

**Resolución del director de Calidad Ambiental y Economía Circular por la que se formula el documento de alcance del estudio de impacto ambiental del Estudio Informativo de la Actualización de la Ampliación del Tranvía de Vitoria-Gasteiz a Zabalgana Tramo Conexión Centro en Álava, promovido por Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea.**

**ANTECEDENTES DE HECHO**

Con fecha 16 de abril de 2024, el Departamento de Planificación Territorial Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco solicitó ante el órgano ambiental la emisión del documento de alcance del estudio de impacto ambiental del Estudio Informativo de la Actualización de la Ampliación del Tranvía de Vitoria-Gasteiz a Zabalgana Tramo Conexión Centro, promovido por Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea, de acuerdo con lo establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y en la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi.

El órgano ambiental ha cumplimentado el trámite de consultas establecido en el artículo 68.1 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, con el resultado que obra en el expediente. Del mismo modo, se comunicó a la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco el inicio del trámite.

Asimismo, la documentación de la que consta el expediente estuvo accesible en la web del Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente para que cualquier persona interesada 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 elaborar el documento de alcance del estudio de impacto ambiental de acuerdo con el artículo 34.5 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

**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, constituye el objeto de la misma establecer las bases que deben regir la evaluación ambiental de los proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, garantizando un elevado nivel de protección ambiental, con el fin de promover un desarrollo sostenible.

En aplicación de lo dispuesto en el artículo 76 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, serán objeto de evaluación de impacto ambiental ordinaria los proyectos públicos o privados enumerados en el Anexo II.D. El proyecto objeto de esta Resolución está recogido en el punto 4 del Anexo II.D de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, relativo a "*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 efecto, el proyecto está dentro del ámbito de aplicación de la evaluación de impacto ambiental simplificada al estar recogido en el Anexo II.E, Grupo E7.- Proyectos de infraestructuras, 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.*" y en el supuesto 3 del Anexo II.E referente a "*Otros proyectos, distintos a los del Anexo II.D, cuando, de forma*

Donostia – San Sebastián, 1 – 01010 Vitoria-Gasteiz

Página 1 de 24



*directa o indirecta, solos o en combinación con otros planes, programas o proyectos, puedan afectar de forma apreciable a alguno de los espacios protegidos o que gocen de un régimen de protección, de conformidad con la normativa de conservación del patrimonio natural".*

En virtud de lo dispuesto en el artículo 68 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre y en el artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, con anterioridad al inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, el promotor del proyecto podrá solicitar al órgano ambiental, a través del órgano sustantivo, que elabore un documento de alcance del estudio de impacto ambiental; a tal efecto, presentará una solicitud de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental, acompañada del documento inicial del proyecto, ante el órgano sustantivo el cual, una vez comprobada formalmente la suficiencia de la documentación presentada, la remitirá al órgano ambiental para que este último elabore el documento de alcance del estudio de impacto ambiental, tras consultar a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas.

Por último, en orden a determinar el alcance del estudio de impacto ambiental, se han tenido en cuenta las exigencias recogidas, en el artículo 35 y en el Anexo VI de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

En virtud de todo lo hasta aquí expuesto, una vez analizados los informes obrantes en el expediente y vistas la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el Decreto 68/2021, de 23 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente, 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, 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, únicamente a efectos ambientales, el documento de alcance del estudio de impacto ambiental del Estudio Informativo de la Actualización de la Ampliación del Tranvía de Vitoria-Gasteiz a Zabalgana Tramo Conexión Centro (en adelante, el proyecto), en los términos que se recogen a continuación:

##### **1. Aspectos relevantes de la evaluación ambiental del proyecto:**

El proyecto responde a la necesidad de conectar el creciente barrio vitoriano de Zabalgana, situado al suroeste de la ciudad, con el centro de la misma, mediante la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz, actualmente el sistema de transporte urbano en superficie más sostenible de la ciudad. Para ello, además de la definición de la nueva traza, resulta necesaria la construcción de nuevas cocheras puesto que la flota de vehículos requerida para la explotación de la ampliación del servicio tranviario supera la capacidad de las cocheras existentes.

El nuevo trazado conecta el barrio de Zabalgana, al oeste de la ciudad, con la parada de Lovaina, en el centro, prestando servicio a los barrios de Zabalgana, Ariznabarreta, San Martín y Lovaina. Las calles por las que discurre el trazado son: Plaza Lovaina, Calle Adriano VI, Calle Bustinzuri, Calle Pintor Teodoro Dublang, Calle Valentín de Berriotxoa, Avenida de Zabalgana, Avenida de los Derechos Humanos, Avenida de Iruña Veleia, y Avenida Reina Sofía. Además, se ubican dos

subestaciones, una en la zona ajardinada en la intersección de la calle Serafín de Ajuria con Adriano VI y la otra en el entorno de la calle Derechos Humanos.

El proyecto consiste en un tramo común de 2,3 kilómetros y dos ramales de: 2,2 kilómetros a Mariturri y 1,1 kilómetros a Aldaia aproximadamente, sumando un total de nueva infraestructura tranviaria de alrededor de 5,6 kilómetros. El tranvía vertebrará el eje Este-Oeste de la ciudad con un punto de conexión con el resto de las líneas en la parada de Lovaina. La explotación consistirá en dos líneas, Mariturri-Lovaina y Aldaia-Lovaina, y será independiente del resto de las líneas de tranvía de Vitoria-Gasteiz, reduciendo así el riesgo de afecciones al resto de líneas por una incidencia en una de ellas.

El número de paradas previstas es de 11, con una distancia media entre paradas de aproximadamente 560 metros. Los andenes laterales tienen un ancho de 3,5 metros y los andenes centrales tienen un ancho de 5 metros. La longitud de los andenes es de 42 metros, a los que hay que añadir las rampas de 5 metros a ambos extremos.

Se proyectan dos sistemas de drenaje de la plataforma del ramal de conexión con la red tranviaria existente en función de la tipología de la misma, es decir, para plataforma en césped o para plataforma con acabado en asfalto. Como criterios generales para todos los casos, se procurará desaguar los elementos superficiales lo antes posible, aproximadamente cada 50 metros, con el fin de disminuir al máximo la concentración de caudales. Asimismo, el drenaje de calzadas y aceras se realizará, en general, mediante la disposición de rigolas junto a la plataforma tranviaria que desaguarán en los correspondientes sumideros y las arquetas deberán asegurar, a la vez, la inspección y conservación de los elementos enterrados de desagüe. Finalmente, las arquetas se situarán en los puntos de encuentro de los colectores, sumideros y cambios de dirección de tuberías en planta y alzado. Se desaguará el colector a la red de pluviales existente cada un máximo de 100 metros.

Las nuevas cochertas se sitúan al este del municipio, entre el Paseo de los Humedales, la Calle Elgoibar y los campos de fútbol de Betoño, en una parcela de suelo urbano de dimensiones 233m x 97m. Desde la actual parada de Salburura, se genera un nuevo tramo tranviario de acceso a las cochertas que incluye una nueva parada (Cuenca del Deba) próxima a la rotonda de conexión de la Calle Cuenca del Deba con el Paseo de los Humedales.

Según los cálculos realizados, para el desarrollo completo de la red tranviaria son necesarios 33 tranvías, por lo que el diseño de las cochertas se realiza con una capacidad mínima de 23 tranvías de 45 metros de longitud.

En la nave de cochertas, de dimensiones 105m x 63 m, se ubicarán vías de estacionamiento. En las instalaciones se realizará el lavado interior de las unidades de tranvía y pequeñas operaciones de reparación urgente. Además de las vías de cochertas, se dispondrá de una vía de visita con foso y unas pasarelas laterales para permitir el acceso a cubierta. Todas las vías dispondrán de catenaria para permitir la entrada y salida de las mismas por sus propios medios. En las vías se dispondrán aproximadamente cada 25 m tomas eléctricas (monofásicas y trifásicas), agua potable y tomas neumáticas que permitan realizar pequeñas labores de reparación urgente.

En una de las vías de acceso se colocará el edificio que incluye el sistema de recarga de arena y la máquina de lavado exterior de las unidades. El distribuidor de arena tiene la función de llenar los areneros embarcados en los tranvías. Cada punto de arena dispondrá de una capacidad de 90 litros, que corresponde aproximadamente al volumen usado en llenar dos areneros embarcados. Los puntos de arena se equiparán con brazos orientables que permitan a cada punto atacar dos areneros embarcados del material móvil. El distribuidor de arena estará

formado por: 1 silo de arena, 1 depósito de expedición, Cañerías de distribución, 4 puntos de arena y 1 canalización de aire a presión desde la central de aire comprimido del edificio.

Posteriormente al llenado de los depósitos de arena del tranvía, se procederá al lavado exterior de las unidades. El equipo de lavado, constituido por torres fijas de lavado en acero inoxidable, tiene la función de limpiar los tranvías de forma automatizada. El agua de lavado se recoge en una arqueta que está conectada a un pozo de recogida de agua con un sistema separador de fangos y grasas. La instalación dispondrá de un sistema de reciclado de agua que permita la reutilización del agua en futuros lavados. Un sistema de pantalla de protección permitirá reducir el ruido emitido por la máquina e impedir las proyecciones de agua.

