

Ecologistas en Acción Sevilla, solicitan que quede en suspenso la realización de la SE-40 debido a la incompatibilidad de la misma con los objetivos del Plan Intermodal de Transportes y señala la negativa influencia de dicha vía sobre la calidad del aire, el impacto negativo de gran magnitud sobre el arroyo de las Culebras, el efecto barrera sobre las urbanizaciones de Montequinto y Dos Hermanas, el efecto negativo sobre el patrimonio arqueológico, así como el efecto de recalificación urbanística que produce la construcción de este tipo de vías.

La Asamblea Ciclista a Contramano, solicita que la autovía sea dotada a lo largo de todo su recorrido de un viario alternativo para ciclistas y un diseño de las intersecciones de la SE-40 con otras vías compatible con la circulación de ciclistas y ciclomotores.

Ecologistas en Acción Al-Gabab, alega que el estudio de impacto ambiental no recoge medidas protectoras y correctoras. También manifiesta que las medidas correctoras no son efectivas para paliar la degradación ambiental producida por la vía.

Ecologistas en Acción Aedenat-Sevilla, expone que no se han considerado con suficiente profundidad los efectos nocivos de la contaminación atmosférica que producirá la vía sobre personas y ecosistemas. Afirma que no se ha considerado la instalación de estaciones de medida de la contaminación para controlar dicha contaminación. También indica el efecto barrera de la autovía sobre numerosos núcleos de población.

La Comunidad de propietarios de Torrequinto y Asociación de Vecinos de Torrequinto, alegan su disconformidad con el método de predicción de los niveles sonoros utilizado y solicitan la instalación de una pantalla antirruido entre los puntos kilométricos 11,5 y 13. Indican que se tenga en cuenta la existencia de una conducción de agua potable hasta la urbanización de Torrequintos, que se verá seriamente afectada por la SE-40.

La Asociación de Defensa del Territorio del Aljarafe, afirma que no se tienen en cuenta las consecuencias del trazado sobre la ordenación del territorio respecto a la planificación prevista por la Junta de Andalucía.

«Avitec Inversiones, Sociedad Limitada» y «Montubo Estructuras, Sociedad Limitada», exponen que una parcela de su propiedad se ve afectada por el enlace entre la SE-40 y la SE-401, así como por el carril de unión de ambas autovías, por lo que solicitan que se modifique el trazado de la SE-40 o se reestructure el mencionado enlace.

«Cereales Matamoros, Sociedad Limitada», «Pigomar, Sociedad Limitada» y «González Área, Sociedad Limitada», exponen que una nave y terrenos de su propiedad situados en la autovía Sevilla-Málaga en el kilómetro 6,500 se ven afectados por el enlace con la SE-40.

«Cementos Atlántico, Sociedad Anónima», expone que posee una fábrica de cemento situada en el kilómetro 11,500 de la A-92 y tres concesiones mineras, indicando que todo ello junto con los accesos a la fábrica, se vería afectado por el enlace de la SE-40 con la A-92.

Repsol, indica la existencia de una estación de servicio en la intersección de la SE-40 con la autovía A-92, para que sea tenida en cuenta en el diseño del enlace entre ambas vías.

Gas Andalucía y Enagás, presentan un escrito en el que se indican los condicionantes técnicos a tener en cuenta para la autorización de las obras.

Emasesa, presenta un informe sobre las redes de abastecimiento y saneamiento existentes en la zona y se indican los condicionantes técnicos a tener en cuenta en los puntos de coincidencia de la autovía con las canalizaciones.

Don Antonio Juárez Martín, expone que el trazado afecta a fincas de su propiedad e incide en el impacto acústico producido sobre su vivienda.

**14517** *RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Nuevo acceso ferroviario al puerto de Bilbao. Tramo: Estación de Ortuella-nueva estación de mercancías en el puerto de Bilbao».*

El Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de Impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio

Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Subdirección de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias remitió, con fecha de 5 de junio de 1998 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la memoria-resumen del estudio Informativo «Nuevo acceso ferroviario al Puerto de Bilbao. Tramo: Estación de Ortuella-Nueva estación de mercancías en el Puerto de Bilbao», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha de 17 de noviembre de 1998 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias de las respuestas recibidas.

El anexo I contiene la relación de las consultas enviadas y un resumen de las respuestas recibidas.

La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública, mediante anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha de 30 de abril de 1999, en el «Boletín Oficial del País Vasco» de fecha de 30 de abril de 1999 y en el «Boletín Oficial de Bizkaia» con fecha de 27 de abril de 1999.

El anexo II recoge los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 27 de septiembre de 2000, la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

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

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Nuevo acceso ferroviario al Puerto de Bilbao. Tramo: Estación de Ortuella-Nueva estación de mercancías en el Puerto de Bilbao».

#### Declaración de impacto ambiental

El estudio informativo plantea tres alternativas de acceso al nuevo puerto de Bilbao, dos de las cuales presentan un trazado similar (B y C) y una tercera (A) se aleja de las anteriores hacia el norte, si bien todas tienen en común la necesidad de construcción de un túnel bajo el Monte Serantes.

Desde el punto de vista ambiental las tres alternativas propuestas son viables, existiendo ciertas diferencias en cuanto a los elementos ambientales afectados. La alternativa A es la que presenta menor longitud del trazado en túnel por lo que es la que menor cantidad de materiales deberá llevar a vertedero, es la que menos afecta al arroyo Ballonti y se encuentra alejada de la central térmica de Iberdrola en el puerto de Bilbao. Por el contrario, las alternativas B y C aunque evitan el tránsito por la zona urbanizada de Ortuella, cruzan el arroyo Ballonti, pudiendo afectar a su régimen hidrológico, y pasan muy próximas de la central térmica de Iberdrola, pudiendo causar problemas de vibraciones en los grupos de generación de energía de la central.

