

III. OTRAS DISPOSICIONES**MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL
Y MARINO**

7265 *Resolución de 13 de abril de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Estudio informativo complementario de la línea de alta velocidad Vitoria-Bilbao-San Sebastián, tramo Zizúrkil-Urnieta, Guipúzcoa.*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra comprendido en el apartado d, grupo 9 del anexo I del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, por lo que de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, procediendo formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 del Real Decreto Legislativo 1/2008 citado.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. Información del proyecto. Promotor y órgano Sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas:

Promotor y órgano sustantivo. La Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento es el promotor y el órgano sustantivo.

Objeto y justificación. El proyecto es una modificación del Estudio informativo de la nueva red ferroviaria del País Vasco, del que se formuló declaración de impacto ambiental del tramo Zizúrkil – Urnieta por Resolución de 22 de octubre de 2000. Esta modificación se justifica por la sentencia 00170/2005, que obliga a un nuevo análisis de alternativas de este tramo que reduzca o elimine la afección a la cantera Buruntza.

Localización. Las actuaciones proyectadas se localizan en los terminos municipales de Zizúrkil, Aduna, Andoain y Urnieta en la provincia de Guipúzcoa, en ambas márgenes del río Oria.

Descripción. El trazado, objeto de estudio, corresponde al subtramo de la plataforma ferroviaria de la línea de alta velocidad Vitoria-Bilbao-San Sebastián, entre los PK 52+300,00 y PK 59+075,330, iniciándose en el término municipal de Zizúrkil, desde donde se dirige, en dirección suroeste a noroeste, hasta el final del tramo en el término municipal de Urnieta.

Alternativas. Se han valorado dos alternativas al trazado:

Alternativa 1. El trazado se inicia a unos 850 m al noroeste de la margen izquierda del río Oria a su paso por Zizúrkil, que se corresponde con el PK 52+300 del estudio informativo y tiene una longitud de 7.794,334 m. Se proyecta un viaducto de 190 m para salvar el arroyo Antzibar y la carretera local GI-3282; a continuación, entre los PK 0+260 y 4+938 se proyecta un túnel de vía doble. Para cruzar el río Oria y la autovía A-1 esta prevista la construcción de un viaducto de 330 m de longitud. Entre el PK 5+424 y 7+300 la plataforma ferroviaria transcurre en un túnel de vía doble; este tramo afecta a la cantera Buruntza entre los PK 6+300 y 6+450. A la altura del PK 7+350 la plataforma ferroviaria cruza la variante de Andoain de la carretera GI-131 (actualmente en construcción). Por último, en el término municipal de Urnieta se plantea un viaducto sobre la actual carretera GI-131 con una longitud de 242 m.

Alternativa 2. El trazado, con una longitud de 6.957,228 m, se inicia en el mismo punto de la alternativa 1 y tras el viaducto de Antzibar se proyecta un túnel de vía doble de 3.576 m de longitud. A unos 250 m al norte del núcleo urbano de Andoain, se proyecta un viaducto de 310 m que cruzará el río Oría y la autovía A1. Para que el trazado no afecte a la cantera Buruntza el trazado discurrirá en túnel de vía doble de 1.710 m de longitud por un corredor entre ésta y el núcleo urbano de Andoain. A la altura del PK 6+500 la plataforma ferroviaria cruza la variante de Andoain de la carretera GI-131 (actualmente en construcción). Ya en el término municipal de Urnieta, entre los PK 6+680 y 6+935, se proyecta un viaducto de 255 m de longitud.

La siguiente tabla muestra las diferentes longitudes en el trazado de cada alternativa:

	Longitud total (m)	Longitud en viaducto (m)	Longitud en túnel (m)
Alternativa 1	7.794,33	762	6.554
Alternativa 2	6.957,23	755	5.286

Cualquiera de las dos alternativas planteadas genera un gran volumen de residuos procedente de la excavación de tierras para la ejecución de los túneles. El estudio propone varios vertederos situados próximos a la traza del túnel proyectado tras el viaducto de Antzibar, otro vertedero situado en una ladera próxima a la margen izquierda del río Oría y otra propuesta para ubicarlos en terrenos degradados por la actividad minera.

Para las dos alternativas seleccionadas se proponen como zonas para instalaciones auxiliares cuatro posibles emplazamientos asociados a las entradas y salidas de los túneles.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto:

Geomorfología e hidrogeología. Las distintas trazas atraviesan la unidad hidrogeológica de Ernio, zona de acuíferos de vulnerabilidad muy alta. En una parte muy importante, el trazado discurre por zonas kársticas. Hay que destacar las calizas que se presentan a lo largo del túnel de Aduna, a partir del PK 1+600. En las barras de calizas urgonianas se encuentra el acuífero de Lesaporo que descarga en el arroyo Antzibar.

