

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

- 1885** *Resolución de 2 de febrero de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Supresión del paso a nivel de la línea de ADIF de Madrid-Hendaya, punto kilométrico 468/571, en Manzanos, término municipal Ribera Baja (Araba/Álava).*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado n del Grupo 9 del anexo II, del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), por lo que habiéndose decidido su sometimiento a evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en la sección 1.ª del capítulo II de la citada Ley, por decisión de la Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, de fecha 21 de octubre de 2009, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

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*

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

El objeto del proyecto es la eliminación del paso a nivel de la línea Madrid-Hendaya de ADIF situado en el punto kilométrico 468/571, dentro del núcleo urbano Manzanos, en el término municipal de Ribera Baja, en la provincia de Álava.

La solución proyectada consiste en el desplazamiento hacia el norte unos 150 m de la carretera A-4342, perteneciente a la Red de Carreteras de Álava, con una longitud de actuación de 1.450,489 m, que comienza al este en la intersección con la carretera A-3310 y finaliza enlazando con la actual A-4342 a la altura del barrio de la Ribera Baja. La sección transversal estará compuesta por dos carriles de 3 m de ancho cada uno, con arcén y berma de 0,50 m. Está prevista la construcción de 3 obras de drenaje transversal así como el acondicionamiento de los accesos al nuevo trazado. De este modo se suprime el paso a nivel para el tráfico rodado en la ubicación actual, resolviéndose este cruce mediante de un paso existente a unos quinientos metros al este del actual paso a nivel.

La solución peatonal para la supresión del paso a nivel se resuelve mediante la construcción de una pasarela peatonal elevada sobre la playa de vías, ubicada sobre el actual paso. Se ejecutará en estructura metálica y cruzará ortogonalmente la playa de vías, con un gálibo de 7 m sobre las mismas.

En el estudio informativo del proyecto las alternativas estudiadas por el promotor son: alternativa 1 consistente en un paso inferior para vehículos y peatones; alternativa 2, consistente en un paso peatonal inferior exclusivamente para peatones; y alternativa 3, consistente en una pasarela peatonal sobre la playa de vías también exclusivamente para peatones. Las dos últimas no permiten la permeabilidad de la línea ferroviaria al tráfico rodado, que se resuelve mediante un paso a nivel ejecutado recientemente, 500 m al noreste del existente.

Ello requiere la modificación del trazado actual de la A-4342, para lo que el promotor estudió las alternativas siguientes: alternativa 0, de no actuación, la alternativa (a) consistente en el trazado de la A-4342 propuesto en el proyecto básico; la alternativa (b), trazado de la A-4342 coincidente con la calle Sobre la rueda; la alternativa (c) con un

trazado de la A-4342 entre las alternativas (a) y (b); la alternativa (d) en la que el trazado de la A-4342 transcurre al norte de la alternativa (a).

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

El ámbito de actuación del proyecto se sitúa en torno al núcleo urbano de Manzanos, ubicado en la llanura aluvial del río Zadorra, y las laderas de cerros contiguos. Se trata de una zona rural humanizada por la presencia del propio núcleo urbano, así como las infraestructuras de transporte presentes. Fuera del núcleo urbano las zonas de cultivo alternan con algunas manchas de vegetación natural.

En cuanto a la hidrología, la zona de actuación del proyecto se encuentra en la cuenca media del Zadorra. En la zona discurren dos pequeños arroyos, con una anchura de cauce de aproximadamente medio metro y caudal reducido, que vierten sus aguas directamente al río Zadorra, el cual discurre al sur de la zona de actuación.

La vegetación natural de la zona está constituida por pequeñas islas de vegetación de ribera formada por alamedas-alisedas mediterráneas en los dos arroyos anteriormente mencionados que discurren por parcelas agrícolas. A esta se añaden reductos de quejigal submediterráneo cuyo estrato arbóreo lo domina el quejigo y en el sotobosque medran plantas propias de los espinares-zarzales. Son frecuentes en estos quejigares plantas características de enebrales y de pastizales calcícolas (enebros, brezos, espliego, aulaga, tomillos y pasto xerófilo de *Brachypodium retusum*) a menudo en mosaicos entre los campos de cultivo.

Dentro del área de actuación aparecen cuatro hábitats de interés comunitario según la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad: 4090 Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga, 9240 Robledales ibéricos de *Quercus faginea* y *Quercus canariensis*, 92A0 Bosques de galería de *Salix alba* y *Populus alba*, y de carácter prioritario el 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales de *Thero-Brachypodietea*.

