

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

**6938** *Resolución de 1 de abril de 2024, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del «Estudio informativo para la integración urbana del ferrocarril en Zorrotza (Bilbao)».*

#### Antecedentes de hecho

Con fecha 29 de junio de 2023 tiene entrada en esta Dirección General solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental del «Estudio informativo para la integración urbana del ferrocarril en Zorrotza (Bilbao)», remitida por la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como promotor y órgano sustantivo.

#### Alcance de la evaluación

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación presentada por el promotor y se pronuncia sobre los impactos asociados al mismo analizados por el promotor, así como los efectos sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto. Se incluye, asimismo, en la evaluación el proceso de participación pública y consultas.

No comprende el ámbito de la evaluación de seguridad y salud en el trabajo, ni de seguridad minera, ni de seguridad ferroviaria, ni otros, que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos.

La presente evaluación se realiza para el nivel de detalle 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.

#### 1. Descripción y localización del proyecto

La actuación proyectada se circunscribe al barrio de Zorrotza, perteneciente al municipio de Bilbao, en el extremo oeste de la ciudad, situado entre los ríos Cadagua y Nervión.

El objeto del proyecto es la construcción de nuevo trazado ferroviario subterráneo de ancho métrico con una longitud aproximada de 1.933 m (incluyendo la longitud de rampas y tramos de acceso), por el centro del barrio de Zorrotza, suprimiendo con ello los dos pasos a nivel existentes en Zorrozgoiti y Zorrotza, en los pp.kk. 643+926 y 644+180 de la línea RFIG 08-780 de la Red de ancho métrico Santander-Bilbao La Concordia, y la construcción de una nueva estación subterránea en el barrio de Zorrotza.

Los principales elementos que constituyen la actuación son los siguientes:

- Trazado, plataforma y superestructura.
- Muros (seis permanentes y tres provisionales).

- Túneles (sostenimiento, tratamientos especiales, impermeabilización y drenaje, salidas de emergencia, emboquilles, etc.).
- Estación de Zorrotza (en caverna). Para la ejecución del túnel y la estación en caverna se considera que el método más adecuado es mediante rozadora. Se utilizará el cañón de acceso del barrio Ignacio Miranda como una única boca de ataque. Una vez excavada la caverna que conformará la futura estación de Zorrotza se comenzará la excavación del túnel en ambos sentidos de forma simultánea.
  - Electrificación, seguridad y comunicaciones.
  - Cañones de acceso al barrio Ignacio Miranda (durante la ejecución de las obras se utilizará este cañón para el ataque de los túneles) y al parque Alazne López Etxebarría.
  - Batería de ascensores, salidas de emergencia y ventilación de emergencia. Se ejecutarán mediante la técnica de perforación vertical «Raise Boring».
  - Base de Mantenimiento de catenaria y Subestación eléctrica. Para garantizar el acceso se ha diseñado una vía de escape y un desvío y se aprovecha un vial existente.
  - Línea eléctrica aérea de 30 kV de doble circuito de 324 m de longitud con cinco apoyos y seis vanos (23 + 97 + 88 + 60 + 41 + 15). El punto de conexión corresponde con el apoyo 9027 de la Línea Larraskitu-Burceña 1 y 2.
  - Ocho zonas de instalaciones auxiliares (ZIA).
  - Caminos de acceso a obra (a ZIA-1, a la ventilación de emergencia sur, a la plataforma ferroviaria y al emboquille de salida).
  - Levante de la línea de ferrocarril actual entre los pp.kk. 643 + 250 y 645 + 209 y de la superestructura asociada.
  - Demolición de los siguientes elementos asociados a las instalaciones que van a quedar fuera de servicio: edificio de la subestación, de la nave-cochera de catenaria, edificio de oficinas de dos plantas y de andenes, marquesinas y pequeñas dependencias asociadas a la actual estación de Zorrotza

El estudio informativo y el estudio de impacto ambiental se encuentran a disposición del público en el siguiente enlace:

<https://www.mitma.gob.es/ferrocarriles/estudios-en-tramite/estudios-y-proyectos-en-tramite/estudio-informativo-para-la-integracion-urbana-del-ferrocarril-en-zorrotza>.

Durante el trámite de información pública, se reciben múltiples alegaciones de particulares, además del Ayuntamiento de Bilbao y ETS (Euskal Trenbide Sarea), solicitando la modificación de ubicación del cañón de acceso del barrio Ignacio Miranda (la entrada del nuevo cañón se ubicaría junto a la intersección de las carreteras Zorrotza-Kastrexana y Zazpilanda), la incorporación de un ascensor desde el parque Alazne López Etxebarría (lo más cercano posible al ascensor inclinado que llega a esta zona desde la pasarela que cruza la A-8 en la parte baja del barrio) y el traslado de la salida en superficie de la ventilación de emergencia norte (situando la rejilla de la arqueta de salida en una zona pavimentada lateral en la que no hay circulación de vehículos). El promotor ha comprobado la viabilidad de la solicitud, como una modificación no significativa de la solución ferroviaria desarrollada, será el proyecto constructivo el que analice dichas actuaciones en profundidad y permita evaluar la conveniencia de su adopción, manteniéndose en el Estudio Informativo la solución presentada a información pública.

No obstante, este órgano ambiental ha solicitado al promotor que, además de su viabilidad técnica, se analicen detalladamente todos los posibles impactos de estas actuaciones y se propongan las medidas preventivas y correctoras necesarias, para garantizar su viabilidad ambiental.

En la documentación adicional remitida por el promotor en octubre de 2023, se concluye que, aunque se diseñe el nuevo cañón de acceso, es necesario mantener la ejecución del cañón desde el Barrio Ignacio Miranda, para utilizarse como boca de ataque para la excavación de los túneles, ya que el nuevo cañón de acceso, que se

encuentra junto al paso a nivel de Zorrotza, no se podría utilizar como boca de ataque, porque se interrumpiría el servicio ferroviario durante un largo período de tiempo.

Por otra parte, el promotor afirma que, si en fases posteriores se decidiera apostar por estas nuevas soluciones, no supondrían impactos significativos diferentes respecto a la solución contemplada en el Estudio Informativo, siendo fácilmente corregidos con una serie de medidas preventivas y correctoras generales que detallan y que han sido recogidas en la presente resolución.

## 2. Tramitación del procedimiento

Con fecha 7 de diciembre de 2022, se publica en el BOE, el anuncio por el que se somete a información pública y audiencia el «Estudio informativo para la integración urbana del ferrocarril en Zorrotza (Bilbao)». Simultáneamente, se consulta a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas, quedando recogida en el anexo I, la relación de entidades consultadas, las contestaciones emitidas y las alegaciones recibidas en el período de información pública.

Con fecha 29 de junio de 2023, se recibe el expediente en esta Dirección General, incluyendo el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental (EslA), y el resultado de la información pública y las consultas realizadas.

El 10 de octubre de 2023, el promotor aporta información técnica adicional relativa a diversos aspectos del estudio de impacto ambiental en respuesta al requerimiento efectuado el 27 de julio de 2023 por este órgano ambiental.

## 3. Análisis técnico del expediente

a. Análisis de alternativas. El EslA propone dos alternativas de trazado, además de la alternativa «0» o «no actuación» que supondría mantener la situación actual y no hacer ninguna actuación.

El punto de inicio y fin de las dos alternativas de trazado es el mismo, el p.k. 643 + 250, una vez rebasada la tubería del Consorcio de Aguas de Bilbao, y el p.k. 645 + 209, justo antes del túnel de Olabeaga, respectivamente. Además, en las dos alternativas el tráfico de mercancías se segrega del de viajeros a su paso por la estación y discurre por un lateral.

En la alternativa 1, se diseña una estación en caverna de vía doble y túnel de vía única de uso exclusivo de mercancías (by-pass) que, cizallando la doble vía principal en los trayectos colaterales, discurre al sur de la caverna de la estación de viajeros.

En el caso de la alternativa 2 se diseña una estación en caverna común para los trenes de viajeros y de mercancías, discurrendo estos últimos por una vía lateral que está separada por un muro vertical de la zona de andenes de viajeros.

A partir del análisis multicriterio del estudio informativo, el promotor concluye que las dos alternativas planteadas resultan viables según los requerimientos ambientales y ferroviarios de diseño, si bien el análisis señala a la alternativa 1 (alternativa con túnel independiente para tráfico de mercancías) como la solución óptima, atendiendo a criterios medioambientales, funcionales, económicos y de plazo de ejecución.

### b. Tratamiento de los principales impactos del proyecto.

b.1 Geología, geomorfología y geodiversidad. La mayor parte del trazado discurre de manera subterránea, consecuentemente, las modificaciones permanentes sobre el relieve únicamente afectarán a las zonas superficiales del trazado tales como emboquilles del túnel, cañones de acceso, etc. También, se afectará el emplazamiento donde se situará la nueva subestación eléctrica y la base de mantenimiento de catenaria, y los apoyos de la nueva línea de acometida eléctrica.

La ejecución del túnel mediante medios mecánicos podrá provocar un aumento de la inestabilidad del terreno e incrementar la posibilidad de aparición de riesgos geológicos.

El EsIA contempla los siguientes riesgos geológicos asociados a los túneles, ordenados de mayor a menor nivel de importancia:

- Cruce bajo vaguadas con baja cobertera:
  - Cruce bajo un saliente de la carretera Zorrotza-Kastrexana (p.k. 0 + 340). La montera en este tramo tiene un punto mínimo de 9 m.
  - Cruce bajo «Grupo Jardín de Zorrotza» (p.k. 0 + 560). El cruce se produce justo antes de la entrada a la Estación. La montera alcanza un valor mínimo de 6 m.
  - Cruce tras «Pinadia Etxetaldea» (p.k. 1 + 000 a 1 + 060). Justo antes del paso bajo la AP-8. Se extiende a lo largo de 60 m y tiene una montera media de 6-8 m.
- Cruce de zona de falla: Los túneles proyectados intersecarán varias posibles zonas de falla, todas ellas de pequeña entidad, que supondrán un riesgo durante la construcción del túnel.
- Cruce de filones de diques de cuarzo: Al inicio del trazado, justo en el emboquille de entrada del túnel, se atraviesa uno de los filones de cuarzo que existen cercanos al trazado.

Por otro lado, identifica un impacto positivo derivado del levante de la vía existente, de la eliminación de la subestación eléctrica, la estación de Zorrotza, las vías de la base de mantenimiento y la propia base de mantenimiento, así como la supresión de los pasos a nivel a sustituir, puesto que el desmantelamiento de estas infraestructuras supondrá una oportunidad para revertir la morfología del terreno a su estado natural.

