

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

20054 *RESOLUCIÓN de 20 de octubre de 2000, de la Secretaría de Estado de Aguas y Costas, por la que se modifica la Resolución de 23 de marzo de 1998, por la que se constituye, con carácter permanente, la Mesa de Contratación de la Dirección General de Costas.*

Por Resolución de la Secretaría de Estado de Aguas y Costas, de fecha 23 de marzo de 1998 («Boletín Oficial del Estado» número 82, de 16 de abril), se constituye, con carácter permanente, la Mesa de Contratación de la Dirección General de Costas.

Con el fin de adaptar la composición de la Mesa a la relación actual de puestos de trabajo, se considera conveniente modificar la integración de la misma.

Por tanto, esta Secretaría del Estado, de conformidad con lo previsto en los artículos 81 del Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, y 22.2 del Real Decreto 390/1996, de 1 de marzo, ha resuelto:

Primero.—La Mesa de Contratación de la Dirección General de Costas estará formada por los siguientes miembros:

Presidente: Titular, el Coordinador de Área de Contratación y Normativa. Suplente, el Jefe de Área Presupuestaria y Control de Gestión.

Vocales:

a) Titular, el Jefe de Área Técnica de la Unidad de Apoyo de la Dirección General de Costas. Suplente, un Jefe de Servicio adscrito a la Subdirección General de Gestión del Dominio Público Marítimo-Terrestre.

b) Titular, el Jefe de Área de Proyectos y Obras. Suplente, un Jefe de Servicio adscrito a la Subdirección General de Actuaciones en la Costa.

c) Un Abogado del Estado del Servicio Jurídico del Departamento.

d) Un Interventor de la Intervención Delegada en el Departamento de la Intervención General de la Administración del Estado.

Secretario: El Jefe de la Sección de Contratación. Suplente, un Jefe de Sección adscrito a la Unidad de Apoyo.

Segundo.—Queda derogada la Resolución de la Secretaría de Estado de Aguas y Costas de 7 de octubre de 1998, por la que se modifica la Resolución de 23 de marzo de 1998.

Tercero.—La presente Resolución entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 20 de octubre de 2000.—El Secretario de Estado, Pascual Fernández Martínez.

20055 *RESOLUCIÓN de 22 de octubre de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Proyecto de la nueva red ferroviaria en el País Vasco», de la Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario del antiguo Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente remitió con fecha 2 de agosto de 1994, a la antigua Dirección

General de Política Ambiental, la Memoria-resumen del estudio informativo «Nueva red ferroviaria en el País Vasco», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 24 de febrero de 1995, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 25 de julio de 1998; posteriormente, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 26 de septiembre de 1998, se estableció una prórroga hasta el 30 de octubre de 1998.

El anexo II incluye los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos que se consideran más relevantes del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 30 de noviembre de 1999 la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Nueva red ferroviaria en el País Vasco».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada y estudiadas las distintas combinaciones de actuaciones individuales sobre el trazado, propuestas en el estudio de impacto ambiental, se considera que la opción ambientalmente más favorable es la propuesta por la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes y que en el recorrido por la Llanada alavesa entre Vitoria-Gasteiz y Luko, considera la alternativa Arkaute; en el valle del Ibaizabal opta por la alternativa sur (ladera sur); y en el valle del río Oria, se decide por la alternativa oeste (ladera oeste), adecuando el trazado conforme a lo dispuesto en esta declaración, y cumpliendo el condicionado que a continuación de la citada adecuación se expone.

1. Adecuación ambiental del proyecto:

El trazado propuesto, tal como viene definido en el estudio informativo sometido a información pública, como resultado de la misma y por la mejora ambiental que supone, deberá modificarse en el trazado definitivo del proyecto de construcción, siempre que sea viable, en los siguientes términos:

a) Considerando que el ferrocarril en superficie supone una limitación para el desarrollo de la ciudad de Vitoria, y con el fin de favorecer la integración ferrocarril-ciudad, se estudiará el soterramiento del trazado ferroviario a la altura de Ali, cerca del nudo en el que se unen la avenida del Mediterráneo y el bulevar de Euskal-Herría para seguir la traza de las calles mencionadas, saliendo por el este, ligeramente al sur del Pabellón Araba y enlazando con una curva a izquierdas con el eje Vitoria-Aramaio.

b) Con el fin de no afectar los yacimientos prehistóricos de las cuevas de Kobatxo y Atxabal, evitando asimismo la posible afección a la cantera de Kobate, se desplazará el trazado unos 200 metros hacia el oeste, respecto del trazado del estudio informativo, modificando la conexión de Elorrio, desplazándola hacia el oeste, y el paso por Iguria.

c) Al objeto de alejar la traza del núcleo de Aduna, a la par que se evite la observación directa del viaducto sobre el Oria y la N-I desde Andoain, se desplazará el trazado hacia el noroeste, iniciando la variante en el punto kilométrico 50/705,56 y terminando en la entrada a la estación de Astigarraga.

d) Para evitar la afección la zona residencial de Ventas, en el entorno de Irún, se estudiará, a la altura del punto kilométrico 79+300, la incidencia

que el vertedero existente puede suponer sobre el desplazamiento del trazado hacia el sur, un máximo de 230 metros.

e) En los casos en que no se haya podido evitar el paso de la traza sobre o bajo vertederos que contengan residuos tóxicos o peligrosos, durante la fase de redacción del proyecto constructivo se realizarán los estudios de caracterización de los vertidos y los lixiviados que se producen, aplicando las medidas correctoras y de gestión de tales residuos, de acuerdo con las normativas vigentes, durante la fase de construcción.

2. Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y de la vegetación:

a) Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con el objeto de minimizar la ocupación del suelo y la afección a la vegetación y los cultivos. La zona acotada se limitará, siempre que sea posible, a la franja de ocupación de la explanación de la vía. La zona de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación del personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

b) En las zonas de trazado que atraviesan las siguientes unidades de vegetación y cultivos, el acceso a la obra se llevará a cabo únicamente a través de la propia traza y de los caminos existentes: Encinar cantábrico o encinar del interior; quejigal subcantábrico; robledal eutrofo subatlántico; robledal acidófilo; robledal bosque mixto atlántico; hayedo acidófilo; fresneda-olmeda; alameda-aliseda mediterránea; aliseda cantábrica.

c) Se evitará la ubicación y afección de instalaciones auxiliares de obra (parques de maquinaria, instalaciones provisionales, plantas de hormigonado, etc.), zonas de préstamo y vertederos en las zonas especificadas en el apartado anterior.

d) Se recuperará la capa superior del suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por las obras para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a 1,5 metros para facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abonado periódico. Con carácter general, los taludes en tierras se restaurarán con tierra vegetal.

3. Medidas de protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas:

a) Con objeto de no producir impactos significativos sobre las características de la hidrología superficial formada por los ríos Nervión, Zeberio, Ibaizabal, Arratia, Indusi, Zadorra, Deba, Urola, Oria, Leitzarán, Urumea Oiartzun y Bidasoa, no se localizarán canteras, préstamos, ni se verterán materiales (aceites, carburantes, restos de hormigonado, escombros, etc.) ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra, en áreas desde las que directamente o por escorrentía se afecte a dichos cauces. En los márgenes de los ríos citados, se utilizarán parapetos, entramados vegetales y balsas de decantación, que retengan los sedimentos producidos por la obra.

b) Cada cauce interceptado tendrá su propio drenaje transversal, desechándose la reunión en un único punto de drenaje de las escorrentías correspondientes a distintas cuencas parciales.

c) En los 103 casos en que los cursos de agua son atravesados en terraplén, se debe estudiar el efecto barrera de la nueva plataforma en los cauces afectados en caso de avenidas, ya que se puede modificar la altura de la lámina de agua. En cualquier caso se deberá consultar al respecto, con las Confederaciones Hidrográficas y los organismos competentes en aguas.

d) Todas las aguas que salgan de las bocas de los túneles, como consecuencia de la perforación, así como las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre ríos, arroyos y barrancos. El agua que se evacúe de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua y barrancos si sus características no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a los vertidos. Si el agua no cumple estos requisitos, deberá ser tratada por un sistema adecuado que garantice el cumplimiento de las exigencias antes descritas de forma previa a su vertido.

e) En la redacción del proyecto definitivo deberá realizarse un estudio hidrogeológico detallado, en el espacio número 25 Udalaitz, sobre el funcionamiento del aprovechado sistema kárstico de aguas subterráneas, al objeto de evitar la entrada de sólidos (tierras) y otros contaminantes arrastrados por la escorrentía sobre las superficies alteradas, así como para conocer mejor el acuífero y su funcionamiento y reponer caudales una vez finalizadas las obras.

4. Medidas de protección de la fauna:

a) Antes de la aprobación definitiva del proyecto de construcción, se realizará un estudio, en consulta con los órganos competentes del Gobierno Vasco y de las Diputaciones Forales, sobre las especies presentes en la zona, determinando grupos faunísticos y tamaño de las poblaciones afectadas, su comportamiento territorial y rutas de desplazamiento, así como el grado de predación y furtivismo. Con los resultados de dicho estudio se definirá el diseño, localización y presupuesto de los pasos necesarios, así como las características adecuadas del cerramiento de la vía. En el estudio se prestará especial atención a los humedales de Arkautz y Salburua, el cruce con los ríos Urumea y Zadorra, el paso por el monte Udalaitz, los encinares de Aramaiona, Kobate, Garagarza y Mazmela, así como las líneas divisorias de aguas.