Hidrología. Las alternativas propuestas discurren sobre la cuenca del río Oría, que posee una abigarrada red de afluentes con unos caudales elevados debido a la alta pluviosidad de la zona. Concretamente 2 de los 3 viaductos propuestos en el estudio informativo se proyectan para salvar el arroyo Antzibar y el río Oría respectivamente.

Vegetación. La vegetación de mayor interés es la representada por robledales acidófilos ibero-atlánticos, y en menor grado de brezal argomal helechal atlántico. Cercanos al trazado se encuentran dos árboles recogidos en la publicación Árboles Singulares de Euskadi:

CódigoTO-1: corresponde a un nogal situado a la altura del PK 0+ 025, a unos 117 del eje en viaducto.

Código:DO-10: corresponde a dos hayas en la margen derecha de la traza a la altura del PK 6+860, cerca de la boca de salida del túnel de Andoain, a unos 46 m. de la traza.

Fauna. Zona de distribución preferente del tritón pirenaico (interés especial), área de interés especial del murciélago mediterráneo de herradura (en peligro de extinción) y punto sensible para el halcón peregrino. En el ámbito del trazado se han identificado varios corredores faunísticos, los más importantes discurren a lo largo del río Oría y de la regata de Antzibar, con especies asociadas a este hábitat: peces, anfibios y reptiles. Podría ser utilizado por el desmán de los Pirineos cuya presencia se ha confirmado en el río Leizarán principal afluente del río Oría.

Población. La traza discurre próxima al núcleo urbano de Andoain donde se concentra la mayoría de la población del término municipal estimada en 13.963 habitantes. Siendo los sectores de servicios e industrial los principales de actividad de la población, destaca la actividad industrial papelera de la comarca que está implantada en toda la cuenca del río Oría.

Patrimonio cultural. Se constata la presencia de catorce elementos integrantes del patrimonio cultural protegidos por el Gobierno Vasco como bien de interés cultural o zonas de presunción arqueológica. Próximos a la traza se encuentran:

El Molino de Aunibar, situado a 60 m. al oeste de la traza donde discurre el viaducto que salva el arroyo Antzibar en el termino municipal de Zizúrkil.

El Caserío Urmeneta, está próximo al final de la traza en el termino municipal de Urnieta.

3. Resumen del proceso de evaluación:

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto:

a) Entrada documentación inicial. Con fecha 30 de mayo de 2007 tuvo entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el documento ambiental con objeto de iniciar la tramitación del procedimiento de evaluación ambiental.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental inicia el 26 de julio de 2007 el trámite de consultas a fin de adoptar una decisión sobre el sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto a los siguientes organismos y entidades:

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Aduna.	X
Ayuntamiento de Andoain.	X
Ayuntamiento de Urnieta.	
Ayuntamiento de Urretxu.	
Ayuntamiento de Zizúrkil.	X
Confederación Hidrográfica del Norte.	X
Diputación Foral de Gipuzkoa.	X
Dirección de Patrimonio Cultural. Departamento de Cultura. Gobierno Vasco.	X
Ecologistas en Acción.	
Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Viceconsejería de Medio Ambiente. Gobierno Vasco.	

Departamento para el Desarrollo Sostenible de la Diputación Foral de Guipúzcoa. Destaca la gestión de sobrantes y la localización de vertederos como una de las afecciones más importantes y consideran la alternativa 1 claramente ventajosa respecto a la alternativa 2.

Departamento de Cultura del Gobierno Vasco. La información sobre elementos patrimoniales se ajusta a la disponible en ese Departamento.

Confederación Hidrográfica del Norte. Informa de la alta densidad de la trama fluvial de la cuenca del río Oria y aconseja un análisis detallado de los entornos fluviales afectados por las obras de tal manera que no se generen efectos barrera y se garantice la conectividad transversal río-ribera. Además hace una serie de indicaciones para garantizar la calidad de las aguas, la conservación de los cauces, etc. Por último incide en la necesidad de hacer una valoración del hábitat piscícola y en la restauración de los cauces afectados con técnicas de bioingeniería.

