

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

19997 *Resolución de 12 de diciembre de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado b del grupo 6 del anexo I del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, procediendo formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

Según la Orden ARM/939/2011, de 13 de abril, sobre delegación de competencias en el ámbito del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular, por delegación de la Ministra, las resoluciones de evaluación ambiental de competencia estatal reguladas en el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por el Real Decreto legislativo 1/2008, de 11 de enero.

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

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

Promotor y órgano sustantivo. El promotor y el órgano sustantivo es la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento.

Objeto y justificación. El objeto del estudio informativo es integrar la línea de ferrocarril existente Madrid-Irún y la futura línea de alta velocidad (LAV) Madrid-Segovia-Valladolid-Burgos-Vitoria-Bilbao-San Sebastián/frontera francesa en la ciudad de Vitoria.

La mencionada línea Madrid-Irún es de ancho ibérico o IB (1.668 mm), y está formada por una vía doble electrificada, en superficie, diseñada para velocidades máximas de circulación de 140-160 km/h. La futura LAV se diseña en ancho internacional o UIC (1.435 mm), con doble vía electrificada, para velocidades máximas de 350 km/h.

Localización. El corredor objeto de evaluación se ubica en los términos municipales de Iruña de Oca, Vitoria-Gasteiz y Arrazua-Ubarrundia, dentro de la provincia de Álava, perteneciente al País Vasco.

Descripción sintética. Para la integración planteada, el estudio informativo contempla la construcción de una vía doble de ancho internacional y una vía doble de ancho ibérico de, aproximadamente, 10,9 y 15,4 km de longitud respectivamente, de los que casi 7 se prevén subterráneos (falso túnel entre pantallas o doble túnel en mina). Además, el mencionado estudio tiene prevista la conexión con la LAV Burgos-Vitoria (en concreto con el subtramo Puebla de Arganzón-Iruña de Oca, situado al oeste de Vitoria), mediante la construcción de un nuevo trazado de vía doble en ancho internacional de 3,4 km de longitud (además de 2 vías para los cambiadores internacional-ibérico e ibérico-internacional de 1,5 y 2 km respectivamente).

El corredor comenzará al oeste del núcleo urbano de Vitoria, junto al núcleo de Villodas, coincidiendo con el final del trazado de la LAV Burgos-Vitoria, cerca de la actual línea férrea Madrid-Irún, en la margen izquierda del río Zadorra. La travesía urbana se realizará por un nuevo corredor ferroviario, llamado Lakua-Arriaga, que cruzará la ciudad de Vitoria, de forma subterránea, desde el barrio de Ali-Gobeo hasta las proximidades del

pabellón Fernando Buesa Arena. El final del corredor se ubicará al este del núcleo urbano de Vitoria y se bifurcará en dos: hacia el norte, para conectar con la LAV Vitoria-Bilbao-San Sebastián/frontera francesa (denominada "Y Vasca"), a unos 600 m al sur de la autovía A-1; y hacia el este, para conectar con la línea actual Madrid-Irún, una vez superado el núcleo de Ibarra.

Para incrementar la funcionalidad de este último tramo, se instalarán dos vías de enlace al este de Vitoria: una con cambiador de ancho y 2,3 km de longitud, denominada vía de enlace 2a, que conecta las vías de ancho internacional procedentes de la ciudad de Vitoria con las de ancho ibérico que conectarán con la actual línea Madrid-Irún; y otra vía de enlace en ancho internacional y 1,5 km de longitud, denominada vía de enlace 2b, que constituye una vía de cierre de triángulo entre la vía de ancho internacional que se dirige a la "Y Vasca" y la vía de enlace anterior.

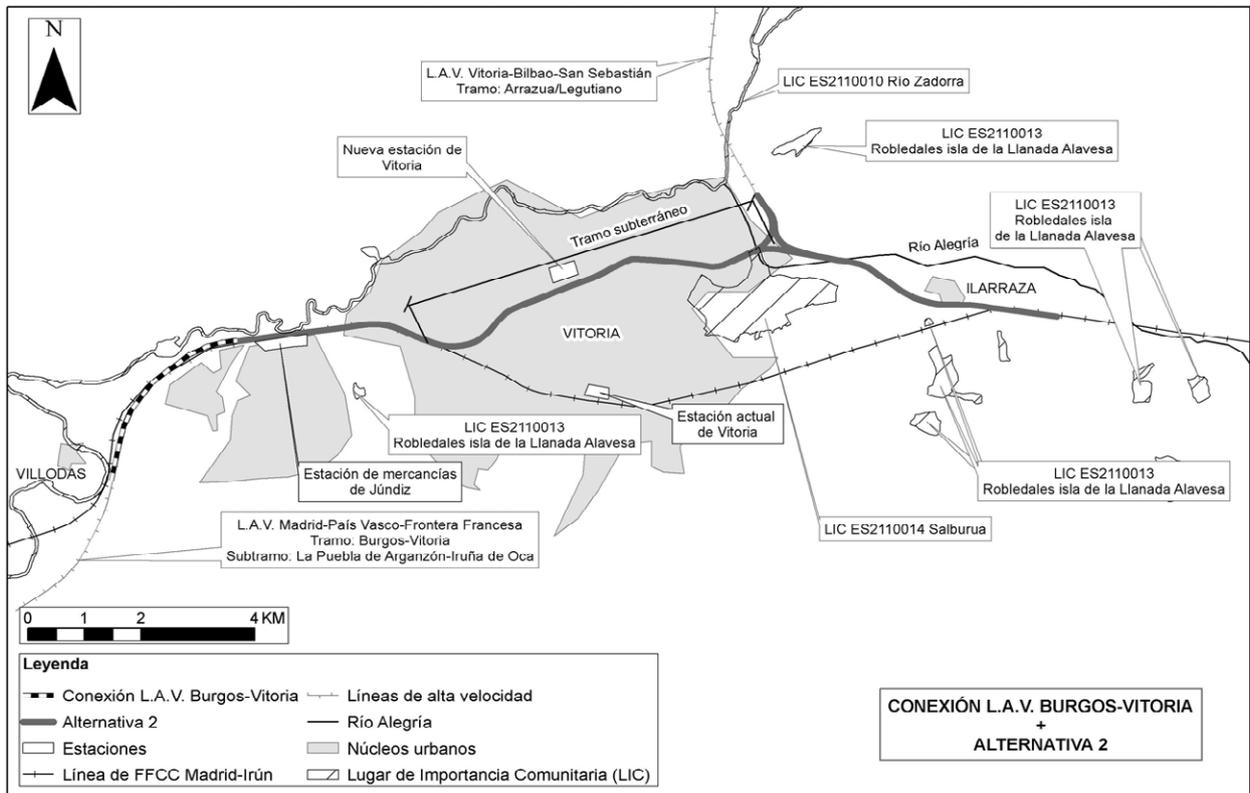
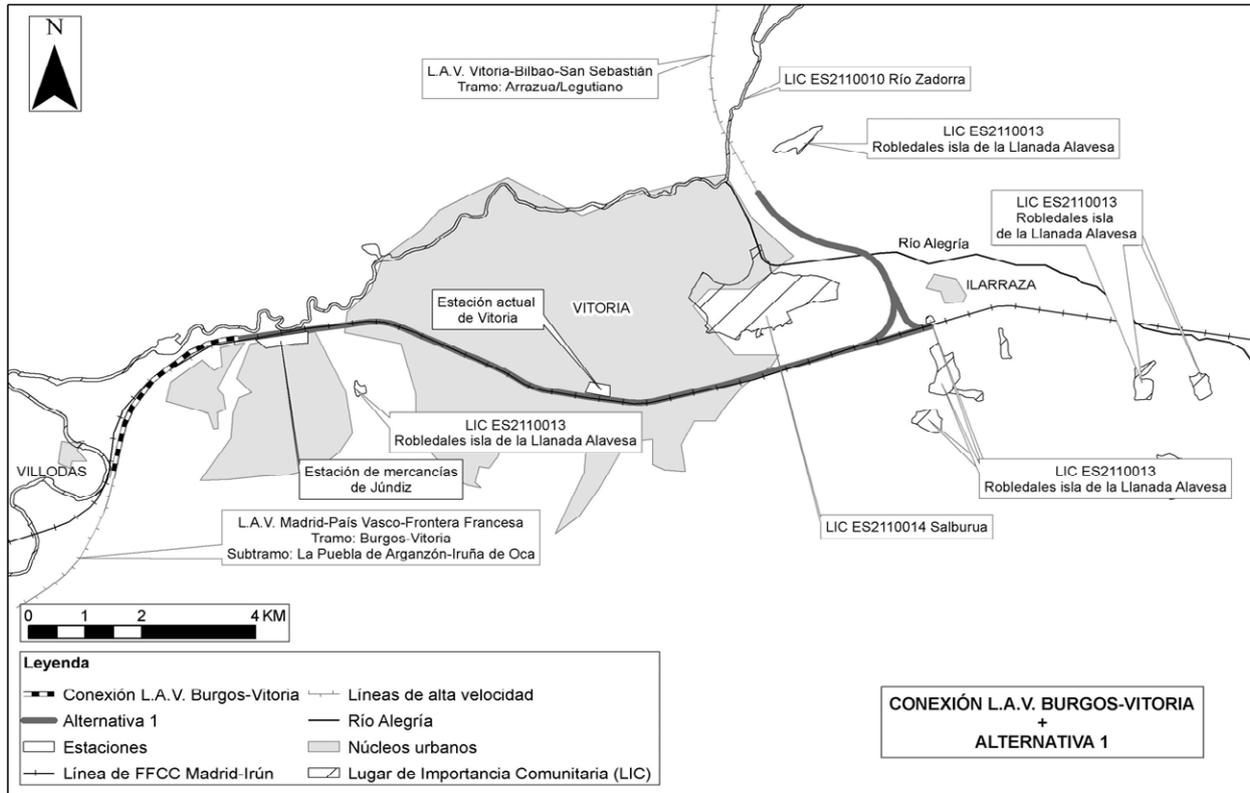
Además, se tiene previsto la construcción de una nueva estación de viajeros en el entorno del parque San Juan de Arriaga, en la parcela del antiguo colegio Pío Baroja (p.k. 6+200), que contará con 6 vías de ancho UIC, 2 de ellas generales y 4 vías de apartado, todas ellas con andén, de aproximadamente 400 m de longitud y 12 m de ancho. No obstante, esta ubicación (en la parcela del antiguo colegio Pío Baroja) se ha decidido con posterioridad al trámite de información pública. Dado que el diseño arquitectónico, la conexión con otros medios de transporte, los accesos rodados, los aparcamientos, etc., serán objeto de un posterior y pormenorizado proyecto, se excluyen estos aspectos de la presente Resolución.