5. Medidas para la prevención del ruido en áreas habitadas y en zonas de interés faunístico:

a) El proyecto de construcción incluirá un estudio, a nivel de proyecto, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de funcionamiento en los 533 puntos identificados en el estudio de impacto ambiental, particularmente en las cercanías de las 57 edificaciones que se señalan como más vulnerables. El citado estudio determinará la necesidad de desarrollar las medidas de protección acústicas propuestas por el estudio de impacto ambiental y, en su caso, las características de dichas medidas.

b) Se estudiará, especialmente, la posible afección al Centro Hospitalario de Usánsolo (Galdakao), así como al conjunto de edificios del valle del Urumea, próximos a la traza.

c) Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por el ferrocarril serán los siguientes, medidos a 2 metros de las fachadas y para cualquier altura de las edificaciones:

Zonas residenciales:

Leq (siete-veintitrés horas) menor de 65 dB (A).
Leq (veintitrés-siete horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (siete-veintitrés horas) menor de 75 dB (A).
Leq (veintitrés-siete horas) menor que 75 dB (A).

En cuanto a zonas hospitalarias, centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas, se deberá garantizar que la actividad a la que estén destinadas no sufra alteraciones por motivos acústicos.

Zonas de interés faunístico, considerando como tal las definidas como de sensibilidad faunística muy alta en el estudio de impacto ambiental:

Leq (veinticuatro horas) menor de 60 dB (A), medidos a 200 metros del borde de la infraestructura y a una altura de 1,5 metros.

d) Tampoco deberán superarse, en ninguna de las zonas descritas en el apartado a), los 85 dB (A) $L_{máx}$, medidos en análogas condiciones a las expuestas para los valores de Leq.

e) En el caso de adoptarse medidas de protección acústica, éstas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la disminución de la inmisión acústica prevista. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra y se integrarán paisajísticamente en el entorno de la actuación.

f) En las zonas de interés faunístico, como pueden ser las zonas de ribera de los ríos Urumea y Zadorra, en los que se pueden ver afectadas las especies avícolas y piscícolas, se desarrollará una campaña de mediciones de manera que se pueda diseñar un mapa de isófonas en ambos márgenes del ferrocarril, que permita decidir la necesidad de implementar medidas correctoras adicionales.

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

6. Medidas de protección del patrimonio histórico y arqueológico:

a) El proyecto de trazado y construcción incorporará, en coordinación con el Gobierno Vasco y las Diputaciones Forales, un plan de prospección arqueológica de la franja de ocupación de la nueva infraestructura, de los caminos de acceso y de las superficies destinadas a acoger instalaciones auxiliares, zonas de préstamos y vertederos. Dicho plan prestará especial atención al poblado y templo de Petriquiz, las cuevas Atxabal, Lezetxiki, Letzetxikiko Harpea y Oterreta II, el poblado de Basagain, la ermita y necrópolis de San Martín de Finaga, el castro de Malmasin, en Arrigorriaga, la ermita de San José de Elorrio, la Iglesia de la Asunción de Nuestra Señora y el poblado de Legarduchi.

b) En la Memoria final de la prospección se propondrán las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, así como un programa de actuación, compatible con el plan de obra, que considere las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

7. Medidas de defensa contra la erosión, de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra:

El proyecto incluirá las medidas ejecutables de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y ecológica, de acuerdo con lo propuesto en el estudio de impacto ambiental y en este condicionado, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjuntas y de modo sincronizado con el resto de las obras, para la reducción de los impactos ambientales y la restauración de los terrenos afectados por las mismas. Además se tendrán en cuenta las siguientes medidas:

a) Se utilizarán como zonas de préstamos para extracciones de áridos, canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

b) Con carácter previo al comienzo de las obras, el titular de la obra deberá presentar para su aprobación por la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco, para cada vertedero, un proyecto de instalación de depósitos de sobrantes, de acuerdo a lo establecido en la legislación autonómica, Decreto 423/1994, de 2 de noviembre, sobre gestión de residuos inertes e inertizados. El contenido de este proyecto se ajustará a lo especificado para «rellenos» en la Orden de 15 de febrero de 1995, sobre contenido de los proyectos y memorias descriptivas de instalaciones de vertederos de residuos inertes o inertizados, rellenos y acondicionamientos de terreno.

c) Los vertederos permanentes donde se acopiasen más de 50.000 metros cúbicos vendrán definidos completamente en el proyecto constructivo. Su ubicación y características figurarán en todos los documentos del proyecto y tendrán carácter contractual.

d) Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar.

e) Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y caminos existentes. Una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo los que tengan una utilidad permanente, que, a estos efectos, tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

8. Seguimiento y vigilancia:

Se redactará un programa de vigilancia para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el condicionado de esta declaración.

En el programa se detallará el seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y periodo de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Secretaría General de Medio Ambiente por la Secretaría de Estado de Infraestructuras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Secretaría de Estado de Infraestructuras, como responsable de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de sus costes, dispondrá de una Dirección Ambiental de la obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el grado de cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del Proyecto dispondrá en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

- a) Comunicación del Acta de comprobación del replanteo.
- b) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre las medidas de protección y conservación de suelos y de la vegetación realmente ejecutadas, de acuerdo a lo especificado en la condición 2.

Informe de las medidas de protección del sistema hidrológico realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 3.

Informe de las medidas de protección a la fauna realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 4.

Informe sobre las medidas de prevención del ruido en áreas habitadas, realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 5.

Informe sobre la prospección arqueológica y medidas de protección realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 6.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 7.

c) Anualmente y durante un plazo de tres años a partir de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe visado por el órgano competente en materia de conservación de la naturaleza del Gobierno Vasco, de las eventuales afecciones a la fauna a que se refiere la condición 4 y un informe sobre la eficacia de las medidas de protección de la fauna terrestre realizadas, para lo cual se establecerá un programa de seguimiento que permita comprobar el funcionamiento de las mismas.

Informe sobre los niveles de ruido realmente existentes en las áreas habitadas y en las de interés faunístico a que se refiere la condición 5 y, en su caso, medidas complementarias a realizar.

Informe sobre el estado, evolución y eficacia de las medidas correctoras para la recuperación, restauración, integración paisajística de la obra y de defensa contra la erosión a que se refiere la condición 7.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Del examen de esta documentación por parte de la Secretaría General de Medio Ambiente podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

9. Documentación adicional:

La Secretaría de Estado de Infraestructuras remitirá a la Secretaría General de Medio Ambiente, antes de la aprobación definitiva del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo la inclusión en la documentación de contratación de las obras de los documentos prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece, así como los siguientes informes y proyectos:

Proyecto de tratamiento de las aguas residuales, de acuerdo con lo establecido en la condición 3, así como el programa de seguimiento analítico de las aguas previsto.

Proyecto de medidas de protección a la fauna a que se refiere la condición 4.

Proyecto de medidas de prevención del ruido en áreas habitadas y zonas de interés faunístico, a que se refiere la condición 5.

Programa de protección del patrimonio arqueológico compatible con el plan de obra, a que se refiere condición 6.

Proyectos de instalación de depósitos de sobrantes, así como proyecto de medidas para la defensa de la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 7.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la Dirección Ambiental de obra, a que se refiere la condición 8.

En la redacción del proyecto de construcción se incluirá un anejo denominado «Análisis ambiental», en el que se incluirán todos los aspectos relacionados con el cumplimiento de esta declaración de impacto ambiental, y en el que se identificarán, describirán y valorarán los problemas ambientales. En él se incluirá el proyecto y presupuesto de medidas correctoras necesarias y compensatorias que se deriven de las condiciones establecidas en la presente declaración de impacto ambiental.