Según la consulta en el Inventario Español de Lugares de Interés Geológico del IGME (Instituto Geológico y Minero de España) y en el visor de GeoEuskadi, el elemento de patrimonio geológico más próximo al ámbito de estudio sería el Lugar de Interés Geológico (LIG) «059-Karst en Agujas de Peñas Blancas», ubicado a más de 2,7 km del ámbito de estudio.

De modo resumido, las necesidades de material externo a la traza para la ejecución de la obra son 1.139,2 m<sup>3</sup> de capa de forma, 646,8 m<sup>3</sup> de subbalasto, 880,1 m<sup>3</sup> de balasto y 7.330,1 m<sup>3</sup> de zahorra y los excedentes a destinar a vertedero son 308.111,8 m<sup>3</sup>.

El EsIA incluye en el Apéndice 7 un estudio detallado de los préstamos o canteras necesarios para el suministro de materiales externos a la traza y los vertederos para el depósito de los materiales sobrantes del movimiento de tierras.

El EsIA propone la utilización de las siguientes canteras en explotación, autorizadas y con planes de restauración aprobados: Cantera Zaratamo, Cantera Andaroleta y Cantera El Bortal, y las siguientes plantas de suministros de hormigón: Hanson Hispania SA, Hormigones de Basurto, SL, Hormigones Vascos, SA, y Hormigones Arrigoriaga. No obstante, será en fases posteriores cuando los proyectos constructivos concreten las zonas que finalmente se consideren óptimas.

Para el estudio de los posibles emplazamientos para ubicar los excedentes de excavación, se han considerado los vertederos seleccionados en el «Estudio Informativo de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco. Corredor de Acceso y Estación de Bilbao-Abando. Fase B», por su cercanía espacial y por estar ya analizados ambientalmente (18 emplazamientos, incluido el Puerto de Bilbao) y el escrito de enero de 2020 de la Dirección General de Energía, Minas y Administración Industrial del Gobierno Vasco que menciona la posibilidad de utilizar como depósito para los sobrantes de tierras la cantera denominada «Mina Bilbao». Así pues, una vez analizada toda la información, el EsIA recoge como propuesta prioritaria llevar los excedentes de tierras provenientes de la excavación de las obras a «Mina Bilbao».

Las principales medidas para la protección de la geología y de la geomorfología incluidas en el EsIA son el control de la superficie de actuación, el control de los movimientos de tierras y las siguientes medidas para mitigar los riesgos geotécnicos:

- Recomendaciones constructivas para la zona de cruce de filones de diques de cuarzo. La alta variabilidad de calidad del macizo obligará a adaptar frecuentemente los sostenimientos, utilizando con frecuencia los más pesados.
- Recomendaciones constructivas para las zonas de cruce bajo vaguadas de baja cobertera. En estos casos, la excavación de los túneles requerirá sostenimientos pesados, complementados con tratamientos especiales mediante paraguas de micropilotes.
- Recomendaciones constructivas para las zonas de cruce de fallas. Atravesar una zona de falla implica, generalmente, un sostenimiento más pesado e, incluso, algún tratamiento especial del terreno en la zona. En todo caso, estas soluciones deberán concretarse en fases posteriores al estudio informativo.

En el condicionado de la presente resolución se incluyen medidas relativas a la geología y la geomorfología.

En el apartado b.6 Población, de la presente resolución, se analizan las posibles afecciones que la construcción de los túneles puede causar sobre las edificaciones más próximas.

El informe de la Dirección General de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco señala que uno de los principales impactos que derivarían del proyecto sería la gestión de los sobrantes de excavación, dado que se genera un gran volumen, en torno a 300.000 m<sup>3</sup>, no obstante, el estudio informativo propone utilizar la «Mina Bilbao», de modo que esta cuestión queda resuelta de forma satisfactoria, evitándose la apertura de nuevos rellenos.

El informe del Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia, en relación con el destino de sobrantes de los excedentes de excavación establece el siguiente orden de preferencia:

- Se considera como más adecuado el puerto de Bilbao, puesto que se requiere material para poder acometer los proyectos previstos y en estos momentos no se tiene constancia de la existencia en la zona de especies de flora y fauna amenazada.
- La «Mina Bilbao» se considera adecuada en estos momentos porque no se tiene constancia de la nidificación de ningún ave en la misma. Junto al emplazamiento está presente una balsa que según el Plan Territorial Sectorial de Zonas Húmedas es un humedal de tipo III (no comprendido en los de mayor protección, tipos I y II, y que carece de instrumentos de ordenación y regulación). Esta balsa no podrá ser rellenada con los sobrantes de tierras y rocas de la obra.
- De los emplazamientos contemplados en el «Estudio Informativo de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco. Corredor de Acceso y Estación de Bilbao-Abando. Fase B» los emplazamientos propuestos sin ningún tipo de condicionante son los Rellenos 1 y 3, y el puerto de Bilbao.

b.2 Suelo. Durante la fase de obras, se producirá una ocupación del terreno inevitable. Estas ocupaciones serán algunas permanentes (emboquilles de los túneles, nueva subestación eléctrica y base de mantenimiento de catenaria, puntos de evacuación y rescate, etc.), y otras de carácter temporal, que serán recuperadas una vez finalicen las obras a través de su restauración vegetal (sistemas auxiliares, accesos a obras, etc.). En el EsIA se ha estimado que la superficie de ocupación total, tanto temporal como permanente, será de 32.106,69 m<sup>2</sup>.

Otros posibles impactos sobre el suelo destacados en el EsIA son el riesgo de contaminación derivado de derrames o vertidos ocasionales accidentales de grasas e hidrocarburos, y la compactación por el tránsito de la maquinaria de obra, la apertura de caminos de acceso, la ubicación de las instalaciones auxiliares, etc.

El EsIA destaca que, en general, el ámbito de estudio se caracteriza por una fuerte transformación y antropización del medio lo que se traduce en un entorno con escaso valor natural en la mayor parte de su extensión y reducida presencia de suelos de interés.

Por otro lado, el EsIA identifica un impacto positivo derivado de las demoliciones de las infraestructuras existentes y del levante de vías, puesto que esto supondrá la liberación de nuevo suelo, que supondrá una oportunidad para recuperarlo ambientalmente y revertirlo a su estado natural.

El EsIA incluye un estudio de suelos potencialmente contaminados para el que se ha utilizado la información facilitada por la Sociedad Pública de Gestión Ambiental del Gobierno Vasco (IHOBE). Dentro del ámbito de estudio se localizan numerosas parcelas incluidas en el inventario, si bien, dado que la mayoría de las actuaciones asociadas a la construcción del nuevo trazado se ejecutarán de manera subterránea, únicamente la parcela inventariada con el código 48020-00019 se verá directamente afectada por la ejecución del proyecto, en concreto el camino de acceso a la ZIA-1.

Esta parcela dispone de una Declaración de la Calidad del Suelo en el marco del expediente denominado TREFINORSA (SC-06/01-NP) y, por lo tanto, quedará exento del inicio del procedimiento de Declaración de la Calidad del Suelo y resultará necesario consultar al órgano ambiental de la Comunidad Autónoma a efectos de que, mediante resolución motivada, dictamine sobre la validez de la declaración existente y establezca en su caso las condiciones para mantener dicha validez, de conformidad con el artículo 25.3 de la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

Dado que el volumen de excavación en esta parcela no supera los 500 m<sup>3</sup> (se estima que serán de 126,5 m<sup>3</sup>), no será necesario elaborar un Plan de Excavación por una entidad acreditada. La tramitación se limitará a la remisión por parte de los promotores de las actuaciones y previamente a la ejecución de la excavación, de una notificación al órgano ambiental, en la que se indique el área y el volumen de excavación prevista y posteriormente a ella, el informe final acreditativo de la correcta gestión de los materiales excavados una vez que hayan sido adecuadamente caracterizados. Estas excavaciones tendrán que estar supervisadas y documentadas por una Entidad Acreditada de acuerdo con el punto 5 del artículo 14 del Decreto 209/2019: «Las labores de seguimiento ambiental y el informe serán realizados por una entidad acreditada cuando el volumen de la excavación supere los 100 m<sup>3</sup>». Con el fin de determinar el destino de los sobrantes, previo a la excavación habrá que caracterizar el material tomando unas muestras (el número depende del volumen de excavación final) y analizándolas en laboratorio para su admisión en vertedero o su reutilización en la obra.

El informe de la Sociedad Pública de Gestión Ambiental (IHOBE) de mayo de 2023 recoge todas las consideraciones referentes a suelos contaminados incluidas en el EsIA y destaca que las demoliciones de las infraestructuras existentes y el levante de las vías, supondrá la liberación de nuevo suelo, lo que dará la oportunidad para recuperarlo ambientalmente y revertirlo a su estado natural. Este proceso de demolición deberá contemplar, por un lado, la legislación en materia de residuos de construcción y demolición (Real Decreto 105/2008 y Decreto 112/2012) y, por otro lado, la necesidad de caracterizar y gestionar aquellos materiales subyacentes en la zona de las vías, objeto de remoción, y la investigación del suelo remanente teniendo en cuenta el uso futuro previsto para estas zonas. Estas medidas se han trasladado al condicionado de la presente resolución.

Las principales medidas incluidas en el EsIA para la protección y conservación de los suelos son: Minimización de la ocupación del terreno, separación y acopio de tierra vegetal, evitar la compactación del suelo, localización de acopios, gestión de residuos, acondicionamiento y revegetación de superficies, etc.

b.3 Medio hídrico. En la margen izquierda del ámbito de estudio discurre el río Cadagua el cual presenta un grado elevado de alteración, con una vegetación de ribera casi inexistente. Este río se une pocos metros aguas abajo del ámbito de estudio con el

río Ibaizabal, también conocido como río Nervión o «Ría de Bilbao», el cual discurre por la margen derecha del ámbito de estudio, y también presenta unas riberas fuertemente alteradas, presentando un curso encauzado y carente de vegetación en las orillas.

El EsIA afirma que la hidrología superficial, referida a fenómenos de escorrentía, drenaje, etc., se verá afectada mínimamente por el proyecto, ya que no se afecta directamente a ningún cauce. Asimismo, destaca el hecho de que, al tratarse de un entorno predominantemente urbano, el terreno ya cuenta con un sistema de drenaje artificial que se verá poco afectado, además se priorizará el uso del viario existente para reducir así la apertura de nuevos caminos. También destaca que todas las actuaciones proyectadas quedan fuera de las manchas de inundación (periodos de retorno 10, 100 y 500) y de las zonas de flujo preferente.