Ayuntamiento de Andoain. Considera que el estudio de impacto ambiental debe abordar cuestiones como el destino de materiales sobrantes, instalaciones auxiliares previstas, afecciones del viaducto sobre el río Oria, efectos sinérgicos con otros viales de gran capacidad, presencia de explotaciones extractivas, afecciones a la salida de los túneles y afecciones a las unidades hidrogeológicas y captaciones de agua.

Ayuntamiento de Aduna. Estima innecesaria una nueva red de alta velocidad y considera que se van a producir daños muy graves como el efecto barrera entre diferentes pueblos. Además muestra preocupación por el destino de los excedentes que surjan de los túneles de Andoain y Aduna, por la vulnerabilidad de los acuíferos, por el impacto sonoro, etc.

Al tiempo solicita la paralización de la tramitación y en caso de no ser estimada esta petición se identifiquen las afecciones y se pongan en marcha las medidas legales y ecológicas para garantizar la conservación integral de la zona afectada por este tramo.

Ayuntamiento de Zizúrkil. Considera que en su término municipal no se generarán impactos de relevancia y que los mayores impactos se darán en la fase de construcción, especialmente en aspectos como localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, red de caminos de obra y contaminación acústica.

Con fecha 5 de noviembre de 2007 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental notifica a la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento que el proyecto debe ser sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental por estar incluido en el anexo I de la Ley 3/1998, de 27 febrero de Protección del Medio Ambiente del País Vasco, trasladando al promotor el resultado de las consultas.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental:

Información pública. Resultado. La Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento sometió el Estudio informativo complementario de la línea de alta velocidad Vitoria-Bilbao-San Sebastián. Tramo Zizúrkil-Urnieta al trámite de información pública mediante anuncio en el «BOE» número 63 de fecha 13 de marzo de 2008.

A efectos del trámite de audiencia a las Administraciones establecido en el artículo 10 del Reglamento del Sector Ferroviario y en la legislación ambiental, el 7 de marzo de 2008, el órgano sustantivo remite el estudio informativo a los siguientes organismos: Presidencia del Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma del País Vasco, Subdelegación del Gobierno en Guipúzcoa, Diputación Foral de Guipúzcoa, ADIF, Confederación Hidrográfica del Norte, Ayuntamiento de Aduna, Ayuntamiento de Andoain, Ayuntamiento de Zizúrkil, Ayuntamiento de Urbieta, Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco, Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco y Ecologistas en Acción.

Como resultado de la información pública se presentan las siguientes alegaciones:

La Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma del País Vasco contesta diciendo que el trazado de la alternativa 1 presenta un menor impacto sobre el medio ambiente mientras la alternativa 2 supone un menor tiempo en la evacuación de pasajeros en los túneles y menos galerías de emergencias. En el aspecto hidrológico se deben tomar medidas protectoras para evitar afecciones al río Oria, acuíferos y manantiales de la zona.

La Confederación Hidrográfica del Norte informa que la documentación recoge las indicaciones realizadas por este organismo en anteriores informes por lo que no considera necesario realizar observaciones complementarias.

El Departamento de Cultura del Gobierno Vasco dice que se tendrán en cuenta en el proyecto los lugares y zonas arqueológicas conocidas y propone un seguimiento arqueológico por profesionales de arqueología que deberá contar con un proyecto de seguimiento, análisis y recogida de los datos que pudieran ponerse al descubierto.

El Ayuntamiento de Aduna señala que ninguna de las alternativas son adecuadas para el interés general y para el municipio de Aduna en particular. Además estima que el estudio de impacto ambiental es deficiente en la mención a los impactos hidrológicos, y no se analizan los previsibles impactos que provocarán los excedentes de tierra y materiales producidos por el vaciado de túneles.

El Ayuntamiento de Andoain considera menos desfavorable la alternativa 1. Respecto a la ubicación de los sobrantes en las canteras en desuso de Buruntza y Azpicola, deberían de resultar compatibles con los Planes de Restauración correspondientes.

El ADIF dice que ambas alternativas son compatibles con los proyectos Hernialde-Zizúrkil y Urnieta-Hernani por lo que no presenta objeción alguna.

La Sociedad Financiera y Minera, S. A., alega que cualquiera de las dos alternativas afectaría a la explotación de la concesión Buruntza y considera que procede la selección

de la alternativa 1 sin oponerse a la selección de la alternativa 2 si se estima conveniente.

La primera fase del estudio informativo, a escala 1:25.000, se sometió al trámite de información pública mediante anuncio en el BOE nº 83 de 18 de abril 2007. En ella, la sociedad Aizkibel S.A. hace una alegación en el sentido de que se opte por la alternativa 2 y en caso de optar por la alternativa 1 que se garantice la viabilidad de la Concesión San José.

