

OTRAS DISPOSICIONES

DEPARTAMENTO DE INDUSTRIA, TRANSICIÓN ENERGÉTICA Y SOSTENIBILIDAD

3533

RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2026, del director de Administración Ambiental por la que se formula el informe de impacto ambiental del Estudio informativo de la Línea 4 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao.

ANTECEDENTES DE HECHO

Con fecha 4 de marzo de 2026, la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Departamento de Movilidad Sostenible del Gobierno Vasco solicita ante la Dirección de Administración Ambiental del Gobierno Vasco el inicio de la evaluación de impacto ambiental simplificada del Estudio informativo de la línea 4 del ferrocarril metropolitano de Bilbao, en el marco del procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada del proyecto, regulado en la sección 2.^a del capítulo II de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

En aplicación del artículo 79 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, con fecha 10 de abril de 2026, la Dirección de Administración Ambiental del Gobierno Vasco inició el trámite de consultas a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas. Finalizado el plazo legal establecido para el trámite de consultas, se han recibido varios informes de diversos organismos con el resultado que obra en el expediente. Del mismo modo, se comunicó al órgano sustantivo el inicio del trámite.

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

Una vez analizados los informes recibidos, se constata que el órgano ambiental cuenta con los elementos de juicio suficientes para formular el informe de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 79 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 60 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, se someterán preceptivamente al correspondiente procedimiento de evaluación ambiental los planes, programas y proyectos, y sus modificaciones y revisiones, que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, con el fin de garantizar un elevado nivel de protección ambiental y de promover un desarrollo sostenible.

En aplicación de lo dispuesto en el artículo 76.2. de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi el proyecto está sometido a evaluación de impacto ambiental simplificada por ser asimilable a lo descrito en su Anexo II.E. Grupo E7, epígrafe 7.f) Tranvías, metros aéreos y subterráneos, líneas suspendidas o líneas similares, que sirvan exclusiva o principalmente para el transporte de pasajeras y de pasajeros. Igualmente, el proyecto tiene encaje en el artículo 7.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental al encuadrar en su Anexo II, Grupo 7, epígrafe f) Tranvías, metros aéreos y subterráneos, líneas suspendidas o líneas similares, que sirvan exclusiva o principalmente para el transporte de pasajeras y de pasajeros.

Examinada la documentación técnica y los informes que se hallan en el expediente de evaluación de impacto ambiental del proyecto, y a la vista de que el documento ambiental del mismo resulta correcto y se ajusta a los aspectos previstos en la normativa en vigor, la Dirección de Administración Ambiental, órgano competente de acuerdo con el Decreto 410/2024, de 3 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento Industria, Transición Energética y Sostenibilidad, procede a dictar el presente informe de impacto ambiental, a fin de valorar si el proyecto en cuestión puede tener efectos significativos sobre el medio ambiente, y por tanto, debe someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, o bien, en caso contrario, establecer las condiciones en las que debe desarrollarse el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente.

Vistos 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 410/2024, de 3 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento Industria, Transición Energética y Sostenibilidad, 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 informe de impacto ambiental para el Estudio informativo de la línea 4 del ferrocarril metropolitano de Bilbao, en los siguientes términos:

A) El objeto del Proyecto es la concepción de la nueva línea 4 de metro, que conectará la Línea 3 en la zona de Matiko con el barrio de Rekalde, en el municipio de Bilbao.

B) En la presente Resolución mediante la que se emite el informe de impacto ambiental para el Estudio informativo de la línea 4 del ferrocarril metropolitano de Bilbao (en adelante, el Proyecto), se analiza el contenido del documento ambiental del proyecto de conformidad con los criterios establecidos en el Anexo II.F. de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre:

1.— Características del proyecto.

La nueva línea 4 de metro presenta un trazado de 6,22 km, íntegramente subterráneo salvo los primeros 77 metros que se ejecutarán en falso túnel, y seis estaciones en caverna: Deusto-Universidad, Parque, Moyua, Zabaltzuri, Irala y Rekalde. Se prevé dar servicio a una población de 74.331 personas.

En relación con la ejecución de las obras, el Proyecto divide la actuación en cuatro tramos, en los que se habilitan ocho rampas de ataque. Tres de estas rampas serán posteriormente acondicionadas para su funcionamiento como salidas y/o ventilaciones de emergencia de la nueva línea.

— Ataque desde Matiko: permitirá el acceso al tramo entre PK 0+000 y 0+076. Debido a la cota de la vía, la excavación deberá realizarse a cielo abierto entre pantallas de pilotes y micropilotes.

— Rampa de ataque Artxanda: permitirá el acceso al tramo entre PK 0+076 y 1+556. Esta rampa funcionará como salida de emergencia y ventilación de emergencia en fase de explotación. El acceso a esta rampa de ataque se realiza desde la antigua plataforma ferroviaria del ferrocarril Bilbao-Plencia.