Así mismo, se ha previsto una zona posterior a la máquina de lavado que permita el estacionamiento temporal de los tranvías sin interferir o bloquear a los movimientos de salida o traslado de los mismos a la cochera de unidades. Este edificio, que estará completamente cerrado una vez termine el servicio, servirá también como punto de estacionamiento nocturno para completar la demanda de 23 tranvías asociados a la cochera.

En continuidad a la nave de cocheras se ubicarán los vestuarios y baños para los conductores de tranvía, sala de descanso de conductores y sala de trabajo para el fichaje y registro de tareas. Además, se prevé un espacio para vestuarios y cuartos del personal de limpieza de las unidades.

Por otra parte, se dispondrá de un cuarto para almacén de residuos, donde se podrán separar y almacenar los mismos. El contenido de este cuarto podrá ser el siguiente: contenedores para envases metálicos, contenedores para impregnados, contenedores para envases plásticos, contenedores para papel-cartón, contenedores para la fracción resto, papeleras de recolección selectiva para aerosoles y material electrónico y eléctrico, y papelera de recolección selectiva para pilas, fluorescentes y bombillas halógenas.

El equipamiento para las instalaciones del edificio, a situar en los cuartos técnicos, incluye subestación de tracción (si fuera necesario), subestación de baja tensión, instalaciones de climatización, ventilación y calefacción, abastecimiento de agua potable, protección contra incendios, instalaciones de seguridad y videovigilancia y oficinas para el personal.

El proyecto incluye las siguientes instalaciones: instalaciones de abastecimiento: agua potable y agua caliente sanitaria (ACS), instalaciones de saneamiento: pluviales y fecales, instalaciones de baja tensión: electricidad e iluminación, pararrayos y red de tierras, instalaciones de climatización (HVAC), instalaciones de protección contra incendios: detección y extinción, red de comunicaciones (Ethernet) e instalaciones de seguridad.

El sistema de drenaje proyectado para la parcela consiste en una cuneta perimetral tipo rigola que recoge el agua a evacuar de la solera.

La construcción de las cocheras se plantea en dos fases. Las instalaciones que se proponen para la fase 1 incluyen 7 vías de estacionamiento para 13 unidades de tranvía, una posición de estacionamiento con acceso inferior y superior en ambos lados para reparaciones de urgencia, vía de lavado y sistema de recarga de arena, un almacén para el 5%-10% de las piezas de repuesto y zonas requeridas para el personal de operación y limpieza, tales como oficinas, vestuarios, cuartos técnicos, etc.

### Análisis de alternativas

La documentación aportada aborda la alternativa 0 o de “no intervención”, 9 alternativas de trazado (A-I), a las que posteriormente se añaden otras 4, y 6 alternativas de ubicación para las nuevas cocheras (A-F).

El documento inicial del proyecto señala que con la alternativa 0 se evitarían las molestias y otras afecciones esperables durante la fase de obras, pero no se mejoraría el servicio de este sistema de transporte público. Respecto de la alternativa tranviaria finalmente propuesta en el proyecto, se argumenta que puede favorecer el uso del tranvía en detrimento de otros sistemas de transporte más contaminantes, así como reducir el uso del vehículo privado.

La comparación ambiental de las alternativas de trazado toma como referencia la ocupación de zonas verdes, la cantidad de arbolado afectado (tala) para implementar el tranvía y el potencial que tiene cada alternativa para generar ruidos excesivos.

Las 9 alternativas de trazado iniciales se ampliaron, en una segunda fase, a 13 como resultado de la alegación del Ayuntamiento de Vitoria al “Estudio Informativo de la ampliación del Tranvía a Zabalgana. Tramo Conexión Centro”; de entre ellas se elige la denominada “Propuesta K” que discurre por Adriano VI-Bustinzuri- Pintor Teodoro Doublang – Valentin de Berriotxoa por ser la que mejor se adecúa a los criterios de integración urbana y modelo de ciudad, si bien la documentación aportada señala que se están analizando de nuevo las alternativas de trazado anteriores y otras nuevas que están surgiendo de los diversos análisis efectuados durante la redacción del Estudio Informativo de la actualización de la ampliación del tranvía a Zabalgana.

Para la ubicación de cocheras se barajan 6 alternativas, ya estudiadas en el Estudio de Alternativas de 2022; estas son: Alternativa A: Parcela sur de Mercedes, Alternativa B: Parcelas Mariturri, Alternativa C: Parcela URSSA y aledañas, Alternativa D: Parcela al sur de URSSA, Alternativa E: Parcela Aretxabaleta, al sur de la calle Barrundia y Alternativa F: Parcela Betoño, oeste de Salburua.

La documentación aportada recoge un análisis comparativo de alternativas en base a la afección a los siguientes condicionantes ambientales: suelos potencialmente contaminados, Zona de interés hidrogeológico y Vulnerabilidad de acuíferos, calidad de las aguas, inundabilidad, hábitats de interés comunitario, Fauna amenazada (Avión Zapador y Visón europeo) con Plan de Gestión aprobado, Red Natura 2000, servicio de los ecosistemas, calidad del paisaje, accesibilidad visual, zonas de presunción arqueológica, suelo agrario, zonas residenciales (afección por molestias en obras y explotación), terrenos en SNU, necesidad de obras de nuevos tramos de carreteras, márgenes de la componente urbanística PTS Ríos y suelos de alto valor estratégico del PTS Agroforestal.

El análisis de alternativas concluye que se desestima la Alternativa A para evitar condicionar posibles ampliaciones de la factoría Mercedes, la B por estar situada en zona de presunción arqueológica y por ubicarse en suelos no urbanizables y la C y D por precisar un ramal de conexión de trazado de una longitud importante y de complejidad en su encaje urbano y por ser suelos inventariados como potencialmente contaminados, lo que supone incremento de los plazos de tramitación y de los costes de ejecución. Quedan, por tanto, las alternativas E y F que, en una segunda fase de análisis, se desglosan en tres alternativas: Alternativa 1: Parcela Aretxabaleta, al sur de la calle Barrundia, Alternativa 2: Misma parcela, con distinta implantación-orientación, Alternativa 3: Parcela Betoño, oeste de Salburua. La documentación incluye un cuadro de comparación ambiental de las 3 alternativas sin una valoración final argumentada que justifique, desde el punto de vista ambiental, la de menor afección. La elección de la alternativa F (ó 3) se fundamente en el interés del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz,

expuesto mediante alegación al “Estudio Informativo de la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Zabalgana. Tramo Conexión Centro”, de preservar el suelo agrícola y de potenciar un parque agrario en los bordes de la ciudad, así como de gestionar adecuadamente los desplazamientos urbanos diarios y no aumentar su densidad en la zona sur de Vitoria-Gasteiz.

La superficie afectada por el proyecto se corresponde con suelo urbano de la ciudad de Vitoria-Gasteiz. Por una parte, el nuevo trazado tranviario se extiende a lo largo de unos 5,6 km de viario urbano, al que se asociarán 11 paradas en Zabalgana, más una adicional junto a las nuevas cochertas, y por otra, las nuevas cochertas se sitúan en una parcela urbana 233m x 97m de dimensiones, en zona periférica de protección de la ZEC-ZEPA Salburua (ES2110014).

El ámbito del proyecto se incluye en la Unidad Hidrológica del Zadorra, integrado en la Demarcación Hidrográfica del Ebro. El trazado presenta coincidencias con las regatas Ali y Perretxin, que se verán atravesadas por el trazado sobre puentes de calles ya urbanizadas. Por su parte, las cochertas se sitúan a escasos 50 metros de la balsa de Betoño y del arroyo “sin nombre 12579”, que atraviesa la misma. La balsa de Betoño está integrada en el Humedal de Salburua, reconocido como Humedal de importancia internacional RAMSAR. El trazado tranviario entre la parada de Salburua y cochertas coincide con “zonas vulnerables a la contaminación por nitratos” del Registro de Zonas Protegidas del Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Ebro.

Entre la parada de Lovaina y Adriano VI, la parcela destinada a cochertas y el trazado tranviario de conexión entre cochertas y la parada de Salburua, el trazado tranviario coincide con el Sector oriental de la masa de agua subterránea “Aluvial de Vitoria”; las balsas de Salburua, próximas a la parcela de cochertas, constituyen el afloramiento del freático asociado al acuífero cuaternario de Vitoria. Las actuaciones vinculadas a cochertas y el nuevo trazado tranviario de conexión de estas con la existente parada de Salburua coinciden con una zona de interés hidrogeológico. En su conjunto, tanto la nueva traza tranviaria, como las cochertas, se ubican en terrenos que presentan vulnerabilidad alta a la contaminación de acuíferos.