10. Definición contractual de las medidas correctoras:

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas preventivas y correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración, figurarán en la Memoria, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del Programa de Vigilancia Ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 22 de octubre de 2000.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Los organismos, entidades y particulares consultados, a los que se remitió la memoria-resumen, han sido los siguientes:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
CEDEX	
Confederación Hidrográfica del Ebro	
Confederación Hidrográfica del Norte	
Delegación del Gobierno en el País Vasco	
ICONA	
Instituto Tecnológico y Geominero de España	X
Viceconsejería de Medio Ambiente. Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente	X
Dirección Territorial del MOPTMA en el País Vasco	
Presidencia del Gobierno Vasco	
Departamento de Economía, Planificación y Medio Ambiente del País Vasco-Gobierno Vasco	
Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco	
Viceconsejería de Cultura del Gobierno Vasco	
Viceconsejería de Transportes-Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco	
Viceconsejería de Obras Públicas-Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco	
Centro de Patrimonio Cultural Vasco	
Ararteko-Defensor del Pueblo del País Vasco	
Ayuntamiento de Abadiño	X
Ayuntamiento de Atxondo	
Ayuntamiento de Aduna	X
Ayuntamiento de Alegría de Oria	
Ayuntamiento de Amorebieta	X
Ayuntamiento de Andoain	X
Ayuntamiento de Anoeta	
Ayuntamiento de Antzuola	
Ayuntamiento de Aramaio	X
Ayuntamiento de Arzua-Barrundia	
Ayuntamiento de Arrigorriaga	
Ayuntamiento de Artea-Castillo Elejabeitia	X
Ayuntamiento de Asteasu	
Ayuntamiento de Astigarraga	X
Ayuntamiento de Basauri	X
Ayuntamiento de Beasain	X
Ayuntamiento de Bériz	
Ayuntamiento de Bilbao	
Ayuntamiento de Dima	
Ayuntamiento de Durango	
Ayuntamiento de Elorrio	X
Ayuntamiento de Eskoriatza	
Ayuntamiento de Ezkio-Itsaso	
Ayuntamiento de Galdakao	
Ayuntamiento de Hernani	
Ayuntamiento de Hernalde	X
Ayuntamiento de Igoerre	
Ayuntamiento de Irún	
Ayuntamiento de Itsasondo	
Ayuntamiento de Iurreta	X
Ayuntamiento de Legorreta	
Ayuntamiento de Legutiano	
Ayuntamiento de Leintz-Gatzaga	
Ayuntamiento de Lezo	
Ayuntamiento de Mañaria	X
Ayuntamiento de Mondragón-Arrasate	X
Ayuntamiento de Ordizia	X
Ayuntamiento de Ormaiztegui	
Ayuntamiento de Oiartzun	X
Ayuntamiento de Pasaia	
Ayuntamiento de Errentería	
Ayuntamiento de San Sebastián-Donostia	
Ayuntamiento de Tolosa	
Ayuntamiento de Urnieta	
Ayuntamiento de Urretxu	
Ayuntamiento de Bergara	X
Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz	X
Ayuntamiento de Zarátamo	
Ayuntamiento de Zeberio	
Ayuntamiento de Zizurkil	
Ayuntamiento de Zumárraga	
Cámara de Comercio de Guipúzcoa	X
Departamento de Cultura-Diputación de Bizkaia	X
Diputación Foral de Álava	
Diputación Foral de Gipuzkoa	
Diputación Foral de Bizkaia	
Dirección General de Medio Ambiente-Diputación de Bizkaia ..	
Parque Natural de Urkiola	X
Departamento de Biología Vegetal y Ecología-Universidad del País Vasco	X
Departamento de Derecho Público-Universidad del País Vasco .	
Departamento de Estratigrafía-Geodinámica-Paleontología-Universidad del País Vasco	
Departamento de Geografía-Universidad de Deusto	
Departamento de Prehistoria e Historia Antigua-Universidad de Deusto	
Abogados y Técnicos Asociados	
Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del País Vasco	X
Comisión de Medio Ambiente-Colegio Oficial de Biólogos	X
ADENA	
AEDENAT	X
Aloña Mendi Espeleologi Taldea	
Aranzadi Sociedad de Ciencias Naturales	
Besaide Espeleologi Taldea	
CODA	
Eguzki Araba	
Eguzki Donostia	
Eguzki Bilbao	
EHNE-UGAV	X
Eki	
Eki Araba	
Eki Gipuzkoa	
Elorrioko Ecologi Taldea-Elorrixa	
Erreka Plataforma Bizkaia	
Euskal Erriko Berdeak	
FAT	
Federación Vasca de Montaña	
Federación Vasca de Montañismo	
Gaden-Grupo Alavés Defensa y Estudio Naturaleza	
Grupo de Actividades Espeleológicas	
Grupo Ecológico Alavés	
Grupo Espeleológico Vizcaíno	
Hagin-Amigos de la Tierra	
Hipermercado Eroski Elorrio	
Ingeba	
Instituto Alavés de la Naturaleza	X
Kapirixo-Sociedad para la Protección del Patrimonio Cultural .	
Katgorri Ekologista Taldea	
Lanius-Sociedad Ornitológica	
Natur-Asociación Ecologista	
Natur-Asociación Euskalhemia	
Pol-Pol Mendizale Elkarte Mendia Bizirik	
SEO	
Saizuri Ingurugiro Elkarte	
Sociedad de Ciencias Aranzadi	
Taller de Ecología de Gernika	
Taller Ecologista de Basauri	
Txingudi Aldeko Koordinakundea	
Urkiolaren Aldeko Batzordea	

Del contenido de las contestaciones recibidas, cabe destacar desde el punto de vista ambiental, los siguientes aspectos:

Instituto Tecnológico y Geominero de España:

Realiza una serie de consideraciones metodológicas genéricas.

Viceconsejería de Medio Ambiente-Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente:

Señala los aspectos más relevantes que se deberán considerar en el estudio de impacto ambiental, a partir de la memoria-resumen recibida y del «Anteproyecto y estudios complementarios de la nueva red ferroviaria del País Vasco» de mayo de 1991.

Desaconseja la alternativa 3 que presenta no sólo mayor complejidad técnica sino también afecciones de mayores magnitudes en el medio.

Propone una metodología distinta en tres fases (estudio previo de impacto ambiental; proyecto de trazado y su EIA, y proyecto constructivo y su EIA).

Considera la necesidad de estudiar aspectos tales como:

Orografía y geotecnia: Complejidad de relieve, inestabilidad de laderas, estudio de vertederos.

Núcleos urbanos: Planeamientos urbanísticos territoriales, efecto barrera, ruido, pérdida de suelo productivo.

Infraestructuras viarias: Análisis conjunto de las existentes y las futuras.

Espacios de interés naturalístico y paisajístico: Espacios de protección especial, bosques, campiñas, paisajes sobresalientes, patrimonio subterráneo, efecto barrera.

Calidad de las aguas: Superficiales y subterráneas.

Aporta una relación de la documentación que considera de interés para la redacción del estudio de impacto ambiental.

Ayuntamiento de Abadiño:

Comunica que la documentación enviada es insuficiente, oponiéndose en todo caso a las alternativas 1 y 2, pudiendo ser viable la alternativa 3, siempre que se disponga de un estudio detallado de la misma.

Ayuntamiento de Aduna:

Solicita la realización de un debate social en torno a la necesidad de la actuación y manifiesta la oposición al proyecto dada la grave afección que causaría sobre su población y sobre el futuro desarrollo de su municipio.

Por otro lado, propone una serie de puntos a tener en cuenta dentro del estudio de impacto ambiental, como son:

Dolinas y zonas de hundimiento, existentes en la zona comprendida entre el vertedero de pasta de papel y la regata Anzibar y actualmente rellenas con diversos tipos de materiales. Asimismo, la estabilidad de las galerías de una mina de yeso próxima, donde se han depositado fangos procedentes de una planta de tratamiento de residuos tóxicos y peligrosos, podría verse afectada por los posibles desmontes.

Proximidad a zonas habitadas, por la afección a la calidad de vida debido al ruido y al impacto visual.

Impacto paisajístico. La traza atravesaría un paisaje típico de campiña, creando un efecto barrera a ambos lados de la misma. Asimismo se estima necesario un estudio de la correcta gestión de las tierras procedentes de desmontes.

Todo ello hace que considere necesaria la justificación del trazado a su paso por el municipio, así como la realización de un estudio de viabilidad de otros posibles trazados.

Ayuntamiento de Amorebieta:

Considera que la información presentada es absolutamente insuficiente para efectuar cualquier mínima evaluación, solicitando mayor y más precisa información, pues con el conocimiento actual se suponen graves afecciones al municipio.

Ayuntamiento de Andoain:

Tras proceder a la descripción de las principales características del medio que podrían verse afectadas dentro del municipio (suelos de interés agrícola, acuíferos subterráneos, pequeños bosques autóctonos, caseríos, ermitas, río Oria, etc.), se hace referencia a los aspectos que deberían recogerse en el estudio de impacto ambiental.

Ayuntamiento de Aramaio:

Manifiesta el rechazo actual al proyecto, por considerarlo inadecuado, tanto el procedimiento como las alternativas, así como no justificado por su enorme gasto económico, ambiental y social.

Asimismo considera que la realización del proyecto supondría un grave deterioro del patrimonio cultural y natural, clave para el futuro desarrollo de Aramaio, sin que revierta a cambio beneficio alguno para el municipio.

Ayuntamiento de Artea-Castillo Elejabeitia:

Desestima la alternativa 3 por razones tales como la división del municipio por la mitad, el impacto visual y sonoro en la población, el impacto social por afectar a las mejores tierras de labor y a los Parques Naturales de Gorbeia y Urkiola.

Ayuntamiento de Astigarraga:

Respecto a la alternativa del valle de Urumea (alternativa 1), se expone que cualquier trazado propuesto se deberá estudiar conjuntamente con el resto de comunicaciones y afecciones urbanas que se realicen. Asimismo, considera necesaria la globalización del estudio de impacto ambiental en lo referente a los trazados viarios y al tratamiento de río Urumea propuestos.

Respecto a la alternativa de ventas de Astigarraga (alternativa 3) sugiere la posibilidad de un trazado subterráneo en la zona de Astigarraga.

Ayuntamiento de Basauri:

Señala que la traza afecta a suelo urbano residencial y suelo no urbanizable. Establece, sobre el primero, la necesidad de la construcción de pantallas antirruído para minimizar el impacto acústico, mientras que sobre el segundo no destaca ningún aspecto.

Ayuntamiento de Beasain:

Solicitan se les envíe la documentación a una escala de mayor detalle.

Ayuntamiento de Elorrio:

Se encuentran afectados por las alternativas 1 y 2, discutiendo la primera por el núcleo original de pueblo entre otros, donde se ubican edificaciones de gran valor histórico. Asimismo, atañe a una zona consolidada de uso terciario, coincidiendo parte del trazado con la circunvalación de Elorrio, con proyecto aprobado.