Por todo ello, examinada la documentación contenida en el presente expediente y teniendo en cuenta los aspectos anteriormente expuestos, se considera que de las tres alternativas analizadas, la denominada alternativa A, propuesta por la Dirección General de Ferrocarriles, es la que presenta, en conjunto, menores afecciones ambientales. Por tanto, por la presente declaración de impacto ambiental se establece que en la redacción del proyecto de construcción, y en las fases de ejecución y explotación, se deberá cumplir lo especificado en el estudio de impacto ambiental y en las siguientes condiciones:

### 1. Adecuación ambiental del proyecto

El trazado propuesto, tal y como viene definido en el estudio informativo sometido a Información Pública, deberá modificarse en el trazado definitivo del proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, en los siguientes términos:

a) Con objeto de disminuir la afección a la geomorfología, vegetación y paisaje, la ubicación definitiva de las bocas norte y sur del túnel de Serantes se ajustará de forma que la afección a los recursos mencionados sea la menor posible. La tipología de los taludes de ambas bocas deberá conjugar los criterios geotécnicos con los de recuperación ambiental con objeto de favorecer su integración paisajística.

b) Con objeto de disminuir la afección en el área del polígono de El Abra Industrial en Ortuella, se compatibilizará el trazado del ferrocarril con los planes de desarrollo del polígono industrial, para que la pérdida de suelo sea la menor posible.

### 2. Protección de la vegetación, de los biotopos y de los suelos

Toda la zona de las obras, tanto en lo referido al propio trazado (eje, caminos de acceso, balsas de decantación) como a las instalaciones auxiliares y áreas de vertedero o préstamo, próxima a masas arbóreas o arbustivas espontáneas o naturalizadas, se jalonará durante el replanteo para minimizar la afección a dichas formaciones. Se prestará especial atención a los restos de encinares cantábricos y a los matorrales asociados.

Se recuperará la capa de suelo vegetal de las zonas en las que la infraestructura se desarrolla a cielo abierto o en falso túnel, y de las zonas destinadas a vertedero o instalaciones auxiliares, para su posterior reutilización en los trabajos de restauración ambiental. Los suelos fértiles se acopiarán en el entorno de la actuación, formando montones cuya altura no superará los 2 metros y de forma que se garantice el mantenimiento de sus propiedades para su posterior reutilización. En el proyecto constructivo se definirá un plan de restauración de taludes, fijando prioridades y minimizando el tiempo de acopio.

Con objeto de minimizar la alteración de las escasas áreas con características naturales o seminaturales que rodean al monte Serantes y dadas sus peculiaridades biogeográficas ya que están presentes especies características de la región mediterránea, se extremarán las precauciones, durante la fase de obras, a la hora de ubicar los vertederos, las instalaciones auxiliares de obra y las balsas de decantación, evitando cualquier área con vegetación natural o seminatural.

### 3. Protección de los sistemas hidrológico e hidrogeológico

Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas, y evitar el aporte de materiales a los cauces y acuíferos durante la construcción de las obras, se establecerán las siguientes medidas:

a) No se verterán materiales (aceites, carburantes, restos de hormigonado, escombros, etc.) en las áreas en las que se pueda afectar directamente al terreno o a los cursos de agua. Los vertidos se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable, lo que deberá estar recogido en el proyecto de construcción y en el sistema de gestión medioambiental del contratista de la obra. En cualquier caso, la gestión de los residuos atenderá a lo establecido en la Ley Básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos 20/1986, de 14 de mayo, de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

b) Se procederá al sellado de las vías de agua que se pongan de manifiesto durante la perforación del túnel y que pudieran suponer una afección o alteración a las fuentes o manantiales próximos.

c) No se acopiarán o almacenarán sustancias contaminantes en el interior del túnel.

d) Se construirán balsas de decantación y desbaste durante las obras para la recogida de las aguas de drenaje de las dos bocas de la excavación del túnel, de los parques de maquinaria y de las zonas de instalaciones. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua, si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a los vertidos, una vez adoptadas las medidas de protección pertinentes.

### 4. Protección del patrimonio arqueológico y etnológico

En coordinación con el Departamento de Cultura de la Diputación Foral de Vizcaya, se realizará una prospección arqueológica superficial de la franja de ocupación del trazado (abarcando un ancho de banda de 250 metros en total) en las zonas en las que el trazado discurre en falso túnel o en superficie y de las superficies destinadas a préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares, viario de obra y reposición de servicios.

Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De las conclusiones del informe se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, paleontológico y arquitectónico, que deberán quedar recogidos en todos los documentos del proyecto de construcción.

En el caso de que en los trabajos de prospección se detectará alguna afección al patrimonio arqueológico, el proyecto de construcción incorporará un programa de actuación, compatible con el plan de obra y que tendrá que tener la conformidad del Departamento de Cultura de la Diputación Foral de Vizcaya. El programa de actuación contendrá las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

Las prospecciones deberán completarse antes de iniciarse el desbroce y la apertura de caminos.

### 5. Localización de vertederos, préstamos, canteras de obra e instalaciones auxiliares

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano, a escala 1:5.000, donde se localizarán las zonas de vertedero y sus accesos, las instalaciones auxiliares y los caminos de obra, así como las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

Entre las mencionadas zonas de exclusión se contarán, al menos, las siguientes:

Cauces de los ríos y cursos de agua.

Áreas pobladas con hábitats naturales de interés comunitario y/o prioritario (brezales oromediterráneos con aliagas y brezales secos).

Áreas con ejemplares de coscoja (*Quercus coccifera*) y carrascas atlánticas (*Quercus ilex* ssp. *ilex*), y todas las zonas pobladas con matorral o pastizales naturales.

Terrenos de alta permeabilidad.

Áreas de interés arqueológico, histórico-cultural o etnográfico.

Montes públicos o de Utilidad Pública.

Áreas de alto interés paisajístico, ecológico, cultural o socioeconómico.

Para vertederos de sobrantes se dará siempre prioridad a la utilización de canteras abandonadas. En relación con las áreas propuestas para vertederos de sobrantes en el estudio de impacto ambiental, deberán reconsiderarse, en consulta con el órgano de medio ambiente autonómico, la ubicación de las siguientes:

Mina Carmen (n.º 4). Esta mina abandonada se encuentra muy alejada de la zona de obras, debiendo realizarse el acceso atravesando algunos núcleos de población diseminados. Además, se trata de una actuación minera agotada hace tiempo, lo que ha provocado que en el vaso del hueco se desarrollen carrizales y otras comunidades anfibias, y que las zonas rocosas hayan sido colonizadas por la vegetación natural.