— Rampa de ataque Abandoibarra: permitirá el acceso al tramo entre PK 1+556 y 3+300. Esta rampa funcionará como cámara de ventiladores, asimismo, una vez finalizadas las obras se relle-

nará la excavación ejecutada, solo quedará en superficie la rejilla de ventilación integrada en una zona verde del parque.

- Rampa de ataque calle Bertendona: otro de los accesos al tramo entre PK 1+556 al 3+300. Se cortará la calle y se restaurará a su estado original una vez finalizada la obra.

- Rampa de ataque de la avenida del Ferrocarril: permitirá el acceso al tramo comprendido entre los PK 3+300 y 4+000. Una vez finalizadas las obras, se repondrá la urbanización afectada, salvo el vial necesario para el acceso a la subestación prevista en este punto del túnel.

- Rampa de ataque parque Eskurtze: permitirá el acceso al tramo entre el PK 4+000 y 6+220. Una vez concluida su función como rampa de ataque, se ejecutará en el emboquille un pozo vertical que permitirá llevar a superficie la sección de ventilación. Además, se construirá un falso túnel para dar continuidad al recorrido peatonal de la salida de emergencia hasta la calle Medina de Pomar, cubriéndose posteriormente dicho falso túnel para restituir las cotas originales del parque Eskurtze.

- Rampa de ataque rotonda Rekalde: permitirá el acceso al tramo entre el PK 4+000 y 6+220, concretamente para los trabajos entre las estaciones de Rekalde e Irala. Finalizadas las obras, en superficie únicamente permanecerá el cierre de la rampa a la altura del emboquille, restituyéndose la urbanización y los aparcamientos existentes. Esta rampa podrá emplearse en el futuro, si fuera necesario, como acceso al túnel de línea, salida de emergencia o ventilación de emergencia.

- Rampa de ataque de Masustegi: permitirá el acceso al tramo entre el PK 4+000 y 6+220. Durante las obras, esta rampa se empleará para la excavación de parte del tramo final del túnel con salida hacia Basurto. Una vez finalizados los trabajos, podrá reutilizarse como ventilación de emergencia y/o salida de emergencia.

El proyecto contempla instalaciones provisionales a lo largo de la traza y en torno a sus elementos singulares, con un total de 11 recintos distribuidos en la zona de actuación. Las instalaciones auxiliares se localizan en el parque entre Salbe kalea y Artatzamina kalea; la zona de emboquille y rampa de Deusto; las inmediaciones de la estación de Deusto; la rampa de la avenida de Abandoibarra; los alrededores de la estación de Moyua; la rampa de la avenida del Ferrocarril; el parque Eskurtze; la rampa de Errekalde; y la zona de emboquille y rampa de Masustegi.

De acuerdo con el documento ambiental, el volumen total derivado del movimiento de tierras asciende a 705.555,64 m³.

El plazo estimado para la ejecución del proyecto es de 6 años.

En relación con las alternativas, se plantea la Alternativa 0, que se descarta por mantener déficits de conectividad, intermodalidad y movilidad sostenible en Rekalde, Irala y Zabaltzuri, así como dos alternativas de proyecto: la Alternativa 1 y la Alternativa 2.

La Alternativa 1, analizada en el Estudio Informativo de 2016, se descarta debido a los condicionantes técnicos y constructivos asociados al sifón de Universidad, el aparcamiento subterráneo de la plaza de Euskadi, la presencia de diversos edificios de nueva planta con aparcamientos conflictivos y el puente de Deusto, entre otros.

La Alternativa 2, correspondiente al proyecto descrito, se selecciona por su mayor funcionalidad, al permitir ampliar significativamente la población servida y mejorar la conectividad futura con otros corredores y líneas, además de favorecer la reducción del tráfico privado, pese a presentar un coste y una afección ambiental similares a los de la Alternativa 1.

2.– Ubicación del proyecto.

El ámbito del proyecto se sitúa en los barrios de Matiko, Deusto, Indautxu, Abando, Irala, Iralabarri, Basurto y Errekalde en el término municipal de Bilbao.

El Proyecto se encuadra en la Unidad Hidrológica del Ibaizabal (Demarcación del Cantábrico Oriental), y, además de con la masa de agua Nerbioi/Nervión Interior Transición, presenta coincidencia con diversas escorrentías soterradas (Elgera, Masustegi y Eskurtze).

El ámbito del Proyecto está afectado por el dominio público marítimo terrestre y sus zonas de servidumbre de tránsito, y no presenta coincidencias con elementos del Registro de Zonas Protegidas del Plan Hidrológico.

