

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

22105 *Resolución de 15 de diciembre de 2022, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del «Estudio informativo de la nueva red ferroviaria del País Vasco. Corredor de acceso y estación Bilbao-Abando».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 16 de septiembre de 2019, tuvo entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental del «Estudio Informativo de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco. Corredor de Acceso y estación Bilbao-Abando», remitida por la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), como promotor y órgano sustantivo.

Alcance de la evaluación

La presente evaluación se realiza para el nivel de detalle del proyecto correspondiente a un estudio informativo, de conformidad con el apartado 3 del artículo 5 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario. La adecuada evaluación de algunos impactos ambientales a la escala de detalle de cada uno de los proyectos constructivos que posteriormente desarrollarán el estudio informativo requiere que el promotor realice análisis adicionales adecuados a su superior nivel de detalle, que informe de sus resultados a las administraciones públicas afectadas y que considere sus sugerencias, en caso de haberlas, en la definición final de cada proyecto constructivo, previamente a su aprobación por el órgano sustantivo.

Esta evaluación no se extiende a los ámbitos de la seguridad y salud en el trabajo, la seguridad ferroviaria o la seguridad de las instalaciones eléctricas u otro tipo de equipos que posean normativa reguladora e instrumentos específicos.

1. Descripción y localización del proyecto

El objeto del estudio informativo es dar soluciones en el tramo Basauri-Bilbao Abando, con un diseño adecuado para una línea de altas prestaciones que forme parte de la Y vasca. Se considera como inicio de la actuación la conexión con el tramo ya construido Galdakao-Basauri de la Y vasca, una vez pasado el viaducto sobre la ría del Nervión, en el que se inicia el corredor de acceso subterráneo (emboquille sur del túnel) hacia la estación. El tramo finaliza en la estación de Bilbao (Abando), cuyo soterramiento (diseño del cajón ferroviario) es también objeto del estudio informativo. El proyecto está motivado, principalmente, por la necesidad de materializar la conexión directa de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco con la red de Alta Velocidad del resto de España y con la frontera francesa. Además, esta actuación está incluida dentro del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024 (PITVI). La zona de estudio se encuadra en la provincia de Bizkaia, perteneciente a la Comunidad Autónoma del País Vasco.

El nuevo corredor de acceso y la estación de Bilbao-Abando objeto del estudio informativo contemplan los siguientes elementos y características:

- Diseño del cajón ferroviario de la estación de Bilbao-Abando que implica remodelación de las vías actuales de cercanías y largo recorrido en dos niveles soterrados. El nuevo cajón ferroviario se ubicará en la zona contigua al este de la estación actual, donde se encuentran varias edificaciones auxiliares y almacenes de ADIF y una playa de vías en desuso.

- Permitir la compatibilidad con el tráfico mixto de viajeros y de mercancías en el tramo entre el viaducto Nervión y la posible conexión con la «Variante Sur Ferroviaria de Bilbao» que se encuentra en estudio, en el PK 4+000, siendo exclusivamente para viajeros el acceso a la estación de Bilbao-Abando.

- Túnel de dos vías desde el PK 0+000 (emboquille sur) hasta el PK 5+727 (en adelante se amplía de cara a la entrada a la estación). Plataforma y vía con velocidad de diseño de 240 km/h.

- Electrificación con el sistema 2 x 25 kV ca, con catenaria CA-350 para las líneas de Alta Velocidad (en adelante LAV), así como la reposición y adaptación de los sistemas existentes de electrificación para la red convencional y de ancho métrico. Respecto a las subestaciones y acometidas eléctricas, en el tramo objeto de estudio, no es preciso establecer subestaciones eléctricas (SE) y, por tanto, tampoco líneas eléctricas de acometida. Respecto a los centros de autotransformación, se ha dispuesto un único autocentro dentro de la estación soterrada de Abando.

- Ocho galerías de emergencia (6 peatonales y 2 vehiculares).

- Drenaje separativo entre aguas de la plataforma y de infiltración, en el PK 4+000 (el punto de aguas bajas del tramo).

- Instalaciones de señalización y de comunicaciones.

- Garantizar el mantenimiento del tráfico ferroviario de la línea convencional durante la fase de obras.

Como consecuencia de la tramitación ambiental se han incluido nuevos elementos en el proyecto, como la solución al emboquille y pozos de ventilación del túnel. Asimismo, se recoge un estudio de las distintas fases de obra y del proceso constructivo general en la zona del cajón ferroviario de la estación de Bilbao-Abando, así como del túnel de acceso a la estación.

2. Tramitación del procedimiento

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la Subdirección General de Planificación Ferroviaria sometió a información pública el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental (en adelante EsIA) del proyecto mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado», publicado con fecha 26 de marzo de 2019. Simultáneamente, con fecha 29 de marzo de 2019, fueron consultadas las administraciones públicas afectadas y personas interesadas recogidas en el anexo I, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 37 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Con fecha 23 de octubre de 2019, en virtud del artículo 40.1 de la citada ley, se requirió al órgano sustantivo que completara el expediente para incluir el informe previsto en el apartado 37.2 de la citada ley en materia de salud pública. Se recibió la respuesta al requerimiento con fecha 5 de noviembre de 2019.

Con fecha 25 de febrero de 2020, en virtud del artículo 40.3 de la citada ley se requirió al promotor que subsanara y concretara diversos aspectos del estudio informativo (idoneidad de la alternativa elegida, estudio en detalle de las modificaciones de trazado aceptadas en información pública, etc.) y del EsIA (análisis y solución para la gestión y el depósito de los excedentes de tierras, completar análisis de impactos de ruido y vibraciones, hidrología e hidrogeología, etc.). Con fecha 13 de mayo de 2020 el promotor solicita la suspensión del procedimiento con base en el artículo 22.2 de la

Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Con fecha 22 de mayo de 2020 se recibió la respuesta al requerimiento, en la que numerosos aspectos seguían sin estar correctamente evaluados, al posponer su análisis y estudio completo a fases posteriores del proyecto, incluyendo los aspectos más significativos para la evaluación ambiental del estudio informativo identificados en la fase de información pública y consulta a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas. Asimismo, se detectaron otros aspectos que también serían evaluados en fases posteriores y que no habían sido destacados por el promotor.

Con fecha 3 de julio de 2020 se solicitaron sendos informes a la Confederación Hidrográfica del Cantábrico (en adelante CHC) y a la Agencia Vasca del Agua (en adelante, URA) sobre la potencial afección al medio hídrico y al cumplimiento de la Directiva Marco del Agua por parte de las actuaciones del proyecto, para que también consideraran la nueva documentación remitida por el promotor con fecha 22 de mayo de 2020. Se recibió respuesta de la CHC con fecha 11 de enero de 2021 y de la URA el 25 de marzo de 2021. La CHC informa que debe completarse el estudio hidrogeológico para que sea posible valorar los aspectos relacionados con las aguas. Por su parte, la URA valora positivamente la planificación propuesta en el estudio hidrogeológico, e incide, entre otros aspectos, en la inclusión de medidas que garanticen la restitución del flujo subterráneo existente antes de la ejecución de los túneles y en el descenso de los niveles piezométricos que podría implicar el secado de fuentes o manantiales.

Como consecuencia de la documentación del promotor al requerimiento 40.3 y los informes recibidos de la CHC y de la URA, se remitió un nuevo requerimiento en virtud del artículo 40.3 de la citada ley con fecha 5 de febrero de 2021. Se recibe la respuesta con fecha 13 de octubre de 2021, en la que se concreta la definición de diversos aspectos del estudio informativo y del EsIA, entre los que se destaca la nueva valoración de impactos sobre la hidrogeología y los nuevos estudios de ruido y vibraciones para las fases de construcción y explotación. Como parte de esta respuesta, el promotor incluye el apéndice «Modificaciones posteriores a información pública» que refleja todas las modificaciones, adaptaciones e incorporaciones a la alternativa elegida del estudio informativo:

- Modificación del trazado de la galería de evacuación 1 para diseño asociado al emboquille del túnel.
- Modificación de la plataforma de seguridad asociada al emboquille de la galería 1 y ejecución del camino de acceso.
- Retranqueo del emboquille del túnel, dejando al descubierto y entre pantallas un tramo al inicio del trazado. Es una situación intermedia entre la propuesta original del estudio informativo original y la propuesta del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias-Alta Velocidad (en adelante, ADIF-AV).
- Para la extracción de tierras de la estación de Bilbao-Abando, se define una nueva zona de acopio en Lapatza, cuyo acceso se realiza a través de la vía ferroviaria hasta la propia estación de Lapatza.
- Desarrolla y concreta los puntos de acopio y extracción asociados al túnel de acceso, de manera que se reflejan los tramos y actuaciones concretas cuya ejecución genera las tierras que se van a extraer y acopiar en cada uno de los tres puntos establecidos (Emboquille 0+000, emboquille galería vehicular 2+500 y emboquille galería vehicular 4+000). Destacar que los tres puntos seleccionados se corresponden con las futuras plataformas seguras para la evacuación y rescate en caso de emergencia, por lo que no es preciso realizar ocupaciones temporales, pudiendo aprovecharse estas superficies durante las obras. Únicamente la plataforma segura número 1, ubicada al inicio del tramo, requiere la ejecución de un tramo de vial de 70 m de longitud.
- Incorporación de la definición y ubicación de los pozos de ventilación del túnel de acceso. Se definen 3 pozos de dimensiones 5 x 25 m en los PK 6+272 (17 m de profundidad), PK 4+970 (79,6 m de profundidad) y PK 2+748 (62,5 m profundidad).

Posteriormente, en virtud de lo dispuesto en el artículo 40.5 de la citada Ley, se requiere al órgano sustantivo con fecha 20 diciembre de 2021 para que realice una nueva consulta dirigida a las siguientes administraciones públicas afectadas, recibiendo la respuesta con fecha 20 de abril de 2022:

- ADIF-AV.
- Dirección de Salud Pública y Adicciones del Gobierno Vasco.
- Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco.
- Confederación Hidrográfica del Cantábrico.
- Agencia Vasca del Agua.
- Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia.
- Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco.
- Ayuntamiento de Barakaldo.

Con la información hasta aquí recabada se elabora la presente Declaración de Impacto Ambiental.

3. Análisis técnico del expediente

A) Análisis de alternativas.

En el EsIA se han contemplado dos alternativas además de la alternativa cero o de no actuación, siendo esta descartada al no adecuarse a las necesidades de conexión de la nueva red ferroviaria en el País Vasco con la red de Alta Velocidad con el resto de España y con la frontera francesa.

Las dos alternativas de actuación contemplan la ejecución del túnel de acceso desde Galdakao-Basauri hasta la estación de Bilbao-Abando. La longitud del trazado del túnel varía en ambas alternativas entre 6284 m (Alternativa 1-Acceso este) y 6385 m (Alternativa 2-Acceso oeste). A partir de esos puntos, para ambas alternativas el trazado discurre entre pantallas hasta su inserción en el diseño del nuevo cajón ferroviario en el que se situará la estación de Bilbao-Abando, que quedó establecida en base al acuerdo de 24 de octubre de 2018, de la Comisión Interinstitucional de Bilbao, en dos niveles, donde la alta velocidad ocuparía el nivel -2 y los tráficos locales y comarcales el nivel -1. Además, se presentan dos alternativas para la posición de la nueva zona de mantenimiento. La primera es una posible ubicación en una parcela de ADIF en el barrio de Arrigorriaga en superficie y la segunda sería en un nivel intermedio, denominado nivel -1,5, entre los niveles -1 y -2 de la nueva estación subterránea de Bilbao-Abando.

Según el EsIA, las dos alternativas presentan las mismas magnitudes de impacto para todos los factores del medio y, por tanto, la misma valoración global, puesto que las actuaciones que se ejecutan en superficie son idénticas para los dos trazados. Solo se diferencian en los emboquilles de algunas galerías de evacuación y en las plataformas de seguridad, actuaciones puntuales y de escasa envergadura. En cuanto a los impactos generados por la infraestructura soterrada, entre los que destacan los que se producen sobre la hidrogeología y las vibraciones, tampoco existen diferencias entre ambas alternativas. Concluye que las dos alternativas son viables y equivalentes, resultando en la elección de la alternativa 1-acceso este, así como la reubicación de la zona de mantenimiento en el nivel -1,5 a causa fundamentalmente de sus mejores aptitudes medioambientales, territoriales, funcionales y de inversión.

El EsIA destaca que, al desarrollarse la práctica totalidad del proyecto en túnel, la mayor parte de los elementos ambientales (suelos, fauna, vegetación, espacios naturales, patrimonio, etc.) solo se verán afectados por las actuaciones que se ejecutan en superficie, que son las siguientes:

- Falso Túnel (PP. KK. 0+000 – 0+135) y Plataforma de Seguridad.
- Emboquille de la galería de emergencia 1 y plataforma de seguridad.
- Emboquille del ramal de conexión galerías de emergencia 2 y 3, y plataforma de seguridad.

- Emboquille de la galería de emergencia 4, y plataforma de seguridad.
- Plataforma de seguridad de la galería de emergencia 5.
- Nueva estación de Bilbao-Abando.
- Las Zonas de Instalaciones Auxiliares (ZIAs).
- Las 19 zonas de vertido propuestas.

El EsIA propone tres zonas de instalaciones auxiliares (ZIAs) sobre terrenos artificiales, por lo que no se esperan efectos aparentes sobre el entorno. Destacar que, si en el proyecto constructivo fueran necesarias más ZIAs, no se ubicarán sobre las «zonas de exclusión» cartografiadas en el EsIA. En este sentido, señala que para la ubicación de estas zonas se cumplirán las prescripciones habitualmente utilizadas al respecto, clasificando en el territorio zonas excluidas (prohibida la localización de cualquier elemento del proyecto), zonas restringidas, en las que se pueden ubicar instalaciones temporales que deberán quedar completamente restituidas a su estado anterior tras la obra y zonas admisibles en las que se podrán instalar elementos de carácter permanente, como vertederos y préstamos.

