarán a cabo para la totalidad de las áreas afectadas por la obra, incluidas áreas de instalación del contratista u otras áreas que no figurando en el estudio de impacto ambiental resulten alteradas al término de la misma. Dicha restauración implicará la revegetación de todos los espacios susceptibles de mantener una cubierta vegetal para el caso de las afecciones en zonas no urbanizadas y la reposición de elementos de jardinería en las zonas urbanas.

– 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. Atendiendo a las características de la zona, se emplearán especies del complejo

de la aliseda cantábrica que las zonas más próximas a los cauces, y especies propias del robledal. Asimismo, en zonas de praderas y cultivos afectadas se efectuará la resiembra correspondiente, siendo necesario labrar o rotavatear ligeramente el terreno para eliminar la compactación del mismo, a efectos que la resiembra y germinación sean adecuadas.

– En su caso, las masas arboladas eliminadas serán compensadas en una proporción 1:2 (eliminado:restaurado) en el caso de bosques autóctonos bien conservados y en una proporción 1:1 en el resto de bosques mixtos jóvenes. Dicha compensación deberá realizarse preferente en el ámbito de actuación del proyecto.

– La revegetación debe permitir el establecimiento de masas de vegetación densas y continuas, mediante el empleo de especies autóctonas, de manera que se favorezca la creación de hábitats naturalizados y procurando conectarlos con la vegetación natural presente en las inmediaciones.

– 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. Las diferentes superficies a restaurar contarán con un sistema de riego, al menos en las primeras fases de la 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. La tierra vegetal retirada para su posterior utilización en las labores de revegetación será almacenada de forma apropiada, evitando su compactación, acopio inadecuado y manipulación en días de lluvia. Además, los acopios deberán mantenerse correctamente, hidro-sembrándose si se considera necesario.

– 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.

– Se llevarán a cabo acciones que dificulten la propagación de plantas invasoras como *Fallopia japonica, Buddleja davidii, Cortaderia selloana*, u otras. En este sentido, se deberá controlar, en particular, el origen de las tierras utilizadas en las labores de restauración de la cubierta vegetal, evitando el empleo de tierras que pudieran estar contaminadas con las citadas especies. Además, si los acopios de tierra vegetal van a permanecer más de un mes en la obra, estos se hidro-sembrarán o se cubrirán con lámina plástica para evitar la pérdida de tierra por escorrentía, el deterioro de las características de la tierra y, en la medida de lo posible, la entrada de especies invasoras.

– Durante los dos años posteriores a la restauración, se deberán realizar labores de mantenimiento consistentes en entrecavas, abonados, riegos y reposición de marras. El uso de herbicidas y plaguicidas en las operaciones de mantenimiento de siembras y plantaciones deberá restringirse al máximo, dándose preferencia a los procedimientos mecánicos. En caso de ser imprescindibles, deberán utilizarse productos cuya persistencia y toxicidad sea mínima.

D.10.– Adopción de un sistema de buenas prácticas.

Durante las obras 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 vegetación natural bien conservada.

– 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 los habitantes de los núcleos de población del ámbito de afección del proyecto.

D.11.– 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 la obra. Los residuos resultantes serán desalojados de la zona y gestionados de conformidad con lo dispuesto en el apartado D.6. de esta Resolución.

D.12.– 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 en medidas protectoras y correctoras. 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.

La asesoría ambiental, además, llevará a cabo un control de buenas prácticas durante la ejecución de la obra que consistirá, entre otros, en comprobar el efecto de las distintas acciones del proyecto, con especial atención a los movimientos de maquinaria, producción de polvo y ruido, producción de ruido debido a la maquinaria, gestión de residuos y sobrantes de tierras, y conservación del patrimonio natural y cultural.

D.13.– 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 y taludes generados.

– 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 ejemplares y rodales de arbolado autóctono cuya tala no sea estrictamente necesaria para la ejecución de las obras.

– Localización y características de los dispositivos de recogida y tratamiento de las aguas que resulten contaminadas por efecto de las obras. Localización precisa, dimensiones y capacidad de tratamiento de las balsas de decantación, barreras longitudinales de sedimentación u otros dispositivos previstos.

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

– 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 las obras 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 y que los jalonados de protección se mantienen en buen estado.

Asimismo, se controlará la correcta ubicación y el estado del parque de maquinaria, las zonas de instalaciones auxiliares, 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 durante las obras.

Con carácter general, allá donde se encuentren abiertos tajos de obra en los que se puedan generar vertidos al medio acuático, con periodicidad semanal la asesoría ambiental prevista en el D.12 efectuará una comprobación del buen funcionamiento de los dispositivos de canalización, drenaje y retención de aguas previos al vertido de estas, examinando la existencia de episodios de vertido de finos a cauce.

Asimismo, las aguas de vertido procedentes de los dispositivos de retención de sólidos establecidos en el apartado D.2 de esta Resolución y de los sistemas de lavado de ruedas y cubas se analizarán antes de su vertido. Se analizarán, con periodicidad mensual, al menos los siguientes parámetros: caudal, pH, sólidos en suspensión y aceites y grasas.

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 de la calidad acústica.

Deberá realizarse un control de la contaminación acústica en el ámbito afectado por las obras. Dicho control deberá ser consecuente en cuanto a la localización de los puntos de medición y frecuencia, a las conclusiones del estudio acústico que se incorporará al proyecto constructivo. Asimismo, deberá permitir tipificar en función de sus emisiones acústicas, las distintas fases o tipos de acciones que se desarrollen en la obra. El promotor deberá elaborar una propuesta con creta que recoja los aspectos señalados.

En caso de resultar necesario el empleo de voladuras en el entorno próximo a viviendas habitadas o bienes inmuebles de interés patrimonial, el programa de vigilancia ambiental incorporará el control eventual de las vibraciones en las fachadas más afectadas. Las mediciones se ajustarán a lo establecido en la Norma UNE 22-381-93 y en la presentación de los resultados se indicarán todos los datos correspondientes a la voladura.

Tras la puesta en servicio de la nueva línea deberá efectuarse un control de las vibraciones transmitidas a los edificios más sensibles.

Para el diseño de los controles se tendrán en cuenta las metodologías establecidas en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y reglamentos de desarrollo y en el Decreto 213/2013, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

E.5.– Control de la calidad del aire.

En la zona afectada por el foco de la embocadura de los túneles en mina se realizarán controles de la concentración de partículas en el medio ambiente atmosférico con objeto de comprobar que no se superen los objetivos de calidad legalmente establecidos.

E.6.– Control del éxito de la restauración.

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

E.7.– 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 la 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.8.– 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 por el órgano sustantivo en su sede electrónica, y se comunicará al órgano ambiental su publicación.

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.

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 con 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 la Dirección de Infraestructuras de Transporte del Gobierno Vasco y al promotor del proyecto, Red Ferroviaria Vasca – Euskal Trenbide Sarea.

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

En Vitoria – Gasteiz, a 7 de agosto de 2024.

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