Desde el punto de vista de la vegetación, y de acuerdo con la cartografía de Hábitats EUNIS (geoEuskadi), la mayor parte del ámbito se identifica como construcción de pueblos y ciudades de alta densidad. Además, se identifican lastonares y pastos del Mesobromion, parques y jardines ornamentales, vegetación asociada a terrenos asfaltados, zarzal calcícola (*Rubus ulmifolius*), prados de siega atlánticos no pastoreados, prados pastados y pastos no manipulados y bosque acidófilo dominado por *Quercus robur* que, de acuerdo con el documento ambiental estratégico, presentan una distribución muy reducida en el ámbito. El documento ambiental identifica que los bosques acidófilos dominados por *Quercus robur* presentan una distribución muy reducida en el ámbito, apareciendo únicamente en pequeños bosquetes. El más próximo se localiza a más de 60 metros de la entrada prevista para la estación de Rekalde. En cuanto a los prados y cultivos atlánticos, la rampa de ataque de Masustegi se sitúa teóricamente sobre este tipo de ocupación del suelo. Sin embargo, las observaciones de campo muestran que la vegetación presente en la zona del emboquille está formada principalmente por sauce cenizo (*Salix atrocinerea*), fresno (*Fraxinus excelsior*), así como helechos y zarzas, lo que indica un estado de vegetación secundaria o de sustitución. En el ámbito de estudio se identifican varios Hábitats de Interés Comunitario (HIC), no obstante, el documento ambiental señala que el trazado discurre en todo momento de forma subterránea bajo estas áreas, por lo que no se producen afecciones directas sobre dichos hábitats. Además, se identifica a unos 70 metros del emboquille de la rampa de ataque de Deusto una superficie catalogada como Prados pobres de siega de baja altitud (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*) 'HIC 6510'. Según la cartografía de geoEuskadi, no hay presencia de especies de flora protegida.

En lo relativo a la fauna, el ámbito de implantación del proyecto coincide con 'tramos a mejorar' del visón europeo (*Mustela lutreola*) según el Plan de Gestión de la especie en Bizkaia (Decreto Foral de la Diputación 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) sin embargo, el cruce con esta zona se realiza mediante un trazado completamente subterráneo. El Proyecto no coincide con zonas del plan de gestión de las aves necrófagas de interés comunitario de la CAPV y tampoco con áreas incluidas en la en la Orden de 6 de mayo de 2016 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 (BOPV de 23-05-2016).

El Proyecto no afecta a espacios de la Red Natura 2000, espacios naturales protegidos, lugares de interés geológico, humedales, elementos de la infraestructura verde ni Montes de Utilidad Pública; no obstante, su extremo norte coincide con el conector azul «Ibaizabal» de la Infraestructura Verde-Azul de Bizkaia.

En lo relativo al patrimonio cultural, no se identifican elementos arqueológicos protegidos dentro del área afectada por el Proyecto y se identifican varios elementos arquitectónicos protegidos en un radio de influencia de 50m entorno al Proyecto: Museo de Bellas Artes (Ficha n.º 365), Casa Montero (Fichas n.º 412), Palacio de la Diputación Foral (Ficha n.º 212) y Universidad Comercial Deusto (Fichas n.º 193).

En relación con los riesgos ambientales, de acuerdo con la cartografía de inundabilidad de la Agencia Vasca del Agua, la traza cruza soterrada bajo el Área con Riesgo Potencial Significativo de Inundación ARPSI Ría de Bilbao (código ES017-BIZ-IBA-01) y la Zona de Flujo Preferente del Ibaizabal. Además, la rampa de ataque de Abandoibarra presenta coincidencia con el emplazamiento código 48020 00105 del Inventario de suelos con actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo (Ihobe, 2022); adicionalmente, cabe señalar que en un radio de 50 metros alrededor de rampas de ataque, estaciones y Zonas de Instalación Auxiliar (ZIA) se identifican 34 emplazamientos inventariados. Por otra parte, el trazado del metro y algunas de sus estaciones se hallan dentro las bandas de afección de 100, 200 y 600 m de la carretera A-8, asociada a un riesgo alto de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera; además, el trazado se sitúa dentro de las bandas de afección de 100, 200 y 600 m de vías ferroviarias de ADIF asociadas a un riesgo medio y alto de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.

En lo que respecta al resto de riesgos ambientales, se descartan los riesgos elevados asociados a la sismicidad, a los incendios forestales, al riesgo químico debido a cercanía de empresas SEVESO o a la presencia de zonas de alta y muy alta vulnerabilidad a la contaminación de acuíferos.

De acuerdo con el estudio de impacto acústico presentado por el promotor en cumplimiento del Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco, en fase de obras se podrían producir superaciones de los OCA en fachadas de algunos edificios residenciales y sensibles. En lo relativo a vibraciones, se identifican varias zonas sensibles cuya monitorización se recomienda tanto durante las obras como en explotación.

3.– Características del potencial impacto.

Dadas la naturaleza y las características del Proyecto, los impactos más significativos se producirán durante la fase de obras. Las actuaciones asociadas al desarrollo del proyecto implicarán la construcción de elementos subterráneos, construcción de estaciones, movimientos de tierras, la implantación de instalaciones de obra, acopios de materiales, la ejecución de la red de drenaje necesaria y diversos trabajos de desbroce y tala de vegetación.