El estudio informativo estima la generación de 2.598.193,65 m³ de materiales excavados que no pueden reutilizarse en la obra, ya que no se ha previsto la ejecución de rellenos y por tanto se destinarán a depositarse en vertederos. El EsIA consideraba originalmente 19 puntos de vertido, entre los que se encontraban:

- Ocho canteras activas y/o abandonadas, que son los vertederos denominados V-2, V-4, V-5, V-6, V-7, V-12, V-13, V-14.
- Siete «superficies sin valores ambientales destacables», zonas de nueva apertura que admitirían ser empleadas como zonas de vertido de los excedentes de tierra, los denominados V-1, V-3, V-8, V-9, V-10, V-11 y V-15.
- Las zonas utilizadas como vertederos en los tramos anteriores de la Línea de Alta Velocidad E2-1 del tramo Galdakao-Basauri, Relleno 1 del tramo Lemoa-Galdakao y Relleno 3 del tramo Lemoa-Galdakao.
- El Puerto de Bilbao.

El promotor ha considerado finalmente como opciones de vertido óptimas, en orden de preferencia, el Relleno 3, E2-1, Relleno 1, V-2, V-12, V-5 y V-13. Incluye la relación de vertederos considerados inadecuados por distintos motivos, que son el V-1, V-3, V-4, V-6, V-7, V-8, V-9, V-10, V-11, V-14 y V-15, para los que el promotor señala que el empleo de estas superficies quedaría supeditado a la comprobación previa de la no afección a factores ambientales de interés. El puerto de Bilbao fue descartado en la tramitación ambiental al tener comprometido los rellenos de la ampliación del puerto con otros proyectos. Finalmente, destacar que los impactos derivados de la necesidad de préstamos y vertederos pueden manifestarse como alteraciones sobre distintos factores ambientales, por lo que los análisis de las distintas zonas de vertido identificadas en el EsIA se valoran en cada apartado correspondiente de la presente Resolución.

B) Tratamiento de los principales impactos del proyecto.

B.1 Suelo y geodiversidad.

El EsIA indica que el sustrato geológico del trazado está constituido principalmente por limolitas y areniscas. Destacar, a su vez la existencia de importantes acumulaciones de rellenos antrópicos, tanto de vías de comunicación, como de urbanizaciones, así como de distintos tipos de vertidos, entre los que se incluyen los de procedencia minera que pueden alcanzar espesores decamétricos. En el EsIA se incluye una detallada descripción geológica de los terrenos situados en todo el trazado, de más antiguos a más modernos, discriminándolos según las unidades litoestratigráficas.

El ámbito de estudio, correspondiente a un buffer de 1 km alrededor del trazado, alberga un Lugar de Interés Geológico (LIG) PV148, denominado «Explotación a cielo abierto y mina subterránea de Malaespera». Con respecto a las zonas de vertedero

situadas en el buffer de 10 km, cabe destacar que ninguna afecta a LIGs, siendo la más próxima la denominada V-4, que se localiza a 250 m del LIG PV133 «Ammonites y corales de San Roke», con interés paleontológico y estratigráfico.

En el EsIA incluye en su apéndice 10 un estudio histórico de las parcelas que han tenido actuaciones potencialmente contaminantes de suelos. En conclusión, señala que existen 3 emplazamientos con suelos contaminados afectados por actuaciones del proyecto, 48015-00051 (fabricación de productos metálicos, forja y estampación de metales), 48015-00075 (vertidos de residuos) y 48020-01100 (transporte por ferrocarril) en los que tendrán que realizar estudios en fases posteriores para valorar si presentan algún tipo de componente químico o nocivo de cara a la eliminación o valorización de ese suelo. Además, el pozo de ventilación localizado en el PK 4+970 se ubica sobre la tesela 48020-00237 del inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo, por lo que valora el impacto como moderado.

Respecto a los impactos que se producen sobre la geología y el suelo, el EsIA destaca los siguientes:

– Afección al modelado del terreno como consecuencia de la ocupación del espacio que supone la propia infraestructura y de los movimientos de tierras derivados de la actuación. Destacar que la extracción de materiales del subsuelo o su depósito producirán un cambio radical en la configuración morfológica del mismo, al modificarse las pendientes y la continuidad del relieve. Esto produce un efecto destacado de interrupción de las formas naturales y una aparición de formas artificiales. Dadas las características de la actuación objeto de estudio, cabe destacar que las tierras procedentes de la excavación no pueden ser aprovechadas en obra, por la ausencia de rellenos. Por este motivo, todos los volúmenes extraídos en la obra, se convierten en excedentes que deben ser destinados a vertedero. El EsIA indica que este impacto puede minimizarse mediante la adopción de medidas preventivas y correctoras no intensivas (minimización de los movimientos de tierras, correcta selección de zonas de vertedero, etc.).

– El EsIA considera que las principales afecciones al medio se deben a la necesidad de establecer zonas de vertido de los excedentes generados. Teniendo en cuenta el gran volumen de excedentes de tierras de excavación, estimado en 2.598.193,65 m³, el EsIA valora como severo el impacto asociado a la generación de residuos durante la fase de construcción. En la fase de explotación, se considera compatible. Asimismo, el EsIA considera que el impacto sobre la geología y el suelo es moderado en el caso de apertura de nuevas zonas de vertedero, y compatible siempre que se utilicen canteras o vertederos existentes para el depósito de los excedentes. En fase de explotación, el EsIA indica que, en lo que respecta a las zonas de vertedero de nueva apertura, en esta fase se prevé la correcta adecuación morfológica de su superficie, mediante la adopción de formas suaves que se integren en el entorno y su posterior restauración ambiental y paisajística. Así pues se valora el impacto como compatible en fase de explotación.

– Respecto a las afecciones sobre lugares de interés geológico, en fase de construcción el EsIA indica que ninguna de las actuaciones planteadas en el presente estudio afecta a los citados elementos.

Respecto a los impactos sobre la edafología, en la fase de construcción se prevé una destrucción directa del suelo. Dada la escasa entidad de la afección, y teniendo en cuenta que se pueden adoptar medidas preventivas y correctoras no intensivas para paliar la afección sobre la edafología, consistentes en la minimización de las superficies de ocupación en fase de diseño, y en la recuperación selectiva de la tierra vegetal para su uso en las labores de restauración, se valora este impacto como compatible.

Sobre la afección a suelos potencialmente contaminados, se ven afectados cuatro emplazamientos que requieren algún tipo de acción en el marco de la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la Prevención y Corrección de la Contaminación del Suelo. Para estas zonas, el promotor considera necesario realizar un estudio de investigación de la calidad

de los suelos en coordinación con el órgano ambiental del Gobierno Vasco, en cumplimiento de la normativa de aplicación (Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo del Gobierno Vasco, la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, y el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados).

Respecto a las medidas propuestas para la protección de la geología y la geomorfología propone el control de la superficie de ocupación, mediante la programación de los movimientos de tierra, la planificación de las actividades de obra y el jalonamiento/cerramiento temporal de la zona de obras, así como el acondicionamiento de las nuevas formas del relieve. Para la protección y conservación de suelos el promotor prevé la retirada, acopio, mantenimiento y reutilización de la capa superficial de suelo, así como la adopción de medidas preventivas en los parques de maquinaria y para evitar derrames accidentales.

La Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco indica que debería considerarse la modificación que supondrá el nuevo aporte de tierras en cuanto a la restauración paisajística y ambiental inicialmente prevista. Concluye que debe priorizarse el empleo de zonas actualmente degradadas, como canteras o estos rellenos, frente a la ocupación de nuevas superficies. El promotor señala que ha tenido en cuenta estas prescripciones de cara a las opciones de destino de los excedentes de tierras, que se reflejarán en los proyectos constructivos.

La Sociedad Pública de Gestión Ambiental-IHOBE indica que en el EsIA se ha considerado correctamente la existencia de parcelas que han soportado históricamente actividades potencialmente contaminantes. En ellas, con carácter previo a cualquier intervención sobre estos terrenos, se debe realizar un estudio de calidad del suelo que garantice que no existen riesgos asociados y la correcta gestión de los residuos. El promotor indica que realizará los estudios en fases posteriores del proyecto.

El IGME indica que el estudio ha considerado adecuadamente los aspectos relacionados con los riesgos geológicos que deberán tenerse en cuenta en la fase constructiva, así como las afecciones al patrimonio geológico, ya que ningún elemento que figura en el inventario español de lugares de interés geológico se ve afectado por la actuación.

B.2 Hidrología superficial.

Según el EsIA, la zona de estudio se localiza en la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental, en la cuenca hidrográfica del Ibaizábal. Según lo indicado por la CHC, la estación de Bilbao-Abando se encuentra fuera del ámbito competencial del organismo. Por su parte, la URA indica que a partir del PK 4+900 pertenece a las cuencas intracomunitarias.

El cauce más importante del ámbito de estudio es el río Nervión, localizándose a unos 300 m al sur del inicio de los trazados, y a 70 m al este de la estación de Bilbao-Abando. Asimismo, las actuaciones atraviesan o se localizan cerca de otros cauces de menor entidad destacando el río Bolintxu y el arroyo Elguera. El EsIA destaca la presencia de manantiales de escasa entidad, algunos de ellos usados para abastecimiento humano. Asimismo, indica la presencia de corrientes de agua de menor entidad, entre las que destaca el río Bolintxu, indicando que en el entorno del PK 2+800 el trazado cruza el río Bolintxu cuando se encuentra canalizado, de manera que se minimizan los efectos que la actuación producirá sobre este río. Por otro lado, indica que no existe ninguna zona de riesgo de inundación atravesada por las actuaciones planteadas.

El promotor ha realizado pruebas de permeabilidad para analizar la posible desconexión del río Bolintxu con la masa de agua subyacente. El promotor concluye que los resultados implican necesariamente la desconexión del arroyo respecto al medio acuífero subyacente en el sector del cruce con el túnel de acceso. Por todo ello, a priori,

el promotor no prevé afección al cauce. Destacar que el cruce con el río Bolintxu es uno de los puntos más conflictivos del proyecto, puesto que se produce en uno de los puntos con menor recubrimiento de todo el trazado.

Respecto a la gestión de los efluentes derivados de la construcción del túnel, el promotor indica que con el objeto de evitar vertidos contaminantes procedentes de la obra, que puedan afectar a los cursos de agua o se infiltren en el subsuelo (aguas con finos en suspensión o con sustancias contaminantes disueltas), se contemplará el encauzamiento de las aguas procedentes de la excavación hacia balsas de decantación en las tres zonas definidas para la extracción y acopio de tierras, con el objetivo de evitar el vertido directo de efluentes contaminantes a los ríos o sobre el terreno. El sistema de evacuación de las aguas, el punto de evacuación, el sistema de depuración y los puntos de vertidos de las aguas tratadas se definirán en los proyectos constructivos.

Respecto a la gestión de los posibles vertidos en el túnel que se puedan generar durante la fase de explotación, el promotor señala que dispondrá de un drenaje separativo entre aguas de la plataforma y de infiltración, situando un depósito enterrado de líquidos tóxicos de 150 m³ de capacidad en el PK 4+000 (el punto de aguas bajas del tramo) en la galería de emergencia vehicular 4, que almacenará los líquidos vertidos sobre la vía, evitando posibles vertidos procedentes de trenes de mercancías a la estación de Bilbao-Abando. Este drenaje se conectará con la red de saneamiento urbana existente en el barrio de La Peña, esperándose un caudal de 44,7 l/s según los cálculos reflejados en el EsIA. Destacar que el origen de estas aguas únicamente se considera de las provenientes de la propia plataforma ferroviaria, de los taludes de emboquille de entrada y de las infiltraciones del túnel.

Las principales afecciones identificadas en el EsIA en fase de construcción consisten en la alteración de la calidad de las aguas superficiales por riesgo de vertidos accidentales y movimientos de tierras. Las actuaciones planteadas se localizan suficientemente alejadas del río Nervión y de las zonas inundables asociadas a él, y se establecerán medidas preventivas para garantizar que no se verá afectado. Además, indica que las ZIAs propuestas no afectarán a la hidrología superficial. En el caso de las salidas al exterior de las galerías de emergencia y de las plataformas de seguridad, cabe destacar que ninguna de ellas afecta directamente a los cursos de agua. Por último, destacar que existen algunas zonas de vertido próximas a cauces de escasa entidad, pudiendo adoptarse medidas para evitar su afección. El EsIA valora el impacto global en fase de construcción sobre la hidrología superficial como compatible.

El promotor señala las posibles afecciones a captaciones y puntos de agua. Para el túnel de acceso, se han identificado un total de 12 puntos de agua susceptibles de verse afectados en una banda de afección de 150 m a cada lado del trazado, que se corresponden con los descritos posteriormente en el apartado B2. Se trata de manantiales de muy escaso caudal, generalmente inferiores a 0,1 l/s, asociados más bien a aguas hipodérmicas que a flujo subterráneo o a fallas, destinados a la ganadería. No obstante, cabe mencionar la existencia entre ellos de un abastecimiento urbano (20000226 Gaztainundi, hacia el PK 4+400), ligado nuevamente a un manantial. Dada la escasa permeabilidad del medio, resulta poco probable que se llegue a afectar a alguno de estos puntos. Se garantizará el suministro de agua a los puntos legalizados y en uso actual durante la obra, bien procediendo a la captación en otro punto de agua cercano de características similares, bien a través de un suministro externo (camiones cuba, etc.). Se indica que en caso de que se observe una afección más prolongada, y de que se compruebe la utilización actual del punto, se procederá a la reposición del servicio, bien procediendo a la captación en otro punto de agua cercano, de características similares, bien perforando un sondeo de abastecimiento y equipándolo de forma que garantice el suministro de agua.

La CHC realiza una serie de consideraciones de distintos aspectos del proyecto (afecciones a derechos inscritos, autorizaciones, etc.), que el promotor indica que tendrá en cuenta en los proyectos constructivos.