4. Integración de la evaluación:

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. Para valorar los impactos de las distintas soluciones, el estudio de impacto ambiental se realiza en dos fases. La primera a escala 1: 25.000 a partir de la cual se redactó el documento ambiental y la segunda a escala 1:5.000, en la que se han seleccionado las siguientes variables ambientales sobre el que se realiza el análisis de la afección de ambos trazados:

Ruido. Los resultados de los cálculos realizados en niveles sonoros equivalentes diurnos y nocturnos indican que el ruido que el futuro tráfico de trenes generará en su entorno, a 4 m de altura sobre el suelo, no sobrepasará en ninguna vivienda los límites recomendados, por lo que se ha desestimado la utilización del indicador ruido en esta fase.

Geología. El volumen total excavado en alternativa 1 es de 1.096.436 m³ no habiendo excavación en zonas de interés geológico, mientras que en la alternativa 2 se excavan 53.060 m³ de zonas de interés geológico y el volumen total excavado es de 1.143.737 m³.

Geomorfología: Los valores obtenidos en relación a los movimientos de tierras se reflejan en la siguiente tabla (en m³):

	Tierra Vegetal	Túnel	Desmante	Terraplén
Alternativa 1	8.217	917.560	178.876	33.788
Alternativa 2	20.067	740.040	405.237	134.744

Los valores son muy elevados en ambas soluciones debido a que las tierras están muy mal compensadas al discurrir los trazados fundamentalmente en túnel. Considera más impactante el trazado de la alternativa 1.

Suelo. Se considera la superficie de máxima capacidad agrológica únicamente de las zonas en las que la traza discurre sobre terreno, excluyendo túneles y viaductos. Los valores obtenidos son favorables a la alternativa 1.

Hidrogeología. El indicador es la superficie equivalente atravesando zonas de vulnerabilidad muy alta y los valores obtenidos se expresan en la siguiente tabla:

Superficie equivalente atravesando zonas de acuíferos vulnerables

	No apreciable	Muy baja	Baja	Media	Alta	Muy alta
Alternativa 1	38.203	1.456	15.111	33.673	24.426	21.995
Alternativa 2	0	800	4.000	27.450	53.042	71.417

Vegetación. Los bosques de robleal acidófilo no se verán afectados en la alternativa 1, mientras en la alternativa 2 supone una afección de 20.848 m².

Fauna. En la alternativa 1 la longitud en superficie es de 482,3 m., mientras que en la alternativa 2 es de 900 m. Dado que a mayor longitud menor es la permeabilidad y mayor el impacto resulta menos impactante la alternativa 1.

Paisaje. La alternativa 2, además de tener una mayor longitud en el trazado en superficie tal y como se ha reflejado en el apartado anterior, atraviesa paisajes con mayor grado de conservación. Por otro lado la alternativa 1 al discurrir más alejada de los núcleos urbanos de Aduna y Andoain producirá un menor impacto visual.

El análisis multicriterio realizado en el estudio concluye que si bien ambas alternativas presentan una situación parecida, la alternativa 1 es mejor atendiendo a las características del trazado en alzado, criterios geotécnicos, planeamiento urbano, condicionamientos socioeconómicos y ambientales, y expropiaciones.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida según el estudio impacto ambiental. El estudio de impacto ambiental analiza los impactos de ambas alternativas resultando la alternativa 1 la que supondría un menor impacto. Las medidas correctoras establecidas son genéricas, lo que se justifica diciendo que el nivel de definición y objetivos en esta fase del estudio, estudio informativo, no permite la identificación precisa y específica de medidas correctoras.

Incremento de los niveles sonoros por la circulación de trenes. En el momento en que entre en funcionamiento la línea, los 65 dB (A) máximo recomendado para el periodo diurno se superarán a una distancia inferior a 8,2 m. y los 55 dB recomendados para el periodo nocturno, se superarán a una distancia inferior a 80 m. Ello afectará a la población de viviendas cercanas por lo que los niveles equivalentes de ruido originario y percibido por los potenciales receptores deberán ser determinados sobre el diseño final del proyecto.

Afección al suelo y actividades mineras. La alternativa escogida ocasiona una afección en una longitud de 150 m. a la cantera Buruntza en el extremo norte del plan de explotación autorizado de la cantera.