En cuanto a la fauna en el ámbito del proyecto, el grupo más numeroso e importante dado el nivel de protección de sus especies es el de las aves, que presenta hasta 15 taxones con algún grado de amenaza según el Atlas de Vertebrados Continentales de Álava, Vizcaya y Guipúzcoa. Entre las especies nidificantes destacan el avetorillo (*Ixobrychus minutus*), la cigüeña blanca (*Ciconia ciconia*), el azor (*Accipiter gentilis*), el halcón peregrino (*Falco peregrinus*), el buitre leonado (*Gyps fulvus*), el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), el alimoche (*Neophron percnopterus*), el águila real (*Aquila chrysaetos*) y el águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*).

En las zonas cultivadas destacan las aves esteparias como el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) y el aguilucho pálido (*Circus Cyaneus*), incluidas en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas de la Fauna y de la Flora (Decreto 167/1996 y actualizaciones) como vulnerable y de interés especial, respectivamente, así como catalogadas como vulnerable en el Catálogo Español de Especies Amenazadas. Otras especies no nidificantes pero presentes en la zona son: el águila culebrera europea (*Circaetus gallicus*), el abejero europeo (*Pernis apivorus*) y el aguililla calzada (*Hieraaetus pennatus*) incluidas como raras en el catálogo vasco. Durante el invierno también constituye un área de campeo de milano real (*Milvus milvus*), catalogado como vulnerable tanto en el catálogo vasco como en el Catálogo Español.

Con respecto a las especies piscícolas el río Zadorra constituye una zona de distribución preferente y un área de interés especial para varias especies, dos de éstas, el fraile (*Salaria fluviatilis*), el bagre (*Squalius pyrenaicus*), se incluyen en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas, con la categoría de «en peligro de extinción». En lo que respecta a los mamíferos, destacan dos especies ligadas al río Zadorra y sus riberas: el visón europeo (*Mustela lutreola*) y la nutria (*Lutra lutra*), ambas incluidas en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas en la categoría de «en peligro de extinción» y con sendos planes de gestión que incluyen al río Zadorra como área de interés especial. Por último, entre los anfibios destaca la presencia del sapo corredor (*Bufo calamita*), incluida en dicho catálogo en la categoría de vulnerable.

En el ámbito de actuación del proyecto se encuentra el Lugar de Interés Comunitario (LIC) ES2110010 río Zadorra, perteneciente a la Red Natura 2000. Los bosques de ribera, con una cobertura del 32 % en la zona constituyen hábitats de interés comunitario para su conservación. Las riberas del LIC albergan una población estimable de visón europeo, y presencia de ejemplares en dispersión de nutria procedentes del río Ebro. Además el LIC río Zadorra forma parte de las áreas de interés especial de las siguientes especies catalogadas que cuentan con planes de gestión en el territorio histórico de Álava: nutria, visón europeo, blenio de río y zaparda.

Por otro lado a nivel local, los taludes y linderos entre las fincas y los arroyos, todos ellos con vegetación arbustiva y herbácea, cumplen un importante papel como corredor, a la vez que aumentan la densidad y diversidad de especies. Asimismo la conectividad entre los enclaves de bosques de la zona de evaluación y los sotos del río Zadorra, contribuye a la coherencia de la Red de Corredores y a la permeabilidad territorial.

Por ello la zona de proyecto está considerada como de especial importancia por la función que desempeña como corredor ecológico, en la Estrategia de Conectividad Ecológica y Paisajística del Territorio Histórico de Álava. En lo que respecta al paisaje el entorno de afección del proyecto se encuentra incluido en el Catálogo de Paisajes singulares y sobresalientes del Territorio Histórico de Álava como «paisaje sobresaliente número 51: Zadorra curso bajo».

En cuanto al patrimonio cultural en el ámbito de actuación, se encuentran varios elementos protegidos o con propuesta de ser protegidos, tales como la Casa del Barrio de Arriba o la Fuente-Lavadero de Manzanos.

Por último, dentro de la zona de estudio se encuentra el camino rural Camino de Las Atravesadas, con origen en la carretera A-4342 de acceso a Manzanos y fin en el camino a Lecifana de la Oca, con una longitud de 1.124 m, protegido por la Norma Foral 6/1995 de 13 de febrero para el uso, conservación y vigilancia de caminos rurales del Territorio Histórico de Álava.

3. Resumen del proceso de evaluación

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

3.1.1 Entrada documentación inicial. Con fecha 17 de febrero de 2009 tiene entrada en la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, el documento ambiental del proyecto.