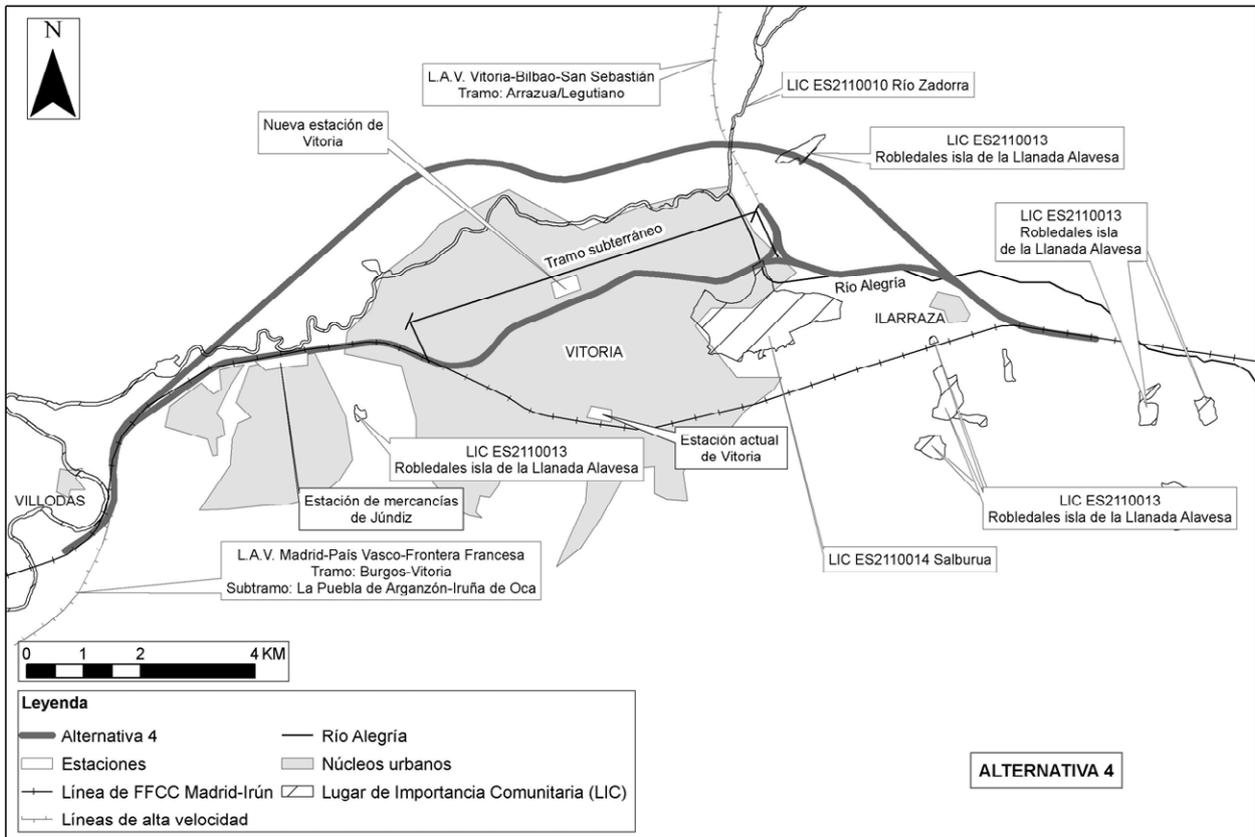
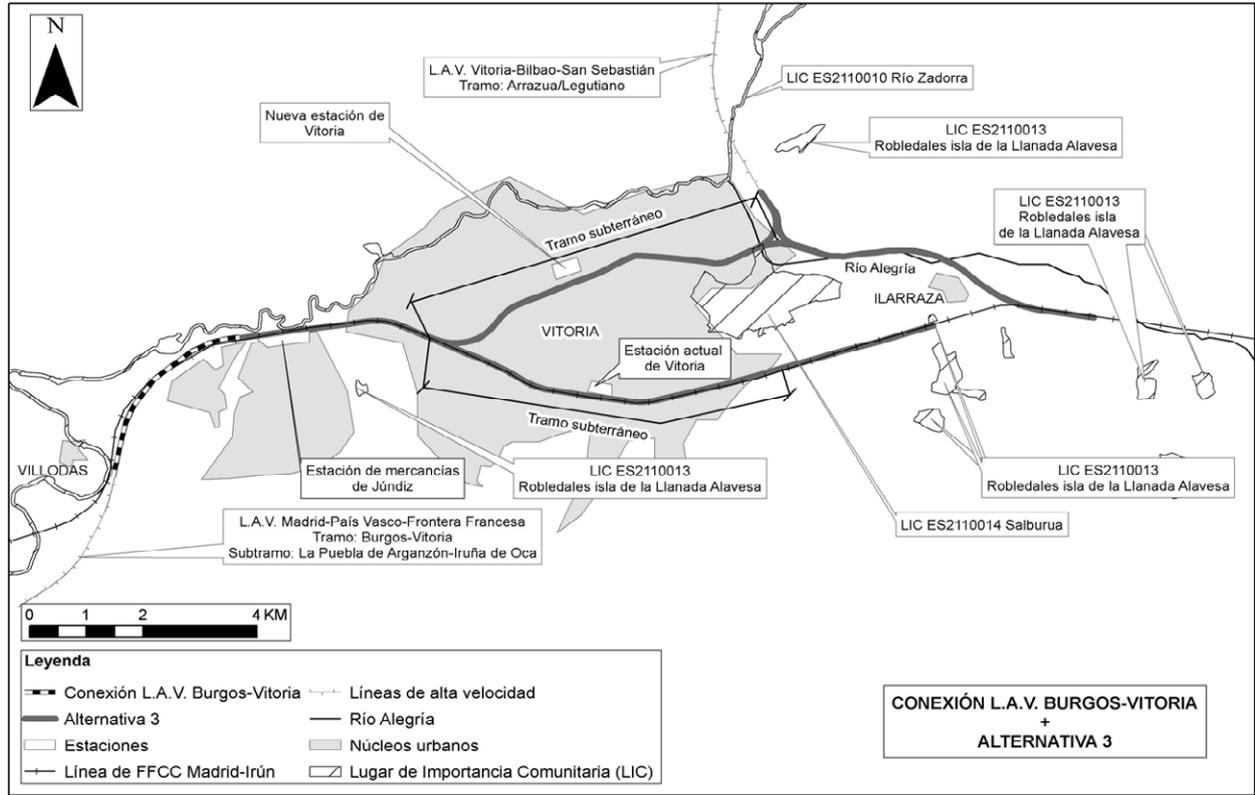
La electrificación de las vías de ancho internacional e ibérico conllevará la instalación de sendas líneas aéreas de contacto normalizadas (tipo EAC-350 y CA-160, respectivamente), con catenaria apta para velocidades de 350 y 160 km/h respectivamente. La energía eléctrica para su alimentación será suministrada mediante subestaciones de tracción, existentes en el caso de las de ancho ibérico y a definir en el caso de las vías de ancho internacional, no siendo, por tanto, objeto de la presente tramitación de evaluación de impacto ambiental.

El destino final del tramo de la línea férrea existente Madrid-Irún a su paso por la ciudad de Vitoria y de la estación de viajeros existente no está decidido actualmente. No obstante, según el promotor, en caso de procederse a su demolición y desmantelamiento, se redactará un proyecto específico acorde con la legislación vigente en materia de gestión de residuos. En su caso, se estará a lo dispuesto en la normativa de evaluación de impacto ambiental que le sea de aplicación.

Alternativas. En el estudio de impacto ambiental se han planteado cuatro alternativas para la integración del ferrocarril en la ciudad de Vitoria y una única solución para la conexión con la línea de alta velocidad Burgos-Vitoria, dados sus requerimientos geométricos, con pequeñas variaciones según la alternativa de integración urbana:

Alternativas	Recorrido	Corredor de vías de ancho	
		Ibérico	Internacional
1	En superficie.	Corredor actual.	Corredor actual.
2	Soterrado.	Nuevo corredor central (Lakua-Arriaga).	Nuevo corredor central (Lakua-Arriaga).
3		Corredor actual.	Nuevo corredor central (Lakua-Arriaga).
4	En superficie/ Soterrado.	Nuevo corredor al norte de la ciudad de Vitoria (en superficie).	Nuevo corredor central (Lakua-Arriaga) (soterrado).





De acuerdo con el estudio de impacto ambiental, la definición de las alternativas se ha basado en dos planteamientos de diseño diferentes, el empleo del corredor ferroviario actual o el diseño de nuevos corredores alternativos, que unidos al posible diseño en superficie o subterráneo y a los dos tipos de ancho de vía, determinan las cuatro alternativas mencionadas con anterioridad.

Para la elección de la alternativa a desarrollar se han tenido en cuenta factores de los medios físico (geología y geomorfología, hidrología superficial y subterránea y edafología), biótico-perceptual (vegetación, fauna y paisaje) y socioterritorial y cultural (niveles acústicos, planeamiento urbanístico, permeabilidad y movilidad urbana y elementos patrimoniales), así como la ocupación de espacios protegidos.

El impacto de la alternativa 1 sobre la población residente en Vitoria y el de la alternativa 4, principalmente sobre los medios físico, biótico y perceptual y sobre los espacios naturales protegidos (Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) río Zadorra y robledales Isla de la Llanada Alavesa), debido al establecimiento de un nuevo corredor ferroviario en superficie, paralelo a la autovía A-1, para albergar a las vías de ancho ibérico, hacen preferibles las alternativas 2 y 3. Sin embargo, dado que la alternativa 3 supone una afección superior al acuífero aluvial y dada la dificultad operativa de disponer de dos recorridos diferentes para las vías de ancho ibérico e internacional, en el estudio de impacto ambiental se plantea la alternativa 2 como solución más apropiada.

Además, para reducir los posibles impactos de la alternativa 2 sobre el LIC Salburua, en el estudio de impacto ambiental se sustituye el método constructivo del túnel, pasando de un falso túnel a un túnel excavado en mina, en la zona en la que se afectaría al mencionado LIC.

Asimismo, de acuerdo con el estudio informativo, la alternativa 2 adoptará algunas modificaciones, dentro de los corredores estudiados, para mejorar la implantación y la integración de la infraestructura en el entorno, consistentes en: la ampliación del tramo soterrado (para mejorar la integración en la zona de Ali y Zabalgana y alejar la zona de salida a superficie del cauce del río Alegría); la modificación del trazado final de la doble vía de ancho ibérico hasta su conexión con la línea actual Madrid-Irún (para minimizar las afecciones a los núcleos de Zurbano e Ilarratza); y la dotación, en la estación subterránea, de 6 vías con andén de ancho UIC y 2 vías pasantes e independizadas de ancho IB.

Respecto a la localización de la nueva estación de viajeros de Vitoria cabe destacar que inicialmente se proyecta al norte del trazado seleccionado, pero tras la información pública, el promotor acepta un cambio de ubicación al solar del colegio Pío Baroja, en el borde sur de la traza, para evitar el solape con el emplazamiento previsto para la estación intermodal de autobuses y con el parque de San Juan de Arriaga.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

El estudio informativo se desarrolla dentro de la comarca de la Llanada Alavesa, en un entorno eminentemente urbano e industrial, caracterizado por la ciudad de Vitoria y los núcleos urbanos y polígonos industriales de su entorno.

Desde el punto de vista geológico, la zona de actuación se localiza en la unidad estructural del Sinclinorio de Vitoria, donde se identifican tres puntos de interés geológico: 0992 Fallas y pliegues asociados afectando a margas, margocalizas y calizas del Santoniense-Campaniense, 0995 Gravera de gran extensión beneficiando un depósito cuaternario de gravas calcáreas y 1085 Gravera beneficiando un depósito cuaternario de gravas calcárea, siendo el primero de ellos el más próximo al nuevo trazado (a 400 m); y, al oeste de la misma, un área de interés geológico: 1057 Meandros del río Zadorra, sobre cuyo límite discurre el tramo de conexión con la LAV Burgos-Vitoria.

El ámbito de actuación se caracteriza por presentar un relieve predominantemente llano, ubicado en la cuenca hidrográfica del Ebro. Concretamente, la actuación se sitúa en la llanura aluvial del río Zadorra, en la que predominan materiales de naturaleza margosa y caliza junto a depósitos aluviales. En esta zona, los suelos más representativos son los del grupo calcisoles, siendo, en su mayor parte, aptos para usos agrícolas. Sin embargo, en la zona de actuación, se localizan alrededor de cincuenta emplazamientos de suelos potencialmente

contaminados (Decreto 165/2008, de 30 de septiembre, de inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo).

La hidrología de la zona se caracteriza por la presencia, además del río Zadorra, de varios afluentes al mismo, entre los que destacan los ríos Alegría (canalizado en su tramo final), Santa Engracia y Zalla, entre otros. El canal del río Alegría y el río Zadorra y sus riberas forman parte de la Red de Corredores Ecológicos de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Hidrogeológicamente, el trazado de la línea férrea se ubica en el acuífero cuaternario aluvial del río Zadorra (unidad hidrogeológica n.º 9.107 Aluvial de Vitoria), directamente relacionado con el régimen hidráulico del río y con los humedales presentes en la llanura, entre los que destacan los de Salburua.