Desde el punto de visto hidrogeológico, el ámbito de estudio se incluye dentro de la Masa de Agua Subterránea del Anticlinorio Sur, caracterizada por ser la de mayor superficie del País Vasco. Se trata de una zona que soporta grandes presiones ya que en ella se encuentran poblaciones muy importantes. En relación con los puntos de agua, dentro del ámbito de estudio se ha localizado un punto de agua inventariado por la Agencia Vasca del Agua (URA). Se trata del manantial de «Ciudad Jardín», que aparentemente se sitúa próximo al trazado proyectado, sin embargo, el promotor afirma que, en la visita de campo realizada, este manantial no se localizó, por lo que su existencia resulta dudosa.

El EsIA afirma que, durante la fase de obras, se podrían producir impactos derivados del movimiento de tierras y excavaciones para la construcción de los túneles, de manera que se podría llegar a afectar a masas de agua subterránea, acuíferos o zonas de carga y recarga de pozos y manantiales existentes en el entorno, se trataría de situaciones accidentales que podrían causar detracciones de caudal y desecado de cauces y puntos de agua. Por otra parte, en las zonas de túnel y falso túnel, pueden llegar a darse interrupciones de los flujos de agua subterránea. El promotor valora estas posibles afecciones de manera mínima dada la escasa longitud de la traza ferroviaria que discurre en túnel. No obstante, emplaza a realizar un análisis detallado en fase de proyecto de construcción.

Asimismo, el EsIA destaca el hecho de que la mayor parte del trazado discurre por zonas clasificadas con una vulnerabilidad a la contaminación de acuíferos baja, muy baja e inapreciable.

La modificación de la calidad de aguas puede ser ocasionada por diferentes actividades a ejecutar en la obra, como puede ser el mantenimiento de la maquinaria y las operaciones de construcción de la vía, asociadas a las labores de obra civil del proyecto. En todo momento estas afecciones presentarán un carácter puntual, accidental y con baja probabilidad de ocurrencia.

En relación con el dominio público marítimo terrestre (DPMT), el tramo objeto de la actuación cuenta con líneas de deslinde del DPMT de referencia DL-109 (anulado) y DL-106 que no tienen carácter de definitivo.

Las principales medidas para la protección hidrológica previstas en el EsIA para la fase de ejecución son: control de las aguas de obra (sistema perimetral de recogida), sistema de tratamiento de aguas procedentes de la excavación de túneles, balsas de decantación temporales, dispositivos separadores de grasas transportables en obra, dispositivos de retención de sedimentos, sistema para la limpieza de las cubas de las hormigoneras, lavado de maquinaria y vehículos en obra, fosas sépticas, control de actividades en el entorno de las masas de aguas y áreas anejas, impermeabilización de superficies para la prevención de la contaminación, localización de las áreas de instalaciones auxiliares de obra y protocolo de actuación ante vertidos accidentales. Para la fase de explotación el promotor ha previsto la instalación de un depósito estanco (balsa de decantación permanente) con el objeto de almacenar los vertidos líquidos de limpieza y extinción de incendios con el fin de dotar a la red de un sistema separativo.

El informe de la Agencia Vasca del Agua incluye una serie de consideraciones, entre las que se destacan las siguientes:

– De acuerdo con el Plan Territorial Sectorial (PTS) de Protección y Ordenación del Litoral de la Comunidad autónoma del País Vasco (CAPV), las autorizaciones de uso de la zona de servidumbre de protección del DPMT se emitirán de acuerdo con el contenido de este PTS.

– De acuerdo con el PTS de Ordenación de Márgenes de los Ríos y Arroyos de la CAPV, para las autorizaciones de uso de la zona de servidumbre de protección del DPMT serán de obligado cumplimiento las regulaciones derivadas de este PTS. Se analiza que las actuaciones desarrolladas tanto en el inicio y fin de la variante, como en el entorno del paso a nivel de Santa Águeda cumplen con lo estipulado en el PTS o bien que la distancia mínima necesaria tiene un carácter indicativo, bien porque el nuevo trazado ferroviario tiende a alejarse del cauce o bien por tratarse de actuaciones temporales durante el transcurso de las obras.

– Sobre el cumplimiento del PTS de Zonas Húmedas de la CAPV, la zona objeto de proyecto se encuentra fuera del ámbito de ordenación de este PTS.

– De acuerdo con la cartografía de inundabilidad, se constata que la entrada y salida de los túneles, al igual que la base de mantenimiento localizada en Santa Águeda se ubican fuera de zona inundable, con la salvedad de las ZIA-1, ZIA-8 y el nuevo escape propuesto.

- Con respecto al escape, señala que se trata de una acción puntual con afección mínima, por lo que se considera no supondrá un aumento de la inundabilidad potencial de la zona ni de las potenciales afecciones a terceros.

- La ZIA-1 y su camino de acceso, se ubican parcialmente en zona inundable para la avenida de quinientos años de periodo de retorno fuera de zona de flujo preferente, todo ello fuera de la zona de servidumbre de protección del DPMT.

- La ZIA-8, se ubica en zona inundable para la avenida de cien años de periodo de retorno completamente dentro de flujo preferente, por ello, insta a reubicarla.

– El ámbito general de la actuación se localiza dentro del Área con Riesgo Potencial Significativo de Inundación Bilbao-Erandio (ARPSI ES017-BIZ-IBA-01) y durante la tramitación del expediente de obras se recabará informe de la Dirección de Planificación de Obras de esta Agencia Vasca del Agua.

En respuesta a las consideraciones de dicha Agencia, el promotor manifiesta que la ZIA-1 se encuentra totalmente fuera de la zona inundable para período de retorno de 500 años (solo unos 60 m del camino de acceso se ubican dentro), respecto a la ZIA-8 el promotor está de acuerdo en reubicarla y propone como posible emplazamiento la propia parcela a la que se traslada la subestación eléctrica y base de mantenimiento y que, en fases posteriores de proyecto de construcción y previo al inicio de las obras, solicitará todos los informes y autorizaciones necesarias.

Tanto el informe de la Demarcación de Costas del País Vasco como el de la Dirección General de la Costa y el Mar del MITECO informan que, actualmente, el deslinde de los bienes de DPMT en el entorno del proyecto tiene carácter de línea probable, toda vez que no ha llegado aún a aprobarse, y detallan las limitaciones que establece la normativa de costas en relación con los bienes que conforman el DPMT, la servidumbre de tránsito y la servidumbre de protección. También destacan que, para todas las infraestructuras ferroviarias que se encuentren dentro del DPMT o servidumbre de protección cuyo estado sea obsoleto y no se prevea su futura utilización, deberá priorizarse su desmantelamiento.



En respuesta, el promotor afirma que, trasladando la línea de deslinde del dominio público marítimo terrestre, en tramitación actualmente, a los planos del estudio se observa:

– Una ocupación puntual del DPMT (20 m aproximadamente) en el inicio de la variante de trazado a la altura del muro M-0.0 (I): Se trata de una zona donde se tiene que producir la conexión con la línea de ferrocarril actual y, por lo tanto, no puede tener otra ubicación. Además, se mejoran las condiciones actuales con respecto al DPMT al producirse una retirada longitudinal del trazado, que se adentra en el lado montaña para construir el nuevo túnel ferroviario.

– Una ocupación puntual en la zona de servidumbre de protección en el inicio y fin de la variante con el fin de llevar a cabo la conexión con la línea de ferrocarril actual y, por lo tanto, no es posible otra ubicación. La actuación supone una mejora de la situación actual porque parte de la infraestructura se desplaza longitudinalmente hacia el interior, que en la actualidad invade la zona de servidumbre de protección.

– Una ocupación puntual en la zona de servidumbre de tránsito, en el inicio de la variante (68 m aproximadamente), en una zona en la que el trazado proyectado se separa del actual, mejorándose las condiciones existentes. Además, en este ámbito la línea de ferrocarril está junto al río Cadagua, no existiendo espacio para el uso público peatonal o de vehículos de vigilancia, tanto en la zona ocupada como en los tramos anteriores y posteriores.

– No hay afecciones a servicios dentro del DPMT, no está contemplada la instalación de colectores dentro de la zona de ribera del mar y tampoco el tendido de líneas eléctricas dentro de la zona de servidumbre de protección.

El condicionado de la presente resolución incluye una serie de condiciones sobre el medio hídrico.

b.4 Calidad del aire y cambio climático. Durante la fase de construcción, aumentarán las concentraciones de partículas en suspensión (mayoritariamente polvo) y contaminantes atmosféricos, debido principalmente al movimiento de tierras y a la circulación de la maquinaria. En consecuencia, serán especialmente vulnerables aquellas zonas de actuación en superficie (emboquilles del túnel, emplazamiento de la nueva subestación eléctrica y base de mantenimiento de acometida, zonas de levantes de vía, etc.) junto con las zonas de acopios de materiales.

Durante la fase de explotación, la supresión de los dos pasos a nivel existentes supondrá la mejora del tráfico y de las conexiones entre las dos partes de Zorrotza, lo que se traducirá en la consiguiente mejora de la calidad del aire del entorno.

En relación con la huella de carbono, el EsIA destaca por una parte el impacto negativo que se ocasionará durante la obra, en especial la ejecución del túnel y por otra, manifiesta el efecto positivo durante la explotación, al señalar que la mayor parte de las circulaciones son transportes colectivos de pasajeros de trenes eléctricos.

Asimismo, contempla el riesgo por cambio climático, dentro del análisis de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de catástrofes, en el que se concluye que el cambio climático no representa un problema a la integridad del proyecto.

Las principales medidas del EsIA para la protección de la calidad del aire y el cambio climático son: limpieza periódica de viales, riegos en la zona de obras, lavaderos de ruedas, estabilización de acopios de materiales térreos, control de carga de materiales térreos para su transporte, limitación de la velocidad, correcta puesta a punto de todos los motores, planificación y establecimiento del viario de obra, etc.