Como consecuencia de estas actuaciones, los principales impactos potenciales serán, previsiblemente, generación de sobrantes, alteración del suelo, afección sobre la vegetación, la afección a la calidad de los suelos y de las aguas por vertidos accidentales, y las molestias a la población por emisiones atmosféricas y acústicas, entre otros.

El documento ambiental estima un volumen total derivado de movimiento de tierras de 705.555,64 m³. Se plantea la utilización de los sobrantes en la propia obra, o en otras obras de ETS o de terceros, y/o enviar los sobrantes a depósito de sobrantes autorizado como Lurra Lantzen S.L., localizado en el barrio Orozketa de Iurreta (Bizkaia), Artxanda (Amenabar), situado en Artxanda-Enekuri y el relleno de Badaya en Arantzazu (Bizkaia).

Por otra parte, en el ámbito del Proyecto se localizan las escorrentías soterradas Eskurtze, Elgera y Masustegi que podrían verse afectadas por las excavaciones y la ejecución de estructuras subterrá-

neas. En relación con ello se estará a lo dispuesto las Disposiciones normativas del Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental (2022-2027) y la normativa específica.

El documento ambiental, así como su apéndice 13.3 (estudio de contaminación acústica y vibraciones) estima que, en fase de obras, durante el periodo diurno, los niveles acústicos superarán en aproximadamente 5-6 dB(A) el umbral de 65 dB(A), especialmente en zonas sensibles como las áreas de ejecución de rampas y los cañones de acceso. Debido a estas previsiones y al carácter temporal y localizado de las obras, se plantea solicitar la suspensión temporal de los Objetivos de Calidad Acústica (OCA) en dichos emplazamientos, conforme a lo establecido en el artículo 35 bis, párrafo 1, del Decreto 213/2012, de 16 de octubre, sobre contaminación acústica en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

En relación con las vibraciones, no se prevé que el túnel del metro discurra a menos de 2 metros de ninguna zona de cimentación de los edificios cercanos, distancia mínima estimada en el estudio para evitar afecciones vibratorias. No obstante, el estudio recomienda implementar medidas de monitorización tanto en la fase de obras como en la fase de explotación, especialmente en las zonas de mayor sensibilidad identificadas en el estudio (falso túnel bajo viaducto La Salve-Begoña, Estación Deusto Universidad, Estación Parque y Estación Rekalde).

Por otra parte, la coincidencia de la rampa de ataque de Abandoibarra con el emplazamiento código 48020 00105 del inventario de suelos que soportan o han soportado actividades potencialmente contaminantes del suelo (Ihobe, 2022) implica la necesidad de cumplir con la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo. Asimismo, cabe la posibilidad de que resulten afectadas otras parcelas próximas a las zonas de ocupación en superficie, ya sea de carácter temporal o definitivo.

El desarrollo del Proyecto conllevará la retirada de vegetación, fundamentalmente ornamental vinculada a parques y jardines urbanos, en el entorno inmediato de las estaciones y de las rampas de escape, debido a los desbroces y talas necesarias para la implantación de estructuras y accesos. Esta afección, aunque localizada y limitada a superficies relativamente reducidas, es considerada un impacto moderado. El documento ambiental incluye en su apéndice 13.2 un Proyecto de Revegetación.

En lo relativo al patrimonio cultural, no se prevén impactos directos sobre los bienes arquitectónicos protegidos presentes en el entorno del proyecto. No obstante, tal como señala la Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco, algunas actuaciones podrían generar afecciones, como son la ejecución de la rampa de ataque situada en la zona trasera de los edificios de la Universidad de Deusto «Universidad Comercial» y «Universidad Literaria» (ambos edificios Bienes culturales de protección especial), las obras en el entorno del Museo de Bellas Artes (Bien cultural de protección especial) y las actuaciones entorno a la estación de Zabalburu que podrían interferir con el paso de peregrinos por el Camino de Santiago. Por otra parte, no se observan posibles afecciones a elementos arqueológicos dentro del ámbito de la línea 4.

En fase de explotación, cabe esperar afecciones relacionadas con el incremento en el consumo de recursos y energía y el aumento de la movilidad en la zona. En esta fase, el Proyecto también generará un impacto positivo desde el punto de vista del medio socioeconómico relacionado con la productividad sectorial, la accesibilidad y disponibilidad al transporte urbano y mejora de la movilidad.

El proyecto deberá garantizar el cumplimiento de la normativa aplicable en materia de ruido y vibraciones.

Segundo.— En la presente Resolución se establecen las medidas protectoras y correctoras y controles de seguimiento ambiental en orden a evitar que el Proyecto pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente y no sea necesario que el Estudio informativo de la línea 4 del ferrocarril metropolitano de Bilbao se someta a evaluación de impacto ambiental ordinaria, siempre y cuando se incorporen al mismo las medidas protectoras y correctoras y los controles establecidos.