Las actuaciones que el proyecto contempla desde la plaza Lovaina hasta el barrio de Zabalgana se desarrollan sobre una litología constituida principalmente por alternancia de margocalizas, margas calizas y calcarenitas, de permeabilidad baja por fisuración, mientras que las actuaciones en el ámbito de Salburua coinciden con depósitos superficiales (depósitos aluviales y aluvio coluviales) de permeabilidad media por porosidad. Los terrenos afectados ocupan suelo urbanizado, y, dada la antropización existente, no presentan interés para su aprovechamiento agrario; el PTS Agroforestal excluye estos suelos de su ordenación. En el ámbito no se detecta la presencia de puntos o áreas de interés geológico, si bien cabe mencionar que la parcela destinada a cochertas se ubica próxima al afloramiento del LIG Humedales y cuaternario de Salburua (LIG 79) de interés hidrogeológico.

En el ámbito del proyecto la cartografía de vegetación de Gobierno Vasco identifica superficies urbanas y de baldíos, a las que se asocia una vegetación ruderal nitrófila y, coincidiendo con algunos tramos tranviarios en el barrio de Zabalgana, superficies de cultivos de cereal, patata y remolacha. De acuerdo con la documentación aportada, el trazado propuesto recorre zonas despobladas de vegetación y, en su caso, las formaciones naturales se limitan a retazos intercalados en el contexto urbano. Por otra parte, no se identifican especies de flora amenazada ni coincidencias con hábitats de interés comunitario (2019).

El área de implantación de las nuevas cochertas es adyacente al humedal de Salburua, que forma parte de la Red Natura 2000 del País Vasco y tiene la doble condición de Zona Especial de Conservación (ZEC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA), de acuerdo con el Decreto 121/2015, de 30 de junio, por el que se designa Zona Especial de Conservación y Zona

de Especial Protección para las Aves el lugar Salburua, con sus medidas de conservación. Concretamente, el ámbito coincide con la “Zona Periférica de Protección” de la citada ZEC ES2110014 “Salburua”. La zona periférica de protección tiene por objeto prevenir afecciones negativas procedentes del entorno más próximo al humedal y alteraciones en la cantidad y calidad del recurso hídrico de manera que se pueda garantizar la conservación de los hábitats, especies y procesos ecológicos de él dependientes. En esta zona opera el régimen preventivo del artículo 6.3 de la Directiva Hábitat, así como las normas de protección de los documentos de gestión que recaen en dicho ámbito. Las regulaciones, objetivos, directrices y medidas de conservación para este espacio protegido ZEC/ZEPA han sido aprobadas por el Decreto 35/2015, de 17 de marzo y el Acuerdo de Diputados 583/2015, de 13 de octubre<sup>1</sup>.

La ubicación de las cocheras contigua al humedal de Salburua constituye el condicionante más significativo del proyecto. Destaca el interés del humedal de Salburua para la fauna, particularmente para la avifauna. La importancia de la avifauna acuática asociada a este humedal<sup>2</sup> ha motivado su consideración como ZEPA, además de su inclusión en la lista RAMSAR de humedales de importancia internacional. Tras el embalse de Ullíbarri-Gamboa, la ZEC Salburua es el enclave con mayor número de parejas nidificantes de aves acuáticas en Álava; cabe destacar la función de este espacio como lugar de sedimentación, a nivel de la península ibérica durante la migración otoñal, del carricerín cejudo (*Acrocephalus paludicola*). Además de la avifauna acuática y carricerín cejudo (*Acrocephalus paludicola*), entre los elementos clave de conservación en la ZEC/ZEPA se encuentra la población de quirópteros, que incluye varias especies amenazadas, el visón europeo (*Mustela lutreola*), catalogado en peligro de extinción, el avión zapador (*Riparia riparia*), catalogado como vulnerable, la población de galápago leproso (*Mauremys leprosa*), especie catalogada como vulnerable, la rana ágil (*Rana dalmantina*) catalogada como vulnerable, y las poblaciones de insectos con interés para la conservación (coleópteros, entre ellos *Rosalia alpina* y *Lucanus cervus*; odonatos, como *Coenagrion mercuriale* y lepidópteros como *Euphydryas eurinia*). Se trata de especies amenazadas incluidas en el anexo II y/o IV de la Directiva Hábitats.

Por otra parte, el ámbito del proyecto presenta coincidencia puntual en el cruce del trazado tranviario sobre la regata Ali con el área de interés especial del avión zapador (*Riparia riparia*) mientras que las cocheras se ubican próximas a la del visón europeo (*Mustela lutreola*), especies que cuentan con sus respectivos Planes de Gestión<sup>3</sup>. Además, tanto el área de implantación de cocheras como el trazado tranviario de conexión entre estas y la estación de Salburua y la parada de Cuenca del Deba son coincidentes con Zona de protección para la avifauna declarada por Orden de 6 de mayo de 2016, de la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial, donde son de aplicación las medidas establecidas contra la colisión y la electrocución en el Real Decreto 1432/2008 de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y electrocución en líneas eléctricas aéreas de alta tensión; concretamente, coincide con el “Sector Salburua” de las Zonas de Protección.

<sup>1</sup> Acuerdo 583/2015, del Consejo de Diputados de 13 de octubre, que incorpora el documento de “Directrices y Medidas de Gestión” para la conservación favorable y para evitar el deterioro de hábitats y alteraciones sobre especies de la Zona Especial de Conservación (ZEC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) de Salburua, aprueba su publicación como anexo al Decreto 121/2015, del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

<sup>2</sup> La ZEC destaca por ser el único punto de reproducción en la CAPV de *Himantopus himantopus*, *Anas querquedula*, *Nycticorax nycticorax* e *Ixobrychus minutus* y de otras especies también muy escasas en el ámbito geográfico cercano como *Aythya fuligula*, *Charadrius dubius*, *Anas clypeata* o *Rallus aquaticus*. Presencia regular en paso o invernada de otras especies amenazadas a escala peninsular como *Podiceps nigricollis*, *Ardeola ralloides*, *Ardea purpurea*, *Ciconia nigra*, *Ciconia ciconia*, *Platalea leucorodia*, *Circus aeruginosus*, *Porzana porzana*, *Porzana pusilla*, *Recurvirostra avosetta*, *Gallinago gallinago*, *Numenius arquata*, *Chlidonias hybridus*, *Chlidonias niger*, *Streptopelia turtur*, *Alcedo atthis*, *Riparia riparia*, *Acrocephalus paludicola*, entre otras.

<sup>3</sup> Orden Foral 180/2003, de 1 de abril, por la que se aprueba el Plan de Gestión del Visón Europeo *Mustela lutreola* (Linnaeus, 1761) en el Territorio Histórico de Álava.

Decreto Foral 22/2000, del Consejo de Diputados de 7 de marzo, que aprueba el Plan de Gestión del ave “Avión Zapador (*Riparia riparia*)”, como especie amenazada y cuya protección exige medidas específicas.

En lo relativo al patrimonio cultural, en las inmediaciones de la última parada tranviaria en Mariturri, se ubican las zonas de presunción arqueológica (ZPA) Poblado de Mendibiarte (nº 6) y Yacimiento de Mariturri (nº 31), declaradas mediante Resolución de 26 de mayo de 1997, del Viceconsejero de Cultura, Juventud y Deportes, por la que se emite Declaración de Zonas de Presunción Arqueológica de Vitoria-Gasteiz (Álava) (B.O.P.V. nº 129 de 08/07/1997). A su vez, el ramal dirección Jundiz interfiere con una zona de presunción arqueológica propuesta para su declaración, denominada Molino de Arkanolanda (nº 293).

Desde el punto de vista paisajístico, el ámbito del proyecto se incluye en la cuenca visual Vitoria-Gasteiz y forma parte de un paisaje valorado como muy cotidiano. Si bien el ámbito no presenta valores paisajísticos inventariados o catalogados, la ubicación de cocheras es contigua al Humedal de Salburua, incluido como paisaje sobresaliente en el Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes del Territorio Histórico de Álava (2005).

Respecto de la situación acústica, la documentación aportada no incluye estudio de impacto acústico y señala que se tendrá en cuenta lo indicado en la Ordenanza Municipal contra el Ruido y las Vibraciones.

En relación con los riesgos ambientales, el ámbito del proyecto coincide con zonas de vulnerabilidad alta a la contaminación de acuíferos. Por lo demás, el ámbito no presenta riesgo asociado a la inundabilidad ni coincidencias con parcelas incluidas en el inventario de suelos con actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo; tampoco se detectan riesgos relevantes de erosión, por sismicidad o incendio forestal. El ámbito no se incluye en las bandas de afección vinculadas a vías de alto riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas, ni se identifican riesgos derivados de la proximidad de empresas SEVESO.

A priori, y sin perjuicio de otros, los principales efectos derivados del desarrollo del proyecto se producirán durante la fase de ejecución de las obras. Las afecciones serán debidas principalmente a los movimientos de tierras, a la construcción de la plataforma tranviaria, andenes e infraestructura asociada, a la adecuación de la urbanización entorno a la nueva traza, a la construcción de la nave de cocheras e instalaciones asociadas, a la ocupación de las zonas auxiliares de obras y al trasiego de maquinaria. De ello se derivarán impactos potenciales sobre la situación acústica, la calidad atmosférica (emisión de polvo y otros contaminantes a la atmósfera en obras) y el paisaje; a estas afecciones se añaden el consumo de recursos, la generación de residuos y el riesgo de afección a la calidad de las aguas superficiales y subterráneas por vertidos accidentales.