La Oficina Española de Cambio Climático del MITECO valora positivamente las iniciativas que desplazan el transporte hacia modalidades menos contaminantes y más eficientes. Dado que se trata de una modalidad de transporte sin emisiones directas de Gases de Efecto Invernadero, indica que el proyecto tendrá, en términos generales, un impacto positivo desde el punto de vista de la mitigación del cambio climático. Se recomienda el cálculo de la huella de carbono asociada al proyecto, en la medida en que

haya información disponible al respecto, teniendo en cuenta las fases de construcción, puesta en servicio y desmantelamiento, con el objeto de proponer alternativas para reducir y compensar la huella de carbono por lo que los resultados se deben traducir, dentro de lo posible, en medidas destinadas a esta finalidad e incorporarlas al proyecto. También, destaca que el proyecto dé cumplimiento a la Norma de Adif «Metodología para el análisis del riesgo y adaptación a los efectos del cambio climático».

La Sociedad Pública de Gestión Ambiental (IHOBE) considera que, para el análisis de los efectos significativos adversos sobre el proyecto se utilicen, además de los datos elaborados por la Agencia Estatal de Meteorología, los documentos «Evaluación de la vulnerabilidad y riesgo de los municipios vascos ante el cambio climático» e «Inundación pluvial asociada a eventos extremos de precipitación en escenarios de cambio climático en Euskadi» como base para el análisis de mitigación y adaptación al cambio climático.

El promotor ha asumido expresamente que, para tener en cuenta todos los riesgos asociados al diseño de la infraestructura, en el proyecto de construcción se redactará un Anejo de «Análisis del riesgo y adaptación a los efectos del cambio climático» y un Anejo de «Estudio Previo de seguridad», en los cuales se tendrán en cuenta, tanto la metodología publicada por ADIF, como los documentos indicados por la Sociedad Pública de Gestión Ambiental (IHOBE).

b.5 Calidad acústica y vibratoria. De acuerdo con el apéndice 3 «Estudio de ruido» del EsIA, durante la realización de las obras se superarán los objetivos de calidad acústica en los edificios residenciales situados a menos de 50 m de la infraestructura ferroviaria y los edificios uso sanitario, docente o cultural, situados a menos de 70 m.

No obstante, el promotor remarca que el ámbito de estudio ya cuenta con unos niveles acústicos de fondo elevados (barrio de Zorrotza, autovía A-8, carretera BI-636, etc.) y que la mayor parte de las actividades relacionadas con la ejecución de la plataforma ferroviaria se ejecutarán en el interior del túnel, por lo que el propio túnel actúa como cabina protectora frente a los impactos acústicos en el exterior, reduciendo significativamente su magnitud.

En fase de explotación, no habrá edificaciones afectadas por el ruido procedente del ferrocarril a su paso por Zorrotza, no siendo necesario por tanto proponer protecciones acústicas. Por otro lado, cabe esperar un impacto positivo por el soterramiento de la vía ya que implicará que el impacto acústico producido por la circulación de los trenes se reduzca notablemente en comparación con el actual trazado en superficie.

El Apéndice 4 «Estudio de vibraciones» analiza todas las edificaciones que pudieran resultar expuestas a niveles de vibraciones no deseables por el funcionamiento de los trenes y concluye proponiendo el uso de 710 m lineales de manta antivibratoria.

Inicialmente, el promotor emplaza a fases posteriores del proyecto la realización de un estudio de vibraciones para la fase de obras, si bien, en octubre de 2023, lo aporta previo requerimiento de este órgano ambiental. El citado estudio concluye que no se prevé que se produzcan daños en edificios, pero sí que se generen molestias a las personas, por lo que, para mitigar las vibraciones en fase de obras, detalla una serie de recomendaciones.

Las principales medidas previstas por el promotor para minimizar el impacto acústico y vibratorio son:

- Realización de un estudio de ruido y vibraciones de detalle, tanto para la fase de ejecución como de explotación, durante la redacción del Proyecto de Construcción.
- Instalación de pantallas temporales de protección acústica.
- Instalación de silenciadores en los transformadores de la subestación eléctrica.
- Correcto mantenimiento de la maquinaria.
- Control de la jornada de trabajo.
- Los camiones pesados evitarán, siempre que sea posible, transitar por las calles más cercanas a los edificios.
- Las máquinas de movimiento de tierras deberán operar, siempre que sea posible, lo más lejos posible de los edificios.

– Evitar, siempre que sea posible, que se realicen simultáneamente operaciones que producen altas vibraciones, como compactaciones, excavaciones, perforaciones, impactos en el suelo, demoliciones y movimientos de tierra.

– Evitar actividades nocturnas en zonas residenciales y sanitarias. Al contrario, en zonas docentes y culturales se podrán intensificar las actividades nocturnas y en periodo estival y vacacional en general.

– Elegir la maquinaria que produzca la menor vibración posible, siempre que las condiciones geotécnicas lo permitan, e intentar reducir los impactos a los mínimos necesarios.

– Antes de empezar las obras, se concretará un plan de mitigación, que deberá incluir la realización de medidas de vibraciones de control durante las obras.

– Debido a que las obras se realizarán en entorno urbano, cerca de muchos edificios de uso residencial, docente y también sanitario y cultural, el promotor incluye como posible medida solicitar la suspensión temporal de los objetivos de calidad vibratoria.

El condicionado de la presente resolución incluye la realización de estudios acústicos y vibratorios de detalle.

b.6 Población y salud. Los principales impactos negativos sobre la población serán las molestias por la afección a la calidad del aire y el aumento de los niveles acústicos y vibratorios, ya estudiados en los epígrafes anteriores.

Como impactos positivos, el EslA destaca la demanda de mano de obra y el aumento de las actividades económicas, durante la fase de construcción, y la mejora del tráfico urbano y ferroviario, la disminución del riesgo de accidentes al eliminar los pasos a nivel y la liberación del suelo del tramo soterrado para nuevos usos, durante la fase de explotación.

En relación con los posibles impactos durante la ejecución del proyecto sobre las edificaciones más próximas, la documentación adicional de octubre de 2023 incluye un estudio preliminar de potenciales afecciones en edificios por subsidencia del terreno en el que se concluye que las obras producirán daños en los edificios aledaños clasificables como «despreciables» o como «muy ligeros» (fisuras apreciables tras una inspección exhaustiva y fácilmente reparables).

No obstante, en los túneles construidos mediante métodos convencionales, es necesario tener un control sobre el comportamiento real del terreno, en fase de construcción, que permita un contraste con el comportamiento proyectado, por lo que el promotor propone las siguientes medidas de protección de las edificaciones:

– Inspección previa de las edificaciones. Antes de comenzar las obras se realizarán inspecciones de los edificios potencialmente afectados para evaluar su estado de conservación, prestando especialmente atención a su tipología estructural y de cimentación. Estas inspecciones permitirán evaluar los edificios más sensibles a las deformaciones al terreno, bien por su tipología (cimentaciones superficiales con zapatas aisladas, muros de carga, etc.) o bien, por presentar daños previos a las obras.

– Instalación y seguimiento de auscultación. Se instalará una instrumentación subterránea que permita conocer el comportamiento del terreno ante la excavación y también una instrumentación exterior que permita obtener datos sobre las construcciones existentes y las posibles afecciones producidas durante la excavación. Los parámetros fundamentales a controlar y los dispositivos empleados son los siguientes:

- Movimientos del terreno, tanto horizontales como verticales, mediante hitos topográficos e inclinómetros.
- Movimientos en los edificios mediante regletas de nivelación, dianas topográficas y clinómetros adosados a la fachada.
- Apertura de grietas mediante fisurómetros.
- Variaciones en la posición del nivel freático mediante piezómetros.

– Reparación de daños producidos. En el caso de que los edificios sufran algún daño como consecuencia de las obras, estos serán reparados, dejando el estado del edificio en las mismas condiciones que presentaba antes de comenzar las obras.

El condicionado de la presente resolución incluye la realización de estudios de detalle de las potenciales afecciones en los edificios próximos al proyecto, en el caso de subsidencia del terreno, y la adopción de las medidas necesarias.

En relación con los campos electromagnéticos, el promotor afirma que las instalaciones eléctricas de alta tensión cumplen la Recomendación del Consejo Europeo relativa a la exposición del público en general a campos electromagnéticos (0 Hz a 300 GHz), 1999/519/CE, publicada en el «Diario Oficial de las Comunidades Europeas» en julio de 1999.

El informe de la Dirección General de Salud Pública y Adicciones del Gobierno Vasco indica que los objetivos del proyecto coinciden con los objetivos de crear entornos urbanos más saludables eliminando barreras y favoreciendo la movilidad, el acceso peatonal a los barrios y la seguridad vial de las personas. No obstante, considera importante el cumplimiento de todas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, así como la correcta implantación del Plan de Vigilancia Ambiental, también mantener una comunicación fluida con los residentes de los posibles edificios afectados, si los hubiera, informándoles en todo momento de las actuaciones y de las molestias que se generarán, y garantizar el mantenimiento, en todo momento, de los servicios afectados.

b.7 Vegetación, flora y hábitats de interés comunitario (HIC). Durante la fase de construcción, la principal afección sobre la vegetación se producirá por su eliminación. Para valorar este impacto, en el EsIA se ha realizado una estimación de la superficie de vegetación afectada por las zonas de actuación proyectadas a cielo abierto (subestación eléctrica y base de mantenimiento de catenaria, emboquilles, caminos de acceso a obra, etc.), que se detalla en la siguiente tabla:

Formación vegetal	Superficie afección (m <sup>2</sup> )
Brezal-argomal-helechal atlántico.	2.023,50
Huertas y frutales.	1.005,91
Vegetación ruderal-nitrófila.	21.477,52
Espinar o zarzal.	5.029,15
Prados y cultivos atlánticos.	2.048,31
Total.	32.106,69

En relación a las especies de flora protegida, el EsIA ha identificado las potencialmente presentes (*Daphne cneorum*, *Ilex aquifolium*, *Quercus coccifera* y *Ruscus aculeatus*) y, tras la visita de campo realizada en las zonas susceptibles de verse afectadas por la ejecución de las obras a cielo abierto (emboquilles del túnel, nueva línea de acometida eléctrica, nueva subestación eléctrica y base de mantenimiento de catenaria, instalaciones auxiliares, etc.), no se ha detectado ninguna de ellas, por lo que descarta su afección por el proyecto. De igual modo, tampoco se prevé la afección a ningún hábitat de interés comunitario.

Por otra parte, el promotor destaca que, tras la visita de campo, se ha observado la presencia de las siguientes especies exótico-invasoras en muchas de las zonas de actuación en superficie: *Cortaderia selloana*, *Buddleja davidii*, *Robinia pseudoacacia*, *Phyllostachys aurea* y *Acacia dealbata*, siendo especialmente destacable la abundancia de las tres primeras.