Las medidas protectoras y correctoras se ejecutarán de acuerdo con la normativa vigente, con lo establecido en los apartados siguientes y, en lo que no se oponga a lo anterior, con lo previsto en la documentación presentada por el promotor a través del órgano sustantivo ante Dirección de Administración Ambiental del Gobierno Vasco.

El dimensionamiento de estas medidas y el personal asignado para el control deberán garantizar los objetivos de calidad marcados en el documento ambiental y los que se establezcan en el informe ambiental.

Todas estas medidas deberán quedar integradas en el conjunto de los pliegos de condiciones 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.

Deberán añadirse las medidas que se exponen en los apartados siguientes:

Medidas destinadas a la protección del 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 dentro del área mínima indispensable para la realización del proyecto y, en cualquier caso, en los límites máximos de afección que se hayan establecido. Se realizará un jalonado del límite de obra y se evitará la circulación de maquinaria y vehículos de obra fuera de los límites previstos.

- La delimitación detallada de la zona de obra, los accesos a la misma, el parque de maquinaria, el área 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 establecerá teniendo en cuenta las condiciones señaladas en el documento ambiental y, en cualquier caso, bajo criterios de mínima afección ambiental.

- 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 las áreas de instalación del contratista deberán ser aprobadas por la dirección de obra actuante en cada caso, previo informe de la asesoría ambiental de acuerdo con lo establecido para la asesoría ambiental en obra más adelante en esta resolución.

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, y de lo que determine el órgano foral competente, deberán ponerse en práctica las medidas protectoras y correctoras previstas en el documento ambiental.

- Tal como establece la Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco, se tomarán todas las medidas preventivas y correctoras necesarias para evitar deslizamientos internos de terreno

que afecten a la estabilidad de los edificios, así como las vibraciones causadas durante la fase de obra, en especial por las excavaciones necesarias.

En relación con los trabajos que afectan directamente la superficie de la zona urbana bajo la que se plantea el recorrido de la nueva línea 4 se implementarán las siguientes medidas preventivas:

- Rampa de ataque situada en la zona trasera de los edificios de la Universidad de Deusto «Universidad Comercial» y «Universidad Literaria» (ambos edificios Bienes culturales de protección especial): el trazado de la rampa, que servirá después, de en fase de explotación, como salida de emergencia y ventilación, se alejará en lo posible del límite de la zona protegida del muro y elementos de cierre del recinto universitario (incluidos en el régimen de protección), y, en todo caso, se tendrá especial precaución en la excavación de la rampa para no afectar a la estabilidad o la integridad del edificio de la Comercial.

Así mismo, en fase de obras, se deberán establecer medidas de protección contra la contaminación acústica y las molestias causadas por las vibraciones para las personas usuarias de los edificios.

Para la fase de explotación, se prestará especial atención a la integración paisajística de la superficie afectada como salida de emergencia.

- Museo de Bellas Artes de Bilbao (Bien cultural de protección especial): las obras de excavación previstas bajo el museo se deberán realizar de manera que se garantice la integridad de la envolvente y la estructura del edificio, así como de las obras artísticas expuestas que contiene. Conforme al informe del Museo de Bellas Artes de Bilbao, para garantizar una calidad del aire buena, se deberán instalar filtros F6+F8. Estos filtros están dotados con sistema de presostato para indicar su estado de ensuciamiento.

- Estación Zabalburu: se tomarán medidas preventivas específicas para que las obras no interfieran con el paso de peregrinos por el Camino de Santiago. Si en el transcurso de las obras se produjera algún hallazgo que suponga un indicio de carácter arqueológico, se informará de forma inmediata al Dirección General de Cultura. Diputación Foral de Bizkaia con objeto de que establezca las medidas a adoptar.

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

- Durante la fase de construcción deberá aplicarse el conjunto de medidas protectoras de obra previstas en el documento ambiental, en cuanto a las características de la maquinaria de obra, pantallas acústicas móviles, uso del material de construcción más silencioso disponible, limitación de horario de producción de ruido, 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.

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. En su caso, se informará 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.

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 «Autorizaciones excepcionales» de dicho Decreto.

Siendo que se estima un plazo superior a 6 meses para la ejecución de las obras, de acuerdo al artículo 44 del Decreto 213/2012, de 16 de octubre, será necesaria la elaboración de un estudio de impacto acústico para la definición de las medidas correctoras oportunas.

– 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 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 metro, 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. Estas medidas deberán asegurar los niveles de atenuación necesarios para mantener los objetivos de calidad 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. Entre otras posibles, la maquinaria contará con sistemas de amortiguación precisos para minimizar la afección.

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 de la forma que establece en el artículo 28 de la citada norma.

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

– Conforme al informe de URA, se considera necesario que se realice un seguimiento de los niveles freáticos en varios de los pozos, fundamentalmente en el entorno de la ría, previo a la realización de las obras, durante las mismas, así como en la fase de explotación de la infraestructura ferroviaria.