Afección sobre la geología y geomorfología. En el túnel de Aduna de la alternativa seleccionada, del PK 1+600 al PK 2+100 se localiza el nivel freático a la cota 114, por debajo de la traza por lo que, el estudio recomienda elevar la rasante y el tratamiento del terreno en zonas kársticas. Del PK 2+100 al 4+938 el túnel intersecta areniscas y areniscas limonitas y ocasionalmente aparecen zonas falladas; para estas zonas el estudio recomienda paraguas de micropilotes.

El túnel de Andoain atraviesa areniscas, calizas estratificadas, areniscas y limonitas calcáreas y limonitas y argilitas calcáreas con RMR superiores de 60; el estudio recomienda prever anclajes en las zonas de falla.

Afecciones sobre la hidrología superficial principalmente por la contaminación de aguas y afección a los cauces. Para ello está prevista la colocación de los estribos de los viaductos a más de 5m. a cada lado del cauce, no ubicación de pilas en el interior del cauce, la realización de balsas de decantación en las bocas de los túneles e instalaciones auxiliares, etc.

Los mayores impactos sobre acuíferos pueden producirse como consecuencia de la construcción de los túneles de Andoain y Aduna, pero dado que ambos se encuentran por encima del nivel freático natural del acuífero en zona no saturada, los impactos se han considerado no significativos.

Efectos sobre la fauna acuática debidos a la construcción de obras de paso en los cauces y colocación de pilas de viaductos que salvan el cauce del río Oria, lo que conlleva la destrucción de vegetación de ribera y remoción de tierras en el lecho y riberas de los cauces.

5. Condiciones al proyecto:

Para el desarrollo de la alternativa 1 propuesta por el promotor, en la redacción de los proyectos básico y de construcción, además de las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental, se tendrán en cuenta los siguientes criterios, siempre que sea técnicamente viable:

5.1 Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas. Con objeto de evitar durante las obras el deterioro de la calidad de las aguas del río Oria y el arroyo Antzibar y la afección a las especies piscícolas, se establecerán en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Norte, las siguientes medidas:

Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras al arroyo Antzibar y al río Oria garantizando que la colocación de estos

sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos estén a más de 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece la Ley de Aguas (Real Decreto Legislativo 1/2001) y sin perjuicio de lo establecido en la condición 5.2 sobre protección de la vegetación de ribera. No se colocarán pilas dentro de los cauces.

En la zona de policía de 100 metros precisará la autorización del organismo de cuenca sin perjuicio de otros permisos o autorizaciones concurrentes.

Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, parques de maquinaria y las procedentes de la excavación de los túneles se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Norte.

5.2 Protección de los suelos, vegetación y elementos de interés. Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y de maquinaria se restrinja a la zona acotada.

Los ejemplares recogidos en la publicación «Árboles singulares de Euskadi» a los que se hace referencia en el estudio de impacto ambiental (nogal con código TO-1 y Hayas con código DO-10) así como otros ejemplares arbóreos con alguna singularidad, se jalonarán con jalonamiento rígido para evitar cualquier afección durante la ejecución de las obras.

Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera del río Oria y del arroyo Antzibar atravesados por la traza en los pp.kk. 0+100 y 5+200 respectivamente, las pilas y estribos de los viaductos sobre éstos se situarán a una distancia mínima de 10 m de la vegetación de ribera. Durante la construcción de estas estructuras se producirá la mínima afección a la vegetación de ribera que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura.

El proyecto de construcción contendrá un análisis detallado de los accesos y los itinerarios de circulación de los vehículos de obra en coordinación con los ayuntamientos afectados con objeto de minimizar la afección producida por el acceso de vehículos y de materiales a las obras.

5.3 Protección a la fauna. Los ríos Antzibar y Oria actúan como corredor biológico por lo que se deberá hacer un análisis detallado de los entornos fluviales afectados y el hábitat piscícola de la fauna asociada, del que se derivarán las medidas preventivas y correctoras necesarias para minimizar su afección.

Se evitará la realización de voladuras (salvo en el interior de los túneles) durante la época de la reproducción de las especies más sensibles presentes en la zona.

En el diseño de las medidas destinadas a la fauna: pasos, vallados, dispositivos de escape, adaptación de obras de drenaje, etc., se seguirán los criterios de la publicación del Ministerio de Medio Ambiente. 2006 Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales. Documentos para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte, n.º 1.

A pesar de no evaluarse los tendidos eléctricos en la presente declaración, aquellos de alta tensión que pudieran ser necesarios para abastecimiento de energía a la línea, desde los tendidos de alta o desde las subestaciones eléctricas existentes, así como los tendidos propios de la línea, deberán incorporar las medidas necesarias para reducir al mínimo la posibilidad de electrocución y colisión de las aves. Para ello, se aplicarán las prescripciones técnicas que figuran el anejo del Real Decreto 263/2008 de 22 de febrero por el que se establecen medidas de carácter técnico en líneas eléctricas de alta tensión, con objeto de proteger la avifauna.