3.1.2 Consultas previas, relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 23 de abril de 2009 se inicia el periodo de consultas a organismos y entidades. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

| Organismos | Respuestas recibidas |
|--|----------------------|
| Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino..... | — |
| Confederación Hidrográfica del Ebro. | — |
| Subdelegación del Gobierno en Álava. | X |
| Diputación Foral de Álava. | X |
| Agencia Vasca del Agua del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco..... | — |
| Dirección de Planificación, Evaluación y Control Ambiental del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco. | — |
| Dirección de Calidad Ambiental del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco..... | — |
| Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco (*). | X |

| Organismos | Respuestas recibidas |
|---|----------------------|
| Dirección de Ordenación del Territorio del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco. | – |
| Dirección de Desarrollo Rural y Litoral del Departamento de Agricultura, Pesca y Alimentación del Gobierno Vasco. | X |
| Dirección de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura del Gobierno Vasco. . . | X |
| Ayuntamiento de Ribera Baja. | – |
| EHNE - UGAV ARABA. | – |
| Ecologistas en Acción. | – |
| Sociedad Conservación Vertebrados (SCV). | – |
| SEO/BirdLife. | – |

(*) Actualmente Dirección de Medio Natural y Planificación Ambiental.

El contenido más destacable de las respuestas recibidas se resume a continuación:

La Subdelegación del Gobierno en Álava indica que la ejecución del proyecto debe durar el menor tiempo posible y causar la menor afección posible al río Zadorra y a la red de distribución de agua.

La Diputación Foral de Álava indica que la actuación está recogida en el Anexo I de la Ley 3/98, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco. Por tanto se encuentra entre los proyectos que deben someterse a evaluación de impacto ambiental, según la normativa vigente en la materia de la Comunidad Autónoma del País Vasco. En relación con el alcance y contenido del estudio de impacto ambiental realiza las siguientes consideraciones:

Dado que el ámbito territorial en el que se plantea la actuación está catalogado por su importancia como conector ecológico, se deberá analizar la forma en que la actuación afecta a esta función y aplicar las medidas protectoras y correctoras necesarias al respecto, como la adaptación como pasos de fauna de las obras de drenaje y de fábrica para los arroyos existentes y la realización de plantaciones en las embocaduras de las obras de fábrica cuya vegetación se vea afectada. Se evitarán las afecciones a la Red Natura 2000, en concreto al LIC río Zadorra (ES2110010) y se minimizarán las afecciones sobre hábitats catalogados como de interés con carácter prioritario.

Así mismo el estudio de impacto deberá analizar las afecciones de la actuación a las especies incluidas en Catálogo Vasco de Especies Amenazadas en peligro de extinción (visón europeo, nutria, bienio de río y zaparda), e incluir las medidas correctoras y protectoras necesarias para reducir las afecciones sobre estos animales, el ecosistema ribereño y el cauce que conforma sus hábitats.

Debe realizarse un estudio detallado de la afección paisajística y contemplar las posibles afecciones al patrimonio cultural. Por último, debe incluirse un completo programa de restauración ambiental del conjunto de todas las obras del proyecto, así como un plan de gestión de las obras, y de vigilancia y seguimiento en fase de ejecución.

La Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco considera que el proyecto puede ser compatible con los objetivos de conservación del LIC río Zadorra (ES2110010) de forma condicionada al cumplimiento de las siguientes medidas: análisis de las alternativas de trazado, identificación de los impactos sobre los elementos naturales y selección de la que produzca menor impacto sobre la biodiversidad y el paisaje; los cruces sobre los dos arroyos tributarios del Zadorra se realizarán mediante viaducto, debiendo ser revegetados con especies autóctonas y adecuarse como pasos de fauna; evitar el acceso de maquinaria a los cauces con el fin de evitar los aportes de sólidos, la compactación de sustratos y la afección a la fauna, y que puedan trasladarse estos impactos aguas abajo hasta el río Zadorra.

La Dirección de Desarrollo Rural y Litoral del Departamento de Agricultura, Pesca y Alimentación del Gobierno Vasco considera que se debe valorar el impacto sobre la ocupación de suelo y la pérdida de productividad agraria y definir medidas correctoras y compensatorias conforme a lo recogido en el capítulo V del Plan Territorial Sectorial Agroforestal del Plan Territorial Agroforestal del País Vasco, aprobado inicialmente por Orden de 10 de enero de 2005.

La Dirección de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura del Gobierno Vasco informa de la existencia en el ámbito de estudio de la Casa del Barrio de Arriba, propuesta para ser protegida legalmente y la Fuente-Lavadero de Manzanos encuadrada dentro de los bienes de interés cultural municipal/local que deben ser protegidos. Se recomienda que para proteger los inmuebles descritos se respete una distancia mínima de 15 m sin construcciones, instalaciones, ni vallados.

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.

Con fecha 21 de octubre de 2009, la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental indicó a la entonces Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento, que dado que la actuación se encuentra entre los proyectos que deben someterse a evaluación de impacto ambiental según la normativa vigente en la materia de la Comunidad Autónoma del País Vasco, el proyecto debía someterse preceptivamente al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Se le remitió una copia de las contestaciones recibidas y se le indicó los aspectos más relevantes que debía incluir el estudio de impacto ambiental.