Las nuevas cocheras y el nuevo trazado tranviario desde la parada existente de Salburua hasta cocheras se desarrollan en "Zona Periférica de Protección" de la ZEC ES2110014 "Salburua" de la Red Natura 2000, por lo que podría llegar a tener efectos directos y/o indirectos sobre los hábitats o especies objeto de conservación de este espacio protegido. A las afecciones previsibles en obra hay que añadir las afecciones que deriven del uso de las instalaciones durante su vida útil, particularmente en lo relativo al funcionamiento de las cocheras (lavado con productos químicos, almacenamiento de baterías etc.) y su afección al acuífero y, consecuentemente, a las comunidades faunísticas ligadas al humedal; además, deben tenerse en cuenta las emisiones de ruido derivadas de la actividad y la iluminación del ámbito, lo que, así mismo, genera molestias a la fauna que habita el humedal, sensibles a la contaminación acústica y lumínica.

La ejecución del proyecto conllevará, además, movimientos de tierras junto a las balsas de Salburua, afloramiento del freático asociado al acuífero cuaternario de Vitoria, por lo que cabe el riesgo de que las excavaciones, principalmente las asociadas a cocheras, causen interacciones con el flujo de agua subterránea. Igualmente, a falta de un balance de tierras, cabe esperar

afecciones derivadas de la gestión de sobrantes de excavación, a reubicar fuera del ámbito del proyecto. Por otra parte, la remoción de los terrenos facilitará, en esta fase, la entrada de especies vegetales invasoras, constituyendo un factor de riesgo de su proliferación.

En lo relativo al patrimonio cultural, el trazado propuesto interfiere con algunas zonas de presunción arqueológica (ZPA), si bien éste se plantea sobre un entorno totalmente urbanizado (medianas de avenidas, calzadas para tráfico rodado, carriles bici...), por lo que los trabajos que se realicen no deberían afectar a terrenos que no hayan sido previamente alterados por la actuación urbanizadora, y en los que ya se han realizado las pertinentes intervenciones arqueológicas con motivo de los trabajos de urbanización.

Respecto del cruce de las regatas Perretxin y Ali, de acuerdo con la documentación aportada, éste se producirá a través de puentes existentes en calles ya urbanizadas por lo que no se esperan afecciones a morfología fluvial; este hecho limitaría a su vez la potencial afección al hábitat del avión zapador asociado a la regata Ali.

En relación con la afección acústica del proyecto, la documentación aportada no incluye un análisis acústico, y señala que se tendrá en cuenta lo indicado en la Ordenanza Municipal contra el Ruido y las Vibraciones.

## **2. Amplitud, nivel de detalle y grado de especificación del estudio de impacto ambiental:**

El estudio de impacto ambiental deberá ajustarse en cuanto a sus contenidos mínimos y estructura a lo dispuesto en el artículo 35 y en el anexo VI de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

De acuerdo con lo anterior, los apartados a desarrollar deben responder al siguiente esquema metodológico:

1. Descripción general del proyecto y previsiones en el tiempo, sobre la utilización del suelo y de otros recursos naturales. Estimación del movimiento de tierras, de los tipos y cantidades de residuos, vertidos y emisiones de materia o energía resultantes.
2. Exposición de las principales alternativas estudiadas, incluida la alternativa cero, o de no realización del proyecto, y justificación de las principales razones de la solución adoptada, teniendo en cuenta los efectos ambientales del proyecto.
3. Inventario ambiental y descripción de las interacciones ecológicas o ambientales clave.
4. Identificación, cuantificación y valoración de impactos: evaluación de los efectos previsibles directos o indirectos del proyecto sobre la población, la salud humana, la flora, la fauna, la biodiversidad, la geodiversidad, el suelo, el subsuelo, el aire, el agua, los factores climáticos, el cambio climático, el paisaje y los bienes materiales, incluido el patrimonio histórico artístico y el arqueológico teniendo en cuenta los efectos ambientales. Asimismo, se atenderá a la interacción entre todos estos factores, durante las fases de ejecución, explotación y, en su caso, durante la demolición o abandono del proyecto.

Se incluirá un apartado específico para la evaluación de las repercusiones del proyecto sobre espacios Red Natura 2000 teniendo en cuenta los objetivos de conservación de cada lugar, que incluya los referidos impactos, las correspondientes medidas preventivas, correctoras y compensatorias Red Natura 2000 y su seguimiento.

Cuando se compruebe la existencia de un perjuicio a la integridad de la Red Natura 2000, el promotor justificará documentalmente la inexistencia de alternativas, y la

conurrencia de las razones imperiosas de interés público de primer orden mencionadas en el artículo 46, apartados 5, 6 y 7, de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

Cuando el proyecto pueda causar a largo plazo una modificación hidromorfológica en una masa de agua superficial o una alteración del nivel en una masa de agua subterránea que puedan impedir que alcance el buen estado o potencial, o que pueda suponer un deterioro de su estado o potencial, se incluirá un apartado específico para la evaluación de sus repercusiones a largo plazo sobre los elementos de calidad que definen el estado o potencial de las masas de agua afectadas.

5. Vulnerabilidad del proyecto. Descripción de los efectos adversos significativos del proyecto en el medio ambiente a consecuencia de la vulnerabilidad del proyecto ante el riesgo de accidentes graves y/o catástrofes relevantes, en relación con el proyecto en cuestión.
6. Medidas previstas para prevenir, corregir y, en su caso, compensar los efectos adversos sobre el medio ambiente.
7. Programa de vigilancia ambiental.
8. Resumen del estudio y conclusiones en términos fácilmente comprensibles. En su caso, informe sobre las dificultades informativas o técnicas encontradas en la elaboración del mismo.

Con carácter general, los términos en los que debe desarrollarse el estudio de impacto ambiental serán los que desarrollan en el anexo VI de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

Dadas las características de las actuaciones que se proponen y del medio previsiblemente afectado y a la vista de los resultados de las consultas realizadas, el estudio de impacto ambiental debe desarrollar los apartados mencionados con la amplitud y nivel de detalle que se expresan a continuación.

## **2.1. Descripción del proyecto y sus acciones**

El estudio de impacto ambiental debe incluir, con suficiente nivel de detalle, una descripción del proyecto y de las exigencias previsibles en el tiempo, en relación con la utilización del suelo y de otros recursos naturales. Debe estimar, asimismo, los tipos y cantidades de residuos, vertidos y emisiones de materia o energía resultantes y, de forma específica, debe identificar aquellas acciones que puedan generar afecciones significativas sobre las condiciones ambientales del medio, mediante un examen detallado tanto de la fase de ejecución como de la fase de funcionamiento.

Deberán identificarse todas aquellas acciones del proyecto que pudieran dar lugar a impactos ambientales, con objeto de garantizar la adopción de las medidas protectoras y correctoras más adecuadas.

Las afecciones que se pretende evitar y corregir pueden provenir, tanto de la propia actuación que plantea el proyecto, como de todas aquellas actividades complementarias propias del mismo, y, en particular, de la adecuación de accesos, la ubicación y habilitación de zonas auxiliares de obra y el acopio de materiales, la maquinaria a utilizar, la retirada y acopio de tierras y la gestión de sobrantes.

Todas estas actuaciones deben definirse con el nivel de detalle suficiente que permita estimar los efectos que la ejecución del proyecto pueda causar sobre el medio ambiente y el diseño de

las medidas de prevención y corrección que garanticen la reducción, eliminación o compensación de forma efectiva de los impactos ambientales detectados.

Teniendo en cuenta lo anterior, y dadas las características del proyecto que se evalúa, deberán describirse con particular detalle, entre otros, los siguientes aspectos:

- Localización y delimitación del área de afección del proyecto.
- Definición del estado actual.
- Definición de las actuaciones y descripción de todas las obras previstas. Descripción detallada de cada una de las intervenciones propuestas y de las superficies afectadas por las mismas: trazado (planta y perfiles transversales y longitudinales), plataforma, obras de fábrica y estructuras previstas (secciones tipo), cotas de excavación, tipo de catenaria y de los elementos de sujeción, diseño de paradas y sus accesos e instalaciones anejas o auxiliares en fase de explotación (acometidas eléctricas, subestaciones, cochertas, playas de vías, señalización, etc.).
- Necesidades de superficie de suelo totales, tanto en fase de obras (parques de maquinaria, accesos temporales, instalaciones auxiliares, acopios de materias primas) como en explotación (vías, paradas, cochertas, etc.). Localización de las instalaciones auxiliares de obra. Las zonas más sensibles existentes en el ámbito de afección del proyecto y su entorno próximo serán consideradas zonas no aptas para la localización de estas instalaciones temporales (zonas con vegetación, cauces y sus márgenes, zonas de alta vulnerabilidad a la contaminación de acuíferos, espacios naturales protegidos, zonas de presunción arqueológica).
- Características del acondicionamiento de las zonas a ocupar durante las obras.
- Movimiento de tierras:
  - Quantificación y balance. Gestión y destino de los sobrantes de excavación producidos. Necesidades de materiales de préstamo, en su caso, cuantificación, características y origen de los mismos.
  - Definición de las superficies, cotas, volúmenes y profundidad de excavación para la ejecución de las nuevas cochertas. Modo de ejecución de las excavaciones, previsión de la retirada de material y lugares intermedios de acopio. Técnicas constructivas previstas en fase de obras para evitar afecciones al acuífero.
  - Rutas seleccionadas para el transporte de sobrantes, analizando los efectos provocados por el transporte de tierras a destino.
- Definición de las obras necesarias para la ejecución de los cruces del trazado con los cauces. Técnicas constructivas previstas para evitar afecciones a los cursos fluviales y a la balsa de Betoño.
- Definición de la edificación vinculada a las nuevas cochertas junto a la balsa de Betoño, con detalle de la cimentación prevista, acotándolo en planos (en planta y perfil).