– Según el informe de URA, se considera que, tenido en cuenta el caudal de bombeo de diseño total, de unos 500l/s, previo a la solicitud de permiso para el vertido, el CABB deberá informar el presente proyecto «Estudio Informativo de la Línea 4 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao» considerando si unos caudales tan altos podrían hipotecar el funcionamiento de la EDAR de Galindo

y si la infraestructura actual es suficiente para dar servicio a las cargas estimadas o, si aquellos no fueran suficientes, las previsiones para dar solución a posibles problemas en este sentido.

– En adición a lo anterior, de acuerdo con el informe de URA, se considera que el CABB debería informar en cuanto a la calidad de las aguas que se pretenden verter, teniendo en cuenta que podría esperarse la llegada de aguas relacionadas con suelos que soportan o han soportado actividades potencialmente contaminantes. En todos los casos el CABB deberá pronunciarse considerando los vertidos generados tanto durante la construcción de los túneles como durante la fase de explotación.

– Con arreglo al informe de URA, no está permitido el vertido directo o indirecto de sustancias susceptibles de contaminar el medio hídrico, ya sea al DPH, al terreno, o al DPMT sin la preceptiva autorización a tramitar en esta Agencia Vasca del Agua-URA. En todo caso, se recuerda que todo vertido deberá reunir las condiciones precisas para que considerado en particular y en conjunto con los restantes vertidos al mismo cauce, se cumplan en todos los puntos las normas y objetivos ambientales fijados para la masa de agua en que se realiza el vertido.

– En relación con el informe, todas las actuaciones que afecten al Dominio Público Hidráulico o se sitúen en sus zonas de servidumbre o policía, como aquellas que lo hagan a la Servidumbre de Protección del DPMT, requerirán la previa autorización administrativa de esta Agencia Vasca del Agua-URA y de la Dirección General de la Costa y el Mar para aquellas que se sitúen sobre dominio público marítimo-terrestre o causen afección sobre el mismo.

– Según se desprende del informe de URA, se deberían vigilar los posibles asentamientos diferenciales en superficie, así como sus conspicuas consecuencias debido a que el abatimiento de los niveles freáticos podría provocar una pérdida de la capacidad portante del terreno.

– 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.

Conforme con la Dirección General de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Bizkaia, en relación con los trabajos de excavación de túneles, se deberá realizar análisis detallado de las aguas residuales generadas en la excavación y un adecuado diseño concreto de soluciones para el tratamiento de las mismas, que garantice la no afección a la calidad de las aguas del medio receptor del vertido.

– Las superficies destinadas a zonas de instalaciones auxiliares, parque de maquinaria de obra y zonas de mantenimiento de la misma se aislarán, así mismo, de la red de drenaje natural, disponiendo de solera impermeable y de sistemas de recogida de efluentes para evitar la contaminación del suelo y de las aguas por acción de aceites y combustibles. En estas zonas se dispondrán balsas de decantación u otros dispositivos de retención de sólidos de eficacia probada dotados de sistemas de separación de hidrocarburos. No se permitirá la carga y descarga de combustible, cambios de aceite y las actividades propias de taller en zonas distintas a las señaladas.

En las rampas de ataque para la ejecución de los túneles y estaciones 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 fisicoquímicos del agua a la normativa vigente.

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.

- En los movimientos de tierra que se realicen en las proximidades de la ría, 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 del cauce de la ría, o en otras áreas que por su proximidad a la lámina de agua pudieran implicar riesgo de contaminación de las aguas.

- 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 deberá garantizar el buen estado y limpieza de la maquinaria, con el objetivo de minimizar el riesgo de vertidos accidentales que puedan afectar a la calidad del suelo y de las aguas superficiales o subterráneas.

Medidas destinadas a minimizar la contaminación atmosférica y aminorar emisiones de polvo.

- 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 el entorno afectado por las obras como en las áreas de acceso a estas. Se contará con un sistema para riego y limpieza de superficies transitoriamente desnudas o susceptibles de provocar emisión de material particulado al paso de vehículos.

- A la salida de las zonas de obra se dispondrán dispositivos de limpieza de vehículos dotados de sistemas de retención de sólidos. Dichos dispositivos se mantendrán en correcto estado en tanto en cuanto dure la fase de obras.

- 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.

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

- 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, y otros tipos de valorización, incluida la valorización energética.

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

Como medida general, todos los residuos cuya valorización resulte técnica y económicamente viable deberán ser remitidos a valorizador debidamente autorizado. Con objeto de facilitar el cumplimiento de esta premisa, deberán disponerse sistemas de gestión de los residuos generados en las diferentes labores, que serán conocidos y de obligado cumplimiento por parte de todo el personal de la obra, debiendo tener reflejo en el manual de buenas prácticas de la obra.