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

3.2.1 Información pública. Consultas a administraciones ambientales afectadas. Resultado.

La Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento sometió el proyecto y su estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncios en el Boletín Oficial del Estado (BOE), número 274, de 12 de noviembre de 2010, en el Boletín Oficial del País Vasco, número 233, de 3 de diciembre de 2010, y en el Boletín Oficial del Territorio Histórico de Álava número 135, de 26 de noviembre de 2010. También permaneció expuesto al público en los ayuntamientos de Ribera Alta y Ribera Baja. Por otro lado en cumplimiento del artículo 9.3 de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental realizó consultas a las administraciones públicas afectadas y entidades consultadas en la fase de consultas previas.

Con fecha 16 de julio de 2012 tuvo entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural el expediente de información pública, que comprendía el estudio de impacto ambiental del conjunto de las actuaciones, el proyecto de ejecución de la actuación, así como las alegaciones y los informes de las administraciones públicas consultadas durante ese periodo. Se han recibido 10 informes correspondientes a administraciones públicas y una alegación de un particular, de contenido no ambiental.

Los aspectos ambientales más significativos incluidos en los informes recibidos durante el proceso de participación pública son:

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, destaca la especial importancia de la zona como conector ecológico, estando las riberas del río Zadorra catalogadas como tramo fluvial de especial interés conector, según la Red de Corredores Ecológicos del País Vasco. Además, los linderos de las fincas y arroyos presentan vegetación arbustiva y herbácea que contribuye a la coherencia de la red de corredores y a la permeabilidad territorial. Indica que las actuaciones susceptibles de afectar al medio fluvial son puntuales, y su posible impacto

será indirecto y evitable mediante las medidas preventivas y correctoras planteadas en el estudio.

Considera adecuadas las medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental. No obstante, indica que se deberán considerar las recomendaciones siguientes: adecuación de las obras de drenaje para la fauna teniendo en cuenta las Prescripciones técnicas para su diseño y seguimiento elaboradas por el Ministerio de Medio Ambiente; estudio detallado del tratamiento que se dará al arbolado afectado por las obras; gestión de tierras sobrantes en la propia obra o (si no es viable) en vertedero autorizado y elaborar un proyecto de restauración ambiental para la recuperación de depósitos de sobrantes y áreas auxiliares utilizando para ello especies autóctonas.

El promotor indica que se atenderá la recomendación relativa a la adecuación de las obras de drenaje para pasos de fauna; se incluirá en el proyecto constructivo la relación de especies vegetales afectadas por las actuaciones, procediéndose al marcado sólo en los casos en que sea viable; se prohibirá el acopio de tierras en zonas en las que por arrastre o escorrentía, pueda afectar por aporte de sólidos a las aguas superficiales; y se incluirá en el proyecto constructivo un proyecto de restauración ambiental para la recuperación de depósitos de sobrantes y áreas auxiliares con especies autóctonas.

La Confederación Hidrográfica del Ebro estima que los efectos previsibles por la ejecución del proyecto son compatibles con el sistema hídrico, siempre que se respeten los cruces con los arroyos y las proximidades del río Zadorra, procurando interferir lo menos posible en la circulación de dichos cauces y en la calidad de sus aguas.

El promotor destaca las distintas medidas planteadas en el proyecto y estudio de impacto ambiental para prevenir las afecciones al medio hídrico.

La Agencia Vasca del Agua (URA) reitera las peticiones realizadas en un primer informe que remitió al promotor, relativas a: replantear el enlace del nuevo trazado de la carretera A-4342 con la A-3310 aprovechando el entronque actual para evitar un nuevo cruce sobre cauce; replantear el trazado de la A-4342 para que el cruce sobre la regata en el punto kilométrico 2+160 sea lo más ortogonal posible; y dimensionar las obras de drenaje transversal para el caudal con periodo mínimo de retorno de 100 años.

Proponen una serie de nuevas prescripciones a tener en cuenta indicando que, en el caso de no poder llevarlas a efecto, se deberá justificar adecuadamente. Dichas medidas son las siguientes: el dimensionamiento de las obras de drenaje se calculará para un periodo mínimo de 100 años y preferiblemente de 500 años; la estimación de caudales se deberá contrastar con los obtenidos por la metodología expuesta en el anejo 11 del Plan Hidrológico de la cuenca del Ebro, zona III, aprobado por el Decreto 1664/1998, de 24 de julio; la velocidad máxima no podrá sobre pasar los 6 m³/s para evitar erosiones y los 0,5 m³/s será la mínima para evitar sedimentaciones; para permitir el paso de elementos sólidos, se limitará el calado máximo, procurando un resguardo mínimo que será del 25 % cuando se trate de tubos, y de 0,75 m en el caso de marcos de hormigón. Análisis de riesgos en caso de que alguna de las infraestructuras quede incluida en zona inundable. Con respecto a las sobrelevaciones admisibles se aceptará un valor tal, que no sea causa de nuevas afecciones a las corrientes por aterramiento aguas arriba de la obra de paso, teniendo en cuenta los criterios del anejo 11 del Plan hidrológico de la cuenca del Ebro.