Tanto el río Zadorra como los humedales de Salburua fueron declarados como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) de la Red Natura 2000: ES2110010 Zadorra Ibaia/Río Zadorra y ES2110014 Salburua, respectivamente, situados junto al trazado previsto, formando parte este último espacio de la Lista Ramsar de Humedales de Importancia Internacional (código 3ES047), así como del Inventario de Zonas Húmedas de la Comunidad Autónoma del País Vasco (código B9A3), bajo el nombre Zonas húmedas de Salburua. Además, en las proximidades del trazado de la infraestructura ferroviaria, (el más cercano se sitúa a unos 300 m), se localizan varios emplazamientos del LIC ES2110013 Arabako Lautadako Irla-hariztiak/Robledales isla de la Llanada Alavesa, que también se incluyen dentro del Catálogo Abierto de Espacios Naturales Relevantes de la Comunidad Autónoma de Euskadi. Entre los hábitats de interés comunitario del anexo I de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, en la zona de actuación se identifican los siguientes prioritarios: 6210 Prados secos seminaturales y facies de matorral sobre sustratos calcáreos (*Festuco-Brometalia*) (parajes con notables orquídeas), 6220 Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea* y 91E0 Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*).

La vegetación natural se encuentra alterada por la actividad humana, quedando la vegetación potencial arbórea, caracterizada por robledales (*Quercus robur*) y quejigares (*Quercus faginea*), relegada a las islas mencionadas, rodeadas de un entorno eminentemente urbano o agrícola. Además, se identifican formaciones de matorral, correspondientes a distintas etapas de degradación de los robledales y quejigares. No obstante, entre la vegetación natural destacan las formaciones de ribera, con álamos, alisos, fresnos, olmos y sauces; y las formaciones vegetales asociadas a otras zonas húmedas, caracterizadas por carrizos, espadañas, juncos y herbazales.

Entre la fauna inventariada en la zona de actuación destacan el visón europeo (*Mustela lutreola*) y la nutria (*Lutra lutra*), catalogadas en peligro de extinción, así como el avión zapador (*Riparia riparia*), catalogada como vulnerable. Estas tres especies cuentan con Plan de Gestión en Álava (Orden Foral 332/2003, de 7 de noviembre; Orden Foral 880/2004, de 27 de octubre; y Decreto Foral 22/2000, de 7 de marzo; respectivamente) y, las dos primeras, con áreas de interés especial en la zona de actuación del estudio informativo: LIC río Zadorra y LIC Salburua para el visón europeo; y LIC río Zadorra para la nutria. En el tramo medio del río Zadorra y sus afluentes, como parte integrante del área natural de distribución del avión zapador, es también de aplicación el Plan de Gestión del avión zapador.

Entre las especies catalogadas como vulnerables presentes en la zona también se encuentran la rana ágil (*Rana dalmatina*), el sapo corredor (*Bufo calamita*), el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) y el milano real (*Milvus milvus*), entre otros. Asimismo, entre las especies de aves también destacan el avetorillo (*Ixobrychus minutus*), la cigüeña blanca (*Ciconia ciconia*) y la garza imperial (*Ardea purpurea*), catalogadas todas ellas en la categoría de raras. El río Zadorra y el LIC Salburua son áreas de interés especial para el avetorillo y el LIC Salburua para la cigüeña blanca y la garza imperial.

En la zona de actuación se localizan numerosos elementos de patrimonio arqueológico y arquitectónico, destacando entre los primeros, el Poblado de Legardaguchi (V-199), el Molino de Crispijana (V-200) y las Ermitas de San Vicente (V-107) y Santa Catalina (V-119). Además, el camino de Santiago recorre la zona sur de la ciudad de Vitoria.

En la zona de estudio se localizan diversas infraestructuras, entre las que destacan la Autovía del Norte (A-1) y las carreteras nacionales N-102, N-104, N-622, N-240, la línea ferroviaria actual Madrid-Hendaya, con dos estaciones, una de mercancías (estación de Jándiz) y otra de viajeros (estación de Vitoria). Además, al noroeste de la ciudad de Vitoria se ubica el aeropuerto de Vitoria Foronda.

3. Resumen del proceso de evaluación:

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

3.1.1 Entrada documentación inicial. La tramitación se inició con fecha 23 de abril de 2002, momento en que tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el documento inicial del estudio informativo del proyecto de Integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz TT.MM. Vitoria y Arzua (Álava) de la Dirección General de Ferrocarriles (actual Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias) del Ministerio de Fomento.

3.1.2 Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 14 de junio de 2002 se inicia el trámite de consultas previas, en el que se pidió la opinión a los siguientes organismos, indicando con una "X" aquellos que han emitido informe en relación con el documento inicial del proyecto:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza.....	-
Confederación Hidrográfica del Ebro.	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma del País Vasco.....	X
Subdelegación del Gobierno en Vitoria.....	-
Diputación Foral de Álava.....	-
RENFE.....	X
Dirección General de Calidad Ambiental. De la Viceconsejería de Medio Ambiente del Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente. Del Gobierno Vasco.....	X
Dirección General de Recursos Ambientales de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco.....	-
Viceconsejería de Agricultura y Desarrollo Rural del Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco.....	X
Viceconsejería de Cultura, Juventud y Deportes del Departamento de Cultura del Gobierno Vasco.....	-
Viceconsejería de Transportes y Obras Públicas del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco.....	X
Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.....	X
Ayuntamiento de Arzúa-Ubarrundia.....	-
Instituto Geológico y Minero de España.....	-
Asociación Española de Limnología de la Facultad de Biología del Departamento de Biología Vegetal y Ecología.....	-
Cátedra de Paleontología de la Universidad del País Vasco, Campus de Leioa. .	-
Departamento de Biología Vegetal y Ecología de la Facultad de Ciencias del País Vasco, UPV/EUH.....	-
ADENA.....	-
Ecologistas en Acción.....	-
Greenpeace.....	-
S.E.O.....	-
Sociedad Conservación Vertebrados (SCV).....	-
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental.....	X
Grupo Ecológico Alavés.....	-

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

Alternativas: La Viceconsejería de Medio Ambiente estima necesario un análisis de alternativas de trazado que incluya el estudio de soluciones técnicas (soterramiento, túneles, ajustes, etc.) para un mismo trazado. Por su parte, la Viceconsejería de Transportes y Obras Públicas indica que no se ha previsto conexión entre el nuevo corredor norte (llamado corredor 3 en el documento inicial) y la nueva red ferroviaria procedente de Bilbao, para permitir el movimiento de mercancías, y otros tráficos, de la mencionada red a la estación de mercancías de Júndiz, en ancho UIC.

Espacios protegidos: La Viceconsejería de Medio Ambiente informa de la presencia en el ámbito de actuación de los siguientes espacios protegidos: zona húmeda de Salburua (LIC, Lista de Humedales de Importancia Internacional del Convenio Ramsar y Plan Territorial Sectorial de Zonas Húmedas de la Comunidad Autónoma del País Vasco), río Zadorra (LIC) y robledales isla de la llanada alavesa (LIC); así como de la proximidad del corredor central (llamado corredor 2 en el documento inicial) al área calificada de especial protección «prados-juncales» (EP-3) del Plan Territorial Sectorial de Zonas Húmedas de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Renfe también identifica como enclaves de interés naturalístico, el río Zadorra, los robledales isla de la Llanada Alavesa y las zonas húmedas de Salburua, solicitando que el trazado finalmente adoptado evite, en lo posible, cualquier afección directa o indirecta a los mismos. Por su parte, el Ayuntamiento de Vitoria indica, en su informe, que debe de quedar garantizada la ausencia de afecciones a los humedales de Salburua y, por tanto, al acuífero cuaternario.

Hidrología superficial y subterránea: La Confederación Hidrográfica del Ebro informa de la necesidad de adoptar una serie de medidas para reducir el impacto de los cruces de la línea ferroviaria con la red de drenaje superficial, de realizar un estudio de inundabilidad de las llanuras inmediatas a los cauces y barrancos interceptados, así como de los efectos del proyecto sobre los acuíferos de la zona, dada la presencia de los humedales de Salburua.

Por su parte, la Viceconsejería de Medio Ambiente informa de la necesidad de realizar un estudio hidrogeológico para determinar la posible afección a acuíferos, zonas de recarga y descarga, áreas de interés, etc., así como de la relevancia de los valores naturalísticos y paisajísticos de los cursos fluviales y, en particular, del río Zadorra. Además, advierte de la presencia de suelos potencialmente inundables entorno al río Zadorra, según el Plan Territorial Sectorial de Ordenación de las Márgenes de los Ríos y Arroyos de la Comunidad Autónoma del País Vasco, informando de la necesidad de valorar los riesgos de inundación y los posibles efectos barrera de los trazados propuestos al movimiento de agua.

Por su parte, Renfe también solicita la elaboración de un estudio hidrológico e hidrogeológico que incorpore la dinámica de todo el sistema, incluidos los humedales de Salburua y los acuíferos existentes, así como la adopción de medidas que eviten la afección a los flujos superficiales y subterráneos y la contaminación de los mismos.

Vegetación: La Viceconsejería de Medio Ambiente destaca, entre la vegetación presente en la zona de estudio, el robledal de Arzubiaga, situado en el municipio de Arzua, e incluido en las Directrices de Ordenación del Territorio como Área de Interés Naturalístico, así como varios Árboles Singulares situados en el casco urbano de Vitoria, entre los que destacan un roble pedunculado y una secuoya gigante. Además, el Ayuntamiento de Vitoria solicita que se respete el bosque del río Santa Engracia, en la confluencia del mencionado río con el Zadorra.

Renfe, por su parte, considera la vegetación de ribera y los robledales isla como vegetación relevante y solicita la elaboración de un estudio que permita definir el trazado más adecuado y adoptar medidas protectoras y/o correctoras. Además, solicita el establecimiento de las pautas para la redacción de un proyecto para la integración ambiental y paisajística, así como el control de los procesos erosivos y de inestabilidad de laderas.

Fauna: De acuerdo con el informe de la Viceconsejería de Medio Ambiente, el humedal de Salburua y el parque forestal de Zabalgana constituyen dos espacios importantes para la fauna. Concretamente, el humedal es un lugar de nidificación e invernada para la avifauna, con citas de especies de gran valor ecológico como el visón europeo y la rana ágil, incluidas en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas.

Renfe solicita la programación de las operaciones de obra susceptibles de generar ruido para minimizar las molestias en entornos de interés faunístico, especialmente en épocas críticas para las especies. Además, informa de la necesidad de instalar pasos de fauna efectivos y coordinados con los previstos o existentes en otras infraestructuras viarias; y de adoptar medidas de diseño encaminadas a reducir el impacto sobre la avifauna, en caso de ser necesarias nuevas líneas de acometida eléctrica.

Ruido y vibraciones: La Viceconsejería de Medio Ambiente, al igual que Renfe, solicita la elaboración de estudios predictivos de ruido y de vibraciones y la adopción de las medidas necesarias para alcanzar los límites establecidos en la legislación vigente (Ordenanza municipal contra el ruido y las vibraciones en el caso del término municipal de Vitoria). Renfe considera, además, que se deben programar las operaciones de obra susceptibles de generar ruido de forma que se minimicen las molestias en zonas residenciales; y que se deben incorporar medidas de diseño y alternativas de los sistemas de ventilación de túneles, en caso de ser necesarios.

Socio-economía: La Dirección de Investigación del Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco informa de la importancia de la actividad agrícola en la ciudad de Vitoria y, por tanto, de la relevancia del impacto sobre la misma, debido a la afección a infraestructuras y a la propia ocupación de superficies destinadas a esta actividad; aspecto también destacado por el propio Ayuntamiento de Vitoria y por la Viceconsejería de Medio Ambiente, que advierte, además, de la presencia de suelos contaminados.