– 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. Ambos Decretos tiene como objeto fundamental prevenir la generación de tales residuos, así como favorecer su reutilización, reciclado y otras formas de valorización. En consecuencia, únicamente podrán eliminarse en vertedero los residuos de hormigón que se puedan generar, si se acredita que dichos residuos no son valorizables en alguna de las plantas autorizadas para la obtención de árido secundario a partir de dichos residuos.

De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 112/2012, de 26 de junio, 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.

De acuerdo con el Decreto 105/2008, el poseedor de residuos de construcción y demolición, cuando no proceda a gestionarlos por sí mismo, y sin perjuicio de los requerimientos del proyecto aprobado, estará obligado a entregarlos a un gestor de residuos o a participar en un acuerdo voluntario o convenio de colaboración para su gestión. Los residuos de construcción y demolición se destinarán preferentemente, y por este orden, a operaciones de reutilización, reciclado o a otras formas de valorización.

Se atenderá a lo recogido en la Orden de 12 de enero de 2015 de la consejera de Medio Ambiente y Política Territorial por la que se establecen los requisitos para la utilización de los áridos reciclados procedentes de la valorización de residuos de construcción y demolición.

Sin perjuicio de las obligaciones previstas en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 7 del Decreto 112/2012, de 26 de junio, por el que se regula la producción y gestión de los residuos, 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. El plan detallará los distintos aspectos del estudio de gestión de residuos y definirá la persona responsable de su correcta ejecución. Una vez aprobado por la dirección facultativa y aceptado por la propiedad, el plan pasará a formar parte de los documentos contractuales de la obra. Dicho plan deberá incorporarse al programa de trabajos.

– Los residuos con destino a vertedero se gestionarán 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 el depósito en vertedero y ejecución de rellenos.

– En relación con los sobrantes de excavación de las obras 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. En caso de que se destinen a operaciones de relleno y a otras obras distintas de aquellas en la que se han generado, será de aplicación lo indicado en la Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, sobre normas generales de valorización de materiales excavados para su utilización en operaciones de relleno y obras distintas a aquellas en las que se generaron, en aplicación de las previsiones del artículo 34 de la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.

– 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. Únicamente se permitirá la deposición en rellenos de materiales con contenidos en contaminantes por debajo de los valores indicativos de evaluación VIE-A, recogidos en el Anexo III de la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

– A la finalización de las obras el promotor del proyecto deberá elaborar 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.

– La utilización de suelos no contaminados y materiales naturales excavados durante esta obra estará sujeta a lo previsto en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular y normativas específicas.

– 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.

Se procederá al acondicionamiento de zonas específicas 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 residuos peligrosos deberán localizarse en lugar techado y cerrado para garantizar el acceso restringido, además, se colocarán sobre cubetos de retención que retengan los residuos en caso de derrames accidentales. Se organizará el correspondiente servicio de recogida con periodicidad suficiente, que además contará con una señalización propia. El contratista presentará un informe con la ubicación del punto limpio que será aprobada por la Dirección de obra. Los contenedores serán distinguibles según el tipo de desecho que recojan. Independientemente del tipo de residuo, el fondo y los laterales de los contenedores serán impermeables, pudiendo ser sin techo (abiertos) o con él (estancos).

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. Los recipientes o envases que contienen residuos peligrosos cumplirán las normas de seguridad establecidas en el artículo 21 de la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular y permanecerán cerrados hasta su entrega a gestor evitando cualquier pérdida de contenido por derrame o evaporación. Los recipientes o envases citados 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 lo previsto en el artículo 29 de la Ley 7/2022, de 8 de abril y con el Real Decreto 679/2006, de 2 de junio, por el que se regula la gestión de los aceites industriales usados.

Durante la ejecución de las obras, estará prohibido el vertido de aceites usados procedentes de la maquinaria, que serán gestionados de conformidad con 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 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.

En caso de derrame accidental se tendrán previstos los planes y medidas de emergencia necesarios y en caso de afección a los suelos, serán rápidamente retirados y almacenados sobre pavimentos

impermeabilizados para ser gestionados por una empresa gestora de residuos, debidamente autorizada por los organismos competentes.

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.

– Durante la fase de obras, en las áreas de instalación de los contratistas se procederá al acondicionamiento de zonas específicas que comprendan instalaciones cubiertas para almacenamiento provisional de residuos peligrosos tales como latas de aceite, filtros, baterías, etc., habilitando, además, y separados de aquellos, contenedores específicos para residuos inertes. Asimismo, a lo largo de la obra se instalarán dispositivos estancos de recogida (bidones, etc.) de los residuos generados, procediéndose a su separación de acuerdo con su naturaleza, todo ello previo a su almacenamiento temporal en los mencionados puntos limpios.

– Deberá elaborarse 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.

– Una vez finalizada el uso de las zonas de instalaciones auxiliares se procederá a su total desmantelamiento y a la limpieza y desescombro del área afectada, procediéndose al traslado de los residuos a un vertedero controlado, y/o a la gestión adecuada de residuos peligrosos y suelos contaminados.