El promotor contesta que se desestima la modificación de la intersección de la nueva carretera A-4342 con la A-3310, en base al informe emitido por el Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Álava, el cual se muestra contrario al cambio de dicho entronque.

El cruce más ortogonal sobre la regata del punto kilométrico 2+160, también se desestima en base al informe emitido por el Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Álava contraria a cualquier modificación. El promotor propone en su defecto un desvío del cauce en este punto. Asimismo se propone recuperar medioambientalmente el tramo de arroyo aguas abajo del cruce que es actualmente cruzado por un tramo de camino que se abandona.

En lo que se refiere al caudal de cálculo de ODT, todas ellas serán capaces de trasegar el caudal asociado a un periodo de retorno de 500 años. Respecto al método de cálculo se procederá a una comparativa de resultados de los dos métodos propuestos. Se atenderá la alegación en cuanto a la velocidad de circulación del agua. En cuanto a la tipología de ODT, en los tres casos se disponen marcos de hormigón, con dimensiones suficientemente sobredimensionadas como para permitir los estándares fijados en la alegación. Respecto a los cauces naturales se procurará en todo momento respetarlos en su mayor parte. No se han generado trasvases de cuenca. Los tres cruces sobre regatas se resolverán mediante ODT. Por último, respecto a la inundabilidad de las obras, se descarta dicha afección.

El Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Álava muestra su conformidad con el trazado, y realiza algunas consideraciones de tipo constructivo, entre ellas solicita la supresión de los muros de contención ubicados entre los siguientes puntos kilométricos: del punto kilométrico 1+220 al 1+540, del punto kilométrico 1+600 al 1+700 y del punto kilométrico 1+800 al 2+000.

El promotor acepta lo indicado en la alegación en cuanto a la supresión de los muros de contención.

El Departamento de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Álava destaca la ausencia en el proyecto básico de una partida presupuestaria que recoja las medidas protectoras y el programa de restauración, y exige que se realice un completo programa de restauración ambiental de todas las superficies afectadas por la ejecución de las obras con su correspondiente presupuesto. Además, solicita que se deseche la opción de construir un muro de contención de 620 m de largo y hasta 3,5 m de altura en el margen derecho de la carretera, por el impacto negativo que originaría sobre el paisaje sustituyéndolo por la conformación de taludes de desmonte hasta el entronque con el terreno natural, en los que puedan llevarse a cabo labores de implantación vegetal y regeneración paisajística.

Para minimizar y corregir los posibles impactos propone numerosas medidas protectoras y correctoras.

El promotor indica que como documentos integrantes del proyecto de construcción se redactará el pertinente proyecto de restauración y el programa de vigilancia ambiental, en los que se recogerán adecuadamente las medidas de protección y corrección ambiental alegadas, todas ellas debidamente presupuestadas. Por otro lado no se ejecutará el muro de contención en el borde derecho de la carretera A-4342, tal y como también se indica en la respuesta a la anterior alegación del Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Álava.

La Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Gobierno Vasco hace alusión a una serie de consideraciones previas requeridas al promotor, relacionadas con el estudio de alternativas y el alcance que debía tener el estudio de impacto ambiental, incorporando numerosas medidas preventivas y correctoras.

Destaca las posibles afecciones indirectas sobre el LIC (ES2110010) río Zadorra, y solicita la realización de un análisis de alternativas con el objeto de adoptar el trazado que menor impacto tenga sobre la biodiversidad, el paisaje y los hábitats de interés comunitario. Respecto a los pasos sobre los arroyos afluentes del río Zadorra, indica que se deberán ejecutar de forma que se mantenga la continuidad de los taludes, adecuando todos ellos como pasos de fauna y, en el caso de ser necesarios nuevos cruces, definir los procedimientos a seguir en la retirada de la barrera de contención de sólidos de los arroyos para evitar que los materiales retenidos alcancen el cauce.

En cuanto al depósito de sobrantes indica que deberá completarse la documentación recibida, se deberán valorar las posibles afecciones de su ejecución y proponer las correspondientes medidas preventivas, correctoras y compensatorias.

Asimismo indica que deberá concretarse la restauración que se va a llevar a cabo en todas las superficies, incluyendo los depósitos de sobrantes. Recomienda, que se empleen especies autóctonas y se incluyan medidas para la erradicación de especies vegetales alóctonas.