La URA y la CHC consideran adecuado el diseño de la red de drenaje contemplada en el EsIA. Respecto a la gestión de las aguas de filtración en el túnel y su posterior vertido, la URA, la CHC y la Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología señalan la necesidad de valorar la capacidad de acogida de la red de saneamiento de La Peña (Bilbao) respecto al volumen que se evacuará por el desagüe de la galería de drenaje del túnel. En este sentido, la URA realiza una sugerencia que se ha reflejado en el condicionado de la presente resolución.

La CHC y la URA incluyen consideraciones sobre las posibles alteraciones a la hidrología superficial, especialmente respecto a la afirmación del promotor sobre la desconexión del río Bolinxtu con el medio acuífero, aspecto que deberá ser confirmado en función de los resultados y el seguimiento del estudio hidrogeológico previsto en los proyectos constructivos. Asimismo, si durante la fase de construcción o explotación se viera afectado el régimen hidrológico de dicho cauce, se establecerán las medidas oportunas para su remediación. Además, la CHC incluye consideraciones sobre las posibles alteraciones de la calidad de las aguas superficiales y subterráneas. En relación con todos estos aspectos, aquellas cuestiones que no han sido resueltas por el promotor se han reflejado en el condicionado de la presente resolución.

B.3 Hidrología subterránea.

El promotor destaca que el alcance de los análisis y valoraciones hidrogeológicas en un estudio informativo son de carácter preliminar, identificando los posibles impactos susceptibles de producirse tanto en fase de construcción como en fase de explotación, pero sin llegar a cuantificar dichos impactos, dado que la falta de detalle en la definición de las estructuras y soluciones ingenieriles no lo permite. Se entiende igualmente que esta cuantificación del posible impacto que presentarán los túneles y estructuras subterráneas en el medio acuífero son trabajos a desarrollar en fases posteriores del proyecto. Por tanto, el «Estudio hidrogeológico del túnel de acceso a Bilbao» del apéndice 9 del EsIA se ha elaborado con la planta y el perfil geológico-geotécnico, ensayos de permeabilidad puntual, estimación de caudales de infiltración, información proporcionada dentro del «Estudio Informativo de la Variante Sur Ferroviaria de Bilbao. Segunda Fase. Estudio, investigación y seguimiento hidrogeológico» (diciembre 2019 a febrero 2021) y el «Seguimiento de instrumentación en túneles y cauces» (SAITEC y ETS, mayo 2020). En este sentido, la URA considera fundamental continuar con los seguimientos y controles que se vienen ejecutando en el marco del Estudio Hidrogeológico de la Variante Sur Ferroviaria y llevarlo a término. Respecto a la estación de Bilbao-Abando, se incluye un seguimiento de niveles piezométricos a través de tres piezómetros instalados en el entorno de la estación y una memoria de la campaña hidrogeológico-geotécnica de la estación de Bilbao-Abando (Ineco, noviembre 2019).

Según el EsIA, el ámbito de estudio se localiza en el Dominio Hidrogeológico del Anticlinorio Sur, coincidente con la Masa de Agua Subterránea ES017MSBT017.006 «Anticlinorio Sur». Quedan identificados los acuíferos Cuaternario de Sopuerta, el Cuaternario de Balmaseda-Elorrio (que se corresponde con los depósitos aluviales del río Nervión) y las series calizas de Gallarta-Galdamés. El esquema hidráulico se corresponde con acuíferos carbonatados permeables por fisuración y karstificación, de funcionamiento libre. Por tanto, la actuación atravesará una zona con masas de agua subterránea. Respecto al túnel de acceso, se recoge en el EsIA que entre los PP. KK. 5+000 y 6+000 se afecta a una banda de materiales calcáreos de permeabilidad muy alta. En la zona terminal de la intervención (estación de Bilbao-Abando), a partir del PK 6+000, el trazado desemboca en el núcleo urbano, sobre depósitos aluviales cuaternarios de permeabilidad muy alta (Q-MA). Respecto a la estación de Bilbao-Abando, se constata la existencia de dos acuíferos en el ámbito de la estación, uno superior de comportamiento libre y depósitos cuaternarios con profundidades freáticas entre 5 y 8,5 m (cotas piezométricas entre 14,7 y 18,4 m.s.n.m.) y uno inferior definido como acuitardo de materiales cretácicos con profundidades entre 7 y 9,85 m (cotas

piezométricas entre 13,6 y 16,2 m.s.n.m.). La zona se sitúa en un entorno urbano, en la que el promotor indica la desconexión entre el acuífero cuaternario y la ría.

Respecto al túnel de acceso durante la fase de construcción, el promotor destaca que, al menos durante esta fase, se producirá el abatimiento de los niveles piezométricos del acuífero de forma irremediable. Resulta muy probable, no obstante, que el régimen natural se restituya (en gran medida) una vez concluida dicha fase. Asimismo, indica que el problema no es si se producirá la afección a la cantidad y calidad de los recursos, sino si dicha afección a los niveles piezométricos del acuífero tendrá una repercusión sobre los usos directos o indirectos (medioambientales y/o socioeconómicos) que se hacen de dichos recursos subterráneos, así como las implicaciones geotécnicas sobre edificaciones existentes. Por tanto, para la fase de construcción, se valoran los siguientes impactos:

– Efecto drenaje en el túnel de acceso. La depresión de los niveles piezométricos implica afecciones que van desde el secado de fuentes y manantiales hasta la desconexión de la red hidrográfica o cualquier otra masa de agua superficial, de manera que el flujo de descarga hacia estas masas de agua se invertiría, por lo que dejarían de recibir el agua del acuífero y pasarían a perder caudal hacia el acuífero. Destacar que, salvo en las zonas de emboquille, los túneles proyectados discurrirán parcial o totalmente en zona saturada por debajo del nivel freático, lo que implicaría columnas de agua importantes de varias decenas de metros sobre ellos. Pese a que la mayor parte de las litologías atravesadas corresponden a materiales de baja permeabilidad, muchos de ellos presentan diferentes grados de alteración, así como zonas concretas de fracturación más o menos intensa, que constituye la porosidad principal de las limolitas y calizas, destacando también la presencia de cierto desarrollo kárstico. Todo esto suponen vías preferentes de circulación para el flujo subterráneo. En caso de ser atravesadas por el túnel, constituirían precisamente vías de drenaje que aportarían grandes caudales de infiltración al interior del mismo. Este impacto se valora como compatible.

– Posibles efectos directos sobre la calidad del recurso subterráneo. Respecto al riesgo de contaminación de los acuíferos por vertidos accidentales en la superficie, ligado fundamentalmente a determinadas actuaciones de obra, destacar la escasa permeabilidad de los materiales atravesados, así como la profundidad del nivel freático. Ello hace que la vulnerabilidad frente a la contaminación sea relativamente baja. Se valora como compatible.

– Posibles afecciones a cauces superficiales. Según los flujos subterráneos determinados en el estudio hidrogeológico, se identifican dos posibles zonas de afección a cauces superficiales, el río Bolintxu y el arroyo Elguera. Respecto al paso bajo el río Bolintxu, destaca la constatación de la desconexión de las aguas del río Bolintxu respecto del medio acuífero (en este caso, Acuitardo), al menos, en el tramo en el que se produce el paso del túnel. Respecto al paso bajo el arroyo Elguera, el túnel de acceso cruzará 25 m bajo el cauce, por lo que quedaría fuera del área de influencia de la depresión del túnel.

– No se prevén afecciones a zonas protegidas relacionadas, directa o indirectamente con el medio acuífero.

En lo referente a la estación de Bilbao-Abando, en la fase de construcción se prevén medidas para salvaguardar el recurso y evitar posibles contaminantes, como un control estricto de los posibles vertidos accidentales, ubicación de instalaciones auxiliares sobre terrenos aluviales de vulnerabilidad alta, etc. También se prevén medidas de auscultación e inspección periódica para constatar posibles afecciones geotécnicas en caso de producirse una alteración del nivel piezométrico y los efectos que se podrían inducir sobre las edificaciones y obras preexistentes.

En la fase de explotación, el EsIA considera el efecto barrera en los flujos de agua subterránea del túnel de acceso, que se valora como compatible. La oposición que presente a dicho flujo dependerá de la geometría que presente la construcción, su orientación con respecto al flujo y de si atraviesa totalmente la formación geológica que

constituye el acuífero o no. Pese a que la mayor parte de las litologías atravesadas corresponden a materiales de baja permeabilidad, muchos de ellos presentan diferentes grados de alteración, así como zonas concretas de fracturación más o menos intensa que constituye la porosidad principal de las limolitas y calizas. En este sentido, según el promotor, destacar que el túnel de acceso discurrirá a gran profundidad y por tanto no es previsible la intercepción de las formaciones calcáreas que conforman los acuíferos principales de la masa de agua. La estructura en cuestión discurre por formaciones limolíticas de baja permeabilidad.

Respecto a la estación de Bilbao-Abando, el promotor señala que el efecto barrera global de la nueva estación soterrada se valora como compatible. Destaca que se hace evidente que éstas atravesarán por completo los materiales cuaternarios de Sopuerta, llegando a empotrarse en el sustrato rocoso cretácico, por debajo del contacto entre ambas formaciones. Asimismo, resulta evidente la intercepción de flujos subterráneos en ambos acuíferos. Por lo que respecta al acuífero cuaternario este será totalmente atravesado por las pantallas, que a nivel teórico supondrán una barrera total al flujo horizontal del mismo, no así al flujo vertical y a la comunicación con el acuitardo cretácico. En cuanto a este último, dado que está confinado, el flujo se verá previsiblemente afectado de forma parcial. Sin embargo, cabrá cierta restitución del mismo por debajo de las pantallas. Es de esperar también que, a través de este acuitardo, se produzca también cierta restitución del acuífero cuaternario, en virtud de la conexión hidráulica entre ellos. Asimismo, se indica que el flujo subterráneo en el acuífero cuaternario se encuentra ya totalmente condicionado por las actuales pantallas de la estructura. Por ello, no se espera que la introducción de nuevas pantallas paralelas a las mismas y a escasa distancia, suponga una alteración significativa adicional a la ya existente. Por último, el promotor señala que el acuitardo cretácico sí parece tener conexión con la ría, resultando ganador de agua con respecto a esta. En éste el «efecto barrera» cabría esperarse más notable si bien, considerando el hecho de que las pantallas proyectadas no resultan totalmente penetrantes, cabe esperar cierta restitución del flujo, dada la escasa permeabilidad del medio. Por todo ello, no es de esperar afección al medio de la ría de Bilbao.

Durante la fase de explotación, se indica que el control periódico de los niveles de agua subterránea que se habrá iniciado con carácter previo a las obras, se prolongará como mínimo un año después de la puesta en servicio de la estructura soterrada. Esto permitiría contar con una serie histórica de datos que permitirá caracterizar adecuadamente la situación inicial (escenario 0), así como realizar un seguimiento del progreso de la posible afección (en su caso), y de la eficacia de las medidas de impermeabilización en los tramos donde las hubiere.

Se incluyen medidas de diseño para la protección de la hidrogeología de cara a los proyectos constructivos, semejantes a las medidas previstas en fase de explotación y en el programa de vigilancia ambiental, referentes a los seguimientos en el túnel de acceso a Bilbao y en la estación de Bilbao-Abando, consistentes en seguimientos piezométricos, foronómicos y climáticos. También se incluye como medida la impermeabilización completa de los túneles. La URA considera adecuados los seguimientos previstos para el túnel de acceso y la estación de Bilbao-Abando.

La URA indica que el túnel de acceso, salvo en las zonas de emboquille, discurrirá a gran profundidad, existiendo zonas con recubrimientos de hasta 240 m (PK 1+900) y, en su práctica totalidad, por debajo del nivel freático lo cual podrá implicar, en ocasiones, columnas de agua importantes sobre el túnel. Asimismo, señala la baja permeabilidad de los materiales en el túnel de acceso, así como la fracturación existente que puede favorecer el flujo subterráneo, por lo que la interrupción de estas fracturas podría generar puntos de entrada de caudales muy importantes al interior del túnel. Destaca que, según lo recogido en el EsIA, durante la fase de construcción se superaría la elevada cifra de 290 l/s, disminuyendo durante la fase de explotación a un 20 % de ese caudal durante los 6 primeros meses, un 15 % al año y un 10 % a los 24 meses de explotación. Señala que el tramo de túnel que registraría mayores caudales sería el segundo kilómetro,

coincidiendo con el tramo más intensamente fallado. Teniendo en cuenta la posibilidad de que se produzca durante la fase de construcción un impacto severo en los niveles piezométricos, con la probabilidad de que no se recuperen completamente durante la fase de explotación, estima conveniente que se realice un análisis comparativo de diferentes alternativas constructivas y de impermeabilización.

La CHC indica que el proyecto podría afectar a la masa de agua subterránea «Anticlinorio sur», código ES017MS8T017.006, cuyo objetivo medioambiental es mantener el buen estado químico y cuantitativo alcanzado en el primer ciclo de planificación 2009-2015. Dicha masa de agua subterránea se encuentra incluida en el Registro de Zonas Protegidas establecido en el PHCOC en la categoría de zonas de captación de agua subterránea para abastecimiento (código ES017ZCCM1701200031). Además, incluye consideraciones sobre las posibles alteraciones a la hidrología subterránea, indicando que independientemente de la solución constructiva seleccionada, el proyecto constructivo deberá incluir las medidas necesarias para mantener el flujo subterráneo previo a la ejecución de los túneles con la variación mínima posible. Además, el proyecto constructivo deberá incluir medidas correctoras y compensatorias, no solo durante la fase de construcción sino también durante la fase de explotación, para el empeoramiento permanente del flujo subterráneo y su efecto sobre los niveles piezométricos, tales como suministro externo (cubas), nuevas captaciones, bombeos o achiques en sótanos, etc., e incluir el coste económico de dichas medidas, y el seguimiento ambiental de las mismas. En relación con todos estos aspectos, aquellas cuestiones que no han sido resueltas por el promotor se han reflejado en el condicionado de la presente resolución.