Cabecera del arroyo Capetilla en Ugaldebieta (n.º 5). Se trata de una pequeña cuenca de recepción en la que los usos del suelo son básicamente agrícolas. La parte meridional de esta zona ha sido ocupada, mediante un relleno, para ubicar el área de servicio El Casal. Antes de ocupar una zona seminatural deberá considerarse la recuperación ambiental de las numerosas canteras y minas a cielo abierto abandonadas por la zona.

En el caso de descartarse definitivamente la utilización como vertedero de las citadas zonas o de las restantes incluidas en el estudio de impacto ambiental, la necesaria selección de nuevas áreas evitará las zonas de exclusión a que hace referencia esta condición, evitándose también la localización dentro de los límites del monte Serantes y en otras zonas próximas a él ya que pudiera verse afectado de forma indirecta.

A los efectos anteriores, el proyecto de construcción incluirá un inventario de canteras y minas abandonadas existentes en el entorno de la actuación, para determinar las posibilidades de ser empleadas como zonas de vertedero, de forma que puedan eliminarse los excedentes de tierras de las obras generando un impacto positivo por la restauración de zonas degradadas. Asimismo, en dicho estudio se analizarán, en coordinación con las empresas explotadoras, las futuras necesidades de tierras para la restauración de minas activas, estudiando la posibilidad de establecer vertederos próximos a éstas, de forma que, en un futuro, puedan emplearse en el relleno de estas zonas de extracción.

Los vertederos y sus accesos se seleccionarán teniendo en cuenta las posibles afecciones a la población por el tránsito de camiones. Asimismo, se incluirá un plan de obra, donde se detallarán las medidas protectoras necesarias, entre las que se contarán al menos las limitaciones horarias en la explotación y la ejecución de riegos para evitar la generación de

polvo. Por último, estas zonas deberán contar con un proyecto de recuperación ambiental, según se expone en la condición 6 que deberá incluirse en los documentos contractuales del Proyecto de construcción.

En cualquier caso, para delimitar las ubicaciones definitivas de los vertederos, si no se tratase de canteras u otras explotaciones mineras abandonadas o bien de alguna de las ubicaciones propuestas en el estudio de impacto ambiental, se procederá a una prospección arqueológica previa a la aprobación del proyecto de construcción, tal y como se recoge en la condición 4. Si finalmente fuese precisa una zona de préstamos, ésta se empleará también como zona de vertedero, rellenando y restaurando las zonas excavadas.

#### 6. *Recuperación ambiental e integración paisajística*

En el proyecto de construcción se definirán las zonas que se restaurarán con tierra vegetal. También se incluirá, como parte del mismo, un proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística.

El citado proyecto considerará como zonas sensibles objeto de tratamiento especial las siguientes:

Zonas de préstamos y vertederos.

Zonas de ubicación del parque de maquinaria, de la planta de hormigonado y de las instalaciones auxiliares.

Zona comprendida dentro de los límites del Espacio Natural del monte Serantes, definida en el Catálogo abierto de Espacios Naturales relevantes del País Vasco.

Zonas ocupadas por el viario de acceso a la obra.

Los desmontes y terraplenes (del eje de la vía y de la reposición de caminos).

Los tramos en falso túnel y las bocas del túnel.

La integración paisajística de las bocas del túnel deberá llevarse a cabo utilizando técnicas de bioingeniería con el objeto de maximizar la sujeción del suelo en taludes de fuerte pendiente y minimizar el impacto paisajístico tanto desde el lado del nuevo puerto de Bilbao como desde Ortuella y Gallarta.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local. En las plantaciones será aceptable también la inclusión de especies leñosas ampliamente cultivadas en la zona. En siembras e hidro-siembras se evitará el empleo de especies exóticas, en especial de aquellas de carácter invasor, aunque serán admisibles aquellas mezclas comerciales de taxones ibéricos procedentes de cultivo. Las plantaciones tendrán en cuenta las características físicas de las distintas unidades de actuación (talud, erosionabilidad, etc.). Se verificará que las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

El plan de obra del proyecto de construcción integrará las medidas de restauración de la cubierta vegetal con la ejecución de las obras, de forma que los taludes se hidrosiembren de forma inmediatamente posterior a su apertura.

En el proyecto se especificarán y presupuestarán las labores de mantenimiento necesarias para asegurar el éxito de las labores de revegetación.

#### 7. *Permeabilidad territorial*

Durante las fases de construcción y explotación de la nueva vía ferroviaria se garantizará, mediante el diseño de las estructuras necesarias y otras medidas complementarias, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta los accesos a las poblaciones y la continuidad de los servicios afectados. Todo desvío, provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

Se prestará especial atención al mantenimiento de la funcionalidad, durante la fase de obras, del tramo de carretera que comunica Ziérbena con Santurce por la costa y del camino peatonal (Paseo Lineal) paralelo a ésta, ya que ambos cruzan el eje de la vía en la proximidades de la embocadura norte del túnel de Serantes.

#### 8. *Protección acústica y tratamiento del borde ferroviario*

El proyecto no afecta directamente a zonas urbanizadas ya que comienza en las inmediaciones de la estación de Ortuella, en una zona industrial, y finaliza en la zona ampliada del puerto de Bilbao. No obstante, una vez puesta en explotación el nuevo acceso ferroviario al puerto, se transportará por el mismo gran parte del tráfico de mercancías con origen o destino en el puerto de Bilbao, atravesando zonas urbanas de Ortuella. La entidad gestora del tráfico ferroviario en la fase de explotación de la vía deberá realizar un estudio acústico, con el objeto de determinar

el incremento de los niveles sonoros causados por el nuevo tráfico. Este estudio incluirá una campaña de mediciones del ruido durante las horas de mayor intensidad de tráfico y también en horario nocturno.