Por su parte el promotor presenta un análisis de selección de alternativas desde el punto de vista ambiental, cuyo resumen se presenta en el apartado 4.1 (Análisis ambiental para selección de alternativas) de la presente Resolución, justificando la solución adoptada. Respecto a los pasos sobre los afluentes del Zadorra se atenderán las alegaciones, salvo la referente a adecuar todos los cruces como pasos de fauna, indicando que sólo se proyectará un paso específico de fauna, localizado en el punto kilométrico 1+180. Además informa que se incorporará como documento integrante del proyecto constructivo el pertinente proyecto de restauración ambiental, que incluirá la zona de vertedero definitiva.

La Dirección de Desarrollo Rural y Litoral indica que las dos alternativas propuestas para ubicar el depósito de sobrantes se sitúan sobre suelos catalogados por el Plan Territorial Sectorial Agroforestal en la categoría Agroganadera y campiña: Paisaje Rural de Transición, por lo que se recomienda que se reconsidere la ubicación del depósito de sobrantes propuesto y se opte por un emplazamiento que no genere afección a suelos con usos agrarios.

También requiere que se realice una valoración de la afección generada sobre las explotaciones agrarias presentes en el ámbito del proyecto.

El promotor responde que ha estudiado la reubicación del depósito de sobrantes pero que se han descartado otras ubicaciones debido a la presencia de hábitats de interés comunitario prioritario, vegetación de valor o cauces de agua de entidad considerable. Respecto a la valoración de la afección generada sobre las explotaciones agrarias indica que no ha sido posible su realización por el carácter privado de la información necesaria.

El Ayuntamiento de Ribera Baja indica que se deberá prestar especial atención a las redes de abastecimiento y de saneamiento. Además en todo momento, se cumplirán las normas subsidiarias del ayuntamiento. Solicita que las zonas ajardinadas en el entorno de la pasarela peatonal cuenten con riego y que se incluya la iluminación de la pasarela peatonal.

El promotor indica que se han suprimido las zonas ajardinadas debido a la necesidad de disponer los elementos de mobiliario urbano los cuales han ocupado estas zonas, y que se dotará de alumbrado a la pasarela peatonal.

3.2.2 Modificaciones introducidas por el promotor en proyecto y estudio tras su consideración.

Como consecuencia de las alegaciones recibidas, tal y como se indica en el apartado anterior el promotor incorpora algunas modificaciones no sustanciales en el proyecto. Desde el punto de vista ambiental destaca la supresión de los muros de contención en el margen derecho de la carretera, y especialmente, el desvío del cauce innominado afluente del río Zadorra cruzado por la carretera A-4342 en el punto kilométrico 2+160 como respuesta al informe emitido por la Agencia Vasca del Agua, que solicita que dicho cruce sea lo más ortogonal posible. Según el promotor este desvío permitiría incrementar el tramo a cielo abierto naturalizado y minimizar la longitud del cruce. Asimismo el promotor propone recuperar medioambientalmente el tramo del arroyo aguas abajo del cruce, que actualmente es atravesado por un camino.

3.3 Fase previa a la declaración de impacto ambiental:

3.3.1 Consultas complementarias realizadas por el órgano ambiental. Información complementaria solicitada por el órgano ambiental.

En relación con la modificación de cauce descrita anteriormente, el 28 de noviembre de 2012, el órgano ambiental solicitó informes a la Confederación Hidrográfica del Ebro, a la Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco, al Departamento de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Álava, y a la Agencia Vasca del Agua.

Los aspectos más destacados en dichos informes son los siguientes:

La Confederación Hidrográfica del Ebro indica que no puede emitir un informe detallado al respecto dado que no dispone de documentación que defina el desvío de

trazado del cauce. No obstante indica que un desvío de este tipo conllevaría mayores afecciones al cauce y al régimen de las corrientes que las que podría ocasionar un paso esviado con respecto a las líneas de corriente. En su informe incluye los criterios aplicados a las autorizaciones de obras de este tipo. Así mismo recuerda que las actuaciones que afectan al dominio público hidráulico o a su zona de policía deberán contar con la preceptiva autorización del organismo de cuenca.

La Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Gobierno Vasco indica que no se han adoptado la mayor parte de las medidas propuestas por dicha Dirección en informes precedentes, y que las soluciones adoptadas son las de mayor afección ambiental, por lo que instan a modificar el proyecto: eliminando la rectificación del cauce; planteando los cruces sobre los cauces con soluciones que permitan la continuidad de taludes bajo tablero del nuevo vial; efectuando los cruces mediante marcos prefabricados de hormigón (tipo cajón) que no se prolonguen más allá de la nueva plataforma viaria, tengan una sección mínima de 2 x 2 m y cuenten con banquetas laterales de 0,5 m de anchura a una cota que permitan el paso en seco la mayor parte del año (características propuestas por guías especializadas para permitir el paso de pequeños vertebrados); y disponiendo las medidas necesarias para evitar aportes de sólidos en suspensión al cauce.