- Dotación de servicios: descripción de las actuaciones con incidencia en el medio que se derivarían de la instalación o reposición de las redes de servicios.
- Determinación de la posibilidad de actuaciones que comporten riesgos para el medio ambiente, la salud y los bienes materiales. En este sentido, se prestará especial atención a las actuaciones con riesgo de incidir en el medio hidráulico, así como en la ZEC/ZEPA Salburua, con atención a sus objetivos de conservación. Se aportará el detalle suficiente que permita valorar el alcance y magnitud de las afecciones sobre la ZEC/ZEPA Salburua, y determinar los impactos residuales.
- Estimación de vertidos en obras (aguas residuales): naturaleza y cantidades previstas.
- Estimación de los residuos generados fase de obra y destino final de los mismos. Medidas previstas para la prevención, separación y almacenamiento, así como para la reutilización, valorización o eliminación de los residuos.
- En caso de afectarse parcelas que han soportado actividades potencialmente contaminantes del suelo, se detallará el tipo de intervención que se prevé en las mismas.
- Emisiones atmosféricas de partículas en fase de obras. Se identificarán las acciones y fases susceptibles de emitir a la atmósfera niveles significativos de material particulado.
- Caracterización acústica de la fase de obras. Se identificarán las acciones, fases del proyecto o maquinaria susceptibles de provocar niveles significativos de ruidos y vibraciones, para su consideración en el estudio acústico correspondiente.
- Plan de obra. Periodo de ejecución de la obra. Tiempo estimado de duración de la actuación. Descripción del sistema de construcción, detallando, en su caso, las fases, procesos o secuencias previstas.
- Tráfico durante la obra, estimación del tráfico previsto y rutas seleccionadas, indicando la posible interferencia de las obras con el tráfico actual y otras molestias derivadas.
- Identificación y cuantificación de los principales focos emisores acústicos durante la fase de funcionamiento para su consideración en el estudio acústico correspondiente.
- Se tendrá en cuenta que, en caso de preverse nuevos depósitos de sobrantes, los proyectos de los mismos deberán redactarse de acuerdo al Decreto 49/2009, de 24 de febrero, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero y la ejecución de rellenos y por tanto deberán incorporar los resultados, condiciones y medidas derivados de los informes preceptivos y vinculantes de los órganos competentes en materia de aguas y biodiversidad referidos en el artículo 26 del citado Decreto.
- Residuos generados en las diversas fases del proyecto y destino final de los mismos. Para la gestión de residuos de construcción y demolición que se pudieran generar durante las obras se estará a lo dispuesto 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.
- En relación con las cocheras, se definirá la capacidad de las instalaciones, la tipología de edificaciones, playas de vías, accesos, sistemas de lavado, talleres, sistemas de aspiración,

cabinas de pintura, etc. Descripción de los procesos que puedan generar residuos, aguas residuales y/o emisiones. Sistema de recogida, almacenamiento y gestión de residuos. Tratamiento y gestión de aguas residuales y emisiones.

En relación con actividad a desarrollar en las nuevas cocheras, se particularizarán los aspectos relacionados con el uso de productos químicos, almacenamiento de baterías, generación de ruido, sistemas y horarios de iluminación etc.

Así mismo, se realizará una descripción detallada de los sistemas de drenaje y evacuación de las aguas de escorrentía de las cocheras y su tratamiento previo en caso de que sea necesario, completándolo con un análisis de la posible incidencia de las aguas de escorrentía que sean susceptibles de contaminación del acuífero tanto en la fase de obra como en la fase de explotación.

- Detalle de la restauración e integración paisajística de las zonas afectadas por las obras.
- Régimen de funcionamiento del tranvía.

Se presentarán los planos de detalle necesarios para la correcta descripción del proyecto, incluyendo, al menos, los siguientes:

- Plano georreferenciado de la localización geográfica.
- Plano de planta de las actuaciones a desarrollar. Las actuaciones propuestas deben estar perfectamente definidas y diferenciadas.
- Perfiles longitudinales y transversales y secciones tipo de las actuaciones proyectadas.
- Servicios afectados por las actuaciones y reposición de los mismos.
- Planos de la red de drenaje (recogida de aguas, puntos de vertido, etc.).
- Planos de localización de las instalaciones auxiliares de obra y accesos a las mismas.
- Plano de localización del depósito/s de sobrantes y sus infraestructuras asociadas, en su caso.
- Plano con las propuestas de restauración e integración paisajística.

## **2.2. Exposición de las alternativas analizadas y justificación de la solución adoptada**

El estudio de impacto ambiental debe incluir un análisis de las alternativas técnicamente viables que resulten ambientalmente más adecuadas y una valoración comparativa de las mismas, incluida la alternativa cero o de no actuación. Deberá justificarse la solución propuesta, la cual deberá referirse tanto a la dimensión y extensión de las actuaciones, como a las distintas soluciones técnicas existentes.

La selección de la mejor alternativa deberá estar soportada por un análisis global multicriterio donde se tengan en cuenta no sólo aspectos económicos, sino también los de carácter social y ambiental.

En este sentido, se deben analizar aquellas alternativas que tengan mayor grado de compatibilidad con la conservación del patrimonio natural – particularmente en relación con la

Zona Especial de Conservación (ZEC) y Zona de Protección para las Aves (ZEPA) Salburua y con el subsistema hídrico y acuífero cuaternario de Vitoria- y seleccionar la alternativa que suponga menores afecciones sobre los elementos del mismo.

El análisis de alternativas incluirá la justificación de la idoneidad ambiental de la ubicación propuesta para las nuevas cocheras, así como de las técnicas constructivas previstas para su ejecución, particularmente en relación con la protección de las balsas de Salburua y con el cumplimiento de lo dispuesto en los instrumentos de gestión de la ZEC/ZEPA Salburua.

El apartado concluirá con una justificación de la alternativa elegida, debiendo garantizar en cualquier caso la viabilidad técnica y ambiental de la solución adoptada y procurar la menor afección posible a los componentes ambientales del medio.

### ***2.3 Inventario ambiental y descripción de las interacciones ecológicas claves***

En este apartado se deberá realizar una descripción del medio, destacando aquellos componentes más valiosos y aquéllos que pudieran resultar más afectados por las acciones del proyecto. De acuerdo con la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, debe contener un estudio del estado del lugar y de sus condiciones ambientales antes de la realización del proyecto, así como un estudio comparativo de la situación ambiental actual, con la actuación derivada del proyecto objeto de evaluación, para cada alternativa examinada.

El inventario ambiental deberá ser valorado en cada uno de sus apartados. Como marco de valoración se considerará la importancia relativa de los elementos adoptando un ámbito referencial espacial (local, regional, u otros).

En todos los casos deberán especificarse las fuentes documentales para la obtención de los datos, ya sean bibliográficos, de elaboración propia u otros.

Con carácter general, la descripción del inventario ambiental se hará de forma concisa, evitando generalidades que no aporten nada a la evaluación de impacto ambiental, y en la medida en que fuera preciso para la comprensión de los posibles efectos del proyecto sobre el medio ambiente.

Sin perjuicio de lo anterior, dadas las características del ámbito de afección del proyecto, el inventario ambiental debe incidir, en los siguientes aspectos:

- Geología y Geomorfología y Suelos:
  - Características geológicas y geomorfológicas del ámbito de afección del proyecto. Condicionantes geotécnicos.
  - Identificación de lugares, puntos y áreas de interés geológico/geomorfológico.
  - Permeabilidad de los materiales litológicos. Vulnerabilidad de acuíferos. Identificación, en su caso, de zonas de alta vulnerabilidad, zonas de recarga, sumideros, etc., y su relación con el proyecto.
  - Se detallarán las parcelas que han soportado actividades potencialmente contaminantes del suelo. En el caso en que las actuaciones derivadas del proyecto coincidieran con alguna de las citadas parcelas se describirá la situación administrativa en la que se encuentra, entre otros, si cuenta o no con una Declaración de calidad del suelo.