5.4 Protección contra el ruido y las vibraciones. El estudio de impacto ambiental desarrolla un modelo acústico con una valoración de los impactos de los que no se deduce la necesidad de medidas correctoras (pantallas acústicas) en la fase de explotación. Como parte del proyecto de construcción se realizará un estudio acústico desarrollado de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, así como con los dos Reales Decretos que la desarrollan: el Real Decreto 1513/2005 en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y el Real Decreto 1367/2007 en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. El estudio deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará los tramos que discurren a cielo abierto incluidos los accesos a los túneles. En él se considerará la influencia conjunta de las principales infraestructuras de la zona (ferrocarril, autopista, carreteras, calles, caminos, etc.) incluida la variante de Andoain (en construcción en estos momentos), determinándose los niveles de ruido existentes actualmente y la variación en los mismos que producirá el ferrocarril proyectado.

En principio, los lugares más sensibles al ruido y vibraciones son los siguientes:

Vivienda situada en la margen izquierda del ferrocarril, p.k. 0+100.

Caserío y edificaciones entre los pp.kk. 7+300 y 7+500, en ambas márgenes: viaducto sobre la GI-131 y acceso este al túnel de Andoain.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección, del tipo de pantallas acústicas absorbentes u otras, para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Estas medidas, en las zonas donde sean necesarias se proyectarán teniendo en cuenta su integración en el paisaje. En el estudio acústico del estudio de impacto ambiental no se prevé la necesidad de pantallas acústicas.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los establecidos en el citado Real Decreto 1367/2007 por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, en especial los de su anexo III, aplicable a nuevas infraestructuras ferroviarias.

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes y en el suelo urbano consolidado, y se medirán a dos metros de las fachadas y a una altura de 4 m.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las ocho horas en el entorno de los núcleos habitados –salvo las que se realicen en el interior de los túneles– pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto. En las zonas donde sea imprescindible realizar trabajos nocturnos se reforzarán especialmente las medidas de protección.

Además de los niveles anteriores, se tendrá en cuenta lo establecido en la Ley 3/1998, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco en relación con el ruido y las vibraciones, así como en la normativa de los Ayuntamientos afectados por el proyecto.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras realizadas.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, en todas sus facetas, la Dirección General de Ferrocarriles enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbano en la actualidad.

En el estudio de impacto ambiental no se ha realizado un análisis de las vibraciones. En consecuencia, en el proyecto de construcción, se realizará un estudio de vibraciones y

a la vista de sus resultados se considerará la viabilidad y conveniencia de introducir en el proyecto elementos que actúen sobre la fuente de las vibraciones, es decir en las características de la infraestructura y armamento de vía, tales como asiento de vía sobre hormigón en placa, traviesas dotadas de elastómeros, aparatos de vía de tipo soldado y renovación completa del armamento de vía existente. Se incorporarán, asimismo, los elementos que sean necesarios para impedir la transmisión de vibraciones al terreno aislando los posibles receptores de la fuente.

Antes del inicio de las obras se realizará un estudio de sensibilidad de los edificios frente al ruido y las vibraciones, tanto de los trabajos de excavación como de las circulaciones ferroviarias.

En caso de adoptarse medidas de protección contra el ruido y las vibraciones, éstas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

El programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad que se establezcan en el estudio de ruido.

5.5 Bocas de los túneles. Afección a la geomorfología y el paisaje. Con objeto de disminuir el impacto paisajístico, en las bocas de los túneles de Aduna y Andoain se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para establecer una morfología del terreno similar a la preexistente. Los falsos túneles tendrán la longitud suficiente para que con el relleno de tierras se cubran al máximo los desmontes, tanto frontales como laterales. En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos. Si fuese necesario, se hará un tratamiento de consolidación del terreno en las bocas de los túneles para disminuir la altura de los desmontes en las embocaduras.

El proyecto de construcción incluirá un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, embocaduras de los túneles, pasos sobre el río Oria y el arroyo Antzibar, y obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

Se deberá prestar especial atención a la restauración de los terrenos afectados por los viaductos, a las bocas de los túneles y al tratamiento de las márgenes en la parte que el ferrocarril discurre a cielo abierto.