La Agencia Vasca del Agua indica que la rectificación del cauce implicará un impacto hidrológico relevante. No obstante informa favorablemente la propuesta de desvío siempre que se tenga en cuenta lo siguiente: replanteo de la conexión de la carretera A-4342 con la A-3310 aprovechando el entronque actual para evitar un nuevo cruce sobre cauce; adaptación del nuevo cauce a lo existente aguas arriba y aguas abajo del tramo afectado; justificar la actuación de recuperación medioambiental a desarrollar en el tramo aguas abajo del mencionado cruce y realizar actuaciones de restauración ambiental del nuevo cauce para la pronta recuperación de la cobertura vegetal actual.

El Servicio de Medio Ambiente y Biodiversidad de la Diputación Foral de Álava indica que debido a la magnitud severa de las afecciones sobre la hidrología, la vegetación y el paisaje será necesaria la recuperación de la cobertura vegetal del nuevo cauce, así como el ajuste del tramo rectificado a las condiciones fisiográficas y de vegetación existentes en las riberas aguas arriba y aguas abajo del tramo. Así mismo se deberá realizar la restauración ambiental e integración paisajística de las superficies afectadas por los trabajos.

3.3.2 Información complementaria solicitada por el órgano ambiental.

Con fecha 29 de mayo de 2013 se remitieron al promotor las respuestas de los organismos anteriores, indicándole la conveniencia de completar la documentación aportada con los estudios indicados así como introducir las modificaciones solicitadas en el proyecto.

Con fecha 10 de abril 2014 se recibe el documento de información complementaria elaborado por el promotor, así como los nuevos informes recabados sobre dicha información a las anteriores administraciones consultadas: Confederación Hidrográfica del Ebro, Dirección de Medio Natural y Participación Ambiental (antes Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental), Departamento de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Álava, y Agencia Vasca del Agua.

En la documentación complementaria el promotor indica que mantener el actual trazado del arroyo supondría el soterramiento de un tramo de arroyo de aproximadamente 100 m de longitud bajo la nueva A-4342, con una grave afección a las líneas de corriente aguas abajo. Las características del tramo de encauzamiento propuesto son las siguientes: longitud total de 195 m, trazado en planta sinuoso con pendiente longitudinal continua del 3,6 %, ejecución mediante escollera aparejada en tierras, sección trapezoidal de base 2 m, taludes laterales 1H:1V y profundidad de 1 m. Por otro lado analiza y responde las cuestiones expuestas en todos y cada uno de los informes remitidos el 29 de mayo de 2013.

Respecto a los nuevos informes emitidos por las anteriores administraciones consultadas sobre la documentación complementaria, su contenido más destacado es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Ebro indica que resulta mucho más adecuado de cara a minimizar las afecciones al dominio público hidráulico y a las corrientes en régimen de avenidas, realizar las modificaciones que correspondan en un vial en proyecto que modificar el trazado de un cauce existente. No obstante, dada la escasa entidad del cauce y el interés general del proyecto, podría justificarse el desvío de cauce, en cuyo caso se deberán tener en cuenta una serie de condiciones, que se recogen íntegramente en el apartado 5.1 de la presente resolución.

El Servicio de Medio Ambiente y Biodiversidad de la Diputación Foral de Álava informa favorablemente el proyecto dado que el promotor acepta el cumplimiento íntegro de las medidas correctoras y protectoras señaladas en su informe de 18 de enero de 2013, comprometiéndose a desarrollarlas en el proyecto de construcción una vez redactado. Dichas medidas se incorporan íntegramente en el apartado 5.2 de la presente Resolución.

La Agencia Vasca del Agua considera justificada la decisión, en cuanto al replanteo de la conexión entre las carreteras A-4342 y la A-3310, de forma que se evite un nuevo cruce sobre cauce, sobre la cual el promotor indica que, tras consultar al Servicio de Carreteras no es posible la modificación por razones de índole urbanístico y de seguridad vial. Indica que la propuesta que se realiza, sin ser la óptima, sí supone una mejora respecto la expuesta dentro del proyecto inicial, y concluye informando favorablemente la propuesta de desvío del arroyo.

La Dirección de Medio Natural y Planificación Ambiental del Gobierno Vasco indica que se han resuelto la mayor parte de las consideraciones planteadas en informes anteriores. Informa favorablemente el proyecto condicionado a la adopción de las siguientes medidas: reducir la longitud de los cruces de los cauces y adaptar los marcos de hormigón como pasos de fauna siguiendo las recomendaciones del documento Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales. Ministerio de Medio Ambiente. 2006.