La alternativa 2 afecta al barrio de Iguia.

Consideran preferibles, en principio, las alternativas más meridionales.

Ayuntamiento de Hernialde:

Proponen la realización de un debate social e institucional sobre la necesidad de este tipo de infraestructuras.

Manifiestan, sin especificar, las graves consecuencias ambientales, sociales, de ordenación del territorio y económicas que supondrían no sólo para el municipio sino también para la comarca.

Ayuntamiento de Iurreta:

Considera, en relación con las condiciones geográficas, y socioeconómicas del municipio, los siguientes aspectos:

La alternativa 1 es totalmente inviable, al condicionar el desarrollo urbanístico y afectar a instalaciones comunitarias.

La alternativa 2 deberá contemplar todas las medidas correctoras que minimicen el impacto visual y ambiental.

La alternativa 3, pese a que no discurre por su municipio, señala su afección al Parque Natural de Urkiola.

Ayuntamiento de Mañaria:

Propone que se desestime la alternativa 3 debido a las afecciones que ocasionaría al Parque Natural de Urkiola y a la limitación que supondría para el futuro desarrollo del casco urbano del municipio.

Ayuntamiento de Mondragón-Arrasate:

Propone que se tengan en cuenta en el estudio de impacto ambiental las «cuevas de Leze Txiki» enclavadas en una zona declarada de interés arqueológico preferente, la zona industrial de Kobate, el estudio hidrogeológico de la zona, con el fin de evitar contaminación en agua, suelo, así como un análisis de ubicación de vertederos.

Ayuntamiento de Ordizia:

Señala la gran visibilidad junto al municipio de Itsasondo, pudiendo ocasionar un gran impacto visual y medioambiental.

Ayuntamiento de Oiartzun:

Recalca la insuficiencia de la documentación para llevar a cabo cualquier apreciación, resolviendo con la desaprobación del paso de la traza por su valle.

Ayuntamiento de Bergara:

Subraya el gran impacto ambiental que se produciría sobre el valle de Angiozar, además del fuerte impacto visual en el cruce sobre el Deba.

Proponen como alternativa del valle de Angiozar el paso por el valle de Epele, menos habitado y ya ocupado por la carretera Beasain-Durango.

Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz:

Destaca la afección de terrenos agrícolas de calidad, aunque sean de bajo valor paisajístico. Subraya también la importancia de las soluciones constructivas por el impacto sobre los cursos de agua, especialmente a su paso por el río Zadorra, y de la aplicación de medidas correctoras para la integración visual del trazado.

Señala también la existencia, en las proximidades de la traza, de un área de interés arqueológico, el yacimiento de Petríquiz.

Recalca a su vez la necesidad de aplicar medidas que corrijan el impacto acústico tanto en las inmediaciones del casco urbano como en las cercanías de las localidades que pudieran verse afectadas.

Considera que el proyecto provocaría un efecto barrera para la expansión del casco urbano, además de un grave impacto sonoro por lo que propone enterrar la traza. Asimismo sugiere como nueva solución desviar el trazado haciéndolo coincidir con el corredor previsto al noreste de la ciudad para el futuro tramo Armiñon-Urbina de la autopista Burgos-Malaga.

Cámara de Comercio de Guipúzcoa:

No plantea sugerencias por el poco detalle de los planos, aunque señala su inquietud por la inexistencia de conexión con el puerto de Pasajes.

Departamento de Cultura-Diputación de Bizkaia:

Habida cuenta de que la información presentada se considera insuficiente, solicita el envío de una documentación detallada para poder evaluar los impactos.

Diputación Foral de Bizkaia-Departamento de Agricultura-Parque Natural de Urkiola:

Considera las alternativas 1 y 2 como las de menor repercusión sobre el Parque Natural de Urkiola, aunque hacen constar la escasa información existente para valorar los impactos. Asimismo considera que el paso por los terrenos del Parque debería ser subterráneo, dada la calificación de la zona como de especial protección y la incompatibilidad con los objetivos de este espacio natural si discurriera a cielo abierto.

La alternativa 3 se considera inaceptable por el grave impacto que causaría no sólo dentro del Parque sino también fuera del mismo, en las sierras de Anboto y Alluitz, además de su incompatibilidad con los objetivos y fines del Parque.

Departamento de Biología Vegetal y Ecología-Universidad del País Vasco:

Sus comentarios son prácticamente idénticos a los del Colegio de Biólogos, que aparece más adelante.

Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del País Vasco:

No efectúan comentarios significativos.

Comisión de Medio Ambiente-Colegio Oficial de Biólogos:

Realiza una serie de consideraciones generales como son la necesidad de evaluar las afecciones tanto en la fase de construcción como en la de explotación, y de evitar zonas de grandes pendientes y altitud con mayor visibilidad, proponiendo el trazado subterráneo en los tramos de especial interés naturalístico, con una gestión adecuada de los materiales sobrantes. Asimismo, consideran de especial importancia medidas correctoras como la integración ambiental mediante repoblaciones y el apantallamiento acústico de la línea férrea, o incluir pasos para la fauna, sugiriendo agrupar los impactos en lugares ya degradados.

Por otro lado, elabora un análisis de la alternativa 1, como trazado básico, ya que considera que las alternativas 2 y 3 no mejoran el trazado desde el punto de vista medioambiental, y aporta sugerencias en diversos tramos del trazado (acercar la traza a la autopista Bilbao-Behobia, practicar un trazado subterráneo al atravesar el Puerto de Descarga, acercar al núcleo urbano el apartadero de Zumárraga, aproximar al final del trazado hacia Irún la línea al núcleo industrial en la orilla de la ría de Oyazun y continuar por el eje definido por la autopista, intensificar las tareas de recuperación ambiental en la segunda parte del tramo de conexión desde Vitoria, proponiendo para el área del monte Udalaiz un trazado subterráneo, y evitar en la tercera parte de este mismo tramo cotas elevadas y visibles).

AEDENAT:

Propone la paralización del proyecto por fomentar un modelo de desarrollo insostenible, contribuir a la destrucción de la economía tradicional y producir efectos irreversibles en el medio (grandes movimientos de tierras, escombreras, erosión, efecto barrera, etc.). Asimismo destaca la dependencia energética exterior que conllevaría el proyecto.

EHNE-UGAV:

Destaca la escasez de la información para evaluar adecuadamente las afecciones del proyecto, alegando aquellas afecciones posibles tanto sobre el medio natural como sobre el socioeconómico (fauna, flora, hidrología, población, explotaciones etc).

Instituto Alavés de la Naturaleza:

Considera necesario que el estudio de impacto ambiental se pronuncie sobre la conveniencia global del proyecto.

Asimismo estiman la conveniencia de concentrar las infraestructuras en valles deteriorados, desestimando la alternativa 3.

Estiman imprescindible la construcción de pasos y resto de medidas correctoras que mitiguen el efecto barrera que este tipo de estructuras lineales causan.

ANEXO II

Descripción del proyecto

Requerimientos funcionales

Las soluciones de trazado contempladas han de atender de manera estricta los condicionantes de diseño preceptivos para que la disposición de una estructura tan exigente como la nueva red ferroviaria, imbricada en un territorio tan complejo, sea asumible en términos constructivos y de inversión; se lleve a cabo en condiciones de seguridad, comodidad y velocidad; con tiempos de viaje competitivos con los demás modos de transporte y con la mínima longitud de nueva infraestructura.

Tales requerimientos suponen un conjunto de restricciones muy exigentes para este trazado ferroviario, lo que condiciona de manera importante la posibilidad de encontrar soluciones alternativas.

Destacan los siguientes condicionantes:

Es necesario que la nueva red se configure como una «Y» cuyo vértice debe situarse en el baricentro del espacio enmarcado por ellas.

Resulta necesario disponer tres bifurcaciones (el triángulo formado por las tres se ha denominado «triángulo de interconexión») que aseguren la intercomunicación entre los tres puntos extremos de la red.

Cada una de estas bifurcaciones debe efectuarse con aparatos de vía que permitan velocidades de 220 kilómetros/hora por vía desviada, máximo que permite la tecnología actual.

Los aparatos de vía de estas características deben estar ubicados sobre alineaciones rectas de 300 metros de longitud aproximada, que deben, por razones de seguridad, encontrarse en superficie y, preferiblemente, debe evitarse su disposición sobre una estructura.

La velocidad de explotación debe situarse en torno a los 250-280 kilómetros/hora.

La nueva red se diseña para tráfico mixto (viajeros y mercancías) por lo que se requiere la ubicación de estaciones técnicas de apartado o estacionamiento de trenes que deben disponerse en un intervalo máximo de 20 kilómetros.

Tales instalaciones requieren alineaciones rectas y horizontales de unos 1.500 metros de longitud que deben disponerse en superficie.

Para que la marcha de los trenes pesados no se vea fuertemente penalizada, las pendientes máximas no deben sobrepasar el límite de los 15 mm/m (1,5 por 100).

Aunque se contempla la posibilidad de fases de explotación intermedias en ancho RENFE, la situación final de la nueva red se diseña para ancho UIC, tal como se recoge en el PDI.

Debe asegurarse el acceso de las nuevas líneas a las estaciones consolidadas actualmente en el centro urbano de las tres capitales (Abando, Dato e Estación del Norte).