Si como resultado del estudio se desprende que existe un aumento del ruido por causa del incremento del tráfico de trenes de mercancías y se sobrepasan los niveles de 65 dB(A) desde las siete a las veintitrés horas y de 55 dB(A) desde las veintitrés a las siete horas, medidos en cualquier edificio residencial a 2 metros de fachada y a cualquier altura, la empresa gestora del tráfico ferroviario deberá adoptar una serie de medidas de carácter transitorio para minimizar este impacto. Las medidas pueden limitarse a la gestión del tráfico (limitar la velocidad de paso y la franja horaria de circulación de trenes, elegir tipos de trenes menos ruidosos para transportar las mercancías u otras), si con ello se consigue los resultados pretendidos.

Asimismo, y junto con el proyecto de construcción, se redactará un proyecto para el tratamiento del borde ferroviario en las zonas urbanizadas de Ortuella atravesadas por el ferrocarril. El proyecto, que se ejecutará simultáneamente con la obra ferroviaria, incluirá medidas como cerramiento de la travesía, revegetación de taludes, plantación de pantallas vegetales y construcción de pantallas acústicas, con objeto de minimizar el impacto de los nuevos tráficos.

#### 9. *Seguimiento y vigilancia*

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

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Para ello, el programa detallará, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbrales críticos para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Ferrocarriles, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Dirección General de Ferrocarriles, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de Contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras certificando que el proyecto de construcción cumple la presente declaración.

Programa de seguimiento ambiental para la fase de obras, presentado por la asistencia técnica a la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, o sistema de gestión medioambiental presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo en relación con los aspectos o incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, sobre cumplimiento de las condiciones ambientales del proyecto, inclu-

yendo partes de no conformidad ambiental, en caso de existir. El director ambiental de la obra notificará a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental cualquier modificación del proyecto de construcción aprobado con implicaciones ambientales, referido en el apartado a) de la presente condición.

d) Antes de la emisión del Acta de recepción de las obras:

Informe sobre medidas de protección de la vegetación y biotopos, a que se refiere la condición 2.

Informe sobre medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio arqueológico a que se refiere la condición 4.

Informe sobre la explotación y restauración de zonas de préstamos y vertederos, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 6.

Informe sobre la reposición del paseo lineal de Zierbena-Santurce, a que se refiere la condición 7.

Informe sobre las actuaciones de tratamiento de borde a que se refiere la condición 8.

Programa de seguimiento ambiental para la fase de explotación, incidiendo en el resultado del estudio acústico a que se refiere la condición 8.

e) Anualmente y durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre la efectividad de las medidas adoptadas para minimizar el impacto acústico en la localidad de Ortuella a que se refiere la condición 8.

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

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

#### 10. Documentación adicional

La Dirección General de Ferrocarriles remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Adecuación ambiental del trazado, a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección de la vegetación y biotopos, a que se refiere la condición 2.

Medidas realizadas de protección de los sistemas hidrológico e hidrogeológico, a que se refiere la condición 3.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, a que se refiere la condición 4.

Planos de localización y proyecto de explotación y recuperación de zonas de préstamos y vertederos, emplazamiento de instalaciones auxiliares y zonas de exclusión, a que se refiere la condición 5.

Proyecto de, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 6.

Medidas para el mantenimiento de la funcionalidad del paseo lineal de Zierbena-Santurce a que se refiere la condición 7.

Proyecto de tratamiento de borde ferroviario a que se refiere la condición 8.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, al que se refiere la condición 8, recogiendo de forma específica la propuesta de estudio acústico.

#### 11. Definición contractual y financiación de las medidas correctoras

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, en el estudio Informativo y en las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental, que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 2 de julio de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

### ANEXO I

#### Consultas realizadas y resumen de las respuestas recibidas

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente	X
Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente	X
Delegación del Gobierno en el País Vasco	X
Viceconsejería de Agricultura del Departamento de Industria, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco	—
Dirección General del Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura del Gobierno Vasco	X
Viceconsejería de Medio Ambiente del Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco	X
Departamento de Transporte y Obras Públicas del Gobierno Vasco	—
Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco	X
Presidencia del Gobierno Vasco	—
Dirección General de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Vizcaya	X
Dirección General del Patrimonio Histórico Artístico del Departamento de Cultura de la Diputación Foral de Vizcaya	X
Responsable del Centro de Patrimonio Cultural Vasco	—
Autoridad Portuaria del Puerto Autónomo de Bilbao	X
Ayuntamiento de Zierbena	—
Ayuntamiento de Abanto-Zierbena	—
Ayuntamiento de Ortuella	X
Ayuntamiento de Santurce	X
Ayuntamiento de Valle de Trápaga	X
Cátedra de Paleontología (Universidad del País Vasco)	—
Departamento de Biología Vegetal y Ecología (Universidad del País Vasco)	—
Instituto Tecnológico y Geominero	X
Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero	—
Asociación Española de Limnología. Departamento de Biología Vegetal y Ecología (Universidad de Sevilla)	—
A.D.E.N.A	—
A.E.D.E.N.A.T	—
C.O.D.A	—
F.A.T	—
GREENPEACE	—
S.E.O	—
Sociedad de Conservación de Vertebrados	—
EKI	—
Eroski	—
Grupo Ecologista Alavés	—
Lanius, Sociedad Ornitológica	—
Natur-Asociación Euskalhemia	—
Taller de Ecología de Guernica	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	—
Federación Nacional de Comunidades de Regantes de España	—

El contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General de Costas no realiza ninguna sugerencia en relación con el proyecto.

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza comunica que no existen Espacios Naturales Protegidos (Ley 4/1989) en la zona de estu-

dio, aunque al noroeste de Santurce y al sur de las estaciones de ordenación y de contenedores existen una serie de hábitats recogidos en el Anexo I de la Directiva 92/43/CEE que se caracterizan por la existencia de brezales omediterráneos con aliaga en un estado de conservación aceptable y un grado de cobertura medio. Hacia el Noroeste existen brezales secos en buen estado de conservación, pero con un grado de cobertura no muy elevado, extendidos y mezclados con prados secos seminaturales cuyo estado de conservación es aceptable y con una cobertura baja. Consideran que la alternativa 3 y la solución B de la alternativa 2 son las que menos afectan a las comunidades anteriormente citadas. Por último, aconsejan establecer un calendario adecuado para la ejecución de la obra, con el fin de minimizar la afección al medio derivada de la ejecución del proyecto.