Tanto la CHCO como la URA consideran adecuado que el promotor prosiga con los seguimientos piezométricos, foronómicos y climáticos en los mismos términos con los que se vienen ejecutando a fecha actual, además de llevar dicho Estudio Hidrogeológico a su término.

B.4 Atmósfera y cambio climático.

El EsIA describe el efecto de las acciones previstas sobre la atmósfera, que en la fase de construcción se restringe a la emisión de partículas contaminantes por el funcionamiento de los motores de combustión de la maquinaria de obra y al incremento de partículas en suspensión debido a las operaciones de despeje y desbroce del terreno, los movimientos de tierras, la circulación de la propia maquinaria, etc. El promotor realiza una estimación de las emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero en fase de construcción resultando en 86,61 t de NO_x , 25,29 t de CO, 11,30 t de NMVOC, 7,97 t de PM_{10} , 0,01 t de NH_3 , 1574,43 t de FC, 0,30 t de CH_4 , 2,10 t de N_2O y 4939,92 t de CO_2 , resultando en un total de emisiones de 5.554.74 t de $\text{CO}_{2\text{eq}}$. Indica que el impacto se valora como compatible.

Posteriormente, para la fase de explotación, señala unas emisiones estimadas de 1352,30 t de CO_2 /año para el tráfico previsto en el tramo, y de 1624,5 t de CO_2 /año para la huella de carbono de la futura estación de Bilbao-Abando. En este sentido, indica que el impacto producido por la puesta en circulación de trenes se caracteriza como positivo y se valora como muy favorable.

Respecto a la adaptación al cambio climático, el EsIA ha analizado el documento «Necesidades de adaptación al cambio climático de la red troncal de infraestructura de transporte en España». Indica el promotor que los mayores impactos se derivarán de los cambios en las precipitaciones, las avenidas y el nivel freático, ya que se trata de un soterramiento, y concluye que se cubren las necesidades de adaptación a corto plazo que puedan estar asociadas al cambio climático, de manera que valora el impacto como compatible.

Por último, destacar que respecto a la protección de la calidad del aire, el EsIA contempla medidas de buenas prácticas ambientales para reducir los distintos tipos de

contaminantes atmosféricos, como la cubrición de camiones, riego de superficies, limitación de velocidad, lavado de ruedas, etc.

La Oficina Española de Cambio Climático no señala ninguna afección de tipo climático de la intervención a ejecutar.

B.5 Ruido y vibraciones.

Según el EsIA, para la caracterización del ruido en el ámbito de actuación se ha consultado la zonificación acústica del Ayuntamiento de Bilbao. El entorno de las actuaciones objeto del presente estudio informativo, en concreto el entorno de la estación de Bilbao-Abando, ha sido caracterizado como áreas acústicas de predominio de suelo de uso residencial, con valores límite de inmisión de 65 dBA para los periodos día y tarde, y de 55 dBA para el periodo noche.

El EsIA indica que durante la fase de construcción se producirá un incremento de los niveles sonoros por las acciones derivadas de la ejecución de la obra. Se han estudiado las distintas fases y subfases de obra, los métodos constructivos, los distintos tipos de maquinaria para las zonas de superficie afectadas por el proyecto para la zona de la estación de Bilbao-Abando y en el emboquille sur del túnel, complementado con las zonas de acopio temporal diseminadas a lo largo del trazado. La afección por obras se localiza fundamentalmente en la estación de Bilbao-Abando, donde se ven afectadas en torno a 70 edificaciones residenciales y una docente, mientras que en las obras del emboquille sur del túnel al inicio del tramo se ven afectadas dos edificaciones residenciales. Las conclusiones respecto al ruido en fase de construcción, realizado con estimaciones altamente desfavorables, es que se superan los Objetivos de Calidad Acústica (en adelante, OCAs) en alguno de los periodos estudiados, siendo el nocturno el más desfavorable. El impacto se valora como moderado.

El promotor destaca que los proyectos constructivos incluirán como prescripciones las medidas de control necesarias sobre las fuentes generadoras de ruido (excavaciones, demoliciones, pilotaje, transporte de tierras y materiales) con objeto de reducir al máximo las emisiones acústicas. Se prevén aplicar medidas preventivas generales (limitación de la velocidad, inspecciones técnicas verificadas, etc.), así como correctoras entre las que podemos destacar la instalación de un cerramiento fonoabsorbente de 2,5 m de altura a lo largo de todo el perímetro de las obras de la estación Bilbao-Abando. Respecto al emboquille sur, se ha planteado una pantalla móvil fonoabsorbente de 2,5 m de altura, que se irá desplazando según la actividad de la maquinaria en la obra. Sin embargo, el promotor indica que se siguen superando estos OCAs en algunos puntos, para lo que se realizarán mediciones puntuales que permitan identificar las zonas en las que se pudieran estar superando estos valores para modificar los rendimientos de la maquinaria en uso. Igualmente, el promotor indica que se valorará la suspensión temporal de los OCAs según lo indicado en el artículo 9 de la Ley 37/2003, del Ruido.

Durante la fase de explotación se incluye el análisis acústico de la situación futura en las zonas en las que el trazado se sitúa en superficie o presenta pozos de ventilación, realizado en base a los tráficos ferroviarios previstos en la infraestructura. Asimismo, el promotor incluye un inventario de todas las edificaciones comprendidas dentro del ámbito de estudio (200 metros a cada lado del eje ferroviario de las zonas en superficie y pozos de ventilación), puesto que el uso predominante es el residencial a ambos lados de la vía. Como conclusión de todos estos estudios de modelización, el promotor indica que para el emboquille sur del túnel, así como para los futuros pozos de ventilación, no se superarán los valores límite de inmisión en ninguno de los periodos horarios analizados, establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Considera que no es necesaria la aplicación de medidas correctoras, dado el carácter del trazado, soterrado en su mayor parte y que anula la afección acústica, e incluso reduciendo los niveles sonoros en las zonas que actualmente no se encuentran soterradas, como el entorno de la estación de Bilbao-Abando.

En el EsIA se indica la afección por vibraciones durante la fase de excavaciones subterráneas en el núcleo urbano de Bilbao. No obstante, el promotor incluye un estudio de vibraciones en fase de construcción en el que se concluye que no se prevé la generación de niveles de vibración que puedan afectar a los niveles de confort y, por lo tanto, se espera que no se presenten afecciones estructurales desde el punto de vista de la vibración generada por la maquinaria. Asimismo, se incluye la recomendación de evaluar de nuevo las distintas actividades y maquinarias en fase de proyecto constructivo, con el detalle que requiere esa fase de proyecto. En el caso de que en la fase de proyecto constructivo se identifique algún tipo de actividad susceptible de generar vibraciones cerca de los límites normativos, se planteará la instalación de monitores de vibraciones para llevar un control exhaustivo durante la fase de construcción.

Se incluye como apéndice 2 un estudio de las vibraciones producidas por el tráfico ferroviario sobre las edificaciones circundantes en función de su uso, e indicando en cada edificio el valor de inmisión de vibraciones en fase de explotación. El EsIA indica que el tráfico ferroviario va a generar vibraciones como consecuencia de las cuales se va a producir un incremento en los niveles de inmisión vibratoria en las edificaciones más próximas al nuevo trazado, que son aquellos situados a una distancia de hasta 70 m desde el trazado ferroviario. De las previsiones realizadas, se desprende que se localizan edificios potencialmente afectados por vibraciones en el entorno de la línea de cercanías que desemboca en la estación de Bilbao-Abando. Únicamente queda señalado que se producirá una superación de los niveles de vibraciones ocasionadas por la circulación de trenes sobre el edificio referenciado en el EsIA como «ID 221», próximo a la plataforma del Cercanías. Para ello, se prevé como medida correctora la instalación de mantas elastoméricas en las vías 6 (PK 0+405 hasta PK 0+515, 7 (PK 0+400 hasta 0+440) y 8 (PK 0+400 hasta PK 0+550) de la plataforma de cercanías, en el tramo que se pretende soterrar a la entrada de la estación de Bilbao-Abando, aunque se corroborarán en los correspondientes proyectos constructivos que se desarrollen. Asimismo, asegura que en la fase de explotación las vibraciones producidas por las circulaciones de trenes no superarán los límites admisibles por la normativa de aplicación.

La Dirección de Salud Pública y Adicciones del Gobierno Vasco recoge las conclusiones del promotor más relevantes desde el punto de vista de las afecciones a la población, como son el impacto acústico, el impacto por vibraciones y el impacto sobre hidrogeología. Se solicita que se exteame la vigilancia en la aplicación estricta de las medidas correctoras de forma que se garantice la realización de la obra con otras actividades y/o descanso nocturno, considerando en especial el horario nocturno, afecciones a edificios ocupados por personas vulnerables, tales como centros sanitarios y residencia, y horario lectivo en caso de afectar a centros de enseñanza. El promotor responde que las consideraciones que realiza van más en la línea de fases posteriores de proyecto, principalmente en fase de construcción, donde se deben garantizar todas las aplicaciones de las medidas correctoras, tanto las que se definen en esta fase, como las que se definan en fase de proyecto constructivo.

B.6 Fauna.

El EsIA incluye en su apéndice 3 un estudio de fauna que se basa en información bibliográfica y dos salidas de campo en los meses de octubre y noviembre de 2018, justificado en que el proyecto se desarrolla íntegramente soterrado, por lo que no se ha estimado la realización de un inventario exhaustivo de todas las especies presentes en el área. Se trata de un ámbito en el que están presentes especies como el milano real (*Milvus milvus*), el murciélago bigotudo (*Myotis mystacinus*), murciélago grande de herradura (*Rhinolopus ferrumequinum*) y visón europeo (*Mustela lutreola*) todas ellas incluidas el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas en categoría de «en peligro de extinción» a excepción del alimoche común (*Neophron percnopterus*), categorizado como «vulnerable». El EsIA ha tenido en cuenta el análisis de los hábitats faunísticos, las especies sensibles, las áreas de interés para la fauna y los corredores ecológicos.

Presenta especial importancia la presencia de visón europeo por la existencia de las Áreas de Interés Especial (en adelante, AIE) del plan de gestión del visón europeo, así como del alimoche común por la existencia de áreas críticas de esta especie identificadas en el plan conjunto de gestión de las aves necrófagas de interés comunitario de la Comunidad Autónoma del País Vasco. El promotor indica que las zonas de vertido V-4, V-10, E2-1, Relleno 1 y Relleno 3 se localizan sobre AIE del plan de gestión del visón europeo. Señala que los vertederos E2-1, Relleno 1 y Relleno 3, al haberse utilizado como vertederos de los tramos anteriores de la LAV, cualquier afección sobre el visón ya se habrá producido con la apertura del relleno, no produciéndose nuevos impactos como consecuencia del presente proyecto. En cuanto al V-10, la afección es tangencial, pudiendo reducirse la superficie de vertido para evitar el impacto sobre el visón. Por último, se evitará el empleo del V-4 como vertedero de tierras, puesto que, aunque se trata de una cantera abandonada, atraviesa una zona perteneciente al plan de gestión del visón europeo. El promotor indica que ninguna de las zonas de vertedero propuestas se localiza próxima a las áreas incluidas en el plan conjunto de gestión de las aves necrófagas de interés comunitario de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

En la fase de construcción se recoge como impacto los cambios de comportamiento de las comunidades animales presentes en el entorno. Considera que el impacto sobre las comunidades faunísticas es mínimo, por lo que valora el impacto como compatible. Respecto a la destrucción previsible de hábitats por ocupación de suelos y movimientos de tierra, valora como compatibles los efectos que se producirán con aquellos puntos de afección superficial (emboquille y plataformas de las galerías de emergencia 3 y 4 según lo recogido en el apartado B.7). Respecto al incremento de los niveles sonoros y molestias a la fauna, también lo considera como compatible.

Durante la fase de explotación, se considera la afección sobre quirópteros en el caso de que estos accedan al interior del túnel, riesgo que se valora como compatible. También se valora el riesgo de muerte por colisión y electrocución, que indica que únicamente se produciría si algún animal consiguiese acceder al interior del túnel, situación bastante improbable ya que se instalará un cerramiento específico en la boca del túnel para evitar la entrada de personas o animales, por lo que se valora como compatible.

Respecto a los impactos residuales, el EsIA indica que la pérdida definitiva de hábitat que no puede recuperarse mediante la adopción de medidas es despreciable, y se reduce a los emboquilles de las galerías de emergencia que tienen salida al exterior y a las plataformas de seguridad. Respecto a la presencia de la LAV y del tráfico ferroviario, se pueden producir, a pesar del cerramiento específico en el emboquille del túnel, choques y atropellos de las especies faunísticas presentes que hayan conseguido acceder a la zona vallada. Este impacto dependerá de la eficacia de las medidas adoptadas, pero se estima que no será significativo. Teniendo en cuenta estos aspectos, el impacto residual se valora como compatible.

Durante la fase de construcción, se prevén, entre otras, medidas protectoras para quirópteros (con objeto de evitar la generación de focos de atracción en las inmediaciones de la entrada del túnel), medidas específicas para la conservación del visón europeo (como no realizar ocupaciones sobre los cauces ni afectar al vegetación de ribera), etc. Durante la fase de explotación, se prevén medidas para reducir el riesgo de muerte por colisión y medidas protectoras para quirópteros.

La afección global derivada de la destrucción de hábitats por ocupación de suelos y movimiento de tierras en el ámbito del proyecto se valora en el EsIA como compatible.

El Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia considera inadecuados el vertedero V-1 por encontrarse dentro del área crítica para el alimoche, el V-4 por presencia de avifauna, quirópteros y herpetofauna amenazada, el V-6 por presencia de avifauna, el V-10 por encontrarse en el ámbito del plan de gestión del visón europeo y el V-15 por cercanía a áreas de interés especial del visón europeo y colindante con área crítica del alimoche. Además, condiciona la viabilidad

ambiental del uso del V-7 y V-14 por presencia de avifauna catalogada. Los puntos de vertido utilizados por tramos anteriores de la LAV se consideran adecuados. Este organismo destaca que el proyecto está sometido al régimen de informes preceptivos y autorizaciones previsto en los respectivos planes de gestión de las especies amenazadas afectadas por el proyecto, siendo el órgano gestor el Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia. Todos estos aspectos han quedado reflejados en el condicionado de la presente resolución.