- Hidrología superficial y subterránea:
  - Red hidrográfica en el ámbito de afección del proyecto. Estado de los cauces y sus márgenes afectados por el proyecto. Se detallarán la situación del ámbito en relación con el riesgo de inundabilidad.
  - Vulnerabilidad a la contaminación de acuíferos y zonas de interés hidrogeológico. Características hidrogeológicas del ámbito del proyecto.
  - Calidad de las aguas. Determinación del estado ecológico (biológico, fisicoquímico e hidromorfológico) en los tramos afectados por el proyecto.
  - Puntos de agua existentes en el ámbito. Descripción de sus características, con indicación de su uso y localización en cartografía de detalle.
- Descripción de las biocenosis y ecosistemas presentes en el área:
  - Se detallará la superficie de vegetación afectada por el proyecto, así como de las características del arbolado afectado (especie, tamaño, madurez de los ejemplares, estado fitosanitario, etc.). Se determinará la presencia/ausencia de flora exótica invasora.
  - En el ámbito de estudio del proyecto presenta coincidencia con el área de interés especial del avión zapador (*Riparia riparia*) en el cruce del trazado tranviario sobre la regata Ali, mientras que las cocheras propuestas se ubican próximas al área de interés especial del visón europeo (*Mustela lutreola*), especies que cuentan con sus respectivos Planes de Gestión. Se debe determinar o descartar la presencia de enclaves de interés (áreas de cría, refugio y alimentación) para estas u otras especies amenazadas. Deberá cumplirse, también, con lo dispuesto en el plan de gestión de cada especie.
  - El área de implantación de las nuevas cocheras es adyacente al humedal de Salburua, que forma parte de la Red Natura 2000 del País Vasco y tiene la doble condición de Zona Especial de Conservación (ZEC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA), de acuerdo con el Decreto 121/2015, de 30 de junio, por el que se designa Zona Especial de Conservación y Zona de Especial Protección para las Aves el lugar Salburua, con sus medidas de conservación. Concretamente, el ámbito coincide con la “Zona Periférica de Protección” de la citada ZEC ES2110014 “Salburua”. En esta zona opera el régimen preventivo del artículo 6.3 de la Directiva Hábitat, así como las normas de protección de los documentos de gestión que recaen en dicho ámbito. Se recogerán los objetivos de conservación del espacio y se comprobará la compatibilidad de las actuaciones propuestas con lo dispuesto en los instrumentos de gestión del citado espacio.
  - El análisis de las comunidades vegetales y faunísticas afectadas se realizará teniendo en cuenta aspectos como:
    - Grado de conservación. Complejidad estructural. La vegetación natural deberá describirse tanto desde el punto de vista de las especies presentes como de su grado de cobertura.
    - Presencia de especies catalogadas y protegidas.
    - Presencia de vegetación exótica invasora.

- Otras áreas sensibles.
- Paisaje
  - En relación con los recursos paisajísticos de la zona se realizará un análisis de la calidad y la fragilidad del paisaje.
- Patrimonio cultural
  - Se realizará una descripción de los elementos de patrimonio arquitectónico y arqueológico situados en el entorno del ámbito de actuación.
- Situación acústica
  - Se detallará la tipología de las construcciones (viviendas, industrias, centros educativos) que puedan resultar afectadas por motivo de las obras y la explotación del proyecto (ruido y vibraciones). Asimismo, se valorará la situación acústica del ámbito en la actualidad.
- Documentación gráfica
  - Deberán incorporarse representaciones cartográficas georreferenciadas, tanto a escala general como de detalle, de los aspectos del inventario ambiental más relevantes de la zona de actuación, con indicación de la escala utilizada en cada caso.

#### **2.4.- Identificación y valoración de impactos**

La identificación, cuantificación y valoración de los impactos derivará de la interacción entre los elementos del inventario ambiental y las acciones del proyecto susceptibles de generar impactos. La magnitud de la afección debe estimarse teniendo en cuenta la calidad y la cantidad de los recursos afectados directa o indirectamente por el proyecto, tanto en la fase de construcción como en la fase de explotación.

Esta identificación y valoración de impactos deberá quedar suficientemente argumentada en cada uno de los casos, usando para ello la terminología expresada en el anexo VI de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. En el presente caso consistirá fundamentalmente en la comparación de la situación actual frente a una situación futura con medidas correctoras.

Se detallarán las metodologías y procesos de estimación utilizados en la valoración de los impactos ambientales. Se expresarán los indicadores o parámetros utilizados, empleándose, siempre que sea posible, normas o estudios técnicos de general aceptación, que establezcan valores límite o guía, según los diferentes tipos de impacto.

Particularmente, y sin perjuicio de otros, teniendo en cuenta las características del proyecto y del medio afectado, el estudio de impacto ambiental deberá incidir especialmente en la valoración como mínimo de los impactos ambientales relacionados con la ocupación de suelo y la repercusión sobre recursos naturalísticos, la fauna amenazada y las aguas superficiales y subterráneas. En relación con los recursos estético-culturales, se valorará la intrusión de la infraestructura en el paisaje urbano y la posible afección al patrimonio histórico arquitectónico y arqueológico.

Se incluirá representación cartográfica, debidamente georreferenciada, del ámbito afectado por el proyecto y de las actuaciones previstas.

El Estudio de Impacto Ambiental incluirá un apartado específico para la evaluación de las repercusiones directas e indirectas del proyecto sobre el espacio Red Natura 2000 ZEC/ZEPA Salburua teniendo en cuenta los objetivos de conservación del lugar, que incluya los impactos previstos, las correspondientes medidas preventivas, correctoras y compensatorias, así como su seguimiento. Se recomienda para su elaboración el basarse en las Guías técnicas disponibles, publicadas por la Comisión Europea. Se tendrá en cuenta los posibles efectos acumulativos y sinérgicos originados por la coincidencia con otros proyectos que se están planteando en la zona periférica de protección de Salburua.

Si se comprueba la existencia de un perjuicio a la integridad de la Red Natura 2000, el promotor justificará documentalmente la inexistencia de alternativas, y la concurrencia de las razones imperiosas de interés público de primer orden mencionadas en el artículo 46, apartados 5, 6 y 7, de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

Así mismo, dado que se proyectan las nuevas cocheras a escasos 50m de las balsas de Salburua, afloramiento del freático asociado al acuífero cuaternario de Vitoria, si las excavaciones alcanzasen mayores profundidades que el metro estimado inicialmente, o si se estimase que con las mismas se puede alcanzar el nivel freático, será necesario valorar las posibles afecciones a la balsa de Salburua, tanto las respectivas a la alteración del nivel de la lámina de agua de la balsa, como la posible llegada de sólidos en suspensión y otros contaminantes. En su caso, se incluirá un apartado específico para la evaluación de sus repercusiones a largo plazo sobre los elementos de calidad que definen el estado o potencial de la masa de agua subterránea afectada.

A petición del Servicio de Patrimonio Natural de la Diputación Foral de Álava, órgano gestor del espacio ZEC/ZEPA Salburua, el Estudio de Impacto ambiental deberá profundizar en caracterizar los siguientes impactos:

- Se deberá estudiar el impacto lumínico y acústico que las instalaciones de las cocheras y el vial del tranvía generarán sobre la ZEC/ZEPA Salburua, incluyendo un estudio de sinergias.
- Cuantificación del arbolado que se verá afectado dentro de la parcela de las cocheras y realización de un inventario de posible flora de interés.
- Incluir un estudio de fauna en la parcela de las cocheras centrado en la presencia de reptiles y de avifauna reproductora en el escaso arbolado existente y que se prevea eliminar.
- Estudio de sinergias con otros proyectos en ejecución (Residencia Euneiz) y previstos en el entorno, como puede ser la nueva línea de tranvía hasta el Buesa Arena.

Además, el proyecto es susceptible de generar sobrantes de excavación, por lo que deben evaluarse ambientalmente sus efectos. Asimismo, se tendrán en cuenta los riesgos derivados, en su caso, de la afección a parcelas que han soportado actividades potencialmente contaminantes del suelo.

Se deberá valorar el efecto sobre el cambio climático que puede producir el proyecto en general, y se tendrá en consideración la incidencia del proyecto sobre la salud humana y las condiciones

de sosiego público. En este sentido, se valorarán los impactos derivados de la contaminación acústica y las vibraciones y de la correcta gestión de residuos, vertidos y emisiones tanto en fase de obras como de explotación.

En relación con el ruido, se incluirá una valoración de la incidencia acústica de las obras, considerando las disposiciones específicas en materia de ruido que resultan de aplicación a las obras tanto en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, como en el Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Deberán considerarse la potencia acústica de la maquinaria de obra, la zonificación acústica y los objetivos de calidad acústica establecidos para cada zona.

En el caso de que las obras (emisor acústico) se prevean con una duración superior a 6 meses será necesaria la elaboración de un estudio de impacto acústico para la definición de las medidas correctoras oportunas. El estudio de impacto acústico deberá analizar el beneficio acústico que se espere obtener de las medidas correctoras, en términos de reducción de los niveles de ruido en las áreas acústicas o edificaciones sensibles.