La Delegación del Gobierno en el País Vasco considera mejor el corredor que menos afecte a las zonas residenciales.

La Dirección General del Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco considera que no existen elementos de interés arqueológico afectados por el proyecto, aunque, por su proximidad al área afectada, menciona una serie de elementos del Patrimonio Histórico-Arquitectónico:

Matadero/Campo Diego número 25, mina Bodovalle/Gallarte (Abanto-Zierbana).

Horno de calcinación de mina Bilbao/Barrio Saugal, Horno de Lejana/Barrio Cuadrado (Ortuella).

Iglesia de Santa Juliana y torre Kardeo (Zierbana).

La Viceconsejería de Medio Ambiente del Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del País Vasco informa que la zona objeto de estudio se caracteriza por una fuerte presencia industrial y de población, con recursos naturales de escasa relevancia. Solo destaca el monte Serantes con valores botánicos, vistas panorámicas y rutas de paseo. Se incluye en el Catálogo Abierto de Espacios Naturales Relevantes y en el Anexo 3 de las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Considera que en la selección de alternativas se debe valorar la afectación a zonas residenciales y el volumen del material sobrante de cada una de ellas. Solicita que el estudio de impacto ambiental contenga una serie de medidas correctoras para disminuir el ruido y las vibraciones, y prevea un tratamiento adecuado para el material sobrante de la excavación, proponiendo la recuperación de áreas degradadas próximas a la zona (canteras abandonadas, vertederos incontrolados, etc.). Los vertederos no deberán ubicarse en vaguadas, ni en depresiones con comunidades vegetales y faunísticas de interés natural. También se evitará afectar a la hidrología superficial o subterránea, a los espacios naturales, a los vertederos y rellenos susceptibles de contener sustancias tóxicas o peligrosas y al Patrimonio Cultural. Por último, se deberá realizar una estimación del aumento de riesgos de deslizamiento por inestabilidad de taludes derivados del movimiento de tierras.

El Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco remite copia de la Certificación del acuerdo adoptado por la comisión de Gobierno del Ayuntamiento de Ortuella en relación con el proyecto.

La Dirección General de Medio Ambiente de la Diputación General de Vizcaya considera que debe realizarse un inventario de manantiales, arroyos y aguas subterráneas que puedan resultar afectados por el proyecto. Para la obra deberá realizarse un plan de voladuras que minimice las emisiones sonoras y las partículas en suspensión emitidas a la atmósfera. Para la localización de los vertederos se realizará un estudio detallado de estabilidad de taludes, drenajes, etc., según lo previsto en el Decreto 423/1994, de 2 de noviembre, sobre Gestión de Residuos Inertes e Inertizados y en la Orden, de 15 de febrero de 1995, sobre el Contenido de los Proyectos Técnicos y Memorias Descriptivas de Instalaciones de Vertederos de Residuos Inertes e Inertizados, Rellenos y Acondicionamientos de Terrenos del Gobierno Vasco.

El tratamiento de los aceites y combustible procedentes de la maquinaria debe seguir las prescripciones de la Ley Básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos 20/1986, de 14 de mayo de la Comunidad Autónoma del País Vasco. También establece que el parque de maquinaria, las instalaciones auxiliares de obra y los depósitos de material se sitúen aislados de la red de drenaje natural.

Solicita que se realice un inventario y estudio de los usos del suelo, una máxima integración de la infraestructura en el entorno, y una corrección del efecto barrera mediante la construcción de pasos superiores e inferiores.

La Dirección General del Patrimonio Histórico Artístico del Departamento de Cultura de la Diputación Foral de Vizcaya considera que en la zona de estudio no existen elementos pertenecientes al patrimonio arqueológico, aunque, en previsión de que puedan aparecer nuevos yacimientos en la fase de construcción, se exige que la construcción sea supervisada por un arqueólogo.

La Autoridad Portuaria del Puerto Autónomo de Bilbao no realiza ningún tipo de consideración con contenido ambiental.

El Ayuntamiento de Santurce considera que sólo las alternativas 2B y 3B afectan a su municipio, resultando, esta última, incompatible con el proyecto de vial interpueblos.

El Ayuntamiento de Valle de Trápaga manifiesta su disconformidad con el proyecto debido a los efectos negativos que supondría para su desarrollo urbanístico y propone, como única solución posible, el soterramiento del trazado a su paso por el municipio, evitando que el núcleo urbano quede dividido en dos zonas y que las mercancías peligrosas transportadas por el ferrocarril pasen por puntos próximos a las viviendas.

El Ayuntamiento de Ortuella se ve afectado por la alternativa A que divide el núcleo urbano en dos partes, proponiendo como medida correctora, entre otras, el cubrimiento de la trinchera del ferrocarril en los barrios de Ralera y Goliflar. Además, el proyecto elimina una manzana del polígono industrial «Abra Industrial» y afecta a la reserva para espacios libres y deportivos del Plan Parcial de Ordenación de dicha zona.

El Instituto Tecnológico y Geominero considera necesario realizar estudios de los efectos derivados de la ejecución del proyecto, como son los que se producen por la apertura de canteras y vertederos, por el aumento de los procesos erosivos, por los impactos geológicos y por los riesgos geotécnicos debidos a la construcción del túnel, con consecuencias en la hidrología subterránea y superficial. Considera especialmente importantes las afecciones que se puedan producir sobre el arroyo Ballonti. Resalta el gran valor natural y paisajístico del monte Serantes, en el que existen encinares relictos cantábricos de encina (*Quercus ilex* Ilex) y pequeños bosquetes aislados de robledales acidófilos (*Quercus robur*), así como, formaciones vegetales recogidas en el anexo I de la Directiva de Hábitats 92/43/CEE, sobre la conservación de los hábitats naturales de la flora y fauna silvestres. Además estos hábitats favorecen la presencia de la curruca cabecinegra y el eslizón tridáctico declarados de interés especial por el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo).