B.7 Flora, vegetación y hábitats de interés comunitario (HIC).

En el EsIA se incluye una descripción de la vegetación y usos del suelo en la zona. Se indica que la vegetación actual se encuentra muy alterada siendo los restos de vegetación natural escasos, apareciendo pequeñas manchas de alisedas cantábricas en las orillas de la ría del Nervión, robledales acidófilos, encinares cantábricos, brezales, pastos, abedules y lastonares, entre otras formaciones. La intensa antropización del paisaje vegetal en el área de estudio se manifiesta en gran medida por el desarrollo de comunidades de plantas nitrófilas y arvenses típicas de bordes de caminos, terrenos agrícolas, etc., que aparecen en zonas de erial correspondientes en su mayoría a zonas cultivadas con anterioridad y actualmente abandonadas. Las superficies arboladas presentes en la zona pertenecen, mayoritariamente a plantaciones forestales, donde es frecuente que aparezcan masas compuestas por varias especies. Destaca el pino de Monterrey (*Pinus radiata*), que presenta una amplia distribución en la zona. También están presentes el eucalipto (*Eucalyptus sp.*) o la falsa acacia (*Robinia pseudoacacia*). Respecto a especies de flora protegida, el EsIA indica que no se localizan en el ámbito de estudio ni en las proximidades de los vertederos especies de flora amenazada presente en la lista roja de la flora vascular de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Tampoco se verán afectadas especies de la figura «árbol notable» regulado en el Decreto 265/1995, de 16 de mayo, que recoge los árboles singulares en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Durante la fase de construcción, se valora como impacto la eliminación de la cubierta vegetal como resultado del despeje y desbroce, creación de caminos auxiliares e instalaciones de obra, etc. Se considera que los efectos negativos provocados sobre la vegetación por la construcción de la infraestructura no son de una magnitud elevada, ya que se afecta muy puntualmente a la cubierta vegetal. En el EsIA se incluye una descripción detallada de las superficies de vegetación afectadas por los distintos componentes del proyecto, así como por los distintos vertederos, en los cuales la mayor parte de las ocupaciones se produce sobre suelo desnudo o artificial. Destaca, por el valor natural de la vegetación afectada, la afección sobre bosque mixto de frondosas atlánticas en una superficie de 500 m² para la plataforma de seguridad de la galería 4 y de 500 m² para la plataforma de seguridad de la galería 3. Por último, el pozo de ventilación en el PK 2+748 se localiza sobre el hábitat de interés comunitario 6510 «Prados pobres de siega de baja altitud (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*)», resultando en una superficie de afección muy reducida, de 125 m². En conclusión, el promotor valora el impacto como compatible.

Durante la fase de explotación, se producirá la pérdida de vegetación por la ocupación definitiva por el trazado, que se valora como compatible por ser una infraestructura soterrada.

Respecto a los impactos residuales sobre la vegetación el EsIA indica que serán semejantes a los que se producen sobre el suelo, que se ciñen a las zonas de ocupación permanente por parte de la infraestructura, en las que no es posible regenerar la cubierta vegetal existente en la situación preoperacional. Así, en las superficies de vertedero, la restauración ambiental y paisajística permitirá el desarrollo de una cubierta vegetal similar a la existente inicialmente, al igual que la montera del falso túnel, que será convenientemente estabilizada y revegetada. Sin embargo, en la superficie estricta de ocupación de los emboquilles de las galerías de emergencia y de las plataformas de seguridad, se produce una pérdida de vegetación permanente que no se puede

recuperar mediante la adopción de medidas. Este impacto residual se considera similar al analizado en la fase de explotación, teniendo en cuenta que las medidas adoptadas han producido sus efectos y se valora como compatible.

Como medida en la fase de diseño se establece la minimización de las superficies de ocupación proyectadas. Durante la fase de construcción, se establecen medidas como el control de la superficie de ocupación (mediante jalonamientos, planificación de actividades, programación de movimientos de tierra, entre otras), restricciones del desbroce y protecciones específicas de vegetación, etc. Destacar que en la zona del emboquille, donde la afección va a ser mayor, se han delimitado unas zonas de exclusión, que se corresponden con bosques de frondosas atlánticas, donde no se podrán llevar a cabo labores de desbroce o despeje ni circulación de maquinaria o personas. Se instalará un jalonamiento visible al inicio de las obras. Durante la fase de explotación, se prevén medidas como seguimiento de las tareas de revegetación, sanidad forestal, etc.

El Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia recoge que considera inviables el vertedero V-3 con base en la presencia del HIC 4030 y en las cercanías la presencia de un bosque atlántico, el V-11 por la presencia de cultivos de viñas y el V-15 por la presencia del HIC 6510. Además, considera que en el análisis multicriterio para la identificación de zonas en las que depositar los materiales sobrantes no se tuvieron en cuenta aspectos como el Régimen de «especial protección» recogido en el Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano (PTPBM) para los bosques autóctonos en términos generales. Además, el PTPBM prohíbe explícitamente la ejecución de vertederos y rellenos en estos ámbitos.

B.8 Espacios naturales protegidos y Red Natura 2000.

Según el EsIA, ninguna de las actuaciones del proyecto (corredor de acceso, nueva estación de Bilbao-Abando, vertederos, emboquilles del túnel y galerías de emergencia, etc.) se localizan ni limitan con espacios naturales protegidos ni Red Natura 2000. Por tanto, no se estima que se vayan a producir afecciones directas o indirectas sobre espacios Red Natura 2000 o Espacios Naturales Protegidos.

B.9 Paisaje.

En el EsIA se incluye, como apéndice 4, un estudio de integración paisajística. En él, se describen las 15 unidades del paisaje identificadas en el área de estudio. Asimismo, se incluye un estudio de la fragilidad visual en la que se aglutinan los datos procedentes de la calidad visual intrínseca de las distintas unidades del paisaje en la zona de actuación, así como de un análisis de visibilidad de los distintos componentes, dando lugar a un mapa con 4 categorías de fragilidad visual (muy alta, alta, baja y muy baja).

Durante la fase de construcción, las superficies afectadas en las distintas categorías de fragilidad visual son 7865 m² muy baja, 222050 m² baja, 276775 m² alta y 2650 m² muy alta. Así, el EsIA señala que las ZIAs, zonas de acopio temporales y las zonas de vertedero, que se estima produzcan una ocupación importante del territorio, producirán un impacto moderado sobre el paisaje, dado que estas intervenciones conllevan la ejecución de medidas preventivas y correctoras con el objeto de devolver los terrenos ocupados a su estado inicial. En este sentido, se proponen medidas para la integración paisajística, con las técnicas o tratamientos de restauración, así como los criterios para la restauración vegetal.

En fase de explotación, la intervención tendrá un impacto compatible por localizarse principalmente soterrada. Sin embargo, para aquellas estructuras en superficie (falso túnel, salidas de emergencia, pozos de ventilación, zonas de vertedero, etc.) considera necesario la aplicación de medidas para la integración paisajística, como la revegetación, restauración de taludes, etc., así como los criterios para el mantenimiento de la vegetación implantada y zonas restauradas.

El Ayuntamiento de Barakaldo respecto al vertedero V-1 estima que la ladera actual por sus características no ofrece las condiciones necesarias al efecto, existiendo riesgo a

terceros por deslizamientos que comportarían la necesidad de incorporación de obras de contención que supondrían un impacto sobre el paisaje más que moderado no solo en la fase de construcción sino también en la de explotación, imposibilitando su actual uso de pastos en el futuro. El promotor desestima la utilización de V-1 siguiendo la petición del Ayuntamiento de Barakaldo.

B.10 Patrimonio cultural, bienes materiales y vías pecuarias.

El EsIA incluye como apéndice 6 una prospección arqueológica intensiva para la identificación y registro de los elementos de carácter arqueológico, etnográfico y arquitectónico en el entorno más inmediato del proyecto, así como una prospección arqueológica extensiva de la ubicación de los vertederos de obra propuestos. En cuanto al patrimonio histórico y cultural, dentro del ámbito de actuación se ubican varios edificios y zonas con importancia arqueológica, etnográfica y arquitectónica, siendo el elemento más destacable la propia estación de Bilbao-Abando y en especial su vidriera. Además, se atraviesa el Camino de Santiago en las inmediaciones de dicha estación.

El EsIA indica que los impactos sobre el patrimonio cultural únicamente se producen durante la fase de construcción. La mayoría de elementos localizados en el estudio arqueológico se clasifican como impactos nulos o compatibles, aunque el impacto global sobre el patrimonio cultural se valora como severo, destacando los siguientes elementos afectados:

– Impacto a la estación de Bilbao-Abando valorado como severo. En primer lugar, se considera a la vidriera histórica en el vestíbulo de la estación de Bilbao-Abando, que presenta una gran fragilidad a las actuaciones derivadas de las vibraciones producidas por las obras a ejecutar y el polvo en suspensión. También se destaca al edificio referenciado como «543.4 Almacenes» que se encuentra ubicado en la zona de cocheras exterior de la actual estación, futura localización de la nueva estación de Bilbao-Abando, que tendrá que ser demolido. Por último, indicar que los edificios afectados al uso ferroviario de la estación de Bilbao-Abando se encuentran en el Catálogo de Patrimonio Cultural de la Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco con propuesta de declaración como Bienes Culturales.

– El pozo de ventilación localizado en el PK 4+970 se ubica sobre el elemento de patrimonio arquitectónico AE22 «Depósito de agua», del siglo XX. No presenta ninguna protección actualmente, por lo que el impacto no se considera significativo.

– Respecto a los vertederos, se valoran como impactos moderados los producidos sobre el Caserío Aspiru por el V-2 y el Fuerte de Ollargán por el V-8 y V-9. El V-11 afecta a los elementos GDKF 31 y GDKF 32 (Cinturón de Hierro del Gran Bilbao), que se valoran como severos.

– Afección sobre el Camino de Santiago a su paso por Bilbao, ya que discurre por las inmediaciones de la estación de Bilbao-Abando.

Se han previsto medidas relacionadas con los proyectos constructivos, dirigidas a realizar prospecciones arqueológicas que completen las ya realizadas. Durante la fase de construcción, se plantean como medidas la vigilancia arqueológica de desbroces y movimientos de tierras, así como actuaciones en el caso de aparición de restos arqueológicos (comunicación del hallazgo, delimitación, etc.). Destacar, respecto a las vibraciones que pueda recibir la vidriera histórica de la estación de Bilbao-Abando durante la fase de construcción, que los datos precisos para poder evaluarlas van ligados a la maquinaria empleada, las fases de obra y el proceso constructivo en sí, lo que hace inviable analizarlas de manera fehaciente en la fase actual de estudio informativo. Por ello, el promotor establece unas vías de actuación de los proyectos constructivos para garantizar no causarle daños estructurales a la vidriera.

La Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco indica que las afecciones más importantes son las que se producen en el soterramiento de la estación de Bilbao-Abando. La zona de los andenes con la bóveda que les cubija y el edificio

actual de la estación de Bilbao-Abando se mantienen pero con la previsión de una remodelación interna para darles nuevos usos, entre otros el de acceso al nuevo vestíbulo principal de la estación, porque el cajón se sitúa en la zona contigua al este, donde actualmente se encuentran varias edificaciones auxiliares. Señala que los edificios afectados al uso ferroviario de la estación de Bilbao-Abando (edificio de oficinas, vestíbulo de la estación de Bilbao-Abando, andenes y almacenes) y la Estación de la Concordia (Oficinas de la Estación de la Concordia) figuran en el Catálogo de Patrimonio Cultural con la propuesta de declaración como Bienes Culturales e inscripción en el registro de Bienes Culturales Calificados. El informe indica que se verán afectados por la remodelación funcional de los espacios el edificio de oficinas, la zona de andenes y el vestíbulo de la estación de Bilbao-Abando. Estiman necesario realizar un estudio y un plan de conservación específico que garantice la monitorización y seguimiento de las vibraciones, la contaminación por polvo, etc. sobre la vidriera y establecer, si es necesario, medidas de protección física directa de la vidriera. A este respecto, el promotor indica que la evaluación de las vibraciones en fase de obra está ligada a la maquinaria empleada, las fases de obra y el proceso constructivo en sí, lo que hace inviable evaluarlas de manera fehaciente en la fase actual de estudio informativo, más allá de realizar recomendaciones al respecto, como analizar la tipología de maquinaria, modificación de los trabajos en caso de superación de límites establecidos, etc. El promotor indica que se realizará un estudio y un plan de conservación específico de la marquesina de la estación de Bilbao-Abando, que garantice la monitorización y seguimiento preventivo de las vibraciones durante la fase de construcción, que deberá ser aprobado previamente por el órgano competente en materia de patrimonio cultural de la Diputación Foral de Bizkaia.

Por otro lado, la Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco señala que la pérdida del edificio de almacenes de la estación de Bilbao-Abando supone un impacto negativo que debería plantear una medida compensatoria en forma de actuación de puesta en valor del conjunto de Abando en tanto que elemento sobresaliente del patrimonio histórico ferroviario de Euskadi. En este sentido, el promotor responde que incluirá una partida presupuestaria en el proyecto constructivo para su puesta en valor, realizando una documentación gráfica y fotográfica exhaustiva del proceso de desmontaje del edificio «Almacenes», que se analizará en detalle en fases posteriores del proyecto.

La Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco en su informe desestima por sus efectos sobre el patrimonio cultural los vertederos V-8 y V-9, ya que afectan al Fuerte de Ollargán (Zona de presunción arqueológica número 6 de Basauri), así como el V-11 que afecta a elementos del Conjunto Monumental del Cinturón de Hierro y defensas de Bilbao.