Tal acceso debe efectuarse en ancho UIC lo que hace incompatibles las líneas actuales y exige, por tanto, nuevas ocupaciones de terreno en zonas de alta consolidación urbanística.

Se considera prioritario el eje correspondiente a la relación Vitoria/Gasteiz-Bilbao.

La vía general debe, por tanto, corresponderse con este eje. El resto de relaciones quedan sobre vía desviada.

La nueva red debe asegurar el enlace con el corredor navarro de manera que la red formada como unión de ambas quede configurada con la mínima longitud de nueva infraestructura.

Para que el enlace con el corredor navarro sea posible y se efectúe en las condiciones descritas, el punto de encuentro entre ambas redes debe disponerse sobre el valle del río Oria, entre Beasain y Andoain.

Si se consideran por un lado las exigencias impuestas por la funcionalidad de la red y, por otro, los numerosos condicionamientos que presenta el territorio, se entiende la gran complejidad de diseño que supone el proyecto de una infraestructura como la que nos ocupa. No obstante, se han considerado todas las alternativas que atienden a los requerimientos funcionales mencionados y optimizan la interacción con los condicionantes del entorno.

Análisis de alternativas

El estudio informativo de la nueva red ferroviaria del País Vasco se ha planteado en dos fases. La primera a 1:25.000, ha tenido como objetivo fundamental el análisis de los corredores incluidos en la Memoria-Resumen de impacto ambiental, abriéndolos a otras posibles soluciones y caracterizando todos ellos desde el punto de vista funcional, constructivo, geotécnico, urbanístico, presupuestario y muy especialmente ambiental.

A partir de las conclusiones desprendidas de ese análisis, se inicia la fase 1:5.000 cuya ejecución se ha realizado en tres etapas:

1.^a etapa: Optimización del trazado. Se obtiene un solo eje para cada uno de los corredores considerados a partir de la información recogida en la fase 1:25.000 y del análisis, fundamentalmente constructivo y ambiental, de la fase 1:5.000. Asimismo se ha tenido en cuenta las recomendaciones recogidas en el informe de consultas previas de la información pública de la Memoria-Resumen de impacto ambiental y las alegaciones recibidas por la información institucional del avance del Plan Territorial Sectorial.

2.^a etapa: Análisis comparativo y selección de corredores. Se compara los distintos corredores a partir de la información procedente de la fase 1:25.000 y la obtenida como consecuencia de la etapa de optimización, como el coste de construcción, estimado fundamentalmente a través de los túneles y obras de fábrica asociada a cada solución, así como el análisis de impacto ambiental. A continuación se ha realizado la selección del eje más idóneo para su caracterización de detalle.

3.^a etapa: Anteproyecto y evaluación de impacto ambiental. Se procede a la caracterización de la solución propuesta a nivel anteproyecto, habiéndose incorporado las conclusiones del informe geotécnico y llevándose a cabo estudios específicos. Consecuentemente se ha llevado a cabo una última optimización con la definición del trazado. Simultáneamente se ha realizado para la alternativa propuesta la evaluación de impacto ambiental, las propuestas de medidas correctoras y las recomendaciones a tener en cuenta en el Plan de Vigilancia Ambiental.

2.1 Fase 1:25.000.

Los trazados alternativos que se analizan en esta fase, basados en los existentes en la Memoria-Resumen, son los siguientes:

- A) Salida de Bilbao (alternativa B I).
- B) Valle del Ibaizábal (alternativas B I, B2, B4, B5, en su tercio final la B3 y en su inicio la I I).
- C) Valle del Nervión (Alternativas B I, B3 y B4, las tres en su inicio).
- D) Valle del Zeberio-Nervión (alternativa 83).
- E) Valles del Arratia-Ibaizábal y del Indusi-Ibaizábal (alternativas B3 y B4).
- F) Cruce de la divisoria Indusi-Ibaizábal (alternativa B3).
- G) Valle del Aramaiona (alternativas B3, I2, B I, V I, V2, V6).
- H) Valle de Anguozar-Deba (alternativas I I, V I).
- I) Valle del Deba (alternativas V I, V2, I2 y V6, estas dos últimas por el Alto de Kanpazar).
- J) Valle de Antzuola-Deba (alternativa V I).
- K) Valle del Urola (alternativa V I).
- L) Valle del Estanda-Oria (alternativa VI).
- M) Valle del Oria y divisoria con el Urumea (alternativas V I, V3, V5).
- N) Valle del Urumea (alternativas V I y V4).
- O) Valles del Oyarzun y del Bidasoa (alternativa V I).
- P) Llanada Alavesa y divisoria Cantábrico-Mediterránea (alternativas VI, V7 y V8).

Tras el análisis ambiental a la escala de trabajo 1:25.000 se extraen las siguientes conclusiones:

Se propone descartar las alternativas B3, B4 y B5 para la siguiente fase del Estudio Informativo por sus importantes afecciones al espacio

aledaño al Parque Natural de Urkiola, por el propio valor de éste y por el excelente estado de conservación rural-natural y usos de la zona afectada. Los impactos más importantes serán debidos a las alteraciones en el paisaje y a la ocupación de prados.

Se propone, asimismo, descartar la alternativa V4 frente a la VI, en el valle del río Urumea por su mayor consumo de espacio de calidad ambiental.

2.2 Fase 1:5.000.

2.2.1 1.^a etapa: Optimización de trazados.

2.2.2 Partiendo de las conclusiones de la fase 1:25.000, donde quedan eliminadas aquellas alternativas que podrían presentar impactos de naturaleza crítica por lo tanto, se inicia el análisis en detalle a escala 1:5.000 de los siguientes corredores:

Vitoria-Irún: Alternativas V1-V2-V3.

Bilbao-Intercambiador: Alternativas B1-B2.

Intercambiador: I1.

No obstante, en esta fase parece adecuado seguir estudiando alternativas en aquellos corredores donde sería posible obtener un trazado sin impactos críticos pese a su mayor sensibilidad a los impactos. Estos impactos deberán ser minimizados para la mejor inserción ambiental del corredor, sin perjuicio de sus ventajas frente a corredores de menor sensibilidad.

Los corredores donde se integran las alternativas optimizadas, que se desprenden de esta etapa han sido:

La Llanada alavesa entre Vitoria-Gasteiz y Luko (más allá y hacia la divisoria, los condicionantes urbanísticos y de usos impiden otros trazados)

El valle del río Ibaizabal entre Galdakao y Elorrio.

El valle del río Oria entre Ordizia y Urnieta.

En los tramos intermedios, los condicionantes topográficos, urbanísticos y de usos (no es factible discurrir por los ocupados fondos de los valles) y la propia rigidez de un trazado de ferrocarril de cierta calidad, hacen que no pueda haber alternativas que sean notoriamente distintas. Por otra parte, normalmente en estos tramos intermedios (valle del Nervión, divisoria Ibaizabal-Urola-Oria, divisoria Cantábrico-Mediterránea, valles del Oiartzun y Bidasoa) el trazado discurre mayoritariamente en túnel.

2.2.3 2.^a etapa: Análisis comparativo y selección de corredores.

Del análisis de las alternativas del trazado anteriores se desprende la alternativa propuesta para el desarrollo a nivel anteproyecto.

En el recorrido por la Llanada alavesa entre Vitoria-Gasteiz y Luko, la alternativa Arkaute es más adecuada que la alternativa Foronda que pasa por el aeropuerto del mismo nombre.

En el valle del Ibaizabal ha parecido sensiblemente más adecuada la alternativa sur (ladera sur) que la alternativa norte (ladera norte).

En el valle del río Oria, aunque las diferencias entre las dos alternativas planteadas no son muy grandes, la alternativa oeste (ladera oeste) se considera más adecuada.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio informativo de la nueva red ferroviaria del País Vasco, en sus epígrafes, cumple lo establecido en el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental en su artículo 7.

La metodología empleada plantea el estudio en dos fases: La primera a 1:25.000 a partir de la cual se redactó la segunda a escala 1:5.000, realizada en tres etapas: Optimización del trazado, análisis comparativo y selección de corredores y anteproyecto y evaluación de impacto ambiental.

Del inventario ambiental realizado sobre el medio físico y socioeconómico de las zonas afectadas por los distintos trazados alternativos de la fase 1:5.000 se desprende lo siguiente:

Geológicamente, afloran materiales principalmente del cretácico y del paleógeno, aunque en la parte oriental aparecen materiales paleozoicos del núcleo axial del Pirineo.

Las aguas superficiales afectadas desaguan en dos vertientes hidrográficas, la cantábrica y la del Ebro. Los principales cursos de agua y cuencas atravesados por los trazados estudiados son el Nervión, Zeberio, Ibaizabal, Arratia e Indusi, Zadorra, Deba, Urola, Oria, Leitxaran, Urumea, Oiartzun y Bidasoa, de los cuales únicamente el Zadorra pertenece a la cuenca del Ebro.

El clima es eurosiberiano en la mayoría del recorrido, salvo en la parte más meridional, cercana al Ebro, que se trata de clima mediterráneo.

La vegetación del corredor estudiado corresponde a cuatro ambientes ecológicos bien diferenciados: Los valles atlánticos, las montañas septentrionales, los valles subatlánticos y los ríos y zonas húmedas.