Además, la Viceconsejería de Medio Ambiente indica, en su informe, que el humedal de Salburua, el río Zadorra y el parque forestal de Zabalgana forman parte del Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz, con gran valor ecológico y paisajístico, al igual que Renfe.

Patrimonio cultural: Renfe considera imprescindible la elaboración de una prospección arqueológica previa y la adopción de las medidas de control y seguimiento necesarias para evitar la afección, directa o indirecta, a cualquier elemento del patrimonio cultural, como, por ejemplo, el Camino de Santiago.

Préstamos y vertederos: De acuerdo con el informe de la Viceconsejería de Medio Ambiente, se deberá realizar una previsión del balance de tierras de cada alternativa y de las posibles localizaciones de depósitos de sobrantes, siguiendo las condiciones establecidas en el Decreto 423/1994, de 2 de noviembre, sobre gestión de residuos inertes e inertizados (Decreto derogado por el Decreto 49/2009 de 24 de febrero, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero y la ejecución de los rellenos). El Ayuntamiento de Vitoria, por su parte, también advierte de la importancia que debe de tener la generación de residuos en el análisis de la viabilidad de las alternativas.

3.1.3 Resumen de las indicaciones dadas por el Órgano Ambiental al Promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió a la Dirección General de Ferrocarriles (actual Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias) del Ministerio de Fomento las respuestas al periodo de consultas previas con fecha 29 de octubre de 2002 y 28 de marzo de 2003.

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

3.2.1 Información pública y consultas a administraciones ambientales afectadas. Resultado.—Con fecha 30 de abril de 2010 se publica en el «Boletín Oficial del Estado» («BOE») n.º 105 el anuncio de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias por el que se somete a información pública el «Estudio informativo del proyecto de integración del ferrocarril en la ciudad de Vitoria-Gasteiz». El mencionado anuncio también se publica en el «Boletín Oficial del País Vasco» («BOPV») n.º 93, de fecha 20 de mayo de 2010; y

en el «Boletín Oficial del Territorio Histórico de Álava» («BOTH») n.º 51, de fecha 12 de mayo de 2010.

Además, durante el periodo de información pública, en cumplimiento del artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias solicitó informe a las administraciones públicas afectadas.

Como resultado del trámite de información pública y de consulta a administraciones públicas afectadas se recibieron 12 informes de las siguientes administraciones: Confederación Hidrográfica del Ebro; Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento; Subdelegación del Gobierno en Álava; Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Álava; Departamento de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Álava (2 informes); Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco (2 informes); Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco; Sociedad Urbanística Municipal Ensanche 21 Zabalgunea; y ayuntamientos de Arrazua y de Iruña de Oca; y 46 alegaciones de grupos municipales, empresas y particulares.

El expediente de información pública y el estudio informativo, que incluye el correspondiente estudio de impacto ambiental, tuvieron entrada en el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino con fecha 15 de diciembre de 2010.

A continuación se resumen los aspectos ambientales más significativos de las alegaciones remitidas y la respuesta dada por el promotor:

Alternativas y modificaciones de trazado. El Servicio de Medio Ambiente y Biodiversidad del Departamento de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Álava solicita que el promotor estudie otras alternativas de ubicación, diseño y características constructivas de la nueva estación de viajeros, diferentes a la prevista en el parque de San Juan de Arriaga, dado el elevado impacto social y ambiental. La Subdelegación del Gobierno en Álava también informa en este sentido, al advertir al promotor de la fuerte oposición existente por la afección al mencionado parque. Concretamente, la Sociedad Urbanística Municipal Ensanche 21 Zabalgunea y los grupos municipales Popular, Ezker Batua-Berdeak y EAJ-PNV en el Ayuntamiento de Vitoria solicitan el cambio de ubicación de la nueva estación de viajeros del emplazamiento previsto al solar del colegio Pío Baroja, en el borde sur de la traza, para evitar el solape con el emplazamiento previsto para la estación intermodal de autobuses y con el propio parque.

El promotor contesta que la ubicación de la estación, marginal respecto a los principales atractivos del parque, se debe tanto a las directrices de ordenación territorial como a las sugerencias del convenio colaborador entre administraciones. No obstante, el promotor asume el cambio del emplazamiento del edificio de viajeros al solar del Colegio Pío Baroja, dado que evita la afección al parque de San Juan de Arriaga y no tiene repercusiones en el diseño de la infraestructura ferroviaria, al ser simétrico respecto al previsto en el estudio informativo. Únicamente requerirá un vestíbulo de acceso a andenes de mayor longitud, para salvar el túnel de ancho ibérico.

Por su parte, la Dirección de Infraestructura del Transporte del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco, al igual que Euskal Trenbide Sarea (ETS) - Red Ferroviaria Vasca, solicita el desplazamiento de la plataforma de la conexión con la LAV Burgos-Vitoria (entre los pp.kk. 1+500 y 3+000), así como de sus elementos adyacentes, unos metros hacia el norte, acercándola al río Zadorra, para evitar la coincidencia del trazado de la vía de ancho UIC con la parcela seleccionada para la implantación de la terminal intermodal de Júndiz, situada al oeste de la estación de mercancías de Júndiz actual y a 7 km de Vitoria.

El promotor accede a rediseñar el trazado de la conexión con la LAV Burgos-Vitoria, si bien establece una serie de condicionantes. Además, afirma que este cambio impide la instalación de un cambiador de ancho en el punto inicial del trazado y, por tanto, sólo se dispondrá de un cambiador de ancho en el lado de Vitoria de la conexión, que será, necesariamente, con cizallamiento de vías.

Además, la Sociedad Urbanística Municipal Ensanche 21 Zabalgunea también solicita el ajuste del trazado entre los pp.kk. 3+918 y 3+965 y entre los pp.kk. 4+500 y 4+520 para evitar la afección a dos parcelas residenciales (M 13 y M 23).

El promotor confirma la realización del ajuste de trazado solicitado.

ADIF propone la instalación de un ramal provisional que conecte la línea convencional actual con el tramo Vitoria-Bilbao para mantener la circulación de trenes mientras se construye la integración del ferrocarril en la ciudad de Vitoria. Asimismo, plantea una serie de modificaciones en el esquema funcional de la nueva estación de viajeros, con el fin de mejorar su futura explotación.

El promotor admite la necesidad de establecer un ramal provisional de conexión entre la línea actual y el tramo Vitoria-Bilbao y propone tres alternativas de trazado diferentes. Además, el promotor acepta el esquema funcional propuesto por ADIF, indicando que este cambio únicamente supondrá el desplazamiento de los andenes hacia el este, sin necesidad de modificar el edificio de viajeros. No obstante, el promotor indica que la estación de viajeros contará con un proyecto independiente de la infraestructura ferroviaria en el que quedará perfectamente definida.

Espacios protegidos: Hidrología superficial y subterránea. La Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco advierte de la proximidad del trazado al LIC río Zadorra en las inmediaciones de Jándiz y del polígono industrial de Los Llanos de Iruña de Oca. Dada la presencia del hábitat de interés comunitario prioritario bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) (código 91E0) en el primero de los casos, la mencionada Dirección solicita que las actuaciones se sitúen a una distancia mínima de 20 m del río Zadorra, para asegurar el régimen preventivo que establece la Directiva Hábitats (Directiva 92/43/CEE) en su artículo 6.2. En cambio, esta Dirección estima que no es previsible la aparición de impactos ambientales significativos sobre el mencionado LIC en las inmediaciones del mencionado polígono industrial, dada la distancia al río y la presencia de una carretera entre el río y la infraestructura ferroviaria prevista.

Por otra parte, la mencionada Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Gobierno Vasco también indica, en su informe, que no es previsible que las actuaciones generen impactos significativos sobre los hábitats y especies objeto de conservación del LIC Salburua, dado que la infraestructura ferroviaria en este punto será subterránea. También informa de la inclusión del humedal de Salburua en las áreas de mejora de ecosistemas del Plan Territorial Sectorial de Zonas Húmedas de la Comunidad Autónoma del País Vasco (aprobado mediante el Decreto 160/2004, de 27 de julio), siendo, por tanto, de aplicación las restricciones de uso asignadas a estas áreas.

El promotor admite la adopción, en fases posteriores del proyecto, de una banda de 20 m de anchura a cada lado del cauce del río Zadorra dentro de la cartografía de exclusión.

Sin embargo, el Servicio de Medio Ambiente y Biodiversidad del Departamento de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Álava, como órgano competente en la ordenación, conservación y gestión de la Red Natura 2000 en la provincia de Álava, afirma que la construcción de las líneas de ferrocarril previstas podrían ocasionar la desconexión del LIC y Humedal de Importancia Internacional (Convenio Ramsar) Salburua, con otras zonas de importancia ecológica, lo que tendría una repercusión ambiental crítica, al no garantizarse la conservación de la coherencia ecológica y la integridad de la Red Natura 2000.

Además, este Servicio estima que todas las alternativas de soterramiento planteadas podrían provocar importantes alteraciones en el funcionamiento hidrogeológico y en los procesos ecológicos del mencionado LIC y humedal Ramsar y, por tanto, en su estado de conservación y en los hábitats y especies faunísticas y florísticas protegidas presentes.

Asimismo, el Servicio de Medio Ambiente y Biodiversidad afirma que el análisis del impacto de la línea ferroviaria sobre el humedal de Salburua y el canal del río Alegría no alcanza un nivel de detalle suficiente y que las medidas propuestas no garantizan la ausencia de efectos significativos sobre el ecosistema y su funcionamiento.

El promotor contesta que la solución prevista en este punto no afecta al LIC y al humedal de Salburua ni al canal del río Alegría, dado que en el estudio de impacto ambiental, para evitar la mencionada afección, se ha sustituido el falso túnel previsto inicialmente por un túnel excavado en mina. Asimismo, el promotor afirma que tanto los métodos constructivos como la cota de la rasante del túnel se han definido teniendo en cuenta el funcionamiento hidrogeológico del acuífero cuaternario aluvial de Vitoria, de forma que se minimizan los impactos potenciales sobre los flujos de agua subterránea existentes en el entorno de Salburua, evitándose la alteración de las actuales condiciones de funcionamiento del acuífero y salvaguardando la conservación del humedal y de los hábitats y especies que lo pueblan.

Vegetación de ribera: El Servicio de Medio Ambiente y Biodiversidad del Departamento de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Álava solicita que se respete una franja mínima de 15 m de anchura (medidos desde la línea de máximas crecidas ordinarias hacia el exterior del cauce) a cada lado de los márgenes de los cursos fluviales existentes en los pasos superiores previstos sobre el canal del río Alegría en los pp.kk. 11+550 y 13+030, de forma que queden libres de cualquier tipo de construcción o estructura. Además, el mencionado Servicio estima necesaria la adecuación y restauración ambiental en el ámbito comprendido entre el canal del río Alegría y la plataforma del enlace de la vía Vitoria-Alsasua con la "Y Vasca" (entre los pp.kk. 11+000 y 12+300), con el fin de favorecer la formación de una orla de vegetación ribereña amplia en la margen norte del cauce, con especies arbóreas y arbustivas autóctonas.

El promotor asume el respeto de una franja mínima de 15 m de anchura en los pasos superiores previstos en los pp.kk. 11+550 y 13+030, así como la adecuación y restauración ambiental de la margen norte del canal del río Alegría entre los pp.kk. 11+000 y 12+300, utilizando sólo arbustos para dar cumplimiento a las limitaciones para la plantación de árboles previstas en el Real Decreto 2.387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

Conectividad ecológica y fauna: La Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco informa del posible incremento de la fragmentación territorial debido a la infraestructura ferroviaria, siendo conveniente adoptar en fase de proyecto constructivo las medidas necesarias para aumentar la conectividad ecológica, mediante la instalación de elementos que permitan el paso de la fauna (pasos de fauna específicos, adaptación de obras de drenaje, etc.).