Respecto al Camino de Santiago, señala que el EsIA no valora entre los impactos la posible afección de los trabajos previstos, que cruza perpendicularmente el corredor de acceso en las inmediaciones de la estación, por lo que deberá garantizarse en todo caso que las obras permitan la continuidad del Camino, habilitándose si es necesario desvíos provisionales. El promotor indica que durante la fase de construcción se realizarán los desvíos provisionales necesarios para garantizar la continuidad de este vial, que coincide con la Calle San Francisco, y la reposición final se hará por encima de la losa del cajón ferroviario.

Sobre las posibles afecciones a montes de utilidad pública, únicamente se producirían sobre el vertedero V-1 que limita con el MUP número 44, el V-5 limita con el MUP número 147, el E2-1 se localiza próximo al MUP número 176, y V-12 se localiza sobre los MUP número 159 y número 177. El EsIA indica que en las canteras existentes que se ubican sobre MUP, cabe destacar que la afección a los MUP ya se produjo en el momento de iniciar la actividad extractiva. Mediante una correcta restauración, se podrán recuperar los valores que motivaron la inclusión de estos terrenos en el catálogo de Montes de Utilidad Pública.

El Ayuntamiento de Bilbao señala que se verá afectado, especialmente durante la fase de construcción, el Plan Especial del Monte Pagasarri, que contacta con la actuación en la cara norte del monte Arnótegi y sus estribaciones hacia el Barrio de Buia, entre los PK 3+000 y PK 4+000 del tramo.

No se han identificado vías pecuarias en un buffer de 10 km alrededor del proyecto.

B.11 Población y salud humana.

El EsIA indica que algunas afecciones que se pueden producir sobre la población se han considerado y realizado su análisis en los apartados de atmósfera y calidad del aire y ruido y vibraciones, de manera que se ha mantenido su análisis en dichos apartados de la presente resolución. En la fase de construcción, valora impactos positivos de carácter socioeconómico, como el incremento de la necesidad de mano de obra local para la ejecución de las obras, así como en la fase de explotación, como la economía en el tiempo de transporte o el incremento de la seguridad.

El promotor destaca la posible afección a estructuras soterradas preexistentes (sótanos). Dado que la mayor parte del trazado del corredor de acceso discurre por una zona rural, con edificaciones fundamentalmente aisladas, resultan escasas aquellas que presentan sótanos. En estos pocos casos, únicamente se cuenta con la existencia de un sótano. Sin embargo, a partir del PK 5+800, en el que el trazado comienza su entrada en la ciudad de Bilbao, las edificaciones con sótano resultan más frecuentes (aunque no abundantes) y cuentan con más de una planta bajo rasante (hasta 3 plantas). Se recoge un inventario de las distintas edificaciones (sótanos) que pudieran verse afectadas, para las cuales se concluye que no se prevé una afección directa sobre ellas.

Se incluye una valoración de afección sobre la productividad sectorial respecto a los Planes Territoriales Sectoriales (PTS) ganadero y de ordenación de márgenes de ríos y arroyos de la CAPV por las distintas actuaciones del proyecto. Destaca que no resulta afectada ninguna zona con alto valor estratégico del PTS agroforestal, a excepción de una pequeña parte del vertedero V-7 (cantera abandonada), por lo que se considera un impacto compatible. En el caso de las zonas de instalaciones auxiliares propuestas, la ZIA-1 se localiza parcialmente sobre las siguientes categorías del PTS Agroforestal: «agroganadero: paisaje rural de transición» y «forestal». La ZIA-2 se ubica sobre suelo «agroganadero: paisaje rural de transición». En este sentido, cabe destacar que la ZIA-1 coincide con una zona de instalaciones auxiliares del tramo anterior de la LAV, y la ZIA-2 se localiza sobre un aparcamiento, en una superficie pavimentada, por lo que no afectan a explotaciones agroganaderas y, por tanto, no existe impacto sobre la viabilidad económica de las mismas, ni sobre las edificaciones e infraestructuras vinculadas a ellas.

Tanto la plataforma de seguridad 1 y su camino de acceso, que se empleará durante las obras como zona de extracción y acopio, se localizan sobre una superficie de 500 m² en una zona clasificada como «agroganadero: paisaje rural de transición» por el PTS Agroforestal. Como se ha indicado previamente en el apartado de B6, se trata de una zona cubierta con vegetación ruderal y nitrófila, de escaso valor. Lo mismo sucede con el pozo de ventilación en el PK 2+748, que se ha previsto en una zona clasificada como «Agroganadero: paisaje rural de transición» por el PTS Agroforestal, en una superficie de 125 m². Se puede concluir que, en la fase de construcción, el impacto por la afección a los sectores productivos se considera compatible. El impacto residual sobre la productividad sectorial se debe al descenso de la productividad primaria en las zonas de ocupación definitiva por parte de los vertederos. Se trata de una afección similar a la analizada en la fase de explotación, y se valora como compatible.

La Viceconsejería de Agricultura, Pesca y Política Alimentaria del Gobierno Vasco indica que es necesario que se evalúe la afección sectorial agraria, tanto por ocupación de suelos agrarios como el impacto generado sobre las explotaciones agrarias que puedan verse afectadas por las actuaciones previstas. Como criterio general, establece que los excedentes de tierras con destino a vertedero se destinen preferentemente en zonas alteradas que no alberguen suelos ni usos agrarios. El promotor indica que la

alternativa seleccionada es la que produce una menor afección a los suelos agroforestales. Las ZIAs 1 y 2 se localizan sobre el PTS agroforestal, pero indica que ubicarán en una superficie pavimentada que no presenta actividad agroganadera o forestal alguna. Respecto al destino de los excedentes y la elección de vertederos, indica que se priorizarán las zonas en uso frente a las nuevas aperturas.

B.12 Efectos acumulativos y sinérgicos.

El EsIA incluye un análisis de los impactos acumulativos y sinérgicos, respecto de los impactos identificados y analizados. Considera que el impacto sobre la hidrogeología puede tener un efecto acumulativo, afectando esencialmente a la calidad de las aguas y a la pérdida de caudal y efecto barrera del flujo subterráneo. Asimismo, estos impactos pueden tener efectos sinérgicos sobre otros sistemas naturales, como la vegetación y cauces interconectados con el acuífero, aunque estos impactos no se consideran significativos.

En relación con los impactos sobre el medio socioeconómico, la significativa duración de las obras implica una prolongación de las molestias a la población, por efecto del incremento de vehículos y maquinaria de obra en el núcleo urbano de Bilbao y sus accesos, con generación de atascos, congestiones de tráfico, y mayor nivel de emisiones a la atmósfera, produciendo que estas molestias, por su mayor duración en el tiempo, tengan mayor efecto negativo sobre la población afectada. Dado que se prevé la ejecución simultánea del corredor de acceso y de la Estación de Bilbao-Abando, se reducirá el tiempo de duración de las obras, aunque el impacto sinérgico producido por la existencia de dos focos de molestias a la población, próximos entre sí, pueden hacer que esta afección sea significativa. En cualquier caso, la importancia de estos impactos puede minimizarse si las dos actuaciones simultáneas afectan a distintos sectores de la población.

En relación con los sectores productivos, el impacto acumulativo de ambas actuaciones tiene un efecto positivo mayor, al generar mayor número de puestos de trabajo e, indirectamente, mayor demanda de bienes y servicios, durante todo el período de obras.

El Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia hace hincapié en que no se ha realizado un análisis de los efectos acumulativos y sinérgicos que se generan con los rellenos de materiales sobrantes de excavación teniendo en cuenta otras obras de infraestructuras que se han desarrollado en Bizkaia en los últimos años y las que se prevén ejecutar, sobre todo de carreteras y de la nueva línea de ferrocarril de alta velocidad, de manera que considera que la capacidad de acogida de la comarca del bajo Nervión para este tipo de proyectos está en entredicho y por tanto deben limitarse al máximo.

B.13 Otros aspectos.

En los trámites de información pública y consultas a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas, se han recibido informes y alegaciones sobre aspectos que este órgano ambiental considera que compete al órgano sustantivo atender:

– Se han recibido un total de 395 alegaciones de particulares e interesados. De ellas, 386 alegaciones son semejantes y contrarias al proyecto, en las que se expone la falta de justificación de la necesidad del proyecto, la existencia de tramos infrutilizados, etc. Las restantes nueve alegaciones son individuales referidas a aspectos concretos de afecciones a parcelas y otros bienes y derechos.

– La Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del MITECO indica que la estación de Bilbao-Abando se encuentra ubicada dentro de los 500 metros de la zona de influencia del deslinde DL-105. Además, indica que se debe recoger expresamente como normativa de aplicación la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas; la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso del litoral y de modificación de la

Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y el Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas. El promotor indica que se tendrá en cuenta todo ello en fases posteriores del proyecto.

– El Consejo Asesor de Fomento emite una serie de observaciones sobre las que el promotor se pronuncia. El informe concluye que se debe replantear la globalidad de la actuación teniendo en cuenta el contexto del territorio, el análisis multimodal, la finalidad de la actuación, el análisis coste-beneficio de la misma durante toda la vida útil y las previsiones de tráfico, de forma que se asegure la sostenibilidad territorial, social, ambiental, económica y financiera.

– La Dirección de Infraestructuras de Transporte del Gobierno Vasco realiza diversas apreciaciones técnicas del proyecto sobre la alternativa de ubicación de la base de mantenimiento, el proceso constructivo, el punto de cruce del proyecto con el río Bolintxu, afecciones de la galería de drenaje en La Peña, etc., que el promotor responde y considerará en fases posteriores del proyecto.

– La Dirección General de Infraestructura y Desarrollo Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia indica que no se aprecian conflictos con las infraestructuras existentes. Incluye aspectos relacionados con la futura estación de autobuses accesos, itinerarios peatonales, etc.) que se definirían, según el promotor, en fases posteriores del proyecto.

– El Ayuntamiento de Bilbao realiza diversas apreciaciones relacionadas con las opciones de ubicación de la base de mantenimiento, la reserva de suelos vinculados al sistema general ferroviario y la galería de drenaje en la zona de La Peña, contestadas todas ellas por el promotor.

– El Ayuntamiento de Zaratamo plantea una serie de cuestiones relacionadas con el tramo del túnel de Zaratamo, que no es objeto del presente proyecto.

C) Análisis de los efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto.

El EsIA incluye como apéndice 11 un análisis detallado de los efectos significativos que pueden producirse sobre el medio ambiente como consecuencia de la ocurrencia de accidentes graves y de catástrofes naturales. Los riesgos identificados y analizados han sido riesgos derivados de accidentes graves durante la fase de obra y de explotación, y derivados de catástrofes (riesgo sísmico, riesgo por inundación, riesgo de incendios, riesgos geológico-geotécnicos y riesgos meteorológicos). Indica que la probabilidad de ocurrencia de los riesgos identificados es baja en todos los casos y que no está previsto que ninguno de los potenciales riesgos identificados provoque impactos significativos sobre el medio ambiente, habiéndose valorado todos ellos como compatibles.

La Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología del Gobierno Vasco realiza una serie de apreciaciones respecto a los distintos riesgos identificados:

– Riesgo de inundación. En el diseño de las galerías de drenaje deberán adoptarse las medidas necesarias para limitar el incremento del riesgo de inundación que pueda derivarse, asociado a la capacidad de absorción de los caudales por parte de la red de saneamiento de La Peña (Bilbao). El promotor indica que se diseñará en el proyecto constructivo evitando el incremento del riesgo de inundación.

– Riesgo sísmico, el promotor indica que el diseño de la infraestructura tendrá en cuenta la aplicación de la Norma de Construcción sismoresistente: parte general y edificación (NCSE-02).

– Riesgo de incendios forestales, para lo que el promotor tendrá en cuenta todo lo indicado en el informe.

– Riesgos tecnológicos: transporte de mercancías peligrosas. Indica que en la parte correspondiente al tráfico mixto podrán ser generadores de un riesgo de accidente asociado al transporte de mercancías peligrosas que deberá ser evaluado y tenido en cuenta de cara a la planificación de las medidas de prevención y autoprotección, y actuación en caso de emergencia. Especialmente en lo referido al dimensionamiento y diseño de las galerías de evacuación para facilitar el acceso y el trabajo de los recursos de ayuda y vehículos en caso de emergencia. El promotor acepta y tendrá en cuenta en

el proyecto constructivo las recomendaciones que indica el organismo, pero a su vez señala que la circulación de mercancías en ancho estándar depende de la puesta en servicio de la variante sur ferroviaria de Bilbao, por lo que entiende que es dicha actuación la que debe abordar el análisis de riesgo en caso de accidente derivado del tráfico de mercancías.

El Instituto Geográfico Nacional realiza una apreciación sobre la aceleración sísmica para los términos municipales de Bilbao y Basauri, en los que se supone una aceleración básica de 0,04 g, que no se corresponde con los valores del Mapa de Peligrosidad Sísmica de la Norma Sismorresistente NCSE-02. El promotor indica que el valor de aceleración sísmica es menor de 0.04g, y que se tendrá en cuenta en fases posteriores del proyecto.

D) Programa de vigilancia ambiental (PVA).

El EsIA contiene un programa de vigilancia ambiental (PVA) cuyo objetivo consiste en garantizar la correcta ejecución de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias previstas, así como prevenir o corregir las posibles disfunciones con relación a las medidas propuestas o a la aparición de efectos ambientales no previstos. También se recogen los medios humanos necesarios para el PVA.

La ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental se llevará a cabo mediante un control de la aplicación de las medidas de prevención y corrección de los impactos detectados sobre los distintos factores ambientales. Indica que el seguimiento de los impactos ambientales se realizará sobre aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos significativos. También incluye el contenido de los informes técnicos del programa de vigilancia ambiental y su periodicidad de remisión:

– Durante la fase de construcción, serán informes semestrales que incluirán una relación y descripción de unidades del proyecto ejecutadas y controladas, el estado de ejecución de las medidas del EsIA, etc.