Las comunidades faunísticas de interés, dentro de la zona de estudio, se encuentran en los humedales de Arkaute y Salburua, junto con el robledal circundante, los ríos Urumea y Zadorra con sus alisedas, el embalse de Ullibarri-Ganboa y Urrunaga, el monte Udalaiz, los encinares de Aramaiona, Kobate, Garagarza y Mazmela, y los robledales y hayedos existentes en el área de la divisoria de aguas cantábrico-mediterránea.

Se estudian los espacios naturales protegidos y otras propuestas de espacios y enclaves que se pueden ver afectados por la traza, como el espacio de interés naturalístico de Udalaiz, los bosques del monte Albertia y los encinares cantábricos de Ibarra.

Respecto a los usos y aprovechamientos, las áreas funcionales establecidas para la planificación territorial en los avances de las Directrices de Ordenación Territorial del País Vasco (DOT) que pueden verse afectadas por el trazado son Beasain-Zumárraga, Bilbao metropolitano, Donostia-San Sebastián, Durango, Igorre, Mondragón-Bergara, Tolosa y Vitoria/Gasteiz/Álava central). Asimismo, los usos de suelo afectables son los basados en su productividad.

En lo relativo a la edafología, los suelos no constituyen motivo de especial protección.

Se analizan los vertederos que pueden verse afectados por la traza y que contienen residuos susceptibles de ser tóxicos y peligrosos.

Los elementos arqueológicos y arquitectónicos incluidos en el registro de bienes culturales calificados y en el inventario general de bienes culturales no se ven afectados por los trazados planteados en el estudio.

El paisaje, afectado por los distintos trazados, está constituido básicamente por tres tipos distintos de espacios: Los urbanos y periurbanos de las tres capitales y los grandes pueblos; los rurales próximos a lugares alterados, generalmente pequeños; y los rurales alejados de entornos habitados.

Una vez realizado el análisis ambiental de las distintas alternativas consideradas en la fase 1:5.000, se ha llevado a cabo la optimización de trazados.

Como característica relevante de la traza elegida está el elevado porcentaje de los recorridos en túnel y la escasa presencia de taludes en desmonte. La obra nunca podría ser contemplada durante largos tramos, sino más bien como pequeños retazos, gran parte del tiempo con unas buenas condiciones de integrabilidad paisajística. Otras características importantes son la falta de afecciones a manchas de frondosas de cierta entidad, a biotopos singulares, la falta de disminución de la diversidad por recorrerse entornos muy humanizados y muy cerca de los ocupados fondos de valle. De todos modos se prevé el empleo de medidas correctoras tales como revegetaciones, pasos para la fauna en arroyos, reducción del nivel de ruido, etc.

Una vez elegidas las alternativas más adecuadas y establecido algunas consideraciones que se han tenido en cuenta, se exponen las conclusiones del análisis de impacto sobre los componentes ambientales más importantes:

Riesgos: Respecto a los riesgos de inestabilidades y erosivos, los estudios de geología y geotecnia no apuntan condicionantes irremontables.

Hidrología: Estudiada la vulnerabilidad de los acuíferos ante la contaminación y dado que las afecciones identificadas admiten medidas correctoras viables y eficaces para impedir la entrada de sólidos u otros contaminantes durante las obras, el nivel de impacto parece compatible con la situación actual o con efectos negativos pero muy moderados.

Fauna: Los impactos más relevantes sobre la fauna terrestre se limitarían casi exclusivamente a los localizados en las áreas de cruce de alisedas y nunca adquirirían el carácter de críticos, aunque puntualmente puedan ser severos.

Espacios protegidos: Respecto a las figuras de la Red de Espacios Naturales Protegidos del País Vasco, no se afectarían ni Árboles Singulares, ni Parques Naturales ni Biotopos Protegidos, que son las tres figuras contempladas.

No se afectan zonas húmedas señaladas en el Avance del Plan Territorial Sectorial de Zonas Húmedas.

Geología: No se produce ninguna afección reseñable sobre rasgos geológicos de interés.

Usos del suelo: Respecto a la ocupación de suelo productivo, prados y explotaciones forestales, la magnitud del impacto es muy reducida en términos.

Servicios: La intensiva reposición de accesos proyectada hará que la nueva infraestructura ferroviaria siga permitiendo la racionalización de explotaciones y su desarrollo integral, dejando el nivel de impacto en tér-

minos de moderación durante la fase de obras y de compatibilidad durante el funcionamiento de la nueva infraestructura.

Planes urbanísticos: Los condicionantes urbanísticos han quedado recogidos en el proyecto y sigue siendo un tema con cierto grado de apertura para plantear las correcciones que impidan frenar el futuro desarrollo de los núcleos y de las áreas funcionales. En principio no se tienen situaciones o puestas irremontables.

Ruido: Las afecciones por ruidos alcanzarían a numerosos puntos sensibles. Puede ser un impacto importante si no se disponen las pertinentes barreras de protección. A pesar de los largos tramos en túnel, casi todo el territorio tiene la presencia de mucha habitación humana dispersa o agrupada. Teniendo en cuenta que la construcción de pantallas acústicas no basta en algunas edificaciones, éstas no verían cambiar su situación por estar ya afectadas por ruidos procedentes de trenes y carreteras actuales, proponiéndose además otras medidas. Por tales motivos no se ha calificado como crítico el impacto del ruido en el conjunto de los trazados, aunque se reconoce la severidad en determinados emplazamientos.

Patrimonio: Hay que señalar que no se producirían impactos críticos sobre el Patrimonio, entendiéndose como tales la desaparición irrecuperable e irreversible de los elementos de mayor interés patrimonial, los incluidos en el Registro de Bienes Culturales Calificados y en el Inventario General de Bienes Culturales. Como ya se ha indicado, dentro de la banda de 500 metros en torno a los trazados no hay por el momento, ningún bien cultural calificado ni bien cultural inventariado, según la Ley 7/1990, de 3 de julio, de Patrimonio Cultural Vasco.

Paisaje: El análisis del impacto paisajístico revela que la elevada proporción de túneles conseguiría que la contemplación de la obra quede muy fragmentada. Si a esto se le une lo accidentado de la topografía y las zonas de sombra visual que ello acarrea, se comprende que se van a tener impactos puntuales, sin dominancia, sin constituirse como hitos visuales.

Los impactos visuales más destacados se señalan en los entornos de Apatamonasterio, Iguria y Angiozar Amorebieta sur, en el entorno de Marín, Zarimutz y Mazmela (anteiglesias de Eskoriatza), en Antzuola, en la entrada sur a Tolosa, en el entorno de la autopista A-8 y en el entorno de los altos de Roba (monte Urbina) ya en Álava.

Se ha realizado la valoración global del impacto.

Se han propuesto medidas de corrección, entre las que destacan las siguientes:

Para la protección de las aguas subterráneas se recomienda que en zonas de circulación rápida, acuíferos kársticos, se realicen estudios particularizados con cierto grado de detalle.

En cuanto a las aguas superficiales se plantean las medidas encaminadas a dimensionar correctamente los pasos de cursos de agua, a la protección frente a la llegada de sólidos y sedimentación en los cauces de interés ecológico o aprovechados y a mantener la pendiente de los cauces.

Asimismo, se dimensionarán correctamente y equiparán debidamente (rotura de corriente, abrigos, cauce de estiaje) los pasos sobre los cauces indicados para asegurar la total permeabilidad para la fauna acuática y terrestre menor que los use como vía de desplazamiento, a controlar la llegada de sólidos a los cauces durante las obras, a sincronizar estas con los períodos críticos del salmón (ríos Urumea y Bidasoa), restitución máxima de arbolado (sombra del cauce y cobijo), etc., todas ellas viables y eficaces.

Para combatir la pérdida de hábitat para la fauna, se considera la plantación de árboles y arbustos en el entorno de la vía, incluso formando bosquetes.

Dada la acumulación de valores naturalísticos cercanos (campiña de Leintz-Gatzaga y Mazmela, regata Untzilla, río Aramaiona, vecindad de encinares cantábricos y de aliseda) las obras y la infraestructura para su ejecución deben planificarse en el entorno de Leintz-Gatzaga-Mazmela-Aramaiona-Kobate-Garagarza.

Se plantean medidas correctoras frente a las pérdidas de caudal y de calidad en los aprovechamientos de agua, especialmente aquellos procedentes de acuíferos kársticos (Udalaiz) o de fisuración alta.

Las medidas correctoras frente al ruido, se basan principalmente en la incorporación de pantallas acústicas.

Para reducir al mínimo la afección a las cuevas de Garagarza, se plantea en primer lugar un ligero desplazamiento del eje en esta zona, perfectamente compatible con el ancho de banda convencional de restitución a escala 1:1.000, para evitar el impacto que en todo caso nunca afectaría a la totalidad de las cuevas.

En el estudio se esbozan los principales pasos a seguir para una buena planificación del proyecto, desde el punto de vista de la vigilancia ambiental.