Las principales medidas de protección de la vegetación propuestas por el promotor son: Control de la superficie de ocupación, restricciones del desbroce y despeje de vegetación, control de especies invasoras, desarrollo y ejecución del plan de prevención

y extinción de incendios, buenas prácticas ambientales para la protección de la vegetación colindante a las obras y medidas de integración paisajística (desbroces controlados, racionalización del uso del suelo, restauración vegetal, etc.).

La Dirección General de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco informa que se debe redactar un «Proyecto de erradicación y control de flora alóctona invasora» específico para el proyecto ferroviario, que contemple las distintas especies presentes y sus características, y el mejor método para tratar, eliminar y evitar la dispersión de cada una de ellas. El planteamiento, además, deberá contemplar las tierras de excavación que se transporten a la «Mina Bilbao», para evitar agravar en dicho entorno el problema preexistente. El condicionado de la presente resolución incluye, entre otras condiciones relativas a la protección de vegetación, la realización de un protocolo de erradicación y control de flora alóctona invasora.

b.8 Fauna. De acuerdo las conclusiones del apéndice 5 «Estudio faunístico» del EsIA, el ámbito de estudio es una zona donde la fauna se encuentra fuertemente condicionada por la antropización del medio y la influencia de las zonas de transición mareal del río Ibaizabal y Cadagua, siendo en su mayoría, por lo tanto, especies comunes de entornos urbanos y de zonas costeras de transición y sin una sensibilidad especial hacia el tipo de proyecto que se ejecutará.

El promotor manifiesta que en la visita de campo no se localizó ningún taxón que se encuentre bajo un régimen de protección específico, ni tampoco se localizaron zonas críticas o de refugio, por lo que no prevé que el desarrollo de las obras cause afecciones significativas sobre la fauna.

En cuanto a la fauna con planes de gestión aprobados que podrían estar presentes en el ámbito de estudio, y en concreto, el visón europeo (*Mustela lutreola*), el proyecto no afectará al cauce ni a los márgenes de los cursos de agua que constituyen «tramos a mejorar» para esta especie amenazada, por lo que se descarta su afección.

Respecto a la avifauna, el EsIA afirma que, en cuanto al riesgo de colisión contra los tendidos eléctricos, observando la altura de vuelo de las aves divisadas, la mayoría vuela por encima de los tendidos eléctricos existentes, por lo que se considera que el riesgo de colisión con ellos es muy bajo. Consecuentemente, el EsIA no considera que la instalación de una nueva línea de acometida eléctrica vaya a suponer un impacto importante sobre la avifauna. No obstante, la presente resolución incluye la condición de ejecutar medidas para evitar la colisión y electrocución de acuerdo con la normativa sectorial vigente.

El EsIA analiza la fauna invasora que potencialmente puede encontrarse en el ámbito de estudio y considera que el desarrollo del proyecto no va a influir en sus poblaciones.

Además, incluye medidas para la protección de la fauna durante las obras: Control de la superficie de ocupación, limitación temporal de las actividades de obra, limitación de la velocidad de circulación de la maquinaria, realización de un estudio preoperacional (se revisará la ausencia de fauna que verse afectada de forma directa o indirecta por las obras), protocolo de desinfección y limpieza de fauna invasora y controles de fauna durante las obras.

El informe del Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia, en relación con las especies de fauna amenazada, indica que el río Cadagua es ámbito de aplicación del Decreto Foral 118/2006, de 19 de junio, por el que se aprueba el Plan de Gestión del visón europeo (*Mustela lutreola*), como «tramo a mejorar». A su vez, este río es zona de presunción de presencia de nutria (*Lutra lutra*), especie incluida en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas en la categoría de en peligro de extinción. En este sentido, el informe indica que se deberán extremar las precauciones para que no se produzca ninguna afección sobre este tramo de río mediante la aplicación de las medidas preventivas y correctoras adecuadas para evitar derrames o vertidos de cualquier tipo. Por otro lado, informa que las aguas generadas en los procesos de depuración de aguas de la obra no deberán afectar al río Cadagua. Estas medidas se han incluido expresamente en el condicionado de la presente resolución.

b.9 Espacios naturales de interés. El EsIA afirma que ninguno de los Espacios Naturales de Interés analizados (Red de espacios protegidos del Patrimonio Natural del País Vasco, Red Natura 2000, Biotopos protegidos, Espacios protegidos en aplicación de instrumentos internacionales, Important Bird Areas (IBAs), Áreas de Interés Naturalístico de las Directrices de Ordenación Territorial, Humedales, Red de Corredores Ecológicos, Montes de Utilidad Pública, Patrimonio geológico y Zonas de protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión, de acuerdo con el Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto) se verán afectados de forma directa por las actuaciones proyectadas en las alternativas planteadas.

Los espacios más próximos son una Zona de protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución (a unos 650 m) y dos Montes de Utilidad Pública (el n.º 72 y el n.º 409 situados a 810 y 940 m, respectivamente).

El informe de la Dirección General de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco afirma que el proyecto se desarrolla en un entorno mayoritariamente urbano, de modo que las afecciones sobre el patrimonio natural en el ámbito de intervención son limitadas, y se consideran asumibles con la adopción de las medidas preventivas y correctoras del EsIA.

b.10 Paisaje. El apéndice 12 del EsIA incluye un «Estudio de Integración Paisajística» en consonancia con el Decreto 90/2014, de 3 de junio, sobre protección, gestión y ordenación del paisaje en la ordenación del territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Las actuaciones objeto de estudio se enmarcan en las siguientes unidades del paisaje del «Catálogo y las Determinaciones del Paisaje en el Bilbao Metropolitano»: «UP10. Kadagua», «UP16. Barrios de Bilbao» y «UP03. La Ría». Según este catálogo, en el Área Funcional del Bilbao Metropolitano se identifican 12 Áreas de Especial Interés Paisajístico, de las cuales solamente la «02. Fondo de valle del Kadagua», queda dentro del ámbito de estudio.

Para valorar el impacto en la fase de construcción, se ha utilizado la fragilidad visual de las zonas en las que la traza discurre a cielo abierto, resultando que afectan principalmente a zonas con fragilidad visual alta. No obstante, señalar que la superficie de actuaciones que se desarrollan a cielo abierto es reducida, y que el ámbito del proyecto presenta un paisaje profundamente urbano con escasez de elementos naturales.

Durante la fase de explotación, dado que el trazado es prácticamente en túnel, se estima que el único impacto deriva de la intrusión visual de las zonas a cielo abierto de la propia infraestructura, como son los emboquilles de entrada y salida del túnel, así como por la intrusión visual de la nueva subestación eléctrica y base de mantenimiento de catenaria y de la nueva línea de acometida eléctrica. Respecto a los emboquilles, pese a que se encuentran en zonas visibles desde varias zonas de interés paisajístico, ambas bocas se encuentran embebidas dentro de una trama urbana densa y se encuentran encajonadas entre las vías de comunicaciones existentes (carreteras y líneas ferroviarias). En cuanto al futuro tendido eléctrico y la nueva subestación eléctrica, igualmente se ubican en zonas visibles desde varias zonas de interés paisajístico, aunque se trata de zonas menos urbanas, también tienen elementos disgregantes que ya generan un impacto visual (carreteras, líneas de comunicación, tendidos eléctricos existentes, industrias, etc.).

El EsIA incluye medidas integración paisajística, tanto preventivas (limitación de la duración de la obra a lo estrictamente necesario, desbroces controlados, cierres opacos en zonas urbanas y limpieza y orden en el tajo) como correctoras (restauración ambiental de las zonas afectadas por las obras).

b.11 Patrimonio cultural. El EsIA incluye como apéndice n.º 8 un «Estudio documental de afección al patrimonio cultural» cuyo objetivo fundamental es la localización de los elementos patrimoniales susceptibles de verse alterados por el proyecto.

El informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco de enero de 2023, durante el periodo de información pública, no aprecia la existencia de elementos interés, sin embargo, uno de los cañones de acceso atraviesa el barrio de Ignacio Miranda en el que se ubican los elementos «Cooperativa de Obreros de Kastrexana» y «Cooperativa de obreros de la Jabonera Tapia», en ambos casos con propuesta de declaración monumental, con protección media. Por ello, para la ejecución de dicho cañón recomienda lo siguiente:

– Durante la ejecución del cañón se respetará al máximo posible el entorno de ambas cooperativas de viviendas.

– La boca de acceso del cañón, la cual quedaría al descubierto sobre la rasante, se hará respetando los valores culturales de los conjuntos de viviendas, mediante la utilización de materiales neutros y discretos que no perjudiquen la visión conjunta de estos grupos de viviendas.

Con fecha 27 de julio de 2023, se requiere al promotor la realización de una prospección arqueológica superficial y sistemática de las zonas de actuación del proyecto, así como del entorno más próximo a estas zonas, con el fin de localizar elementos no inventariados hasta el momento y comprobar el estado de los ya catalogados e inventariados en esta fase de estudio informativo. A resultados de lo anterior, el promotor realiza una prospección arqueológica el 4 de septiembre de 2023.

Los resultados obtenidos en la prospección del pasillo de 100 m a cada lado de la infraestructura y de sus infraestructuras asociadas (cañones de acceso, salidas de emergencia, caminos de acceso, línea de acometida eléctrica, etc.) han sido negativos en cuanto al hallazgo de nuevos elementos patrimoniales, arqueológicos o etnológicos.

No obstante, la verificación sobre el terreno de los Bienes Culturales de Protección Especial, Media y Básica catalogados ha permitido analizar de forma individualizada la vinculación de cada uno de ellos con la infraestructura, valorar los impactos derivados de su ejecución y proponer las medidas correctoras más oportunas para su correcta protección y/o documentación. En la siguiente tabla, se identifican los impactos detectados sobre los elementos patrimoniales del entorno del proyecto, así como las medidas necesarias:

Código	Denominación	Distancia al proyecto	Impacto/medida correctora
ZPA n.º 19.1.	Fuerte de Altamira.	195 m de línea eléctrica.	No afecta/inicialmente ninguna.
1590 A1-015.	Camino Kobeta a Kastrexana.	298 m a apoyo 1 de línea eléctrica.	No afecta/inicialmente ninguna.
1554/19. SA-04.	Sociedad Anónima Echevarria.	16-25 m a parcela base catenaria y subestación.	No afecta/inicialmente ninguna.
511.	Compañía remolcadores Ibaizabal, SA.	25-45 m emboquille de salida túnel pp.kk. 1 + 450 a 1 + 553.	No afecta/inicialmente ninguna.
511-3.	Depósitos de agua.	30 m emboquille de salida túnel p.k. 1 + 530.	No afecta/inicialmente ninguna.
511-5.	Planchada.	45 m emboquille de salida túnel p.k. 1 + 450.	No afecta/inicialmente ninguna.
1608.	Baliza del muelle Alfonso Churruca.	40 m emboquille de salida túnel p.k. 1 + 500.	No afecta/inicialmente ninguna.
483. ED-C-24-CH.	La Amistad.	40 m a pp.kk. 0 + 450 a 0 + 550 (túnel).	No afecta/inicialmente ninguna.