– Antes del acta de recepción de la obra, que será un informe final en el que se recojan de forma resumida los aspectos e incidencias más relevantes de la vigilancia efectuada, y en particular las medidas ambientales realmente ejecutadas, y en concreto sobre las medidas de protección para el ruido, vibraciones, suelos, vegetación, sistema hidrológico, hidrogeológico y de calidad de las aguas, fauna, arqueología e integración paisajística, además del seguimiento durante la fase de explotación.

– En la fase de explotación, durante los tres años siguientes al acta de recepción de la obra, se incluirá un seguimiento de las medidas de protección para los factores ambientales indicados previamente, además de incluir, entre otros aspectos, un informe final en el que se recojan de forma resumida los aspectos más relevantes de la vigilancia efectuada en esta fase, y en particular la evolución en la fase de explotación, evaluando la eficacia de las medidas de integración propuestas a la realidad de la obra, a fin de que estos datos puedan ser utilizados en proyectos y situaciones ambientalmente similares.

Por último, destacar que con carácter previo al comienzo de las obras se presentará un manual de buenas prácticas ambientales. Este incluirá todas las medidas tomadas por la Dirección de Obra y el Responsable Técnico de Medio Ambiente para evitar impactos derivados de la gestión de las obras.

Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuentra comprendido en la sección 1.^a del apartado b) del grupo 6 del anexo I de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, en virtud de lo cual resulta preceptivo su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la formulación de declaración de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 33 y siguientes de la citada norma.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1.c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el EsIA, el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor y las nuevas consultas realizadas por el órgano ambiental.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental a la realización del Estudio Informativo de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco. Corredor de Acceso y estación Bilbao-Abando en la que se establecen las condiciones ambientales, incluidas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, que resultan de la evaluación ambiental practicada y se exponen a continuación, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales, lo cual no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

Atendiendo a los antecedentes y fundamentos de derecho expuestos se resuelven las condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente, que se establecen en los siguientes términos:

1. Condiciones al proyecto

1.1 Condiciones generales.

(1) El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias contempladas en el EsIA, las aceptadas tras la información pública y consultas y las contenidas en la información complementaria, en tanto no contradigan lo establecido en la presente resolución, así como las condiciones particulares impuestas en esta Declaración de Impacto Ambiental.

(2) A la vista de la evaluación ambiental practicada, el proyecto deberá desarrollarse según los trazados propuestos en la alternativa elegida del corredor de acceso (alternativa este) y la opción constructiva del cajón ferroviario de Abando (nivel -2 AV, nivel -1,5 mantenimiento y nivel -1 tráfico convencional), mediante los correspondientes proyectos constructivos, que deberán seguir las consideraciones, medidas y condiciones establecidas en el EsIA, en la documentación complementaria y en la presente declaración. Asimismo, el promotor deberá cumplir y completar todos los trabajos, análisis y estudios que reflejados en el EsIA y documentación complementaria que se incluirán en los proyectos constructivos que desarrollen el presente estudio informativo.

(3) En caso de que alguno de los proyectos constructivos introduzca modificaciones sustanciales respecto a lo establecido en el estudio informativo, deberá someterse a evaluación de impacto ambiental simplificada u ordinaria, según requiera el artículo 7 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

(4) El promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», que se encuentran publicados en la página web de este Ministerio, para cada una de las actuaciones previstas.

1.2 Condiciones específicas.

– No se realizarán vertidos de los excedentes de tierras y rocas generados durante las obras en los vertederos denominados V-1, V-3, V-4, V-6, V-7, V-8, V-9, V-10, V-11, V-14 y V-15 por las razones que se han expuesto a lo largo de la presente resolución.

– Con carácter general, no se abrirán nuevos vertederos para el vertido de las tierras y rocas generadas durante las obras de excavación del túnel de acceso y cajón ferroviario de la estación de Bilbao-Abando. En caso de ser necesario la utilización de otros puntos de vertido distintos a los que figuran en la presente resolución, se estará a lo dispuesto en la condición 1.1.3.

– Los proyectos constructivos deberán incluir estudios y análisis pormenorizados de la capacidad de acogida de los puntos de vertido que vayan a ser utilizados.

1.3 Condiciones relativas a medidas preventivas, correctoras y compensatorias para los impactos más significativos.

1.3.1 Suelo y geodiversidad.

– Todas las áreas ocupadas serán restauradas a sus condiciones preoperacionales una vez finalizadas las obras. Los proyectos constructivos, previamente a su autorización, incluirán las actuaciones de restauración necesarias a escala y detalle apropiados, que comprenderá todas las actuaciones de restauración integradas por el promotor, incluidas las indicadas en esta resolución, concretando y cuantificando las superficies de trabajo.

– En caso de derrame accidental de aceites, lubricantes o hidrocarburos fuera del parque de maquinaria, se actuará inmediatamente delimitando la zona de suelo afectada, construyendo una barrera de contención para evitar la dispersión del vertido y retirando las tierras contaminadas para su tratamiento como residuo peligroso. Los suelos afectados por cualquier tipo de incidente serán objeto de restauración.

1.3.2 Hidrología superficial y subterránea.

– Se garantizará la no alteración del buen estado químico y especialmente del estado cuantitativo de la masa de agua subterránea «Anticlinorio sur», código ES017MS8T017.006, incluida en el Registro de Zonas Protegidas establecido en el PHCOC en la categoría de zonas de captación de agua subterránea para abastecimiento (código ES017ZCCM1701200031).

Para ello, se continuarán ejecutando todos los seguimientos hidrogeológicos iniciados (foronómicos, piezométricos y climáticos) que deberán detallarse en los proyectos constructivos. Con independencia de la solución constructiva seleccionada, los proyectos constructivos deberán incluir las medidas necesarias para restituir el flujo subterráneo existente antes de la ejecución de los túneles. Dichas medidas correctoras y compensatorias se aplicarán tanto durante la fase de construcción como de explotación, de modo que, de existir una afección, se procure la máxima recuperación posible. Con carácter previo a la aprobación de los proyectos constructivos, se deberá contar con el informe favorable de la CHC y URA.

– Deberá garantizarse que la ejecución del túnel de acceso a la estación de Bilbao-Abando no afectará al régimen hidrológico del río Bolintxu, según lo indicado por el Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia. En función de los resultados y el seguimiento del estudio hidrogeológico previsto, deberá confirmarse la desconexión del río Bolintxu con el medio acuífero. Si durante la fase de construcción o explotación se viera afectado el régimen hidrológico de dicho cauce, se establecerán las medidas oportunas para su remediación consensuadas con la CHC y la URA.

– Las balsas de decantación de sólidos en suspensión se diseñarán y dimensionarán en función de la superficie a drenar y de la máxima precipitación esperada, debiendo ser informadas y autorizadas por la URA y CHC. Las balsas serán

limpiadas periódicamente y revisadas después de cada episodio de lluvias, controlando las características químicas de los sedimentos retirados para adecuar su gestión como residuo.

– Respecto de la afección a captaciones y puntos de agua por la ejecución de los túneles, la URA señala que los proyectos constructivos deberán contemplar los sistemas de seguimiento y alerta necesarios para detectar cuanto antes las afecciones a puntos de agua y captaciones y poder poner en marcha las medidas oportunas. La información que se obtenga de las distintas redes de control tanto durante la fase de construcción como de explotación, se integrarán en el estudio hidrogeológico y su seguimiento, para confirmar la prognosis realizada en el estudio informativo y, en su caso, sirvan de ayuda en la toma de decisión en relación con las eventuales medidas correctoras.

En cualquier caso, deberá garantizarse el abastecimiento de cada uno de los puntos de agua, captaciones y zonas de protección, tanto durante la fase de construcción como en la fase de explotación.

– Siguiendo las consideraciones establecidas por la CHC, se establecen las siguientes condiciones:

- Deberá de comunicarse a la CHC en caso que se produzca algún vertido accidental, directo como indirecto, así como las medidas adoptadas para minimizar la afección a las aguas superficiales y subterráneas.

- Las operaciones de mantenimiento y limpieza de maquinaria, limpieza de hormigoneras y el resto de acciones que puedan provocar vertidos contaminantes, se realizarán en la zona habilitada al efecto dentro del parque de maquinaria. Dicha zona estará acondicionada de tal manera que permita la recogida de líquidos o sólidos de posibles vertidos accidentales antes de que estos se infiltren en el suelo o lleguen a algún cauce.

- Se deberán colocar barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras en los puntos donde exista riesgo de afección al dominio público hidráulico.

- En relación con las zonas protegidas para abastecimiento de agua, contempladas en el Registro de Zonas Protegidas del Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Occidental (en adelante, PHCO), en la redacción del proyecto de construcción definitivo se deberá tener en cuenta el artículo 48. Zonas de captación de agua para abastecimiento.

- Si se derivase cualquier tipo de afección a derechos inscritos, el promotor deberá acometer las medidas necesarias para evitar o minimizar las mismas. En todo caso, y con independencia de la responsabilidad administrativa en que pudiera incurrir, habrá de compensar de los eventuales daños producidos a los titulares de tales derechos.

– Respecto del dimensionamiento de la red de drenaje del túnel de acceso, se deberá notificar al ente gestor (Consortio de Aguas Bilbao-Bizkaia) sobre las previsiones contempladas en relación con los caudales de infiltración desde las primeras fases de la redacción de los proyectos constructivos, así como recabar pronunciamiento del citado organismo sobre las soluciones propuestas y su compatibilidad con la infraestructura de saneamiento existente o, si no la hubiera, sobre los condicionantes que deberán ser tenidos en cuenta para admitir las aguas de drenaje provenientes del corredor de acceso y de la Estación, tal y como indica la URA.

1.3.3 Ruido y vibraciones.

– Se garantizará que no se superan los valores límite de inmisión establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

1.3.4 Fauna.

– Previo al inicio y durante la ejecución de las obras, se realizarán prospecciones del terreno por un técnico especializado con objeto de identificar la presencia de ejemplares de especies de fauna amenazada, así como de nidos y/o refugios. Si se produjese esta circunstancia, se paralizarán las obras en la zona y se notificará al Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia.

– Según la Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia, los proyectos o actuaciones con posible afección a Áreas de Interés Especial del visón europeo (Decreto Foral 118/2006, de 19 de julio), así como con afección a las AIE y Áreas Críticas del Alimoche (Decreto Foral 83/2015, de 15 de junio) están sujetas, previa a su aprobación definitiva, al régimen de informes preceptivos y autorizaciones previsto en los respectivos planes de gestión, siendo por tanto imprescindible cursar las consiguientes solicitudes ante este órgano ambiental y gestor de especies amenazadas.

– El cerramiento longitudinal en la zona del emboquille del túnel y el viaducto sobre el río Nervión será continuo y evitará el paso de fauna terrestre al interior de la vía, disponiendo, al menos, un dispositivo de escape unidireccional, así como chapas metálicas para evitar la colisión de aves.

1.3.5 Flora, vegetación y HIC.

– Previo al inicio y durante la ejecución de las obras, se realizarán prospecciones del terreno por un técnico especializado con objeto de identificar la presencia de especies de flora amenaza y/o vegetación de interés. Si se produjese esta circunstancia, se comunicará al Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia de forma que se establezcan las medidas de protección adecuadas.

Durante los trabajos que conlleven la eliminación de cubierta vegetal se delimitarán aquellas áreas en las que aparezcan especies protegidas de flora. Esta delimitación debe mantenerse durante todo el período de ejecución de las obras.

– Durante la fase de construcción se minimizará en lo posible la destrucción y/o degradación de la vegetación natural del terreno, evitando el movimiento de tierras en aquellas zonas que no estén directamente ocupadas por las infraestructuras proyectadas. Asimismo, no se instalarán ni acopios ni instalaciones o superficies auxiliares sobre áreas con HIC y/o con vegetación arbórea o arbustiva de interés.

– La superficie afectada de los HIC deberá ser restaurada o compensada. Los HIC alterados de forma temporal deberán ser restaurados en las mismas superficies en las que se produjo la degradación mediante la preparación o acondicionamiento del suelo e implantación de vegetación con la misma composición específica, proporción de especies, densidad, etc., que permita la progresión hacia el hábitat preexistente. En el caso de que las superficies de HIC y de vegetación natural de interés sean afectadas de forma permanente por ocupación de las instalaciones, se procederá a la compensación en otros terrenos de la superficie detrída. La compensación se realizará implantando el mismo tipo de vegetación existente en el área en la que se produjo la pérdida, al menos en una superficie doble de la afectada.

– Todas las medidas anteriores serán incluidas en el plan de restauración vegetal de los proyectos constructivos en los que se concretarán y detallarán las superficies, técnicas de restauración y especies vegetales a utilizar, ejemplares a compensar en caso de corta, métodos de siembra o plantación y resto de prescripciones técnicas, así como el presupuesto y cronograma de todas las actuaciones. Deberá asegurarse la viabilidad y supervivencia de todas las plantaciones. Se incluirá cartografía detallada que contemple todas las zonas a restaurar, detallando el tipo de hábitat y de comunidad vegetal. Este plan de restauración vegetal deberá contar con el visto bueno de la Diputación Foral de Bizkaia.

1.3.6 Patrimonio cultural, bienes materiales y vías pecuarias.

– Deberá solicitarse la correspondiente autorización y aprobación del estudio y plan de conservación específico de la marquesina de la estación de Bilbao-Abando a los órganos competentes de la diputación foral y gobierno vasco.

– En los proyectos constructivos deberá reflejarse la puesta en valor del conjunto de la estación de Bilbao-Abando como medida compensatoria que deberá estar aprobado conjuntamente con los organismos de patrimonio cultural de la diputación foral y gobierno vasco.

– Si en el transcurso de las obras se produjera el hallazgo de restos arqueológicos y/o restos etnográficos de interés patrimonial se paralizarán inmediatamente las obras en la zona de afección y se balizarán, informando a la Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco que establecerá las medidas oportunas.