5.6 Zonas de préstamos, vertedero e instalaciones auxiliares. El resumen del movimiento de tierras de la alternativa 1 propuesta es el siguiente:

Tierra vegetal: 8.217 m³.
Excavación en túnel.: 917.560 m³.
Desmonte: 178.876 m³.
Terraplén: 33.788 m³.

El volumen sobrante a vertedero, como se puede observar, es del orden de 1.096.000 m³, muy excedentario en material debido a que la mayor parte del trazado discurre en túnel.

Vertederos. En el estudio de impacto ambiental se proponen seis zonas como vertederos, denominadas de la V-1 a la V-6. La V-5 Cantera Buruntza y la V-6 Cantera San José, corresponden a canteras activas en explotación. De las otras cuatro, la V-4 es también una cantera en explotación (aunque el estudio de impacto ambiental la describa como zona degradada por actividad minera abandonada) y las otras tres: V-1, V-2 y V-3

son terrenos de praderas o vegetación arbórea con buena posibilidad de integración ambiental, según el estudio de impacto ambiental.

De estas zonas propuestas en el estudio de impacto ambiental, sólo se consideran admisibles las V-4, V-5 y V-6 correspondientes a canteras activas en explotación. Cualquier otro lugar deberá ser objeto de evaluación ambiental de acuerdo con la normativa vigente. La utilización de estos lugares como vertederos deberá de ser compatible con los Planes de Restauración.

Préstamos. En caso de que fuesen necesarios, se utilizarán canteras legalizadas con planes de restauración aprobados. Cualquier otra ubicación requerirá una evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa de evaluación de impacto ambiental vigente el Real Decreto legislativo 1/2008, texto refundido de la Ley de evaluación de impacto ambiental de proyectos.

Zonas de instalaciones auxiliares. De acuerdo con la propuesta del estudio de impacto ambiental, las zonas de ocupación temporal para instalaciones auxiliares de obra, acopios provisionales, etc. se ubicarán exclusivamente en las bocas de los dos túneles previstos.

Zonas de exclusión de préstamos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a obra: sin perjuicio de lo establecido en los párrafos anteriores de esta condición, en el proyecto de construcción se incluirá una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de préstamos, caminos de obra e instalaciones auxiliares, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, márgenes de ríos y arroyos, espacios de la Red Natura 2000 y hábitats naturales de interés comunitario, proximidad a núcleos urbanos (300 m), zonas de interés arqueológico, zonas con vegetación arbórea y zonas de elevado valor ecológico y paisajístico.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

5.7 Medidas de protección del patrimonio cultural. Según el estudio de impacto ambiental la alternativa propuesta no afecta a ninguno de los elementos del patrimonio cultural: arqueológico, arquitectónico y etnográfico inventariados. Sin embargo, hay algunos elementos próximos al trazado y que para evitar su afección se deberán tomar las medidas necesarias, con especial cuidado en la ejecución de las obras:

Molino Aunibar (p.k. 0+100).

Caserío Izaguirre (p.k. 0+450).

Caserío de Urmeneta (p.k. 7+550).

En coordinación con la Consejería de Cultura del Gobierno Vasco, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto básico y formarán parte del mismo. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio cultural. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de algún hallazgo arqueológico. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

5.8 Medidas para el mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes. La reposición de las infraestructuras de la actividad minera, caminos rurales, etc., se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición.

Durante la fase de construcción de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio para vehículos y peatones mediante una cuidadosa planificación del calendario de los trabajos, horario de los mismos, sistemas constructivos, desvíos provisionales, reposición de servicios, etc. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalizará adecuadamente. Para todo ello se mantendrá una estrecha coordinación con los ayuntamientos afectados.

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental:

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de la presente declaración, de forma diferenciada para las fases de construcción y de explotación.

Antes de la aprobación del proyecto de construcción, el promotor, la Dirección General de Ferrocarriles (o en su caso el ADIF), remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, órgano ambiental del proyecto, un documento de integración ambiental en el que se recojan todos los aspectos ambientales del proyecto y en particular los que figuran en las condiciones del apartado 5 de esta declaración.