También se deberá determinar las afecciones a los usos del suelo y los efectos de la contaminación acústica sobre los habitantes de la zona de Ortuella y del Valle de Trápaga, sin olvidar el riesgo que supone el paso de mercancías peligrosas por lugares tan próximos a núcleos urbanos. Se deberá analizar las consecuencias del efecto barrera que provoca la ejecución del proyecto y realizar un estudio de impacto ambiental sobre el paseo lineal que discurre paralelo a la carretera C-639, entre Santurce y Zierbana.

Por último, propone una serie de medidas correctoras aplicables durante las fases de construcción y explotación.

El Departamento de Obras Públicas de la Diputación Foral de Vizcaya, consultado por el Departamento de Medio Ambiente y Acción Territorial de la misma Diputación, elabora un informe en el que se estudian las posibles afecciones al eje de Ballonti y presenta cuatro posibles soluciones.

## ANEXO II

### Descripción del estudio informativo

El estudio del «Nuevo acceso ferroviario al Puerto de Bilbao. Tramo: Estación de Ortuella-Nueva estación de mercancías en el Puerto de Bilbao» consiste en la construcción de una línea de enlace entre la nueva estación de mercancías en el puerto de Bilbao y el ramal de Muskiz, en las proximidades de la estación de Ortuella. La línea de enlace se conectará con la futura Y vasca, en ancho internacional, evitando el tránsito por Bilbao.

Mediante la nueva línea férrea se pretende diversificar el sistema de transporte facilitando el movimiento del gran volumen de mercancías que está previsto que lleguen o salgan del puerto de Bilbao. La futura estación del puerto se concibe como la terminal de mercancías de Bilbao, viniendo a sustituir en sus funciones actuales a las estaciones de Bilbao-Parque (contenedores), Amézola (vagón completo) y La Casilla (clasificación).

En el estudio se plantearon cuatro corredores:

Corredor 1-A, la traza se separa de la línea existente cerca del apeadero de Gallarta, y conecta con las instalaciones del puerto en paralelo al mango de maniobras de la estación de clasificación. El trazado discurre por los términos municipales de Ortuella, Abanto-Zierbena, Zierbena y Santurce. A partir de este corredor se diseña la alternativa A que enlaza Ortuella con el extremo norte de la estación de contenedores.

Corredor 2-A, comienza en las proximidades del apeadero de Urioste, y conecta en paralelo con el mango de maniobras de la estación de clasificación. El trazado pasa por los términos municipales de Ortuella, Abanto-Zierbena, Zierbena y Santurce.

Corredor 2-B, comienza en las proximidades del apeadero de Urioste y conecta con la estación de mercancías a través de la central térmica

de Iberduero, el trazado sólo pasa por los términos municipales de Ortuella y Santurce.

Corredor 3-B, parte de las inmediaciones de la estación de Trapagarán conectando con la estación de mercancías a través de las instalaciones de Iberduero, el trazado transcurre por los términos municipales de Valle de Trápaga, Ortuella y Santurce. A partir de este corredor surgen las alternativas B y C.

El tramo de vía que se proyecta tiene una longitud aproximada de 4 kilómetros, en cualquiera de los corredores planteados.

A partir de los corredores anteriormente descritos se diseñan las siguientes alternativas:

**Alternativa A:** Comienza en la cabecera norte de la futura estación de mercancías del puerto de Bilbao discuriendo en túnel bajo el Monte Serantes hasta las inmediaciones de la estación de Ortuella, donde se conecta al Ramal de Muskiz. La boca norte del túnel se sitúa en el punto kilométrico 4,230, realizándose el emboquillado bajo la carretera Santurce-Zierbena. La boca sur se sitúa al norte de la estación de Ortuella (próximo al trazado actual de la línea de RENFE) realizándose el emboquillado en el punto kilométrico 0,580.

Su longitud total es de 4.779 metros, siendo 3.650 metros de túnel ejecutado en mina y 730 metros de falso túnel, con una pendiente máxima de 12,91 por 1.000, excepto los primeros 430 metros en los que existe una rampa de 15 por 1.000.

La conexión con la estación de Ortuella se proyecta en falso túnel, mediante un cajón hincado y por debajo de la línea existente. La conexión con el mango de maniobras se realizaría por detrás del estribo de la estructura del paso inferior existente.

**Alternativa B:** El trazado se inicia en la cabecera lado Santurce de la nueva estación de clasificación del puerto, discuriendo en túnel hasta las inmediaciones de la estación de Trapagarán donde conecta con el ramal de Muskiz. La boca norte se proyecta en el punto kilométrico 4,810 en las proximidades de la central térmica de Santurce, mientras que la boca sur se sitúa en el punto kilométrico 0,180, próximo a Trapagarán.

Su longitud total es de 5.136 metros, de los cuales 4.630 metros son de túnel ejecutado en mina y 242 metros en falso túnel, con una pendiente máxima de 11 por 1.000.

La conexión con la línea Barakaldo-San Julián de Muskiz se lleva a cabo entre el apeadero de Urioste y la estación de Trapagarán.

**Alternativa C:** Al igual que la alternativa B, el trazado se inicia en la cabecera lado Santurce, sin embargo, en su tramo central varía el trazado respecto al de la alternativa anterior, en las proximidades de la autopista A-8 y en el cruce con el arroyo Capetilla. La conexión con el Ramal de Muskiz se lleva a cabo, igualmente, entre el apeadero de Urioste y la estación de Trapagarán.

Su longitud total es de 4.873 metros, de los cuales 4.370 metros son de túnel ejecutado en mina y 233 metros en falso túnel, con una pendiente en el primer tramo (1.600 metros) de 15 por 1.000 debido a su paso bajo el arroyo Capetilla.

Todas las alternativas prevén diferentes soluciones para establecer la conexión con la estación de clasificación del puerto de Bilbao y con la línea Barakaldo-San Julián de Muskiz (Ramal de Muskiz), según se trate de vía única o doble. El Estudio Informativo compara las tres alternativas, analizando diversos aspectos que posteriormente se ponderan según su importancia de 1 a 5 (de peor valorada a mejor).

Una vez realizada la valoración global de cada una de las alternativas, se deduce que la mejor valorada es la alternativa A, seguida por la B y por último la C.