Código	Denominación	Distancia al proyecto	Impacto/medida correctora
1552. ED-D2-017.	Flex, SA.	37 m Cañón acceso Barrio I.M. y 20 m a ZIA n.º 2.	No afecta/inicialmente ninguna.
2164.	Puente Viario BI-3742.	53 m a p.k. 0 + 340 (túnel).	No afecta/inicialmente ninguna.
1303.	Estación de Santa Águeda.	8 m a camino acceso a parcela Base Catenaria y Subestación.	No afecta/inicialmente ninguna.
1554.2.	Oficinas.	22 m a parcela Base Catenaria y Subestación.	No afecta/inicialmente ninguna.
2161. 220.	Puente Echevarria, SA.	20 m a ZIA n.º 8.	No afecta/inicialmente ninguna.
468. ED-C-236- CH.	Coop. Obreros de Kastrexana.	3 m Cañón acceso barrio I.M. 35 m a p.k. 0+650 (túnel).	Impacto compatible/ garantizar la integridad.
467. ED-D1-017- CH.	Coop. Obreros de la Jabonera Tapia.	5 m ventilación emerg. sur. 5 m cañón acceso Barrio I.M. 9 m a p.k. 0 + 590 (túnel).	Impacto compatible/ garantizar la integridad.
1554.1.	Almacén de hierro.	Junto a ZIA n.º 8.	Impacto compatible/ garantizar la integridad.

Complementariamente, para garantizar la correcta protección del patrimonio cultural no catalogado será necesario realizar el seguimiento y control arqueológico de los movimientos de tierra para el conjunto de la obra. Si en el transcurso de la obra se produjera algún hallazgo que suponga un indicio de carácter arqueológico, se suspenderán preventivamente los trabajos y se informará al organismo autonómico competente.

Con fecha 26 de enero de 2024, se recibe el informe técnico del Centro de Patrimonio Cultural Vasco, en relación con la prospección arqueológica realizada, que recoge que el nuevo trazado puede afectar a algunos elementos portadores de valores culturales y realiza las siguientes recomendaciones:

- En relación con los bienes propuestos para su protección como bienes culturales de protección media, en el caso de tener que realizar alguna intervención en este tipo de elementos, se recomienda que esta sea de Restauración Conservadora.
- Respecto a los bienes propuestos para su protección como bienes culturales de protección especial, en el caso de tener que realizar alguna intervención en este tipo de elementos, se recomienda que esta sea de Restauración Científica.
- Tanto en el caso de los bienes propuestos para su protección especial, así como para los propuestos para su protección media, se recomienda respetar el entorno de protección de 15 m sin que en el mismo se puedan incluir construcciones, instalaciones o vallados adscritos a la edificación de nueva construcción.
- En el caso de que no se respete el entorno de protección de los grupos de viviendas, se deberían adoptar medidas correctoras y compensatorias para que las nuevas infraestructuras no supongan un menoscabo de la calidad de las viviendas próximas y una degradación de las características ambientales del entorno.

En respuesta a dicho informe, el promotor se compromete a llevar a cabo la restauración conservadora o científica, en el caso de que sea necesario, y a desarrollar en detalle, en fases posteriores de proyecto de construcción, todas las medidas correctoras y compensatorias necesarias para que las nuevas infraestructuras no supongan un menoscabo de la calidad de las viviendas próximas y una degradación de



las características ambientales del entorno, en coordinación con el Centro de Patrimonio Cultural Vasco. Estas medidas se especifican en el condicionado de la presente resolución.

b.12 Efectos sinérgicos y acumulativos. La documentación adicional de octubre de 2023 incluye un capítulo específico en el que se estudian los posibles efectos sinérgicos y acumulativos de otras actuaciones previstas en el entorno del proyecto.

En primer lugar, este análisis destaca que la zona de estudio se localiza en un entorno urbano y periurbano dentro del Área Metropolitana de Bilbao (Gran Bilbao), en una zona donde la actividad antrópica se manifiesta notablemente, en una matriz compuesta por grandes infraestructuras de comunicación (A-8, BI-636, actual línea ferroviaria Santander-Bilbao La Concordia, tendidos eléctricos de alta tensión, etc.), el propio núcleo urbano de Zorrotza, así como por formaciones típicas de ambientes antropizados (huertas y frutales, vegetación ruderal nitrófila, etc.)

La infraestructura más relevante que puede ocasionar posibles sinergias en la fase de obras y de funcionamiento con la «Integración urbana del ferrocarril en Zorrotza» es la «Variante Sur Ferroviaria de Bilbao» que, en el momento de redacción de la documentación adicional, está en fase de estudio informativo y las alternativas de trazado cruzan el trazado de la línea de ferrocarril Santander-Bilbao La Concordia de manera ortogonal a la altura del p.k. 642 + 918, entre el apeadero de Santa Águeda y el inicio de la variante de Zorrotza. El punto de cruce se resuelve mediante una estructura, que sirve también para salvar el río Cadagua, discurriendo el trazado antes y después en túnel.

Durante las obras, los efectos acumulativos y sinérgicos se manifestarían si estos proyectos llegasen a coincidir en el tiempo (principalmente sobre la calidad del aire, ruido, hidrogeología y paisaje, pero serían fácilmente minimizables con medidas preventivas y correctoras adecuadas). Como ambas actuaciones se encuentran a nivel de Estudio Informativo no se puede predecir si las obras de los proyectos coincidirán en el tiempo, siendo lo más probable la no coincidencia de las mismas.

Durante la fase de explotación, el promotor considera, como principal impacto acumulativo y sinérgico, la afección a la avifauna por las líneas eléctricas, no obstante, teniendo en cuenta la baja sensibilidad del entorno y la aplicación de medidas de protección oportunas, no estima probable que este efecto vaya a alcanzar niveles significativos.

c. Análisis de los efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto. El apéndice 6 del EsIA analiza los efectos previsibles sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de catástrofes para la fase de construcción y para la fase de explotación. En dicho análisis se incluye el riesgo por cambio climático.

El informe de la Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología del Gobierno Vasco de enero de 2023 incluye información sobre los posibles riesgos de protección civil a título informativo (inundabilidad, sísmico, transporte de mercancías peligrosas, etc.) y afirma que el proyecto está afectado por el Decreto 277/2010, de 2 de noviembre, por el que se regulan las obligaciones de autoprotección exigibles a determinadas actividades, centros o establecimientos para hacer frente a situaciones de emergencia, y por tanto deberá tener un Plan de Autoprotección así como estar inscrito en el Registro de Planes de Autoprotección de Euskadi.

Por otra parte, el informe del Consejo Asesor del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana indica la necesidad de realizar un análisis de riesgos adecuado para la actuación en estudio, en particular, la circulación de trenes con mercancías peligrosas por trazados soterrados.

A requerimiento de este órgano ambiental, el promotor ha completado el apéndice 6 del EsIA, teniendo en cuenta el riesgo de accidente por el transporte de mercancías peligrosas.

Los principales riesgos de accidentes graves identificados son incendios, vertidos y riesgos geológico-geotécnicos, durante la fase de construcción, y cortes repentinos del

suministro eléctrico, incendios en el interior del túnel, accidentes por el transporte de mercancías peligrosas y accidentes de terceros, en fase de explotación. En cuanto a los riesgos por catástrofes los principales son inundaciones, sísmico, incendios y meteorológicos.

En general, el promotor considera que los riesgos detectados son bajos, excepto los derivados de los accidentes relacionados con los riesgos geotécnicos en fase de construcción que los considera medios, y los riesgos de accidentes de trenes con mercancías peligrosas en fase de explotación, que los considera altos.

Aunque el nivel de riesgo por la circulación de trenes con mercancías peligrosas se considera alto, el promotor afirma que, en caso de materializarse el accidente, los daños provocados sobre la infraestructura no dan lugar, en ningún caso, a impactos significativos sobre el medio ambiente, por lo que considera el riesgo asumible.

El proyecto incluye, además del propio diseño de la infraestructura, teniendo en cuenta los riesgos descritos y el cumplimiento de la normativa de seguridad ferroviaria, una serie de medidas adicionales frente a accidentes graves como son el diseño de dos salidas de emergencia, dos puntos de evacuación y rescate, una balsa de decantación, dos pozos y galerías de ventilación de emergencia y un protocolo de actuación en caso de incendio y vertido.

Complementariamente, en los apartados b.1 y b.3 de la presente resolución se detallan los impactos potenciales debidos a los riesgos geológicos y de inundación, respectivamente.

En todo caso y al igual que los aspectos técnicos del proyecto, como el propio diseño de este, la vulnerabilidad del proyecto (en base al análisis realizado por el promotor) es un factor más a considerar en la decisión de autorización del proyecto por parte del órgano sustantivo. Respecto a la vulnerabilidad del proyecto frente a accidentes graves y/o catástrofes naturales la presente resolución recoge, resume y traslada los pronunciamientos de las autoridades competentes en la materia y las cuestiones suscitadas en el procedimiento de participación pública para su valoración por el órgano sustantivo, como órgano competente en esta materia, previo a la autorización del proyecto.

d. Programa de vigilancia ambiental. El EsIA contiene los criterios y contenidos mínimos del programa de vigilancia ambiental (PVA), cuyo objeto es garantizar la correcta ejecución de las medidas preventivas y correctoras previstas, así como prevenir y corregir sus posibles disfunciones y la aparición de impactos ambientales no previstos. A escala de proyecto constructivo, el PVA detallará la metodología de los controles a realizar, conforme a las condiciones de ejecución de las medidas preventivas y correctoras que figuren en los pliegos de prescripciones técnicas.

El EsIA recoge los principales aspectos e indicadores de seguimiento, tanto en fase de obra como de explotación.