El estudio incluye un reportaje fotográfico y un programa de vigilancia ambiental.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el trámite de información pública se han presentado 693 alegaciones, por lo que se ha estimado oportuno la elaboración de un cuadro resumen donde se agrupan las alegaciones. De todas las recibidas, 11 de ellas no formulan alegación o se refieren al plazo o solicitan información o documentación, por lo que no se incluyen en el cuadro y las restantes se pueden agrupar en 50 alegaciones diferentes:

Tipo	Código	Remitente/s	Núm. de alegaciones
1	A-001	Ayuntamiento de Mondragón	1
2	A-002	Ayuntamiento de Basauri	1
3	A-003	Dirección General de Carreteras-Ministerio de Fomento	1
4	A-004	Jose María Díaz de Mendivil y Anguinzniz	1
5	A-005 y otras	Particulares y asociaciones	593
6	A-007	Joaquín Silguero Estagnan	1
7	A-008	Mikel Tellería Tapia y Nerea Arrue Imaz	1
8	A-103	Agrupación de Electores, Galdakao Bizirik-Izquierda Unida-Ezker Batua-Berdeak-Iniciativa Ciudadana (GB-IU)	1
9	A105	Álvaro Arrizabalaga Valbuena (Profesor de la Facultad de Filosofía, Geografía e Historia de la UPV)	1
10	A-109	Guillermo García Gutiérrez (Presidente de «Golf Larrabea, Sociedad Anónima»)	1
11	A-145 y otras	Particulares	33
12	A-616	Rafael Pérez Jiménez	1
13	A-617	Área de Medio Ambiente de Izquierda Unida	1
14	A-618	Cámara Oficial de Comercio e Industria de Araba	1
15	A-623 y 624	Idoia Madariaga Longarai y Joseba Imanol Madariaga Longarai	2
16	A-626	Durangeldeko Herri Batasunak	1
17	A-627	Grupo Parlamentario EzkeR Abertzalea	1
18	A-631	Asociación de Vecinos Landetxa con 341 firmas	1
19	A-632	EHNE-UGAV (Unión de Agricultores y Ganaderos Vascos)	1
20	A-633	Ayuntamiento de Legutiano	1
21	A-634 y 658	Ayuntamiento de Andoain	2
22	A-636	Ayuntamiento de Irún	1
23	A-637	Marta y Aitor Susperregui Arzuaga	1
24	A-638	Abaroa, Sociedad Anónima	1
25	A-640 y 690	Ayuntamiento de Amorebieta-Etxano	2
26	A-643	Ayuntamiento de Elorrio	1
27	A-644	Ayuntamiento de la Anteiglesia de Iurreta	1
28	A-645	Ayuntamiento de Bergara	1
29	A-646	Ayuntamiento de Alegia	1
30	A-647	Ayuntamiento de Hernialde	1
31	A-648	Grupo Municipal de Herri Batasuna de Galdakao	1
32	A-649	Asamblea local de Izquierda Unida de Irún	1
33	A-650	Ayuntamiento de Aduna	1
34	A-651	Ayuntamiento de Ezkio-Itsaso	1
35	A-652	RENFE. Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones	1
36	A-656	Ayuntamiento de Errentería	1
37	A-660	EHNEUGAV	1
38	A-661	Asamblea contra el TAV de Donostia	1
39	A-662	Ayuntamiento de Galdakao	1
40	A-668 y otras	Particulares	3
41	A-669 y otras	Particulares	4
42	A-671	Jaime Ortiz de Urbina Durán (Asociación Ecologista Eguzki)	1
43	A-678	Ayuntamiento de Bilbao-Área de Empleo, Mujer y Medio Ambiente	1

Tipo	Código	Remitente/s	Núm. de alegaciones
44	A-679	Ayuntamiento de Zumárraga	1
45	A-681 y 688	Confederación Hidrográfica del Norte (Presidencia)	2
46	A-686	Ayuntamiento de Anoeta	1
47	A-687	Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz	1
48	A-689	Xavier Pastor Gracia (Greenpeace España)	1
49		Mancomunidad de la Merindad de Durango	1
50	A-693	Gobierno Vasco. Dirección de Aguas del Departamento de Transportes	1

Estas alegaciones han sido ordenadas según su código o número de documento, es decir, el número asignado de forma correlativa según la fecha de entrada en el Ministerio de Fomento.

A continuación se estima oportuno realizar un pequeño resumen de cada tipo de alegación.

El Ayuntamiento de Mondragón:

Proponen la realización de un estudio en profundidad de los vertederos. Plantean la modificación del trazado en la zona de Leze Txiki. Solicitan la construcción de una estación en la comarca del Alto Deba.

El Ayuntamiento de Basauri:

Demandan la modificación del trazado a su paso por el municipio, según las posibles soluciones ya planteadas en su día al avance del PTS, presentando una copia de las sugerencias y observaciones al PTS.

La Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento:

No tienen prevista ninguna planificación de infraestructuras en la zona de actuación.

Se recuerda que la confluencia que en la confluencia con las infraestructuras de titularidad estatal, deberán tenerse en cuenta las prescripciones establecidas sobre el trazado.

Don José María Díaz de Mendivil y Anguinzniz:

Manifiesta su preferencia por otras alternativas consideradas en el estudio informativo.

Particulares asociados (593 alegaciones):

Exponen una serie de consideraciones en desacuerdo sobre la evaluación de impacto ambiental, la declaración de interés general de la línea y la concepción global del trazado.

Don Joaquín Silguero Estagnan:

Desestima el trazado propuesto de Irún por varias razones, como son el punto de conexión con la red francesa, la voluntad contraria de los afectados de Irún, y el trazado costoso e impactante sobre núcleos rurales, explotaciones agropecuarias y núcleos poblacionales.

Don Mikel Tellería Tapia y doña Nerea Arrue Imaz:

Proponen la modificación del trazado entre Tolosa y Hernialde.

Agrupación de electores Galdakao Bizirik-Izquierda Unida-Ezker Batua-Berdeak-Iniciativa Ciudadana (GB-IU):

Expone su desacuerdo sobre la evaluación de impacto ambiental, ya que considera críticos, en general, la afección a acuíferos, el impacto acústico y a superficies agrarias, vertederos-RTP, etc. En particular considera críticos los impactos sobre Galdakao.

Se considera en desacuerdo con la declaración de interés general de la línea (tiempos y precios de billete frente a otras infraestructuras de carácter colectivo).

Desaprueba la concepción global del trazado.

Don Álvaro Arrizabalaga Valbuena (Profesor de la Facultad de Filosofía, Geografía e Historia de la UPV):

Propone la modificación de trazado en la bifurcación de Aramaio para evitar al máximo la afección a la zona de Leze Txiki (yacimientos arqueológicos), así como la limitación al máximo de la franja lateral de afección en la zona.

Don Guillermo García Gutiérrez (Presidente de «Golf Larrabea, Sociedad Anónima»):

Solicita la modificación del trazado alargando el túnel de Albertia. Modificar la clasificación de los terrenos del campo de golf, de acuerdo con su vigente clasificación urbanística.

Particulares (33 alegaciones):

Alegan una serie de consideraciones en desacuerdo sobre los tres apartados: Evaluación de IA, declaración de interés general de la línea y concepción global del trazado.

Don Rafael Pérez Jiménez:

Realiza una alegación tipo 1.

Solicita estación intermedia en el triángulo de interconexión.

Área de Medio Ambiente de Izquierda Unida:

Presenta una serie de alegaciones generales (consumo energético, no transvase significativo de mercancías al ferrocarril, ancho y sistema, de electrificación, enfoque unimodal de la Y, infraestructura polarizante, nuevas afecciones a suelas agrarios, etc.), que concluyen con la conveniencia de revisar la opción por la alta velocidad.

Cámara Oficial de Comercio e Industria de Araba:

Propone la realización de un estudio específico sobre el trazado y el impacto ambiental de la Red en Vitoria, contemplando la solución del soterramiento.

Doña Idoia Madariaga Longarai y don Joseba Imanol Madariaga Longarai (dos alegaciones):

Alega una serie de consideraciones en desacuerdo sobre los tres apartados (evaluación de IA, declaración de interés general de la línea y concepción global del trazado).

Solicita le sea remitido una copia de la declaración de IA cuando ésta sea emitida.

Durangaldeko Herri Batasunak:

Crítica el procedimiento administrativo por el que se ha conducido el estudio informativo.

Cuestiona la conveniencia del TAV para Euskal-Herria.

Crítica de manera general su eficiencia energética y sus impactos ambientales y sociales, así como su coste, económico.

Grupo Parlamentario Ezker Abertzalek:

Mantiene una postura contraria con el proyecto de alta velocidad.

Asociación de Vecinos Landetxa con 341 firmas:

Manifiestan su oposición al trazado en todo el TM de Irún para su conexión con el TM de Biriattou por ser innecesario, antiecológico, antieconómico y perjudicial para Irún, además de desconocerse la intención francesa sobre el punto de conexión.

EHNE-UGAV (Unión de Agricultores y Ganaderos Vascos):

Alegan sobre el período de información pública (ampliación) y sobre el contenido del estudio.

Proponen una nueva redacción del estudio en lo que al impacto al sector agrario se refiere por falta de datos.

Ayuntamiento de Legutiano:

Solicita la modificación del trazado en el área de Lladie (adoptando el previsto en el avance del PTS), y a su paso por Urbina (ligero desplazamiento, planos del hacia el este), incluyendo un apartadero para mercancías.

Ayuntamiento de Andoain (dos alegaciones):

Solicita una modificación del trazado en la zona del viaducto sobre el Oria. Plantea diversos interrogantes sobre la evaluación del impacto asociado a la construcción, mantenimiento y funcionamiento de la línea.

Ayuntamiento de Irún:

Propone considerar el trazado desde Ventas hasta la ciudad de Irún-Hendaya como trazado prioritario de la línea de alta velocidad, y en el caso de que resulte programada la variante de Dax a Behobia, modificación del trazado entre el PK 77+500 al PK 83+000, al objeto de reducir el impacto sobre el núcleo residencial de Ventas.