De lo anteriormente expuesto se concluye seleccionando la alternativa A por resultar la mejor ponderada.

### ANEXO III

#### Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo de evaluación del impacto ambiental y el Reglamento para su ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El área de estudio se localiza en la provincia de Vizcaya, comprende las zonas denominadas «Franja Litoral» (donde se desarrollan las bocas de los túneles de las tres alternativas) y «Valles Atlánticos» (desde el límite con la franja litoral hasta unos 600 metros).

El Estudio elabora un inventario ambiental sobre el medio físico y el medio socioeconómico, analizando los efectos derivados de la ejecución del proyecto sobre la hidrología, geología, vegetación, fauna, etc.

El análisis de los impactos recogidos en el estudio ha dado lugar a las siguientes conclusiones:

La calidad del aire, durante la fase de construcción se ve alterada, desapareciendo la afección en la fase de explotación debido a la utilización de trenes eléctricos. Las alternativas mejor valoradas son la B y C.

El nivel de ruidos en la zona aumentará durante la fase de construcción por la maquinaria utilizada. En la fase de explotación se incrementará el nivel de ruidos, por incremento en el tránsito de trenes de mercancías lo que dará lugar al establecimiento de medidas correctoras.

No existe ningún punto de interés geológico en la zona, según la publicación del Gobierno Vasco «Puntos de Interés Geológico en Bizkaya».

La zona de mayor valor geomorfológico es el Monte Serantes por tratarse de una formación montañosa de apreciable altura. El impacto geomorfológico se produce por la ubicación de los vertederos y por el volumen de tierras vertidas, ya que el trazado ferroviario apenas afecta por discurrir mayoritariamente bajo tierra y aprovecharse las grandes pendientes existentes para la entrada a los túneles.

El medio edáfico resulta afectado por la retirada de suelo vegetal para ocupación del trazado, por la instalación de vertederos y de los parques de maquinaria e instalaciones auxiliares, y por la posible contaminación de suelos ocasionada por el vertido de aceites y combustibles procedentes de la maquinaria durante la fase de construcción. En estos aspectos la afección de las tres alternativas resultan similares.

Los efectos derivados de la ejecución de la obra en la hidrología subterránea son de escasa importancia en las tres alternativas ya que, únicamente pueden afectar a pequeñas vías de agua en la fase de construcción.

La alternativa A no se prevé que afecte a la fuente de la Teja, ni al manantial del Calero, ni a otra situada más al norte debido a que la cota de estas es superior a la prevista para el trazado ferroviario. La selección de la alternativa C supondría la adopción de medidas correctoras destinadas a evitar la posible afección del arroyo Capetillo por la perforación de un túnel auxiliar en sus proximidades.

El impacto paisajístico derivado de la ejecución del proyecto es considerado de escasa relevancia y de igual magnitud en las tres alternativas, debiéndose ubicar los vertederos en aquellas zonas en las que se posibilite una mayor integración paisajística.

El impacto sobre la vegetación se considera moderado, ya que no se han encontrado especies vegetales amenazadas, aunque irreversible en la zona ocupada por la traza, y recuperable en los caminos de acceso y en las zonas de ubicación de maquinaria y medios auxiliares.

La afección a la fauna resulta de escasa relevancia debido a su baja representación en el área de estudio y a la inexistencia de especies en amenaza o de interés especial y, además, esta muy disminuido el efecto barrera por discurrir la mayor parte del trazado en túnel.

También hay que considerar durante la fase de construcción la alteración de la calidad del aire, el aumento de los niveles sonoros por los ruidos procedentes de las obras y el aumento del riesgo de accidente por el aumento de tráfico durante el traslado del material a vertedero, siendo este mayor en la zona sur. En la zona norte del acceso (carretera que une Santurce y Zierbena-Puerto) el riesgo de accidente es de magnitud media debido a la gran densidad de población en la zona.

La alternativa A es la que supone una mayor afección acústica por discurrir por las poblaciones de Ortuella y Valle de Trápaga, mientras que las alternativas B y C solamente afectan a la población del Valle de Trápaga. Por otra parte, también existe un aumento de riesgo de accidentes en los pasos a nivel.

Se considera como mínima la posibilidad de afectar a elementos arqueológicos en cualquiera de las tres alternativas.

La afección al planeamiento urbanístico resulta casi similar en las tres alternativas, aunque la alternativa A resulta peor valorada por ocupar suelo no urbanizable y suelo de sistemas generales, seguida muy de cerca por las alternativas B y C.

La ejecución de cualquiera de las tres alternativas se valora positivamente, desde el aspecto socioeconómico, ya que supone una mejora en las comunicaciones y en el sistema de transporte.

Los vertederos se ha planteado localizarlos próximos a las bocas norte y sur del túnel, así en la zona norte una de las escombreras se localiza en la plataforma del nuevo puerto de Bilbao, y en la zona Sur en las minas Bilbao, la Balastera y Campillo y Carmen. Además, existe una zona de vaguada en Ugaldebieta (parte alta del arroyo Capetillo) donde se baraja ubicar otro vertedero.

El estudio además incorpora una serie de medidas preventivas y correctoras, así como un documento de síntesis.

Las medidas correctoras más destacadas son la sujeción del suelo en taludes de fuertes pendientes mediante la aplicación de técnicas como la red de yute y los batoches, la restauración fisiográfica, geomorfológica

y posterior revegetación de los terrenos afectados por desmontes, falsos túneles, terraplenes, embocaduras de túnel y vertederos. Por último, en el interior del túnel será necesario adoptar medidas que eviten el almacenamiento de sustancias contaminantes y proceder al sellado de las vías de agua. También está previsto la instalación de balsas de decantación, durante la fase de construcción, para evitar que los lodos generados por las obras de túnel sean arrastrados por las aguas de filtración hacia el exterior.