Aspectos e indicadores de seguimiento en fase de obra:

- Jalonamiento/cerramiento temporal de la zona de ocupación del trazado, de los elementos auxiliares y de los caminos de acceso.
- Protección de la calidad del aire y cambio climático (polvo y emisiones atmosféricas).
- Protección de ruido y vibraciones (comprobación de niveles de ruido).
- Protección de la geología, geomorfología y suelos (control de la erosión, conservación de tierra vegetal acopiada, etc.).
- Protección de la hidrología superficial e hidrogeología (evitar la contaminación del suelo, hidrología superficial y subterránea, ejecución de los dispositivos anticontaminación de las instalaciones auxiliares, etc.).
- Protección y restauración de la vegetación (correcta ejecución de las plantaciones, siembras e hidrosiembras, etc.).
- Protección de la fauna.
- Protección del patrimonio cultural (prospección arqueológica antes de las obras y control arqueológico).

- Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.
- Gestión de residuos (correcta gestión de los residuos generados de la obra, control de las excavaciones en las parcelas inventariadas de suelos contaminados, etc.).
- Acabado final de las obras y aparición de impactos no previstos.

Aspectos e indicadores de seguimiento en fase de explotación:

- Protección de las condiciones de sosiego público.
- Seguimiento de la revegetación y de la restauración paisajística (control de la reposición de marras, seguimiento de la efectividad de las medidas de integración y restauración de la cubierta vegetal: Plantaciones, siembras e hidrosiembras, etc.).

En virtud del análisis técnico realizado, el PVA previsto en el EsIA deberá completarse con los aspectos adicionales que se recogen en el apartado de condiciones de la presente declaración.

### Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuadra al artículo 7.1.d) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación 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 estudio de impacto ambiental (EsIA), el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor.

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 para la integración urbana del ferrocarril en Zorrotza (Bilbao)» 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:

#### Condiciones al proyecto

##### i. Condiciones generales.

1. El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y las aceptadas tras la información

pública, o contenidas en la información complementaria, en tanto no contradigan lo establecido en la presente resolución.

2. Con carácter general, 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».

3. Los residuos generados, tanto en fase de obras como de explotación, serán gestionados según las disposiciones establecidas en la normativa vigente. La gestión de los residuos se irá realizando según se vayan generando, minimizando de esta forma su acumulación en las instalaciones.

4. A la vista de la evaluación ambiental practicada, el proyecto deberá desarrollar la «alternativa 1» del estudio informativo, mediante los correspondientes proyectos constructivos, que deberán respetar las condiciones establecidas en la presente declaración.

5. En caso de que en fases posteriores se decidiera apostar por las nuevas soluciones propuestas en el periodo de información pública (nuevo cañón de acceso, ascensor desde el parque Alazne López Etxebarria y traslado de la salida en superficie de la ventilación de emergencia norte) se cumplirán todas las medidas incluidas en el EsIA, las aceptadas tras la información pública y las contenidas en la información complementaria, en tanto no contradigan lo establecido en la presente resolución.

6. En caso de que alguno de los proyectos constructivos introduzca modificaciones sustanciales respecto al trazado que se apruebe definitivamente en el estudio informativo, deberá someterse al correspondiente procedimiento de evaluación ambiental en los términos del artículo 7 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

7. El titular de la línea elaborará un Plan de Autoprotección, previo al inicio de la actividad, que se integrará en los correspondientes Planes de Emergencia (autonómico y municipal) de Protección Civil. El plan debe abordar la identificación y evaluación de los riesgos, las acciones y medidas necesarias para la prevención y control de los riesgos, así como las medidas de protección y otras actuaciones a adoptar en caso de emergencia. Se deben abordar los riesgos propios de la actividad y los riesgos externos que pudieran afectarle. Se deberá solicitar la inscripción en el Registro de Planes de Autoprotección de Euskadi de acuerdo con el Decreto 227/2010. Complementariamente también se deberá elaborar el Plan de Contingencias tal como se recoge en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

ii. Condiciones relativas a medidas preventivas, correctoras y compensatorias para los impactos más significativos. A continuación, se indican aquellas medidas del estudio de impacto ambiental que deben ser modificadas y aquellas medidas adicionales establecidas en las alegaciones e informes recibidos en el procedimiento y en las respuestas del promotor que se consideran necesarias para garantizar la protección del medio ambiente; así como las que se desprenden del análisis técnico realizado por el órgano ambiental.

#### Geomorfología y suelo.

8. Durante la redacción del proyecto constructivo se elaborará un estudio de detalle de los posibles riesgos geotécnicos identificados (cruce de filones de diques de cuarzo, de vaguadas de baja cobertera y de fallas) y se concretarán las medidas necesarias para mitigarlos.

9. Para ubicar los excedentes de excavación se utilizará la «Mina Bilbao» tal y como propone el EsIA, no obstante, cuando llegue el momento concreto de la ejecución del proyecto, se valorará la posibilidad de utilizar el puerto de Bilbao, tal y como propone el Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia.

10. Las actuaciones que se desarrollen en la parcela inventariada con el código 48020-00019 deberán cumplir las disposiciones incluidas en la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo del Gobierno

Vasco y en el Decreto 209/2019, de 26 de diciembre, que la desarrolla. Complementariamente, se investigará la posible contaminación del suelo remanente en las zonas en las que se levante la vía actual, teniendo en cuenta el uso futuro previsto para estas zonas.

11. Se llevará a cabo la delimitación estricta de los perímetros de obra mediante jalonamiento temporal, utilizando cerramientos rígidos en las zonas de mayor valor ambiental y, en el entorno de las áreas habitadas, se utilizarán pantallas acústicas móviles, que se irán trasladando a medida que avance la obra.

12. Todas las áreas ocupadas temporalmente durante las obras (ZIA, acopios y caminos de acceso) previstas en el estudio informativo serán restauradas. La ZIA-8 se reubicará en la parcela a la que se traslada la subestación eléctrica y la base de mantenimiento.

13. Se establecerán áreas específicas, debidamente impermeabilizadas y acondicionadas para las actividades que puedan causar más riesgo de vertidos de residuos líquidos peligrosos, como puede ser el cambio de aceite de la maquinaria o vehículos empleados. En caso de derrame accidental de aceites, lubricantes o hidrocarburos, 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 limpieza y posterior restauración.

#### Agua.

14. Durante la redacción de los proyectos de construcción, se elaborará un estudio hidrogeológico de detalle. Con independencia de la solución constructiva seleccionada, se deberán incluir las medidas necesarias para restituir el flujo subterráneo existente antes de la ejecución de los túneles. Respecto a la posible afección a captaciones y puntos de agua, se deberán contemplar los sistemas de seguimiento y alerta necesarios para detectar cuanto antes las afecciones a la hidrogeología y poder poner en marcha las medidas oportunas. Con carácter previo a la aprobación de los proyectos constructivos, se deberá contar con el informe favorable de la Agencia Vasca del Agua.

15. Cualquier actuación en dominio público hidráulico, en zona de policía de cauces, en zona de servidumbre, en dominio público marítimo-terrestre o en zona de servidumbre de protección del dominio público marítimo-terrestre, así como cualquier posible vertido, requerirá previa autorización administrativa al organismo competente.

16. Para la protección de la calidad de las aguas, tanto durante las obras como en fase de explotación, se dispondrán las medidas necesarias (barreras de retención de sedimentos, separadores de grasas, balsas de decantación, etc.). En cualquier caso, el destino de las aguas generadas en los procesos de depuración no deberá afectar al río Cadagua, tal y como indica el informe del Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Bizkaia.

#### Población y salud.

17. Se asegurará la minimización de emisiones de polvo y gases contaminantes en fase de obra mediante el cumplimiento de las medidas establecidas en los manuales de buenas prácticas relativos a construcción, edificación y transporte (cubrición de los camiones de transporte, riego de superficies, zonas de lavado de ruedas, selección adecuada de la ubicación para las zonas de acopio, revegetación temprana, cumplimiento de condiciones técnicas de los vehículos y maquinaria pesada, etc.).

18. Se asegurará la minimización de emisiones acústicas en fase de obra mediante el cumplimiento de las medidas establecidas en los manuales de buenas prácticas relativos a construcción, edificación y transporte (limitación de velocidad de circulación de vehículos, correcto mantenimiento de maquinaria, priorización de maquinaria con

silenciadores homologados, protección con gomas de partes de la maquinaria más propensas a recibir golpes, etc.).

19. Los proyectos constructivos incluirán un estudio acústico de detalle que modelice las emisiones de ruido en fase de obra una vez se conozca la ubicación definitiva de las áreas auxiliares. En cualquier caso, en el entorno de áreas habitadas se instalarán pantallas acústicas móviles, que se irán trasladando a medida que avance la obra.

20. Los proyectos constructivos incluirán estudios acústicos de mayor detalle para la fase de explotación, que verifiquen los resultados obtenidos en el estudio de ruido del EsIA y garanticen el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica y la no superación de los valores límites legalmente preceptuados.

21. Durante la redacción de los proyectos constructivos, se elaborará un estudio detallado de los efectos potenciales de las vibraciones generadas en fase de obra. En función de los resultados de este estudio, los correspondientes proyectos constructivos incorporarán medidas preventivas y correctoras detalladas, que incluirán, al menos, las propuestas por el promotor.

22. Los proyectos constructivos incluirán estudios de vibraciones de mayor detalle para la fase de explotación, que verifiquen los resultados obtenidos en el estudio de vibraciones del EsIA y garanticen el cumplimiento de los valores límite legalmente preceptuados, integrando el diseño y ajuste final de las medidas de correctoras necesarias.

23. Los proyectos constructivos incluirán un estudio detallado de potenciales afecciones en los edificios próximos al proyecto en el caso de subsidencia del terreno. Este estudio incluirá, al menos, las medidas detalladas en la documentación adicional remitida por el promotor en octubre de 2023: inspección previa de las edificaciones, instalación y seguimiento de sistemas de auscultación y reparación de daños producidos.

24. Al finalizar los trabajos, se repondrán todos los servicios afectados por el proyecto.

Flora, vegetación, y Hábitats de Interés Comunitario (HIC).

25. Antes del inicio de las obras, en la superficie de ocupación del trazado y de las zonas auxiliares, se realizará una prospección del terreno con objeto de identificar la presencia de especies de flora amenazada y, en caso de detectarse, se informará al órgano competente en biodiversidad del País Vasco de forma que se establezcan las medidas de protección adecuadas.