La mencionada Dirección del Gobierno Vasco solicita que se analicen los posibles efectos del vertido de tierras en las áreas de vertedero planteadas en los parajes de La Landa y Los Huetos (V-1 a V-6 del Estudio de Impacto Ambiental) sobre el avión zapador y el aguilucho cenizo, dada la proximidad y/o coincidencia de algunas de ellas con áreas de interés especial y puntos sensibles distorsionados de cada una de las especies mencionadas, respectivamente; y que se consulte a la Diputación Foral de Álava al respecto, como órgano responsable del Plan de Gestión del avión zapador en Álava.

Por su parte, el Servicio de Medio Ambiente y Biodiversidad del Departamento de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Álava informa de la importancia de la zona húmeda de Salburua y del canal del río Alegría como conectores ecológicos para las especies de flora y fauna (Red de Corredores Ecológicos de la Comunidad Autónoma del País Vasco y Estrategia de Conectividad Ecológica y Paisajística del Territorio Histórico de Álava), como el avión zapador y el visón europeo, y del riesgo de fragmentación ecológica que supondría la instalación de la línea férrea prevista. Por tanto, este Servicio recuerda que la actuación proyectada requiere de autorización previa de la Diputación Foral de Álava, de acuerdo con los planes de gestión de las especies mencionadas.

El promotor contesta que el estudio de impacto ambiental ya cuenta con medidas correctoras para disminuir el efecto barrera de la infraestructura sobre la fauna, como son el acondicionamiento de las obras de drenaje transversal, la adecuación del sistema de drenaje longitudinal y la colocación de dispositivos de escape en el cerramiento de la línea ferroviaria. Además, justifica la ausencia de pasos de fauna específicos dado que la

mayor parte del trazado discurre por terrenos urbanizados. En cuanto a los depósitos de tierra, el promotor se compromete a evitar la interferencia a las áreas sensibles para el aguilucho pálido y el avión zapador, en caso de ser necesaria la creación de nuevos vertederos en el entorno de La Landa y Los Huetos.

El promotor concluye, finalmente, que no es previsible que se produzcan alteraciones respecto a la situación actual y, por tanto, sobre la función de los espacios mencionados como corredores ecológicos. Por extensión, tampoco es previsible que se produzca fragmentación o desconexión ecológica. Además, indica que el estudio informativo contempla la adecuación del conjunto de obras de drenaje previstas para facilitar el paso de la fauna, siguiendo las recomendaciones establecidas en el documento Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales, del antiguo Ministerio de Medio Ambiente.

Socio-economía: La Subdelegación del Gobierno en Álava considera que se deberá minimizar el ruido y polvo generados durante la fase de construcción, así como la afección a suelo urbano o urbanizable y la expropiación de fincas urbanas.

El promotor afirma que el estudio de impacto ambiental ya cuenta con medidas para reducir la generación de ruido y polvo y que, en fases posteriores del proyecto, se reducirá al mínimo posible la expropiación de fincas urbanas y la afección a suelo urbano o urbanizable.

El Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Álava advierte de las carencias detectadas en relación con las interferencias de la línea férrea con la red viaria existente o planificada y se opone a las soluciones planteadas para los cruces previstos con seis carreteras (A-4302, A-4001, A-2134, A-3010, N-104 y A-3302) informando de la necesidad de coordinar con esta administración las nuevas soluciones.

El promotor indica que está previsto someter a aprobación de la administración competente las propuestas de reposición de la red viaria que se elaboren durante la redacción de los proyectos básico y constructivo.

Además, el Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Álava y el grupo municipal EAJ-PNV en el Ayuntamiento de Vitoria solicitan la creación de nuevos apeaderos o estaciones de pasajeros en el barrio de Zabalgana y en el pabellón Fernando Buesa Arena. El mencionado grupo municipal también propone la creación de una estación de mercancías y de cercanías para pasajeros en la zona del polígono industrial de Júndiz.

El promotor responde que las perspectivas de futuro del servicio no justifican la instalación de nuevas estaciones o apeaderos.

El grupo municipal Eusko Alkartasuna en el Ayuntamiento de Vitoria también solicita la adopción de medidas para minimizar el impacto de las obras sobre el tráfico rodado y peatonal en la ciudad de Vitoria.

El promotor afirma que los procedimientos de ejecución y las situaciones provisionales de obra que se determinen en el proyecto constructivo tendrán como uno de sus objetivos la minimización de las afecciones a la movilidad ciudadana.

Además, existen otras alegaciones entre las que destacan la del Ayuntamiento de Arrazua, relativa a la ocupación temporal de la carretera A-4001 de acceso a la localidad de Zurbano; la de la Sociedad Urbanística Municipal Ensanche 21 Zabalgunea, en referencia a la afección a tuberías de aguas pluviales y fecales; y la de la empresa de Mercedes Benz, que informa de la afección significativa a su fábrica, con riesgo de parada de producción.

El promotor contesta que la ocupación de la mencionada carretera, en caso de ser necesaria, no interrumpirá el tráfico ni el acceso a parcelas colindantes y que las soluciones a esta ocupación y a las afecciones a infraestructuras y servicios existentes serán definidas en el proyecto constructivo.

Préstamos y vertederos: La Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco solicita que se viertan los excedentes de tierra en canteras abandonadas o en zonas degradadas, siendo de aplicación lo establecido en el Decreto 49/2009, de 24

de febrero, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero y la ejecución de los rellenos. Además, indica que la utilización de las áreas de vertedero planteadas en los parajes de La Landa y Los Huetos (V-1 a V-6 del estudio de impacto ambiental) deberá ser adecuadamente motivada y justificada, debiendo analizarse las implicaciones del vertido de tierras sobre el avión zapador, el aguilucho cenizo y el río Oca. El grupo municipal Eusko Alkartasuna, por su parte indica que todas las áreas de vertedero previstas en los citados parajes son parcelas cultivadas con suelo de alto valor agrológico y solicita que no se utilicen con este fin.

El promotor indica que, en caso de ser necesaria la utilización de los vertederos previstos en el entorno de La Landa y Los Huetos, la decisión será adecuadamente motivada y justificada.

El Servicio de Medio Ambiente y Biodiversidad del Departamento de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Álava informa que la competencia para autorizar la ejecución de los depósitos o rellenos corresponde a la Diputación Foral. Además, indica que las áreas de relleno previstas pueden no ser suficientes y/o adecuadas para el vertido de más de 2 millones de metros cúbicos de materiales sobrantes, solicitando que se defina una solución concreta y adecuada, dado que su incorrecta gestión puede provocar afecciones ambientales inasumibles. Asimismo, el Servicio de Medio Ambiente y Biodiversidad advierte que los yacimientos de ofitas situados entre Paúl y Salinas de Añana no cuentan con autorización de explotación, según la información de que disponen, y, por tanto, han de excluirse de la relación de zonas de préstamo.

El promotor contesta que las áreas propuestas como áreas de relleno presentan una capacidad estimada de más de 5 millones de metros cúbicos y que en fases posteriores del proyecto, una vez identificados los emplazamientos válidos, se seleccionarán las áreas de depósito a utilizar. Asimismo, el promotor afirma que las zonas de préstamo mencionadas podrán ser excluidas de la relación presentada si no son aptas para su utilización.

Las asociaciones vecinales de Zazpigarren Alaba Auzo Elkarte (Aranbizkarra-Aranbide y Aranzabela), de Salburua «Salburua Bizirik», Betiko Gasteiz Auzoko Elkarte, Judimendikoak y Gasteiz Txiki Auzo, así como 28 alegantes particulares, muestran su oposición a la línea de alta velocidad planteada ya que no responde a una necesidad social y produciría afecciones irreparables sobre el medio ambiente y la sostenibilidad del territorio, especialmente a las balsas de Salburua o Zurbano y al parque de San Juan de Arriaga; así como al trazado del soterramiento del ferrocarril actual, ya que consideran que podría realizarse por su recorrido actual.

El promotor afirma que el trazado previsto no afectará a ninguna de las balsas del humedal de Salburua ni al acuífero cuaternario, así como tampoco al parque de San Juan de Arriaga, debido, en este último caso, al cambio de emplazamiento adoptado. Además, informa que el soterramiento propuesto resultaría inviable, tanto por espacio disponible como funcionalmente.

3.2.2 Modificaciones introducidas por el Promotor en proyecto y estudio tras su consideración. Como resultado del trámite de información pública y de consulta a administraciones ambientales afectadas la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias plantea las siguientes modificaciones al estudio informativo previsto:

Ajuste de trazado para evitar la afección al subsuelo de las parcelas residenciales (M 13 y M 23) en la zona de Borinbizcarra.

Desplazamiento de los andenes de la nueva estación de viajeros hacia el este para adoptar el esquema funcional propuesto por ADIF.

Cambio de ubicación de la nueva estación de viajeros del parque de San Juan de Arriaga a la parcela ocupada por el antiguo colegio Pío Baroja. Dicha estación contará con un proyecto independiente.

Rediseño del trazado de la conexión con la LAV Burgos-Vitoria para preservar la integridad de la parcela prevista para la futura Terminal Intermodal de Jándiz y la funcionalidad de la misma. Se suprime el cambiador de ancho previsto en el lado Burgos y, por tanto, se necesita un cizallamiento de vías en el previsto en el lado Vitoria.

Establecimiento de un ramal provisional para conectar la actual línea convencional entre Vitoria y Pamplona con el nuevo trazado entre Vitoria y Bilbao (Y Vasca).

3.3 Fase previa a la declaración de impacto:

3.3.1 Consultas complementarias realizadas por el órgano ambiental. Con objeto de recabar la opinión del organismo competente en materia de patrimonio cultural, que no se había pronunciado en ningún momento de la tramitación del expediente, con fecha 18 de febrero de 2011 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicita informe a la Dirección de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura del Gobierno Vasco, recibiendo informe de respuesta con fecha 26 de abril de 2011. En este informe la Dirección de Patrimonio Cultural considera que la documentación incluye adecuadamente las medidas correctoras genéricas relacionadas con el patrimonio arqueológico, pero insta al promotor a aplicar, en la definición del trazado del ferrocarril, las prescripciones legales para elementos de interés cultural protegidos y a prever las medidas protectoras necesarias para elementos arqueológicos e histórico-arquitectónicos. De este modo, según la Dirección de Patrimonio Cultural se deberá evitar la afección directa a los yacimientos con protección legal y a los elementos de interés histórico-arquitectónico (y a su entorno delimitado, en caso de bienes declarados) y respetar una distancia mínima de retiro en relación a dichos elementos.

3.3.2 Información complementaria solicitada por el órgano ambiental. Con fecha 18 de marzo de 2011 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicita información complementaria a la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias para dar respuesta al informe desfavorable del Servicio de Medio Ambiente y Biodiversidad de la Diputación Foral de Álava relativo a las repercusiones del proyecto sobre la Red Natura 2000 y sobre los Humedales de Importancia Internacional (Convenio Ramsar), entre otros elementos del medio. Además, se solicita la ampliación de algunos aspectos del estudio de impacto ambiental, relacionados con la electrificación de la vía y la viabilidad de la nueva estación de viajeros y del ramal de conexión provisional con la Y Vasca, entre otros aspectos, así como la necesidad de realizar un estudio de vibraciones.

La respuesta a esta solicitud de información complementaria se recibe en el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino con fecha 16 de junio de 2011 en un documento aparte, incorporada en los siguientes apartados de la presente Resolución. En este documento, tal y como solicitó la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se incorpora un nuevo informe recabado por el promotor al Servicio de Medio Ambiente y Biodiversidad de la Diputación Foral de Álava, de fecha 4 de mayo de 2011.

En este informe, el mencionado Servicio estima que el promotor ha contestado adecuadamente a todas las dudas planteadas en su informe anterior teniendo en cuenta el nivel de detalle exigido para la fase de proyecto en la que se encuentra la actuación. En concreto, este Servicio estima suficientemente contrastada la alternativa propuesta, no siendo necesario, desde el punto de vista ambiental, la realización de nuevos estudios de alternativas. En cuanto a la hidrogeología, este Servicio admite que los estudios presentados por el promotor indican que la afección al acuífero cuaternario de Vitoria se limita en la zona situada al sur del canal del río Alegría y que las medidas de diseño adoptadas reducen las afecciones a la Red Natura 2000 derivadas de la proximidad de las obras en lo relativo a la emisión de ruido, polvo, etc. Estos aspectos deberán ser considerados y corregidos en el estudio de impacto ambiental del proyecto constructivo.