#### ANEXO IV

##### Resumen de las alegaciones presentadas en el trámite de información pública

Durante el trámite de información Pública han presentado alegaciones las siguientes entidades:

Confederación Hidrográfica del Norte.  
Dirección de Agua del Gobierno Vasco.  
Dirección General de Carreteras.  
Dirección General de Infraestructura de RENFE.  
Viceconsejería de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco.  
Uniport Bilbao. Comunidad Portuaria.  
Ayuntamiento de Santurce.  
Ayuntamiento de Zierbena.  
Ayuntamiento de Ortuella.  
Ayuntamiento de Abanto-Zierbena.  
Iberdrola.

La Confederación Hidrográfica del Norte traslada la información recibida a la Dirección de Aguas del Gobierno Vasco, por ser este el órgano competente en virtud del Decreto 297/1994, de 12 de junio, por el que se aprueba el traspaso a la Comunidad Autónoma del País Vasco de las funciones y servicios en materia de Recursos y Aprovechamientos Hidráulicos, cuando se trata de proyectos intracomunitarios.

La Dirección de Agua del Gobierno Vasco considera que es la alternativa A la más favorable. Esta alternativa parte de la cabecera Norte de la futura estación de mercancías en el Puerto de Bilbao y discurre en túnel con una longitud de 4.779 metros atravesando el Monte Serantes hasta las proximidades de la estación de Ortuella. No prevén afecciones importantes a la hidrología superficial o subterránea de la zona por no existir un nivel freático generalizado en el túnel, aunque el nivel calcarenítico podría dar lugar a la presencia de agua en el túnel. Establece que durante las excavaciones en el túnel, deberá preverse la construcción de balsas de decantación, próximas a las boquillas y con capacidad adecuada a los caudales de agua producidos, para evitar el vertido directo de las aguas del túnel a los cursos de agua existentes.

También sugiere que los materiales sobrantes de la excavación (aproximadamente 345.000 metros cúbicos en la alternativa A) sean depositados en las antiguas explotaciones mineras situadas en Abanto-Zierbana y Ortuella, concretamente en las minas Bilbao, La Balastera y Campillo y Carmen.

La Dirección General de Carreteras no presenta ninguna alegación al no tener la Red de carreteras del Estado ninguna carretera en la zona.

La Dirección General de Infraestructuras de RENFE entiende que la afección medioambiental derivada del proyecto será mínima, al discurrir la mayor parte del trazado por túnel.

La Viceconsejería de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco se pronuncia respecto a las cuatro posibilidades relativas a la sección transversal del túnel, así se descartan las soluciones III (construcción inicial de un túnel de vía única y, posterior del otro túnel gemelo) y IV (construcción inicial de dos túneles de vía única), por resultar complicados los transbordos de emergencia en caso de riesgos de accidentes o parada de trenes, y se inclina por la construcción completa de túnel de vía doble. Se inclinan por la alternativa B (parte de Trapagaran hasta la parte sur de la estación de clasificación del puerto) y por la construcción completa del túnel de vía doble.

Uniport Bilbao. Comunidad Portuaria. Sus alegaciones carecen de contenido medioambiental, expresa su disconformidad con el proyecto, si no va acompañado de una serie de actuaciones complementarias.

El Ayuntamiento de Santurce alega que la alternativa B3 es la que resulta más inadecuada desde el punto de vista medioambiental por su incompatibilidad con el proyecto de vial interpuertos, además de afectar al municipio de Santurce y a otros asentamientos humanos. La alternativa B2 (conexión con la red en Urioste) no supone afección ambiental al municipio de Santurce.

El Ayuntamiento de Zierbena considera que la única alternativa que le afecta es la A en el tramo comprendido entre la salida norte del túnel de Serantes y el puerto. A pesar de que esta alternativa afecta a suelo con protección paisajística no considera que se producirá un impacto irreversible, debido a que el trazado discurre a través de un falso túnel, siendo posible la revegetación con especies arbóreas características de la zona. Consideran que durante la fase de construcción del túnel se podrá producir una gran afección al paseo lineal Santurce-Zierbena por el paso de vehículos pesados y el polvo y el barro que producirán.

Se sugiere que los materiales sobrantes de la excavación sean utilizados para los futuros rellenos del puerto.

El Ayuntamiento de Ortuella expone que la alternativa A dividirá el núcleo urbano en dos partes y eliminará la reserva para espacios libres y deportivos del plan parcial del municipio y una parcela del polígono «Abra Industrial». Proponen el cubrimiento de la trinchera del ferrocarril en los barrios de Ralera y Goliflar.

El Ayuntamiento de Abanto-Zierbena no realiza ningún tipo de alegación.

Como consecuencia del plan de ampliación de la central térmica de Iberdrola en Santurce, y la posibilidad de conflicto con el acceso al puerto de las soluciones B y C, se realizan una serie de alegaciones complementarias.

La Viceconsejería de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco se inclina por seleccionar la alternativa A, una vez analizado el cambio de situación que supone el proyecto de ampliación en la central térmica de Iberdrola en Santurce.

El Ayuntamiento de Santurce entiende que la solución B es la más inadecuada desde el punto de vista medioambiental.

La Autoridad Portuaria del puerto de Bilbao considera más adecuada la alternativa A.

La Dirección General de RENFE considera, por motivos funcionales, más acertada la entrada por el Norte a la nueva estación multifuncional del puerto de Bilbao, como hace la alternativa A.

La Central Térmica de Iberdrola en Santurce considera compatibles todas las alternativas de la solución B excepto la 1.

**14518** *RESOLUCIÓN de 3 de julio de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto de construcción del embalse de La Verné, regulador de la acequia de Sora, término municipal de Ejea de los Caballeros (Zaragoza), de la Comunidad General de Regantes del Canal de Bárdenas.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización, o en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Con objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Comunidad General de Regantes del Canal de Bárdenas remitió con fecha 4 de junio de 1998 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la preceptiva Memoria-resumen del proyecto del embalse de La Verné, regulador de la acequia de Sora, término municipal de Ejea de los Caballeros (Zaragoza). Un resumen de dicho proyecto constituye el anexo I.

Recibida la Memoria-resumen la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en cumplimiento del artículo 13 del Reglamento, estableció, con fecha 11 de junio de 1998, un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental de las obras proyectadas.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 29 de enero de 1999, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado al promotor del contenido de las contestaciones a las consultas y de su opinión