26. Los proyectos de construcción incluirán un Plan de Restauración Vegetal e Integración Paisajística, a escala y detalle apropiados, que comprenderá todas las actuaciones de restauración y compensación integradas por el promotor en el proyecto, incluidas las indicadas en esta resolución, concretando y cuantificando las superficies de trabajo, métodos de preparación del suelo, especies vegetales a utilizar, 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 y restauraciones, contemplando la reposición de marras y riegos de mantenimiento si fuera preciso.

27. Se elaborará y desarrollará un protocolo de erradicación y control de flora alóctona invasora que integre actuaciones específicas y que incluya el seguimiento de las zonas afectadas por las obras.

28. El proyecto de construcción definirá e incorporará un plan de prevención y extinción de incendios, que deberá ser aprobado e informado por el organismo competente del País Vasco.

Fauna.

29. Previo al inicio de los trabajos, se establecerá un calendario de obras, en el que se definirán las limitaciones temporales y espaciales en función de la presencia de

especies faunísticas de interés, el cual podrá ser objeto de modificación por parte del órgano competente en biodiversidad del País Vasco. En cualquier caso, se evitarán los desbroces, movimientos de tierras y actividades más ruidosas en el periodo de cría de la fauna.

30. Se realizará una prospección de la zona de obras por personal técnico especializado, de manera previa a la ejecución de las mismas, con el fin de determinar la existencia de animales, nidos o madrigueras. En caso de localizar nidos o camadas de especies protegidas, se pondrá en conocimiento del órgano competente del País Vasco, que dará las indicaciones oportunas.

31. Se elaborará y desarrollará un protocolo de desinfección y limpieza para evitar la propagación de fauna invasora que integre actuaciones específicas y que incluya el seguimiento de las zonas afectadas por las obras.

32. Se establecerán medidas para evitar la colisión y electrocución de avifauna en la línea eléctrica proyectada de acuerdo la normativa sectorial vigente (Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión), y normativa regional de desarrollo, y se seguirán las «Recomendaciones técnicas para la corrección de los apoyos eléctricos del riesgo de electrocución de aves» publicada en la web del MITECO.

Patrimonio cultural.

33. Se llevará a cabo el control y seguimiento arqueológico de los desbroces y movimientos de tierras. En caso de que afloren restos arqueológicos o evidencias históricas, que no se hubieran manifestado previamente en superficie o de los que no se tuviera constancia, se comunicará inmediatamente al Departamento de Cultura y Política Lingüística del País Vasco, paralizándose inmediatamente las actuaciones hasta que dicho organismo autorice su continuación.

34. En caso de que se produzcan modificaciones menores o nuevas acciones fuera del ámbito de afección de la prospección arqueológica superficial realizada por el promotor, serán objeto de una prospección arqueológica superficial previa y se evaluará su potencial impacto sobre el patrimonio cultural.

35. Se garantizará la integridad de los tres elementos patrimoniales más próximos, identificados tras la prospección arqueológica: Cooperativa Obreros de Kastrexana, Cooperativa Obreros de la Jabonera Tapia y Almacén de Hierro.

36. En caso de tener que realizar alguna intervención sobre bienes culturales de protección media o de protección especial, se recomienda que sea de Restauración Conservadora o Científica, respectivamente, tal y como se definen en el Decreto 317/2002, de 30 de diciembre, sobre actuaciones protegidas de rehabilitación del patrimonio urbanizado y edificado.

37. En fases posteriores de Proyecto de Construcción, se desarrollarán las medidas correctoras y compensatorias necesarias para que las nuevas infraestructuras no supongan un menoscabo de la calidad de las viviendas próximas y una degradación de las características ambientales del entorno, todo lo anterior en coordinación con el Centro de Patrimonio Cultural Vasco.

iii. Condiciones al programa de vigilancia ambiental. En virtud del análisis técnico realizado, el programa de vigilancia previsto en el estudio de impacto ambiental debe completarse con los aspectos adicionales que se incorporan mediante esta resolución. El objetivo del citado plan en sus distintas fases es garantizar el cumplimiento de la totalidad de las medidas preventivas y correctoras descritas, a través de un seguimiento de la eficacia de dichas medidas y sus criterios de aplicación, que se consagrará en los correspondientes informes de vigilancia.

38. El PVA deberá ser modificado para incluir todas las consideraciones y condiciones de la presente declaración de impacto ambiental, en lo que se refiere a factores ambientales, impactos, medidas preventivas, correctoras y compensatorias,

indicadores y umbrales de seguimiento que no hayan sido considerados en su versión preliminar. Se ajustará el nivel de detalle en las sucesivas fases del proyecto.

39. El estudio hidrogeológico de detalle, que se elabore en fase de proyecto de construcción, deberá incluir un programa de vigilancia ambiental. Se incluirán, al menos, los siguientes controles:

a. Se llevará a cabo el seguimiento hidrogeológico con medidas periódicas piezométricas. Este seguimiento debe completarse con el correspondiente climático (al menos, precipitación y temperatura) de cara a correlacionar las oscilaciones piezométricas con las recargas. El seguimiento hidrogeológico se iniciará antes del comienzo de las obras y precisa la recolección de datos durante, al menos, un año hidrológico (preferiblemente varios).

b. Se incluirá el seguimiento cualitativo y cuantitativo de los aprovechamientos de agua que puedan verse afectados durante las obras.

Todos los anteriores informes de seguimiento (a y b) se remitirán a la Agencia Vasca del Agua.

40. El PVA incluirá el control de la eficacia de las medidas antirruído y antivibraciones finalmente adoptadas, tras los estudios de ruido y vibraciones que se realicen en fase de proyecto de construcción, mediante mediciones *in situ*.

41. Los proyectos constructivos incluirán un estudio detallado de potenciales afecciones por subsidencia en los edificios próximos al proyecto. Como resultado de este estudio se desarrollará un PVA que incluirá al menos, el seguimiento detallado en la documentación adicional remitida por el promotor en octubre de 2023.

Auscultación. Durante la ejecución de la obra se llevará a cabo el seguimiento de los dispositivos de medida utilizados. A partir de la información obtenida se emitirán dos tipos de informes de seguimiento:

– Semanal, de acción inmediata para validar la continuidad de la excavación. Recogerá los resultados obtenidos de la instrumentación, indicando la fase constructiva en que se encontraba la obra cuando se obtuvieron los resultados. En dicho informe se incluirá un análisis de los resultados obtenidos por comparación con los valores esperados. Incluirán propuestas de las medidas a adoptar, incluso el procedimiento a seguir dependiendo del grado de alarma.

– Mensual, más desarrollado con el que se irá acumulando un banco de datos geológico-geotécnico. Recogerá los resultados de los informes semanales, representando en gráficos la evolución de las medidas referidas al origen de todos los equipos de auscultación, con indicación de momentos particulares de obra, incluyendo entre otros, plano de planta de la instrumentación instalada y croquis acotado de la sección con indicación de los instrumentos.

42. A raíz de los resultados obtenidos del seguimiento de la auscultación durante la ejecución de las obras, se valorará la continuidad del seguimiento durante la fase de explotación.

43. El PVA incluirá el seguimiento y documentación de las prospecciones de flora y fauna previas a la ejecución de la obra.

44. El PVA deberá incorporar el seguimiento de la mortalidad de fauna en fase de explotación por colisión y/o electrocución con la línea eléctrica.

45. Se mantendrán a lo largo de la vida útil de la infraestructura y se integrarán en los contratos de conservación de la infraestructura los siguientes aspectos:

– Seguimiento, control y erradicación de especies exóticas invasoras.  
– Retirada de los residuos de cualquier tipo durante la explotación y mantenimiento de la infraestructura.

46. A raíz de los resultados obtenidos en el seguimiento podrá exigirse la adopción de medidas adicionales.



47. 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, 1 de abril de 2024.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

### ANEXO I

Tabla 1. Consultas a las Administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones

Consultados*	Contestaciones
Subdelegación del Gobierno en Bizkaia.	No
Agencia Estatal de Meteorología. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No
Dirección General de la Costa y el Mar. Subdirección General de Dominio Público Marítimo Terrestre. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
Dirección General de la Costa y el Mar. Demarcación de Costas del País Vasco en Bizkaia. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
Oficina Española del Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
Instituto Geográfico Nacional.	Sí
Instituto Geológico y Minero de España.	Sí
Consejo Asesor de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	Sí
ADIF Alta Velocidad. Presidencia.	Sí
ADIF. Presidencia.	No
Ministerio de Defensa.	Sí
Presidencia del Gobierno Vasco. Gobierno Vasco.	No
Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático. Viceconsejería de Sostenibilidad Ambiental. Gobierno Vasco.	Sí
Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular. Viceconsejería de Sostenibilidad Ambiental. Gobierno Vasco.	Sí
Dirección de Planificación Territorial y Agenda Urbana. Viceconsejería de Planificación Territorial y Agenda Urbana.	No
Viceconsejería de Vivienda. Gobierno Vasco.	No
Viceconsejería de Agricultura, Pesca y Política Alimentaria. Gobierno Vasco.	No
Viceconsejería de Industria. Gobierno Vasco.	No
Viceconsejería de Infraestructuras y Transportes. Gobierno Vasco.	No
Dirección de Patrimonio Cultural. Viceconsejería de Cultura. Gobierno Vasco.	Sí

Consultados*	Contestaciones
Viceconsejería de Salud. Gobierno Vasco.	Sí
Dirección de Atención a Emergencias y Meteorología. Viceconsejería de Seguridad. Gobierno Vasco.	Sí
Sociedad Pública de Gestión Ambiental (IHOBE).	Sí
Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural. Diputación Foral de Bizkaia.	Sí
Departamento de Transportes y Movilidad Sostenible. Diputación Foral de Bizkaia.	No
Departamento de Administración Pública y Relaciones Institucionales. Diputación Foral de Bizkaia.	No
Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial. Diputación Foral de Bizkaia.	No
Gabinete del Diputado General. Diputación Foral de Bizkaia.	No
Uraren Euskal Agentzia- Agencia Vasca del Agua. Sede Central.	Sí
Uraren Euskal Agentzia- Agencia Vasca del Agua. Cuencas Cantábricas Occidentales.	No
Ayuntamiento de Bilbao.	Sí

\* La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la que se presenta en la tabla.

Tabla 2. Alegaciones recibidas en la información pública

Euskal Trenbide Sarea-Red Ferroviaria Vasca.  
Asociación vecinal de Zorrotza.  
Renfe.  
Grupo Municipal del Partido Popular en el Ayuntamiento. Bilbao.  
Particulares (183).