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

Las coincidencias del proyecto con emplazamientos inventariados (48020-00174, 48020-00104, 48020-00156, 48020-00102, 48020-00157, 48020-00158, 48020-00162, 48020-00207, 48020-00128, 48020-00234, 48020-00237, 48020-00523, 48020-00842, 48020-00841, 48020-00836, 48020-01041, 48020-00953, 48020-00952, 48020-00951, 48020-01022, 48020-01019, 48020-01018, 48020-00783, 48020-00782, 48020-00827, 48020-00826, 48020-00790, 48020-00789, 48020-00642, 48020-00668, 48020-00699, 48020-01079, 48020-01096), y en particular con el emplazamiento código 48020-00105 (coincidente con la rampa de ataque de Abaindoibarra) del Inventario de suelos que han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo, se estará a lo dispuesto en la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo y Decreto 209/2019, de 26 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

– Por otra parte, alrededor de las rampas de ataque, de las estaciones y de las zonas de instalación auxiliar, se concentran varias parcelas inventariadas. En relación con ello, se extremará el control de las excavaciones realizadas en las inmediaciones de los emplazamientos inventariados, de modo que, en caso de detectarse indicios de contaminación, con carácter previo a la evacuación de estos materiales, se realizará un estudio de caracterización de los mismos y se redactará una propuesta para su uso y gestión, que deberán ser remitidos a la Viceconsejería de Medio Ambiente para su aprobación.

– Sin perjuicio de lo anterior, en el caso de que en el transcurso de las obras se detectasen 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 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

Medidas correctoras destinadas a la restauración e integración de las obras.

– 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 documento 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.

– De acuerdo con el apéndice n.º 13.2 Proyecto de Restauración del Proyecto, el aporte de tierra vegetal para la restauración ambiental se realizará con tierras de propios y de préstamo.

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, hidrosemebrándose si se considera necesario.

– Por otra parte, respecto de los préstamos, se deberá controlar 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 propágulos o semillas de especies invasoras como *Robinia pseudoacacia*, *Fallopia japonica*, *Cortaderia selloana*, *Buddleja davidii* u otras.

Se adoptarán medidas de control destinadas a detectar y evitar la introducción y propagación de especies vegetales exóticas invasoras. En este sentido, la maquinaria que se utilice en obra deberá estar limpia, sin restos de barro o tierra que puedan ser portadores de propágulos o semillas de especies invasoras que puedan afincarse en el ámbito de afección del proyecto. Si se observase presencia de especies invasoras durante las obras, siempre que sea posible, se erradicará su presencia en las zonas de actuación.

– 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.

– La restauración se llevará a cabo de acuerdo con lo propuesto en la documentación presentada para la evaluación de impacto ambiental del Proyecto.

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.

– 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 entorno al ámbito de afección del Proyecto.

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 esta Resolución.

Asesoría ambiental.

Hasta la finalización de la obra y durante el período de garantía de la misma, la dirección de obra actuante deberá contar con una asesoría cualificada en temas ambientales y medidas protectoras y correctoras, según las determinaciones del documento ambiental y de este informe.

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, gestión de residuos y conservación del patrimonio cultural.

Cese de actividad.

Sin perjuicio de la normativa específica que resulte de aplicación en el momento del abandono de la actividad, las operaciones de desmantelamiento se realizarán mediante la aplicación de medidas protectoras y correctoras similares a las establecidas para la fase de obras, en especial, en lo que se refiere a la gestión de los residuos. Deberá procederse a la restauración de todas las superficies ocupadas en el proceso de desmantelamiento.

Tercero.– Determinar que, de acuerdo con los términos establecidos en el punto primero y siempre que se adopten las medidas protectoras y correctoras y los controles establecidos en la presente Resolución, así como las planteadas por el promotor que no se opongan a las anteriores, no es previsible que con la ejecución del Proyecto se generen afecciones negativas significativas sobre el medio ambiente. Por tanto, no se considera necesario que el Estudio informativo de la línea 4 del ferrocarril metropolitano de Bilbao se someta a evaluación de impacto ambiental ordinaria.

Cuarto.– Comunicar el contenido de la presente Resolución a la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Departamento de Movilidad Sostenible del Gobierno Vasco.

Quinto.– Ordenar la publicación de la presente Resolución en el Boletín Oficial del País Vasco.

Sexto.– De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 79.5 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, el presente informe de impacto ambiental perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el Boletín Oficial del País Vasco, no se hubiera procedido a la ejecución del proyecto mencionado en el plazo máximo de cuatro años desde su publicación. En ese caso, el promotor deberá iniciar nuevamente el procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada del proyecto.

En Vitoria-Gasteiz, a 2 de julio de 2026.

El director de Administración Ambiental,
NICOLAS GARCIA-BORREGUERO URIBE.