En general, se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos. Se designará un Director Ambiental de las obras, que sin perjuicio de las competencias del Director

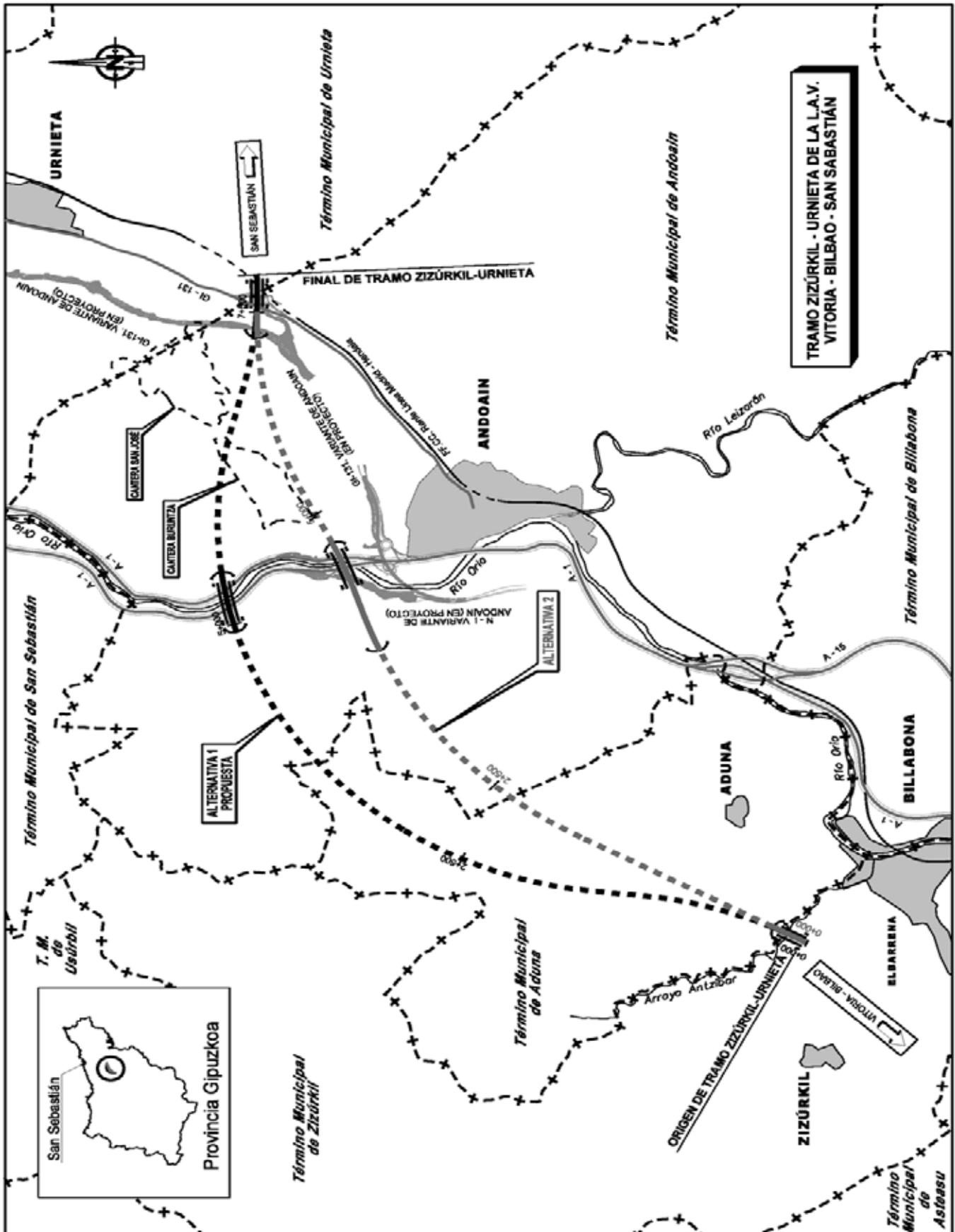
Facultativo de las obras será el responsable del seguimiento y vigilancia ambiental, lo que incluirá, además del cumplimiento de las medidas propuestas, la presentación de un registro del seguimiento de las mismas y de las incidencias que pudieran producirse, ante los organismos competentes, así como recoger las medidas a adoptar no contempladas en el estudio de impacto ambiental.

Además, el promotor deberá incluir en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado que se instalen sobre el terreno, la referencia del Boletín Oficial del Estado en el que se ha publicado esta declaración de impacto ambiental.

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Estudio informativo complementario de la línea de alta velocidad Vitoria-Bilbao-San Sebastián. Tramo Zizúrkil-Urnieta (Guipúzcoa), concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa 1 y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto,

Madrid, 13 de abril de 2009.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.



TRAMO ZIZURKIL - URNIETA DE LA L.A.V.
VITORIA - BILBAO - SAN SEBASTIÁN

San Sebastián
Provincia Gipuzkoa

cve: BOE-A-2009-7265