El estudio de impacto ambiental contendrá, asimismo, un estudio de ruido y vibraciones para la fase de funcionamiento, considerando las disposiciones específicas en materia de ruido que resultan de aplicación a las infraestructuras ferroviarias.

La metodología de referencia para la elaboración de ambos estudios será la establecida en el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y en el Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la CAPV.

El resultado de ambos estudios deberá permitir la valoración de los niveles de contaminación acústica en el ámbito e incluirá mapas que representen gráficamente las afecciones.

## **2.5. Vulnerabilidad del proyecto**

Se realizará una descripción, análisis y, si procede, cuantificación de los efectos adversos significativos del proyecto en el medio ambiente a consecuencia de la vulnerabilidad del proyecto ante el riesgo de accidentes graves y/o catástrofes relevantes y sobre el riesgo de que se produzcan dichos accidentes o catástrofes. Para este objetivo, podrá utilizarse la información relevante disponible y obtenida a través de las evaluaciones de riesgo realizadas de conformidad con otras normas que sean de aplicación al proyecto.

En su caso, la descripción debe incluir las medidas previstas para prevenir y mitigar el efecto adverso significativo de tales acontecimientos en el medio ambiente, y detalles sobre la preparación y respuesta propuesta a tales emergencias.

En caso de considerarse que no es de aplicación este apartado al proyecto, se incluirá un informe justificativo.

## **2.6. Propuesta de medidas preventivas, correctoras y compensatorias**

El estudio de impacto ambiental deberá señalar las medidas previstas para reducir, eliminar o compensar los efectos ambientales negativos significativos sobre cada uno de los elementos del medio. La propuesta y dimensionamiento de las medidas correctoras se hará en relación con la caracterización de los impactos esperados.

Se identificará y describirá de forma detallada cada una de las acciones destinadas a la prevención y corrección de impactos, tanto en lo referente a su diseño y ubicación, como en cuanto a los procedimientos de anticontaminación, depuración y protección genérica del medio ambiente. El detalle de la descripción deberá ser suficiente para garantizar la reducción, eliminación o compensación de forma efectiva de los impactos ambientales detectados, contemplando los apartados propios de un proyecto de ejecución: memoria, cuadro de mediciones, definición de unidades de obra, partidas presupuestarias correspondientes a cada una de las medidas contempladas y pliego de prescripciones técnicas, así como la cartografía necesaria para la mejor comprensión de las mismas. Se integrarán estas medidas en el plan de obra, proponiendo un calendario coordinado para su ejecución.

En concreto, y sin perjuicio de otras medidas que resulte necesario incorporar derivadas de los resultados de los análisis requeridos en apartados anteriores, el proyecto de medidas preventivas, protectoras y correctoras incorporará y desarrollará las siguientes medidas, entre otras posibles:

#### Medidas para la protección del patrimonio natural

- Medidas destinadas para la protección de la ZEC/ZEPA Salburua, y de la fauna asociada, de acuerdo con las indicaciones del órgano gestor del espacio. En este caso, a petición del Servicio de Patrimonio Natural de la Diputación Foral de Álava, el Estudio de Impacto ambiental deberá recoger las siguientes medidas preventivas, correctoras y/o compensatorias a desarrollar:
  - Para disminuir el impacto acústico y lumínico de las cocheras se deberá generar una **pantalla acústica y lumínica** en todo el ámbito de la parcela que coincide con el Paseo de los Humedales. Se deberán estudiar diferentes alternativas. Desde el Servicio de Patrimonio Natural se propone una mota revegetada (opción recomendada), una pantalla acústica vegetal o una barrera acústica junto con una banda de vegetación tupida de vegetación.
  - Como medida compensatoria por los impactos residuales generados por los impactos acústicos y lumínicos previstos y que no podrán eliminarse por completo, se deberá elaborar un diagnóstico pormenorizado de la contaminación acústica y lumínica en el ámbito de la ZEC/ZEPA y su entorno inmediato y un plan de acciones tendente a la reducción, en su caso, de dicho impacto.
  - Con el objetivo de compensar el impacto sinérgico con otras intervenciones en el entorno de Salburua, se propone la actuación consistente en el acondicionamiento de las dos islas en la balsa de Arkaute mediante un recrecido y reperfilado de material de relleno procedente de los fangos colindantes a las islas a acondicionar, en una profundidad aproximada de 15 cm (decapado).
  - Elaborar un estudio para contrarrestar la presión urbanística en el entorno del humedal de Betoño. El estudio incluirá alternativas urbanísticas para el Boulevard de Salburua y el Paseo de los Humedales que rodean la balsa de Betoño, contemplando entre otras, la modificación o reordenación de sus viales, aparcamientos y zonas peatonales.
  - La pérdida efectiva de espacio de más de dos hectáreas en un entorno tan próximo al humedal debería de compensarse mediante la adquisición de terrenos o acuerdos como la custodia de territorio en parcelas o tramos longitudinales contiguos a ríos y arroyos ubicados en la propia ZEC/ZEPA y que contribuyan a la mejora del estado de conservación general del humedal y su biota.

- Diagnóstico y propuestas de mejora del colector y efluente de aguas pluviales del barrio de Salburua. Actualmente las aguas pluviales vierten a una laguna situada al norte de la balsa de Betoño y posteriormente por galería al río Alegría. Se propone caracterizar esta agua y plantear medidas de saneamiento blando y analizar su posible recirculación a los humedales.
- Medidas para la protección de la calidad de las aguas de la balsa de Betoño que eviten la afección a la misma, tanto respecto al nivel de la lámina de agua, como en relación con la posible llegada de sólidos en suspensión y otros contaminantes procedentes de las obras y de la actividad a desarrollar en las nuevas cocheras.
- Limitaciones lumínicas y acústica en relación con la actividad a desarrollar en las nuevas cocheras para la protección de la ZEC/ZEPA Salburua.
- Medidas destinadas para la protección de la vegetación urbana. Con carácter general se ha de minimizar la afección sobre el arbolado. Se procederá a señalar y proteger los ejemplares arbóreos u otros elementos a mantener de forma que se garantice su conservación.
- Medidas específicas para el avión zapador y el visón europeo de acuerdo con sus planes de gestión y con las indicaciones de la Diputación Foral de Álava.
- Medidas para realizar un seguimiento a largo plazo de las comunidades faunísticas asociadas a la ZEC/ZEPA Salburua debido a que el proyecto se ubica parcialmente en su zona de protección.
- Medidas de control para evitar que los terrenos removidos y desprovistos de vegetación constituyan una vía de entrada para especies vegetales invasoras.

#### Medidas para la protección del sistema hidrológico e hidrogeológico

- Medidas para la protección del sistema hidrológico e hidrogeológico en fase de obras y funcionamiento del tranvía y de las nuevas cocheras. Como criterio general se deberá salvaguardar la zona de servidumbre del dominio público hidráulico de toda actuación constructiva y garantizar la no afección a cauces, a las márgenes y a la calidad de las aguas durante el proceso constructivo. Asimismo, el diseño de drenaje de la plataforma del tranvía y de la superficie de las nuevas cocheras se conectará a los sistemas de pluviales existentes evitando los vertidos directos a dominio público hidráulico durante la fase de explotación. Las aguas residuales originadas por los vestuarios y baños del edificio de las cocheras, así como la zona de lavado de los tranvías, se conectarán a la red general de saneamiento.
- Si las excavaciones para el encaje de las nuevas cocheras junto a la balsa de Betoño alcanzasen mayores profundidades que el metro estimado inicialmente, o si se estimase que con las mismas se puede alcanzar el nivel freático, será necesario valorar la necesidad de medidas protectoras del acuífero cuaternario de Vitoria.
- Localización adecuada de zonas de acopios y áreas auxiliares y medidas de acondicionamiento (impermeabilización, red de drenaje, etc.) de parques de maquinaria e instalaciones auxiliares para evitar la afección directa o por escorrentía a la red fluvial y a las zonas de alta vulnerabilidad a la contaminación de acuíferos.

- En las zonas de obra, y en particular a la salida de aquellas en las que se prevea la circulación de camiones cargados con materiales de excavación, se dispondrá de dispositivos de limpieza de vehículos conectados a balsas de decantación. El estudio deberá recoger las características, localización precisa y justificación de las dimensiones de dichos elementos.