No obstante, el Servicio de Medio Ambiente y Biodiversidad de la Diputación Foral de Álava informa de la necesidad de concretar en el proyecto constructivo las medidas correctoras y complementarias previstas, especialmente las relativas a: evitar las afecciones a la Red Natura 2000 y a la población de visón europeo y sus áreas de tránsito y expansión; y adoptar las medidas concretas que el mencionado Servicio establezca en sus informes preceptivos para el visón europeo y el avión zapador en el humedal de Salburua, de acuerdo con sus planes de gestión. Además, este Servicio solicita la realización de un estudio más profundo de la capacidad de acogida del territorio de sobrantes de excavación, de la localización de vertederos y de su acondicionamiento y

restauración posterior; y recuerda que los depósitos y rellenos deberán ser autorizados por la Diputación Foral de Álava.

4. Integración de la evaluación.

4.1 Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas y correctoras. Seguimiento ambiental.—A continuación se recogen los impactos más significativos y las medidas protectoras y correctoras diseñadas para su prevención o minimización. Para ello se ha tenido en cuenta el estudio de impacto ambiental, la documentación complementaria y los informes recibidos como respuesta al trámite de consultas previas y al trámite de información pública y de consulta a administraciones ambientales afectadas, así como a la consulta complementaria realizada por el órgano ambiental, mencionados en apartados anteriores de la presente resolución.

Espacios protegidos. La construcción de la infraestructura ferroviaria, concretamente en el punto que se separan las vías de ancho UIC, que se dirigirán al norte, y las de ancho ibérico, que se dirigirán al este, suponía, inicialmente, la afección, en superficie, de 0,4 ha (entre los pp.kk. 9+650 y 9+820 de las vías de ancho UIC, 0+120 y 0+170 de la vía de enlace 2a, y entre 9+610 y 9+810 de las vías de ancho IB, de la zona húmeda de Salburua, designada LIC, Humedal de Importancia Internacional (Ramsar) y zona húmeda del Plan Territorial Sectorial de Zonas Húmedas de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Esta afección se preveía inicialmente, dado que la construcción de la infraestructura ferroviaria en esta zona se iba a realizar en falso túnel, mediante excavación a cielo abierto entre pantallas. No obstante, para evitar la ocupación perimetral superficial mencionada sobre Salburua, en el estudio de impacto ambiental se sustituye el procedimiento constructivo del falso túnel por la construcción de un túnel excavado en mina. De esta forma, se evita la afección superficial al LIC.

En el estudio de impacto ambiental define a los espacios protegidos, como son los LIC Zadorra Ibaia/Río Zadorra, Salburua y Arabako Lautadako Irla-hariztiak/Robledales isla de la Llanada Alavesa, como zonas de exclusión, en las que quedará prohibida cualquier tipo de actividad, vertido, acopio de materiales, viario o instalación, temporal o permanente, a excepción de las estrictamente necesarias para la ejecución de las obras, que serán siempre de carácter puntual y momentáneo y estarán condicionadas a la restitución íntegra e inmediata del espacio afectado a sus condiciones iniciales. Además, como resultado del trámite de información pública y de consulta a administraciones públicas afectadas, el promotor asume, a petición de la Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco, la inclusión de una banda de 20 m a cada lado del cauce del río Zadorra dentro de las zonas de exclusión.

El estudio de impacto ambiental prevé la instalación de un jalonamiento provisional plástico que limite el acceso de personal y maquinaria al área de ocupación estrictamente necesaria para las obras. Este jalonamiento será sustituido por un cerramiento con bases hormigonadas y malla metálica tanto en los perímetros correspondientes a las zonas auxiliares de obra, como en aquellos tramos donde la obra resulte colindante con los elementos de mayor interés natural, entre los que se encuentran los LIC mencionados, así como en áreas singulares de vegetación próximas al LIC Salburua.

Para evitar la afección a los valores ambientales que motivaron la declaración de estos espacios, el estudio de impacto ambiental prevé, como medidas protectoras, los riegos periódicos de las zonas de obra y viales de acceso, para minimizar la emisión de polvo a la atmósfera; la instalación de barreras de sedimentos para evitar la afección a la calidad de las aguas y a los hábitats de interés comunitario asociados; así como la planificación de las labores de despeje y desbroce para evitar las épocas de cría y reproducción de las especies de interés. El control de la aplicación de las medidas mencionadas formará parte del programa de vigilancia ambiental. Durante el seguimiento de las posibles afecciones sobre el humedal de Salburua y sobre el río Zadorra se mantendrán contactos con el Ayuntamiento de Vitoria (organismo encargado de la gestión del humedal de Salburua), con el Departamento de Medio Ambiente de la Diputación

Foral de Álava y el Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco.

Hidrología superficial y subterránea: Los principales elementos de la red hidrológica superficial afectada por la actuación son: arroyo Torroguico (p.k. 1+960 vía ancho UIC/IB), río Ali (p.k. 3+770 vía ancho UIC/IB), la canalización del arroyo Gartúa (p.k. 10+420 vía ancho UIC y p.k. 0+990 vía enlace 2b, que se repone en el 10+800 vía UIC), río Alegría, (p.k. 9+780 vía ancho UIC; pp.kk. 9+790 y 13+100 vía ancho IB; y p.k. 0+130 vía enlace 2a), arroyo Iturricu (p.k. 11+900 vía ancho IB y p.k. 2+255 vía enlace 2a). El cruce con el río Ali y con el río Alegría (salvo el corte del pp.kk. 13+100) se realizará en túnel construido en mina.

Por su parte, la conexión con la línea de alta velocidad Burgos-Vitoria discurre por la margen izquierda del río Zadorra, a una distancia que varía entre los 40 y los más de 2.000 m, sin llegar a alcanzarlo. El ramal de conexión sólo cruza dos arroyos temporales, que serán salvados por las correspondientes obras de fábrica.

De acuerdo con el estudio de impacto ambiental, aunque el trazado de la infraestructura ferroviaria discurre próximo al río Zadorra, tanto en la conexión inicial como en los dos primeros kilómetros de la integración, no se prevén impactos sobre su dinámica de inundaciones ni de ésta sobre la infraestructura, ya que las cotas de la rasante están por encima de las cotas de inundación previstas en la modelización del río Zadorra realizada por la Diputación Foral de Álava para la avenida de 500 años de periodo de retorno.

Para reducir el aporte de sedimentos a los cursos próximos a la zona de actuación y, por tanto, a la calidad de sus aguas, en el estudio de impacto ambiental figura, como medida protectora, la instalación de sistemas de retención de sedimentos en las márgenes de las líneas de drenaje más próximas al trazado (balas de paja de cereal) para los ríos Zadorra, Ali, Alegría y el entorno del humedal de Salburua, además de para el resto de arroyos que resultarán afectados, alcanzando una longitud total de más de 900 m. Además, en las zonas de instalaciones auxiliares se impermeabilizarán áreas concretas, se construirá una cuneta de captación perimetral y se instalarán puntos limpios y balsas temporales de decantación, procediendo a su revisión y vaciado de lodos con carácter periódico. También se instalarán balsas de decantación a la salida de todas las embocaduras de los túneles previstos

Como medida correctora, se instalarán obras de drenaje transversales (marcos de 2 x 2 m, como mínimo) en todos los cruces con cursos de agua, de forma que queden repuestas todas las líneas de drenaje naturales y que se dé continuidad a las obras hidráulicas existentes; así como obras de drenaje longitudinales, que permitan la evacuación del agua interceptada por la infraestructura. Además, se tiene previsto el mantenimiento y conservación de las mencionadas obras de drenaje.

Como parte del programa de vigilancia ambiental, el estudio de impacto ambiental prevé el seguimiento de las medidas preventivas y correctoras adoptadas, para comprobar su correcto funcionamiento y su estado de conservación mientras duren las obras, así como su desmantelamiento posterior, una vez finalicen. Además, en el programa de vigilancia ambiental se prevé realizar un seguimiento de la calidad de las aguas circulantes por los principales cauces, realizando un análisis previo al inicio de las obras y, posteriormente, análisis trimestrales hasta la recepción de la obra.

En cuanto a la hidrología subterránea, en el estudio de impacto ambiental se afirma, de acuerdo con los resultados de un estudio detallado sobre el funcionamiento hidrogeológico del acuífero cuaternario aluvial, que el túnel doble previsto (entre los pp. kk. 4+000 y 9+640), a ejecutar en mina, se situará a profundidades superiores a las del acuífero mencionado y que, por tanto, no resultará afectado. Esta afirmación también se hace extensible a las entradas más occidentales del túnel, así como a la conexión inicial, donde tampoco quedará interrumpido el flujo natural de agua del mencionado acuífero.

Sin embargo, la excavación a cielo abierto (falso túnel y muros pantalla) de las dos bocas orientales de los túneles (una para las vías de ancho UIC y otra para las de ancho ibérico), en el entorno del canal del río Alegría, supone la afección al acuífero cuaternario aluvial. En esta zona, la infraestructura interceptará, de forma perpendicular, el flujo de descarga del acuífero hacia el río Zadorra, pero no el de recarga de las zonas húmedas de interés, como

la de Salburua. Según el estudio de impacto ambiental, el porcentaje de desagüe interrumpido es pequeño y, además, en esta zona el área del acuífero que queda al norte de la infraestructura ferroviaria ya está desconectada hidráulicamente, por el encauzamiento del río Alegría, de la zona sur, que es la que alimenta al humedal de Salburua.

No obstante, en el estudio de impacto ambiental se recogen medidas de diseño para mantener los flujos de agua del acuífero durante la fase de construcción y de funcionamiento de la infraestructura, consistentes en: el mantenimiento de un espesor mínimo entre la clave del túnel y la superficie del terreno de unos de 3 m; y la adopción de una sección tipo que permita la restitución de las condiciones de transmisividad (material de relleno en el recubrimiento que asegura el flujo transversal).

El impacto sobre la calidad de las aguas subterráneas se considera moderado y se debe fundamentalmente a la construcción de los falsos túneles y pantallas previstos en las entradas y salidas de los túneles, dada la excavación de materiales del acuífero y su drenaje durante las obras. Las medidas de protección en este caso son las mismas que las previstas para la protección de la calidad de las aguas superficiales.

Además, se verificará la aparición de posibles áreas o puntos de surgencia de agua en los taludes de desmonte con el fin de canalizarlos mediante el drenaje transversal o longitudinal de la infraestructura ferroviaria, como parte del programa de vigilancia ambiental. Además, durante la fase de explotación de la infraestructura, se mantendrá el seguimiento del funcionamiento hidrogeológico del acuífero aluvial, con el fin de evaluar si las medidas previstas garantizan su correcto funcionamiento, estableciendo como puntos de control las redes de control del Ayuntamiento de Vitoria (P2, P5, P11 y P42), de la Diputación Foral de Álava (1, 2, 12 y 13) y del Ente Vasco de la Energía (Arkaute y Salburua-1).

En el estudio de impacto ambiental se consideran como zonas de exclusión los cauces fluviales, sus riberas y sus zonas de protección; los puntos de agua y su entorno inmediato; así como las zonas húmedas y las zonas de protección derivadas del plan territorial sectorial correspondiente. Además, las áreas hidrogeológicamente más vulnerables se clasifican como zonas restringidas de tipo 2, en las que no se permite la ubicación de actividades que puedan suponer el vertido de sustancias contaminantes, como son las instalaciones auxiliares, a no ser que se impermeabilice su superficie.