Doña Marta y don Aitor Susperregui Arzuaga:

En calidad de perjudicados (vivienda bifamiliar), se adhieren al escrito de alegaciones elaborado por el Ayuntamiento de Irún.

«Abaroa, Sociedad Anónima»:

Alega sobre la descalificación del suelo del sector SR-5 como suelo urbanizable residencial, en la resolución de aprobación definitiva del Plan General de Ordenación Urbana de Basauri, como resultado de su afección por el nuevo trazado ferroviario.

Ayuntamiento de Amorebieta-Etxano (dos alegaciones):

Realiza una serie de consideraciones sobre el trazado propuesto a su paso por el TM de Amorebieta.

Propone la modificación del trazado en el entorno del viaducto de Astepe (desplazamiento hacia el sur del casco urbano).

Realiza una lista de afecciones a considerar y evitar en el proyecto constructivo.

Ayuntamiento de Elorrio:

Elabora una propuesta de modificación de trazado según los planos de la alegación y la realización de EIA del trazado alternativo.

Ayuntamiento de la Anteiglesia de Iurreta:

Considerando las consecuencias que la ejecución del trazado (alternativa 2), a su paso por Iurreta, tendrá en lo que afecta a ocupación espacial, hidrología, ruidos y afecciones, se rechaza el estudio informativo.

Ayuntamiento de Bergara:

Realiza la propuesta alternativa de trazado por Epele en lugar de por Angiozar. Adjuntan varios certificados de acuerdos adoptados por la Corporación del Ayuntamiento (todos ellos en euskera) y un informe del Museo-Logo municipal en el que se propone, en el caso de que se adoptase el trazado por el valle de Angiozar, una modificación para evitar la afección al caserío de Eduegi.

Ayuntamiento de Alegia:

Adjuntan las alegaciones presentadas en su día al PTS. Insisten en la necesidad de un mayor soterramiento del trazado que lo haría más recto y evitaría los cortes de pequeños cordales que bajan hacia el río Oria.

Ayuntamiento de Hernialde:

Solicitan la realización de un informe desfavorable, en cuanto a su impacto ambiental, por ser muy grave y desproporcionado con los objetivos a cumplir.

Proponen el estudio de un nuevo proyecto que reduzca considerablemente el impacto ambiental y aproveche la mayor parte del trazado de la línea Madrid-Irún.

Grupo Municipal de Herri Batasuna de Galdakao:

Rechaza el actual PTS.

Solicitan aparcar el proyecto hasta que una vez vertebrada la red ferroviaria en Euskal Herria, se vea la necesidad de retornarlo o descartarlo.

Asamblea Local de Izquierda Unida de Irún:

Proponen la paralización de las actuaciones programadas en relación al proyecto, por las graves repercusiones que sobre el municipio de Irún puede atraer, por carecer de eficacia técnica para responder a las necesidades del transporte de mercancías, por la previsible discontinuidad en ausencia de conexión futura con Francia y por la ausencia de objetivos de integración territorial y social.

Ayuntamiento de Aduna:

Junto con el Ayuntamiento de Zizurkil, propone la modificación de trazado a su paso por los municipios de Saduna y Zizurkil (según alegación).

Pone en duda el interés general de la línea, por el coste económico, ambiental y social y la inseguridad sobre la conexión con Francia, alegando que no existen razones suficientes para llevar a cabo el proyecto.

Ayuntamiento de Ezkio Itsaso:

Solicita la paralización del proyecto, potenciando la actual red ferroviaria mediante las adaptaciones que sean precisas.

En otro caso, y a los objetos de reducir el grave impacto sobre el municipio, estima proceder a modificar de cota la estación, elevándola,

así como a la eliminación del ramal de conexión al actual ferrocarril Madrid-Irún.

RENFE-Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones:

Declara la conveniencia de adoptar el escenario de ejecución I.

Estima la separación entre PAET excesiva.

Solicita equipar con andén los PAT.

Alega que no se indica el sentido de circulación.

Indica como más favorable la solución de enlace en Arkaute.

Realiza un análisis en todos sus aspectos de la afección a la estación de Irún (proy. const.).

Propone el cambio de alguna de las instalaciones propuestas.

Incluye un informe medioambiental y algunas recomendaciones para los proyectos constructivos.

Ayuntamiento de Rentería:

Aprueba el trazado recogido en el avance del PTS u otro que permita el desarrollo del sector 41 (Masti-Loidi).

Se adjuntan planos.

EHNE-UGAV:

Discrepa sobre el período de información pública (forma), sobre la definición de la nueva red, sobre el impacto sobre el sector agrario (solicita mayor información), sobre las medidas correctoras propuestas y sobre el contexto general desde la óptica agraria (parámetros marcados en las alegaciones provisionales al PTS).

Asamblea contra el TAV de Donostia:

Solicita la paralización del proyecto e invalidez del EIA. Aluden al impacto sobre el medio rural y las unidades agrarias de la vega de Martutene y faldas del macizo Onddi-Adarra, al impacto sobre el río Urumea, al efecto multiplicador del impacto de las infraestructuras en proyecto, al impacto paisajístico, a la contaminación atmosférica, al transporte de mercancías, a los efectos desequilibradores en la ordenación del territorio y al modelo socioeconómico global que se promueve.

Ayuntamiento de Galdakao:

Solicita la adaptación TAV a la topografía.

Alega la afección al Hospital Comarcal.

Señala la posible incidencia en la fábrica de explosivos.

Incorpora las sugerencias planteadas al PTS.

Particulares (tres alegaciones):

Alegan sobre el plano 3.1.1. (hoja 3 de 26).

Consideran que el proyecto no dispone de planos a escala adecuada y la calificación del suelo no coincide con las normas de planeamiento aprobadas.

Solicitan que se ponga fin al proyecto por los impactos medioambientales no considerados (ruidos, ruptura del medio ambiente natural y devaluación del valor de los terrenos y edificaciones próximas).

Particulares (cuatro alegaciones):

Manifiestan su desacuerdo y oposición al proyecto, por la afección (zona de Martutene) a sus negocios de carpintería y a sus viviendas.

Indican, también, que no han recibido ninguna información oficial.

Don Jaime Ortiz de Urbina Durán (Asociación Ecologista Eguzki):

Expresan la necesidad de evaluación ambiental conjunta con otros proyectos de infraestructuras.

Solicitan la retirada del proyecto.

Aluden a las afecciones a ríos (rectificaciones y canalizaciones) y arroyos (estudio preciso sobre depósitos de sobrantes), sobre la vegetación (estudio de la afección sobre taxones y el coscojar del Udalaiz), a las afecciones sociales (expropiación de viviendas, ruido, ocupación del suelo) y al estudio de rentabilidad (desfasado).

Ayuntamiento de Bilbao-Área de Empleo, Mujer y Medio Ambiente:

Califica el impacto acústico como crítico.

Estima la evaluación de impacto ambiental incompleta en lo que se refiere al consumo energético.

Alega el incumplimiento de la limitación en la producción de CO₂.

Señala la falta de consultas a ICONA y otros organismos, y de los métodos utilizados para conocer la aceptación social del proyecto.

Ayuntamiento de Zumárraga:

Plantea diversos interrogantes sobre la posible afección al polígono industrial de Oiaun.

Confederación Hidrográfica del Norte-Presidencia (dos alegaciones):

Señala la posible afección al futuro embalse de Ibiur por la alternativa Oria este.

Ayuntamiento de Anoeta:

Propone la paralización de las actuaciones programadas debido a varios motivos (constatación de que la infraestructura de AV no sirve al objetivo genérico que el G. Vasco ha venido aduciendo como justificación, graves incongruencias en el análisis y evaluación socioeconómica del plan, enorme impacto ecológico...).

Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz:

Expone las dificultades de la alternativa de Arkaute, algunas de las estructuras afectadas son de muy difícil reposición, riesgos a causa de la indisciplina ciudadana, ruidos, ocupación, condiciones de accesibilidad y funcionalidad de la estación actual en la calle Dato.

Plantea otras alternativas y adjunta planos.

Don Xavier Pastor Gracia (Greenpeace España):

Solicita que el proyecto sea retirado y se promueva y estudie la mejora y adaptación de las líneas ferroviarias existentes.

Alude a los impactos severos definidos, a la conservación de especies y sus hábitats, a la afección sobre las superficies cultivables, al medio hídrico, al consumo energético, al impacto sobre Elorrio y Udala, a los vertederos de sobrantes y de RTP, al alto coste económico y ambiental.

Apunta que no se ha valorado el coste de oportunidad de la inversión propuesta en alta velocidad frente a las alternativas.

Mancomunidad de la Merindad de Durango:

Señala su disconformidad con el proyecto del TAV porque no se adapta a las necesidades de Euskal Herria y supone un fuerte impacto ambiental para el país y especialmente para su comarca.

En consecuencia rechaza el actual PTS ferroviario.

Gobierno Vasco-Dirección de Aguas del Departamento de Transportes:

Analiza el criterio de análisis de los factores hidrogeológicos empleado en el estudio informativo y formula una serie de recomendaciones para fases posteriores de proyecto relativas a: Nivel de detalle del estudio, consideración de las medidas a tomar acerca de los pequeños manantiales con protección legal, evitación de las modificaciones de cauces y tipología de los encauzamientos necesarios.