#### Medidas destinadas a la gestión de los residuos

- Propuesta de gestión de residuos durante la fase de obras. Descripción de los sistemas de recogida, almacenamiento y tratamiento.
- Medidas de protección y gestión en caso de realizarse trabajos en zonas de suelos que han soportado actividades potencialmente contaminantes del suelo. Cumplimiento de las obligaciones que en materia de suelos contaminados resulten de aplicación en virtud de lo dispuesto en la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

#### Medidas para la protección del patrimonio cultural

- En las zonas de presunción arqueológica, Poblado de Mendibiarte (nº 6), Yacimiento de Mariturri (nº 31), declaradas mediante Resolución de 26 de mayo de 1997, del Viceconsejero de Cultura, Juventud y Deportes, por la que se emite Declaración de Zonas de Presunción Arqueológica de Vitoria-Gasteiz (Álava), se debe aplicar lo dispuesto en el artículo 65 de la Ley 6/2019 del Patrimonio Cultural Vasco.
- Se tendrá en cuenta, desde el punto de vista de la intrusión visual, la presencia de elementos del patrimonio, a la hora de ubicar los elementos del tranvía (señalización, postes de catenaria, marquesinas, etc.).
- Las obras que presenten coincidencias con zonas de presunción arqueológica contarán con la supervisión de un arqueólogo. En el supuesto de que durante la fase de obras apareciese algún resto arqueológico se paralizará la obra de inmediato y se avisará al Departamento de Cultura de la Diputación Foral o al Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, tal y como señala el artículo 74 de la Ley 6/2019, de Patrimonio Cultural Vasco.

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

- Medidas para la minimización de las emisiones de ruido y vibraciones, tanto durante la obra como durante el funcionamiento del tranvía, que se deriven de los estudios de contaminación acústica. Se expresará también la eficacia esperada de las mismas.

#### Medidas para reducir las afecciones y molestias a la población

- Medidas para minimizar y compensar el impacto sobre servicios o recursos públicos, en particular los relacionados con el esparcimiento al aire libre (parques, áreas recreativas, red de carriles bici, etc.).
- Medidas destinadas a la integración en el entorno urbano de la vía y de sus infraestructuras anexas.
- Medidas correctoras específicas de aplicación al funcionamiento de las nuevas cocheras.

### Medidas para favorecer la integración paisajística y la restauración de las superficies afectadas

- Medidas correctoras destinadas a la restauración e integración paisajística de las obras, incluyendo un proyecto de adecuación paisajística de la infraestructura, con revegetación de todas las superficies afectadas por las obras que puedan mantener una cubierta de vegetación estable, incluyendo las áreas auxiliares (zonas de almacenamiento de materiales, depósitos de sobrantes, accesos provisionales y definitivos, etc.).
- En relación con la ocupación de la zona periférica de protección de la ZEC/ZEPA Salburua, en su caso y de acuerdo con las indicaciones del órgano gestor del espacio, medidas compensatorias destinadas a paliar los impactos residuales generados sobre la Red Natura 2000.
- Las medidas correctoras y compensatorias se recogerán en un Proyecto de restauración ambiental específico, que se vinculará al proyecto a todos los niveles (incluido el presupuesto), y que determine cuestiones como:
  - Especies a emplear en las restauraciones para cada una de las superficies o zonas señaladas, así como las densidades de plantación, tamaño de los especímenes, composición de siembras o hidrosiembras, mediciones y partidas presupuestarias necesarias para la ejecución de las actuaciones propuestas y para garantizar las labores de mantenimiento de las superficies revegetadas.
  - Propuesta de revegetación por zonas, de acuerdo con las características de cada una de ellas.
  - Mantenimientos previstos: reposiciones de marras, riegos y abonados en su caso, etc. Se recomienda que estos mantenimientos se alarguen durante un mínimo de 3 años tras las obras.

El proyecto de revegetación incluirá medidas para evitar procesos invasivos de flora alóctona, teniendo en cuenta que los movimientos de tierras pueden favorecer la expansión de este tipo de plantas.

Se adjuntará cartografía, a escala de proyecto, donde se detallen y representen las distintas superficies objeto de revegetación, indicando el tratamiento previsto en cada caso (siembras, plantaciones, etc.).

### **2.7. Programa de vigilancia ambiental**

Se elaborará un programa de vigilancia ambiental cuyo objetivo principal será el establecimiento de un sistema que garantice el cumplimiento de los objetivos de calidad fijados en el estudio de impacto ambiental, así como de las indicaciones y medidas correctoras contenidas en el mismo.

Se detallarán los objetivos del programa y, para cada uno de dichos objetivos, los datos a recoger, la metodología a utilizar, los puntos de medida (incluyendo su situación en plano y croquis necesarios para su ubicación exacta) y la frecuencia de las medidas.

Los objetivos de calidad vendrán definidos, cuando proceda, de acuerdo con valores límite o guía extraídos de la legislación o estudios técnicos de general aceptación. Sin embargo, si las peculiaridades y características concretas del ámbito afectado por el proyecto así lo aconsejan,

se deberán adoptar valores más restrictivos para aquellos parámetros para los que se considere necesario.

Deberá incorporarse asimismo el correspondiente presupuesto desglosado con el detalle suficiente para el correcto seguimiento de las afecciones derivadas del desarrollo del proyecto.

Además de otros controles que resulte necesario introducir como consecuencia de los datos aportados sobre el proyecto y su incidencia en el medio, dicho programa debe incluir los controles que se señalan a continuación:

- Control de los límites de ocupación de obras
- Control de buenas prácticas en obras para evitar vertidos de residuos, contaminación del suelo o aguas por derrames de aceites, lechadas de hormigón, arrastres de tierras, así como molestias a la población por ruidos, polvo, etc.
- Control de los movimientos de tierras y de la gestión de los materiales de excavación.
- En su caso, control de la excavación de suelos potencialmente contaminados.
- Control de la afección a vegetación.
- Control de afección a fauna de interés.
- Control de la afección a los cauces y a la calidad de las aguas.
- Control del ruido y las vibraciones durante las fases de obras. Estos controles se diseñarán y se llevarán a cabo de conformidad con los procedimientos establecidos en el Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la CAPV.
- Control de la compatibilidad de las actuaciones propuestas en obras y en explotación con lo dispuesto en los instrumentos de gestión del espacio ZEC/ZEPA Salburua de la Red Natura 2000.
- Control y seguimiento a largo plazo de las comunidades faunísticas asociadas a la ZEC/ZEPA Salburua.
- Control de la gestión de los residuos generados en obras y en fase de explotación.
- Control arqueológico de las obras
- Control de la ejecución de la restauración en todas las zonas afectadas por las obras y del éxito de las labores realizadas.
- Otros controles destinados a verificar la eficacia de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias previstas.

Los puntos de control deberán reflejarse cartográficamente.

Durante la fase de funcionamiento deberán controlarse aspectos como ruido y vibraciones generado por la actividad, la gestión de aguas residuales, residuos y emisiones de las cocheras y el resultado de las labores de revegetación entre otros.

## **2.8. Resumen del estudio de impacto ambiental**

Deberá redactarse un documento de síntesis del estudio de impacto ambiental y sus conclusiones con las características que se establecen en el Anexo VI de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre. Dicho documento deberá contener información concisa y en términos asequibles al público en general sobre la naturaleza del proyecto, el modo en que éste afecta al medio y las medidas propuestas para evitar y/o minimizar los impactos previstos. Se recomienda asimismo la inclusión de documentación gráfica con fines de información pública.

Se deberán señalar, en su caso, las dificultades informativas o técnicas encontradas en la elaboración del estudio de impacto ambiental.

### 3. Instrucciones para la presentación de la documentación

De acuerdo con lo previsto en el artículo 77 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi y en el artículo 39.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, una vez realizadas determinadas comprobaciones, el órgano sustantivo remitirá al órgano ambiental la solicitud de inicio de la evaluación de impacto ambiental ordinaria y los documentos que la deben acompañar, entre los que figuran el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental, el resultado de la información pública y de las consultas y un documento con las consideraciones del promotor en relación con el contenido ambiental de las alegaciones e informes recibidos y cómo se han tenido en consideración.

La documentación debe ser presentada en formato digital, y de acuerdo con las indicaciones elaboradas al efecto y que se encuentran disponibles en la página web del Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente (<https://www.euskadi.eus/gobierno-vasco/evaluacion-ambiental/>) en el apartado correspondiente [Áreas > Evaluación Ambiental > Tramitación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental de proyectos > Presentación de solicitudes].

La documentación que acompañe a la solicitud se elaborará y presentará de acuerdo a la guía de presentación de la documentación disponible en la página web del órgano ambiental en el siguiente enlace:

[https://www.euskadi.eus/contenidos/informacion/eia/es\\_def/adjuntos/2022\\_GUIA-presentacion-documentacion\\_v4.pdf](https://www.euskadi.eus/contenidos/informacion/eia/es_def/adjuntos/2022_GUIA-presentacion-documentacion_v4.pdf)

**Segundo.** – Señalar que el documento de alcance del estudio de impacto ambiental será válido durante el plazo de cuatro años a partir del día siguiente al de su notificación al promotor. Perderá su validez una vez que transcurra dicho plazo sin que se haya presentado ante el órgano sustantivo el estudio de impacto ambiental para iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria.

**Tercero.** – Comunicar el contenido de la presente resolución al Departamento de Planificación Territorial Vivienda y Transportes de Gobierno Vasco.

En Vitoria – Gasteiz, en la fecha de la firma electrónica

Director de Calidad Ambiental y Economía Circular

Fdo. electrónicamente: Aitor Aldasoro Iturbe

Viceconsejero de Sostenibilidad Ambiental

(Por Disposición Adicional Primera del Decreto 68/2021 de 23 de febrero)