Vegetación: La construcción de la infraestructura ferroviaria supondrá una escasa ocupación de formaciones vegetales de interés asociadas al medio hídrico, que se corresponden con vegetación de ribera, concretamente saucedas, en los cruces con el arroyo Iturrichu y el río Alegría (en el cruce del p.k. 13+100 vías ancho IB). En el estudio de impacto ambiental se indica, además, que aunque el trazado discurre próximo al río Zadorra en las inmediaciones de la estación de mercancías de Júndiz, las formaciones de vegetación de ribera no resultarán afectadas. No obstante, se tiene previsto extremar las precauciones durante todo el proceso constructivo.

En cuanto a los hábitats de interés comunitario, en el estudio de impacto ambiental se concluye que la alternativa 2 no produce impactos sobre ellos. Sin embargo, el trazado de la conexión con la LAV Burgos-Vitoria afecta a 0,7 ha (0,3 en vías de ancho UIC y 0,4 en vías de ancho IB) del hábitat de interés comunitario "Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga" (código 4090), que se corresponden con pequeñas superficies cartografiadas entre cultivos y parcelas industriales.

De acuerdo con el estudio de impacto ambiental, las zonas de exclusión también estarán formadas por terrenos ocupados por bosque autóctono, zonas con presencia de hábitats naturales de interés comunitario, las plantaciones forestales y superficies arboladas, y los matorrales y la vegetación de humedales.

Además, se instalará un jalonamiento provisional plástico que limite el acceso de personal y maquinaria al área de ocupación estrictamente necesaria para las obras. Este jalonamiento será sustituido por un cerramiento con bases hormigonadas y malla metálica en las formaciones vegetales de interés natural (robleales, vegetación de ribera y especies heliófitas y plantaciones forestales) y los hábitats de interés comunitario. Concretamente, en el estudio de impacto ambiental se contempla el jalonamiento metálico de la margen izquierda

del río Zadorra y del trazado, en el tramo comprendido entre la A-1 y la estación depuradora de aguas residuales de Crispijana (próximo al río Zadorra y a elementos patrimoniales); en el entorno del río Alegría en las inmediaciones de Salburua, en el Canal del río Alegría; así como en la zona que limita la nueva estación con parque de San Juan de Arriaga.

El estudio de impacto ambiental incluye, como medida correctora, la restauración vegetal e integración paisajística de las superficies generadas durante la fase de construcción (taludes de terraplén y de desmonte, bandas laterales a expropiar de dominio público, montera de falsos túneles, obras de drenaje transversales, zonas de instalaciones auxiliares y vertederos), mediante la plantación de árboles, arbustos y matas o la siembra de especies herbáceas, utilizando especies propias del ámbito de actuación y adaptadas a sus condiciones meteorológicas y edáficas. Dentro de la restauración vegetal mencionada se incluye la recuperación de la cubierta vegetal que quedará destruida en los cruces de la infraestructura con cauces fluviales.

Además, se tiene previsto la retirada y acopio selectivo de los horizontes más fértiles de los suelos afectados por las obras e instalaciones auxiliares y su empleo en los mencionados procesos de restauración.

Fauna: En el estudio de impacto ambiental se incluye la programación de las labores de despeje y desbroce fuera de los periodos de mayor sensibilidad para la fauna (periodo aproximado entre febrero y abril), presentando especial atención, en el río Zadorra, a especies como el visón europeo, la nutria, el avión zapador y el avetorillo; y en el humedal de Salburua, a especies como las cigüeñas blanca y negra y la garza imperial, así como al visón europeo y el avetorillo, ya mencionados en el río Zadorra. Además, se cumplirá con lo preceptuado en los planes de gestión del visón europeo, de la nutria y del avión zapador.

En el estudio de impacto ambiental también se indica que se adoptarán las medidas necesarias para restablecer las condiciones de permeabilidad actual para la fauna, consistentes en la adecuación de las obras de drenaje transversales y longitudinales para facilitar el paso y la salida, respectivamente, de los vertebrados de pequeño y mediano tamaño, así como del cerramiento de la infraestructura ferroviaria, para impedir el acceso y facilitar la salida de la fauna.

El acondicionamiento de las obras de drenaje transversales previsto en el estudio de impacto ambiental contempla el apantallamiento vegetal de sus entradas y salidas; el acondicionamiento de los accesos, mediante los encachados de piedra; y la creación de un resalte longitudinal en el lecho que separe la zona de drenaje de la de paso de fauna. Por su parte, la adecuación de las obras de drenaje longitudinales conlleva la disposición de pequeñas rampas de hormigón en el fondo de las arquetas y pozos, así como la adopción de pendientes superiores a 1H:1V en los taludes laterales de las cunetas de desmonte y terraplén.

En cuanto al cerramiento perimetral, y dada la presencia de jabalí, se prevé, en el estudio de impacto ambiental, el enterramiento (a 40 cm de profundidad) del cerramiento a lo largo de 28.700 m repartidos en dos zonas: una inicial en el tramo de conexión con la línea de alta velocidad Burgos-Vitoria y otra en la zona oriental del humedal de Salburua. Además, se instalará un dispositivo de escape (rampas dobles) cada kilómetro, en los tramos en los que el trazado discurre por un medio agrario, alcanzando un número total de 16.

Para la adecuación de las obras de drenaje transversal se han tenido en cuenta las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales de la Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente (2006).

Como parte integrante del programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación de la infraestructura se realizará un seguimiento de las poblaciones faunísticas de las especies de mayor interés mencionadas, verificando el correcto estado de sus hábitats y de las medidas adoptadas, en coordinación con la administración autonómica competente.

Ruido y vibraciones: Durante la fase de construcción, las obras supondrán un incremento de los niveles de ruido y vibraciones de carácter temporal, que cesará una vez finalicen las obras. El impacto acústico será minimizado con la aplicación de las siguientes medidas preventivas: restricción de las obras a horarios fuera del periodo

nocturno, especialmente en las zonas próximas a viviendas; control del cumplimiento de la normativa vigente sobre emisión de ruidos en la maquinaria a emplear (Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, modificado por el Real Decreto 524/2006, de 28 de abril); y seguimiento de los niveles de ruido emitidos durante las obras y de los niveles de inmisión en los receptores de mayor sensibilidad y aplicación de las medidas adicionales que se estime necesario, como parte integrante del programa de vigilancia ambiental.

La puesta en servicio de la infraestructura ferroviaria supondrá una reducción de los niveles de ruido a los que se ve sometido la población del núcleo urbano de Vitoria, debido al soterramiento previsto. No obstante, el estudio de impacto ambiental incorpora un estudio acústico en el que se concluye la necesidad de instalar pantallas anti-ruido para la protección de zonas habitadas (excluyendo instalaciones o agrupaciones de carácter industrial) en las siguientes zonas en las que la infraestructura discurre en superficie:

Zona	Longitud (m)
Núcleo de Margarita (Margen derecha)	600
Núcleo urbano de Crispijana (Margen izquierda)	650
Pedanía de Crispijana (Margen derecha)	300
Ilarratza (Margen derecha)	800

En total las pantallas previstas suponen una longitud total de 2.350 m, con el fin de evitar que se superen los valores límite de inmisión establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

En el programa de vigilancia ambiental se prevé el seguimiento de los niveles de ruido durante la fase funcionamiento, mediante la realización de mediciones de los niveles de inmisión producidos en puntos receptores afectados por la infraestructura, de forma trimestral durante el primer año y semestral en los siguientes.

Por otro lado, en la documentación complementaria, elaborada por el promotor a instancia de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se incorpora un estudio de vibraciones en el que se concluye la necesidad de adoptar medidas correctoras en los siguientes puntos kilométricos (correspondientes todos ellos al tramo de integración del ferrocarril en la ciudad de Vitoria propiamente dicho):

Puntos kilométricos	Ancho de la plataforma
1+250 - 1+600 4+460 - 4+510 5+780 - 5+840	UIC
1+280 - 1+600 4+530 - 4+545 6+020 - 6+120 8+250 - 8+280	Ibérico

En función de los usos existentes y de las hipótesis de explotación empleada, será necesario adoptar medidas correctoras específicas en una longitud aproximada de 925 m, para cumplir con los valores límite establecidos en el Real Decreto 1367/2007 y en la Ordenanza Municipal Reguladora de Ruidos y Vibraciones del Ayuntamiento de Vitoria.

De acuerdo con el estudio de vibraciones, las soluciones técnicas para reducir las vibraciones generadas serán seleccionadas en fases posteriores del proyecto.

Además, en el estudio de vibraciones se contempla, como parte del programa de vigilancia ambiental, el seguimiento de los niveles vibratorios realmente generados durante la fase de construcción (mensualmente) y funcionamiento (trimestralmente), con el fin de comprobar el cumplimiento de los niveles máximos de vibración establecidos en la normativa mencionada y, adoptar, en caso de ser necesario, medidas complementarias a las previstas.

Socio-economía: De acuerdo con el estudio de impacto ambiental todas las carreteras y caminos de acceso afectados por la infraestructura ferroviaria serán repuestos mediante la construcción o ampliación de pasos superiores e inferiores. En el ámbito urbano, la permeabilidad territorial quedará garantizada ya que las obras se realizan de forma subterránea (túnel en mina), salvo actuaciones puntuales en superficie que supondrán el corte de ciertos viales, permitiendo siempre la continuidad de la circulación.

El cambio de ubicación de la estación de viajeros a la parcela urbana ocupada por el antiguo colegio Pío Baroja evita la ocupación de 11.600 m² del parque de San Juan de Arriaga, 6.800 de los cuales se correspondían con zona verde.

La infraestructura ferroviaria prevista afectará a 0,1 ha (entre los pp.kk. 2+100 y 2+190) de la conexión entre los parques del Zadorra y de Zabalgana, que forma parte del Anillo Verde de la ciudad de Vitoria. No obstante, según el estudio de impacto ambiental, esta conexión se encuentra desprovista de vegetación debido a las obras realizadas en el polígono industrial de Júndiz. En el estudio de impacto ambiental se consideran como zonas de exclusión la red de parques del Anillo Verde de Vitoria.

Patrimonio cultural. La construcción de la infraestructura ferroviaria no afectará directamente a ningún elemento del patrimonio cultural, sin embargo discurrirá a menos de 50 m de cinco elementos del patrimonio cultural, dos arqueológicos: Poblado de Legardaguchi (V-199) (p.k. 0+500 vías de ancho UIC) y Molino de Crispijana (V-200) (1+000 vías de ancho UIC); y tres arquitectónicos: Casa de Entramado (V-570) (1+400 vías de ancho UIC), Caserío (V-581) (1+500 vías de ancho UIC) y Mercedes (V-946) (2+600-2+900 vías de ancho UIC). Entre los 50 y los 200 m se identifican cuatro elementos del patrimonio cultural, dos arquitectónicos: Iglesia de San Juan Ante Portam Latinam (V-358) (p.k. 1+500 vías de ancho UIC) y Mercedes (V-946) (p.k. 2+300); y otro arqueológico: Ermita de Santa Catalina (V-119) (p.k. 14+970). Todos estos elementos se localizan en el término municipal de Vitoria. Según el estudio de impacto ambiental, las actuaciones proyectadas no afectan al camino de Santiago, que discurre al sur de la ciudad de Vitoria.

Como medida preventiva, durante la redacción del proyecto de construcción y con carácter previo al inicio de las obras, se realizará una prospección arqueológica superficial intensiva en todo el trazado y en todas las instalaciones auxiliares, debiendo contar con la aprobación del Departamento de Cultura del Gobierno Vasco, tal y como figura en el estudio de impacto ambiental. Además, se realizarán sondeos arqueológicos en los yacimientos que vayan a resultar afectados, antes del comienzo de las obras.

Según el estudio de impacto ambiental, los bienes del patrimonio cultural, inventariados o detectados en la prospección arqueológica, serán considerados como zonas de exclusión. Además, se instalará un cerramiento con bases hormigonadas y malla metálica en la margen izquierda del tramo comprendido entre la A-1 y la estación depuradora de aguas residuales de Crispijana, debido a la proximidad a los yacimientos arqueológicos V-199 y V-200 y a los elementos arquitectónicos V-570 y V-581; y entre los pp.kk. 2+600-2+900 de la vía de ancho UIC, concretamente en las inmediaciones del elemento arquitectónico V-946.