– En los proyectos constructivos se realizará un buen replanteo y ajuste de las superficies de ocupación para evitar afecciones a MUP. Respecto de las posibles afecciones sobre MUP, se solicitarán los permisos y autorizaciones pertinentes de afección a estos bienes.

– Se dará cumplimiento a todas las consideraciones y medidas preventivas establecidas por la Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco.

1.3.7 Población y salud humana.

– En los proyectos constructivos se realizará un buen replanteo y ajuste de las superficies de ocupación para evitar afecciones a suelos de alto valor estratégico definidos en el PTS agroganadero.

1.4 Condiciones al programa de vigilancia ambiental.

A continuación, se indican aquellas medidas del programa de vigilancia ambiental que deben ser modificadas o completadas.

– El plan de vigilancia ambiental deberá ser modificado para incluir todas las consideraciones y condiciones de la presente resolución, adaptando su detalle al de las sucesivas fases del proyecto.

– En fase de construcción, además de los informes extraordinarios al inicio y la finalización de las obras y aquellos informes puntuales que se consideren oportunos, se remitirán informes de vigilancia ordinarios con periodicidad trimestral a la unidad del órgano sustantivo responsable del seguimiento del cumplimiento de la declaración de impacto ambiental y al Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia.

– En fase de explotación se deberán remitir a las citadas autoridades informes de vigilancia ordinarios con periodicidad semestral durante los cinco primeros años de explotación de la instalación, y con periodicidad anual desde entonces hasta el décimo año desde la puesta en servicio de la línea, en lo relativo a las plantaciones y siembras, integración paisajística, ruido y vibraciones y seguimiento hidrogeológico, sin perjuicio de los informes extraordinarios en el caso de exista alguna afección no prevista o cualquier otra circunstancia especial, e informes específicos sobre variables concretas. En lo relativo al seguimiento hidrogeológico en el túnel y la estación de Bilbao-Abando se seguirá la misma frecuencia de remisión a la URA y CHC.

– Se establecerán indicadores específicos y cuantitativos para medir cada impacto identificado y la efectividad para corregirlo de cada medida preventiva y correctora contemplada.

– Los proyectos constructivos incluirán el diseño y realización de un seguimiento específico durante los primeros cinco años de explotación, sobre la mortalidad de avifauna y quiropteroфаuna por colisiones y alcances en el entorno del emboquille del túnel y del viaducto sobre el río Nervión para aplicar, en caso necesario, las medidas

correctoras oportunas, como la instalación de postes exentos contrapareados a ambos lados del trazado.

Se realizará un seguimiento de la eficacia de las medidas anticollisión previstas en el emboquille del túnel respecto de la quiropterofauna.

La autorización del proyecto incluirá el programa de seguimiento y vigilancia ambiental completado con las prescripciones anteriores.

Cada una de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en esta declaración deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

Se procede a la publicación de esta declaración de impacto ambiental, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, y a su comunicación al órgano sustantivo para su incorporación al procedimiento de autorización del proyecto.

De conformidad con el apartado cuarto del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 15 de diciembre de 2022.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

ANEXO I

Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones

Consultados	1.ª consulta (29/03/2019)	Consultas a través del art. 40.5 Ley 21/2013 (20/12/2021)
<i>Administración Estatal</i>		
Subdelegación del Gobierno de Bizkaia.	No	–
Oficina Española de Cambio Climático. MITERD.	Sí	No
Confederación Hidrográfica del Cantábrico - MITERD.	Sí	Sí
Subdirección General de Residuos. MITERD.	No	–
Agencia Estatal de Meteorología (AEMET).	No	–
Dirección General del Agua. MITERD.	No	–
Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar.	Sí	–
Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural. MITERD.	No	–
Subdirección General de Calidad del Aire y Medio Ambiente Industrial. MITERD.	No	–
Dirección General de Protección Civil y Emergencias. Ministerio del Interior.	No	–
Ministerio de Defensa.	No	–
Instituto Geológico y Minero de España.	Sí	–
Instituto Geográfico Nacional.	Sí	–
Consejo Jacobeo. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.	No	–
Consejo Asesor de Fomento. Ministerio de Fomento.	Sí	–
ADIF-AV.	Sí	Sí
ADIF. Presidencia.	No	–

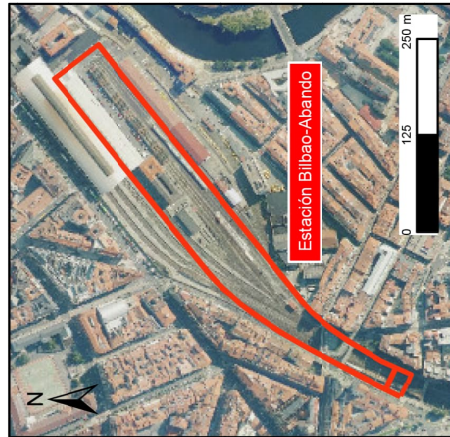
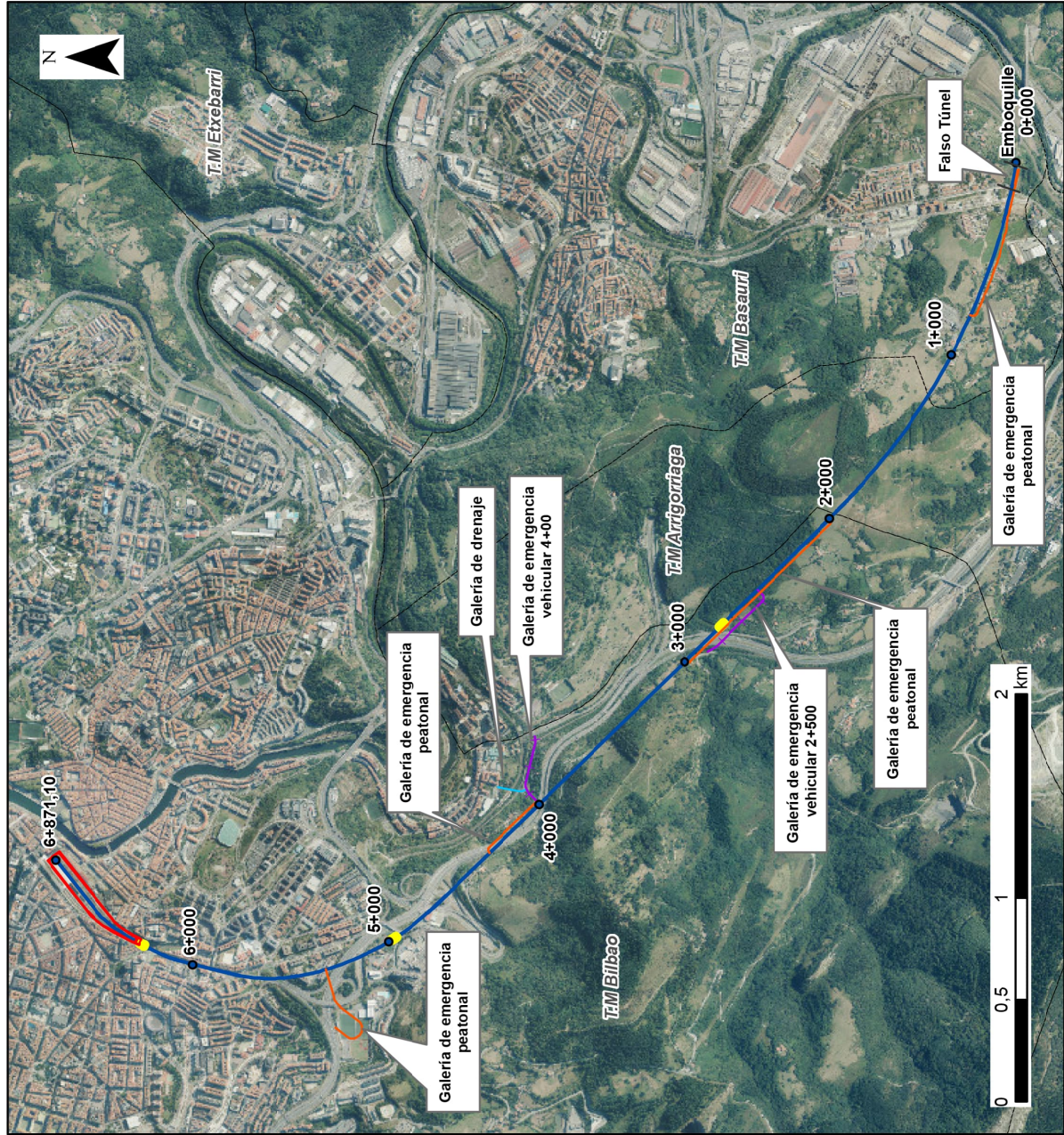
Consultados	1.ª consulta (29/03/2019)	Consultas a través del art. 40.5 Ley 21/2013 (20/12/2021)
<i>Administración Autonómica</i>		
Gobierno Vasco. Presidencia del Gobierno Vasco.	No	–
Gobierno Vasco. Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático-Viceconsejería de Medio Ambiente. Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda.	Sí	Sí
Gobierno Vasco. Dirección de Administración Ambiental-Viceconsejería de Medio Ambiente. Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda.	No	–
Gobierno Vasco. Dirección de Planificación Territorial, Urbanismo y Regeneración Urbana-Viceconsejería de Planificación Territorial. Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda.	No	–
Gobierno Vasco. Viceconsejería de Vivienda. Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda.	No	–
Gobierno Vasco. Viceconsejería de Agricultura, Pesca y Política Alimentaria. Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras.	Sí	–
Gobierno Vasco. Viceconsejería de Industria. Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras.	No	–
Gobierno Vasco. Viceconsejería de Infraestructuras y Transportes. Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras.	Sí	Sí
Gobierno Vasco. Dirección de Patrimonio Cultural-Viceconsejería de Cultura. Departamento de Cultura y Política Lingüística.	Sí	Sí
Gobierno Vasco. Viceconsejería de Salud. Departamento de Salud.	No*	Sí
Gobierno Vasco. Viceconsejería de Seguridad. Dirección de Atención a Emergencias y Meteorología.	Sí	–
IHOBE.	Sí	–
Diputación Foral de Bizkaia. Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural.	Sí	Sí
Diputación Foral de Bizkaia. Departamento de Transportes, Movilidad y Cohesión del Territorio.	Sí	–
Diputación Foral de Bizkaia. Departamento de Administración Pública y Relaciones Institucionales.	No	–
Diputación Foral de Bizkaia. Gabinete del Diputado General.	No	–
Ur Agentzia – Agencia Vasca del Agua.	Sí	Sí
<i>Administración Local</i>		
Ayuntamiento de Bilbao.	Sí	–
Ayuntamiento de Basauri.	No	–
Ayuntamiento de Barakaldo.	Sí	Sí
Ayuntamiento de Orozko.	No	–
Ayuntamiento de Erandio.	No	–
Ayuntamiento de Arrigorriaga.	No	–
Ayuntamiento de Zamudio.	No	–
Ayuntamiento de Galdakao.	No	–
Ayuntamiento de Lemoa.	No	–
Ayuntamiento de Igorre.	No	–

Consultados	1.ª consulta (29/03/2019)	Consultas a través del art. 40.5 Ley 21/2013 (20/12/2021)
Ayuntamiento de Zaratamo.	Sí	-
Ayuntamiento de Bedia.	No	-
Mancomunidad Arratiako.	No	-
Mancomunidad de la margen izquierda y zona minera.	No	-
Mancomunidad de servicios del Txorierri.	No	-
<i>Entidades Públicas y Privadas</i>		
Acciona Rail Services, SA.	No	-
Aisa Tren, SAU.	No	-
Alsa Ferrocarril, SAU.	No	-
Arcelormittal Siderail, SA.	No	-
Arramele Siglo XXI, SA.	No	-
Arriva Spain Rail, SA.	No	-
Asturmasa Rail, SAU.	No	-
Avanza Tren, SAU.	No	-
Comsa Rail Transport, SA.	No	-
Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles SA (CAF).	No	-
Continental Rail, SA.	No	-
ECO Rail, SAU.	No	-
Empresa Blas y Cia, SAU.	No	-
Empresa Ruiz, SA.	No	-
Ferrovial Railway, SA.	No	-
EUSKO TRENBIDEAK-FFCC Vascos, SA.	No	-
FGC Rail, SA.	No	-
Global Rail, SAU.	No	-
Guinovart Rail, SA.	No	-
Iberrail Spanish Railroads, SAU.	No	-
Ilsa.	No	-
Interurbana de Autobuses, SA.	No	-
La Sepulvedana, SAU.	No	-
Logibérica Rail, SAU.	No	-
Logitren Ferroviaria, SAU.	No	-
Low Cost Rail, SA.	No	-
Monbus Rail, SA.	No	-
Motion Rail, SAU.	No	-
Moventis Rail, SAU.	No	-
Nogartrain, SAU.	No	-
Renfe Mercancías.	No	-

Consultados	1.ª consulta (29/03/2019)	Consultas a través del art. 40.5 Ley 21/2013 (20/12/2021)
Renfe Viajeros.	No	-
Sagalés Rail, SA.	No	-
Socibús, SA.	No	-
Suardiaz Rail Company, SA.	No	-
Tracción Rail, SA.	No	-
Transportes Mixtos Especiales (TRAMESA), SA.	No	-
Transfesa Rail.	No	-
Transitia Rail, SA.	No	-
Vectalia Rail, SA.	No	-
Veloi Rail, SA.	No	-

* Subsanado con fecha 5 de noviembre de 2019.

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA NUEVA RED FERROVIARIA DEL PAÍS VASCO. CORREDOR DE ACCESO Y ESTACIÓN BILBAO-ABANDO



Leyenda

- Estación Bilbao-Abando
- Túnel de Acceso
- Pozos de ventilación
- Galería peatonal
- Galería vehicular
- Galería drenaje
- Puntos kilométricos
- ⋮ Términos municipales

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA NUEVA RED FERROVIARIA DEL PAÍS VASCO. CORREDOR DE ACCESO Y ESTACIÓN BILBAO-ABANDO