Asimismo, durante la ejecución de las obras un técnico arqueólogo, bajo las indicaciones del Departamento de Cultura del Gobierno Vasco, realizará la vigilancia y el control arqueológico de los movimientos de tierra. En caso de detectar algún elemento arqueológico distinto a los documentados previamente, se pondrá en conocimiento del mencionado Departamento, para definir el procedimiento a seguir y las medidas a adoptar.

Préstamos y vertederos: En el estudio de impacto ambiental se identifican las canteras, graveras y yacimientos de los que obtener materiales comerciales específicos para la construcción de la infraestructura, consistentes en 3 canteras (C-1 a C-3), 5 graveras (G-1 a G-5) y 2 posibles yacimientos de ofitas (Y-1 e Y-2). No obstante, como conclusión al trámite de información pública y de consulta a administraciones públicas afectadas, estos yacimientos serán excluidos de la relación de préstamos, si no cuentan con autorización de explotación, como informaba el Servicio de Medio Ambiente y Biodiversidad del Departamento de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Álava.

De acuerdo con el estudio de impacto ambiental, el tramo de integración del ferrocarril en la ciudad de Vitoria generará un volumen total de tierras sobrantes de 2.466.535 m³.

Dado que el tramo de conexión con la línea de alta velocidad Burgos-Vitoria es deficitario en 262.011 m³, el volumen final de tierras sobrantes será de 2.204.524 m³.

En el estudio de impacto ambiental se proponen una serie de enclaves susceptibles de albergar el material sobrante de la excavación: 3 vertederos de inertes (n.º 1 Azkorrhigana, n.º 5 El Torco y n.º 8 El Encinal); 6 posibles áreas de vertedero en terreno natural (V-1 a V-6) localizadas en el término municipal de Vitoria, en los parajes de La Landa y Los Huetos, al oeste del aeropuerto de Foronda; y 3 zonas degradadas (V-7 a V-9) en las que recuperar la topografía natural. Además, en la fase de proyecto constructivo se redactará un proyecto específico de vertederos, siguiendo las indicaciones establecidas en la legislación vigente.

No obstante, de acuerdo con el informe presentado por la Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco en el mencionado trámite de consulta a administraciones públicas afectadas, la utilización de las áreas de vertedero planteadas en los parajes de La Landa y Los Huetos (V-1 a V-6) deberá ser adecuadamente motivada y justificada, tal y como asume el promotor.

4.2 Seguimiento ambiental de las medidas propuestas: El estudio de impacto ambiental cuenta con un programa de vigilancia ambiental para confirmar los impactos identificados y su valoración, garantizar la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras previstas, así como prevenir o corregir la aparición de nuevos impactos ambientales no previstos o impactos superiores a los previstos.

El equipo encargado de aplicar el programa de vigilancia ambiental contará con un director ambiental, que será un técnico superior especializado en medio ambiente, y con un equipo técnico de especialistas, para cada una de las materias siguientes: arqueología, ecosistemas naturales, restauración ambiental y acústica.

El desarrollo del programa de vigilancia ambiental conllevará la redacción de informes periódicos ordinarios (de carácter mensual durante la fase de construcción y semestral durante los tres años posteriores al acta de recepción de las obras), que recojan los controles realizados, informes especiales cuando se produzcan circunstancias excepcionales, así como un informe final previo al acta de recepción de las obras.

5. Condiciones al proyecto: Medidas preventivas y correctoras para la alternativa más adecuada ambientalmente y especificaciones para el seguimiento ambiental.

El promotor deberá precisar las medidas preventivas y correctoras previstas, a escala de proyecto, y adoptar, además de las medidas asumidas por él durante el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, las siguientes:

5.1 Espacios protegidos y fauna: Con objeto de salvaguardar su integridad, se aplicarán las soluciones técnicas necesarias que permitan la construcción mediante un túnel excavado en mina, del tramo subterráneo previsto en el entorno de la zona húmeda de Salburúa (de manera que se evite la afección superficial al LIC "Salburua" y al canal del Río Alegría), tal y como se establece el estudio de impacto ambiental.

No obstante, de acuerdo con lo señalado por el Servicio de Medio Ambiente y Biodiversidad de la Diputación Foral de Álava en su escrito de 4 de mayo de 2011, en el que informa sobre la documentación complementaria solicitada al promotor, en el proyecto constructivo se concretarán, a su escala de detalle, las medidas previstas para evitar las afecciones a la Red Natura 2000 y a la población de visón europeo y sus áreas de tránsito y expansión. Así mismo, incluirá las medidas de protección para el visón europeo y el avión zapador, especies presentes en el humedal de Salburua que cuentan con Planes de Gestión, que se determinen en los informes preceptivos que deberá emitir el mencionado Servicio de la Diputación Foral de Álava.

Para el diseño de los pasos de fauna, los dispositivos de escape, el vallado y las pantallas acústicas de la infraestructura ferroviaria, el promotor deberá seguir los criterios establecidos en el documento Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales de la Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente (2006), elaborado de acuerdo con la Acción COST 341 (1999-2003).

Además, se contemplarán las directrices recogidas en el documento “Prescripciones Técnicas para el seguimiento y la evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera en las infraestructuras de transporte” del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (2008).

5.2 Ruido y vibraciones: Con objeto de precisar las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental, durante las fases de construcción y funcionamiento, se realizará un seguimiento de los niveles de ruido y vibraciones y se adoptarán las medidas necesarias para que no se superen los valores límite establecidos en el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental; el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas; y la Ordenanza Municipal Reguladora de Ruidos y Vibraciones del Ayuntamiento de Vitoria. Esta medida será aplicable a todas las instalaciones relacionadas con la infraestructura ferroviaria, entre las que se encuentran, si fuesen necesarios, los sistemas de ventilación, tal y como indica Renfe en el informe emitido durante el periodo de consultas previas.

5.3 Patrimonio cultural: De acuerdo con el informe de la Dirección de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura del Gobierno Vasco, en la definición del trazado del ferrocarril se aplicarán las prescripciones legales para elementos de interés cultural protegidos y a prever las medidas protectoras necesarias para elementos arqueológicos e histórico-arquitectónicos. De este modo, se deberá evitar la afección directa a los yacimientos con protección legal y a los elementos de interés histórico-arquitectónico (y a su entorno delimitado, en caso de bienes declarados) y respetar una distancia mínima de retiro en relación a dichos elementos.

5.4 Vertederos: Los enclaves propuestos para vertedero en el estudio tienen una capacidad estimada de 5.650.000 m³, mientras los sobrantes previstos son 2.204.524 m³. Se realizará un estudio de capacidad de acogida del territorio para los vertederos, en línea con lo indicado por la Diputación Foral de Álava en su informe de 4 de mayo de 2011, para la selección final de las áreas de depósito a utilizar. De entre los propuestos en el estudio de impacto ambiental, se priorizarán las canteras abandonadas y las zonas degradadas, que se adecuarán en todo caso a lo establecido en el Decreto 49/2009, de 24 de febrero, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero y la ejecución de los rellenos. En caso de emplearse las áreas de vertedero planteadas en los parajes de La Landa y Los Huetos (V-1 a V-6 del estudio de impacto ambiental) se deberá motivar y justificar adecuadamente dicha decisión, evaluándose adecuadamente la posible afección sobre el avión zapador, el aguilucho pálido y sobre el río Oca.

La propuesta final de vertederos a utilizar deberá contar con la autorización de la Diputación Foral de Álava, al que el mencionado Decreto 49/2009 le otorga la competencia para autorizar la ejecución de los depósitos y rellenos.

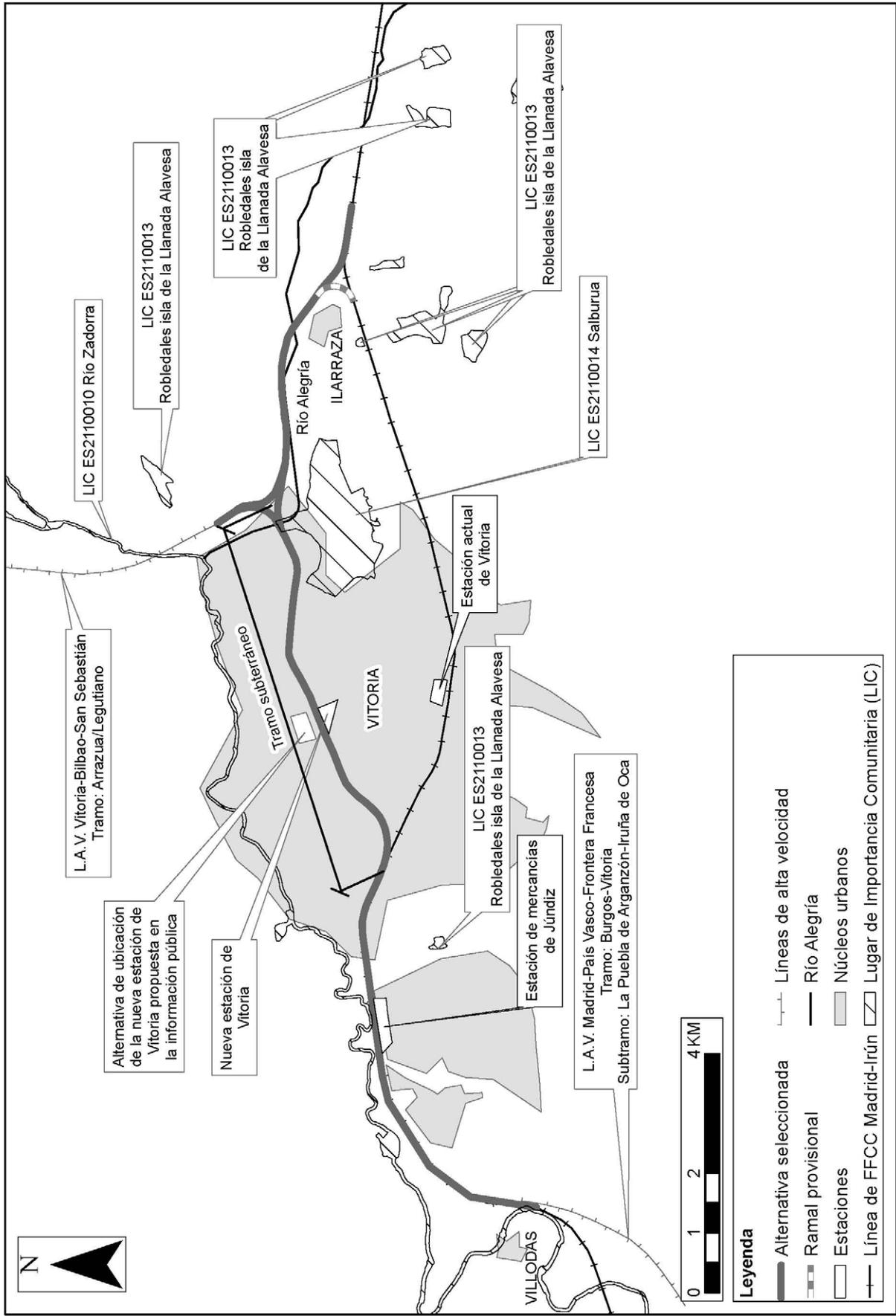
Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la propuesta de resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz, concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa 2, con el diseño finalmente propuesto por el promotor, y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

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

Madrid, 12 de diciembre de 2011.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

INTEGRACION DEL FERROCARRIL EN VITORIA-GASTEIZ. TTMM: VITORIA Y ARRAZUA (ALAVA)



Leyenda

- Alternativa seleccionada
- Ramal provisional
- Estaciones
- Línea de FFCC Madrid-Irún
- Líneas de alta velocidad
- Río Alegria
- Núcleos urbanos
- Lugar de Importancia Comunitaria (LIC)

cve: BOE-A-2011-19997