Con fecha 11 de noviembre de 2014 el órgano ambiental consultó al promotor acerca de la incorporación al proyecto de las dos medidas expuestas anteriormente, recibándose la respuesta el 27 de noviembre de 2014. Respecto a adaptar todas las obras de drenaje transversal (ODT) como pasos de fauna indica que se dispondrá en todos ellos una banqueta seca de 0,5 m; respecto a la reducción de la longitud de las ODT no considera técnicamente admisible la utilización de elementos de contención de los taludes en la zona de cruces, y plantea como opción admisible la implantación de marcos de mayor altura (4 m).

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. En el estudio informativo del proyecto de construcción se presentaron 3 alternativas para la supresión del paso a nivel: alternativa 1 consistente en un paso inferior para vehículos y peatones; alternativa 2, consistente en un paso peatonal inferior exclusivamente para peatones; y alternativa 3, consistente en una pasarela peatonal sobre la playa de vías también exclusivamente para peatones. Las dos últimas no permitían la permeabilidad de la línea ferroviaria al tráfico rodado.

Posteriormente, la Diputación Foral de Álava con la rectificación de la carretera A-3310 construyó un nuevo paso inferior, en sustitución de uno preexistente muy estrecho, a unos 500 m al este del paso a nivel cuya supresión es el objeto de este proyecto. Este paso puede suplir la necesidad de habilitar otro paso para el tráfico rodado en el núcleo urbano pero se consideró necesario completarlo con la modificación de trazado de la carretera A-4342.

El promotor ha estudiado varias alternativas de trazado de la carretera más o menos alejadas del núcleo urbano: alternativa 0, de no actuación, la alternativa (a) consistente

en el trazado de la A-4342 propuesto en el proyecto básico; la alternativa (b), actual trazado de la A-4342 coincidente con la calle Sobre la rueda; la alternativa (c) con un trazado de la A-4342 entre las alternativas (a) y (b); la alternativa (d) en la que el trazado de la A-4342 transcurre al norte de la alternativa (a).

Para la selección de la alternativa, el promotor indica que se tuvieron en cuenta los siguientes objetivos parciales: evitar las zonas medioambientalmente más vulnerables, no impedir el desarrollo urbano al norte de Manzanos, no incrementar los desplazamientos injustificadamente, manteniendo próximos, en la medida de lo posible, el origen y destino de la A-4342 en sus trazados actual y futuro, y no realizar trazados o intersecciones que cuestionen la seguridad de los usuarios.

El promotor ha seleccionado la alternativa (a) que pasa a 150 m del trazado actual de la A-4342, por ser la de menor afección medioambiental al núcleo de Manzanos y la que permite el mantenimiento de la expansión urbana hacia el norte del núcleo actual. En cuanto a la elección de la pasarela para el paso de peatones frente al paso subterráneo vino determinada por la preferencia de la población de los pasos elevados frente a los subterráneos, no presentar problemas de drenaje y menor coste.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas y correctoras. Seguimiento ambiental. A continuación se resumen los principales impactos y medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental y documentación complementaria posterior para la alternativa elegida.

4.2.1 Impactos sobre la geomorfología y edafología. En fase de obra los principales impactos que produce el proyecto sobre el suelo se producirán debido a la ocupación temporal por instalaciones auxiliares y sobrantes de tierras así como la posible contaminación por vertidos accidentales. En fase de explotación será la ocupación permanente del suelo producida por la implantación de la nueva carretera. En el caso de la pasarela peatonal, no se producirán en principio afecciones al suelo al estar ubicada en suelo urbano.

Como medida preventiva el promotor indica que, con anterioridad al inicio de los trabajos constructivos, se llevará a cabo la delimitación y señalamiento del contorno de las superficies a afectar por los mismos para reducir lo máximo posible la afección. En dicho señalamiento estarán presentes la dirección de obra, el jefe de obra de la contrata y un técnico del Servicio de Medio Ambiente y Biodiversidad de la Diputación Foral de Álava, tal y como asume el promotor a instancias del mencionado Servicio.

Aproximadamente la obra generará 18.213 m³ de tierras sobrantes. La parte de tierra vegetal se retirará y acopiará convenientemente y su destino serán los trabajos de restauración vegetal y restitución de suelo en las superficies afectadas por la obra, tal y como indica el Servicio de Medio Ambiente y Biodiversidad de la Diputación Foral de Álava y asume el promotor.

Para la ubicación del depósito de sobrantes el promotor presenta dos alternativas ubicadas ambas en sendas vaguadas a 1,5 km aproximadamente al noroeste de la actuación, las cuales cuentan con caminos de acceso. Según el promotor ambas están situadas en una zona de vaguada y ocupadas mayoritariamente por cultivo de cereal, no localizándose ningún hábitat de interés comunitario, siendo la vulnerabilidad de los acuíferos situados bajo este depósito muy baja con trazas de vulnerabilidad media.

El promotor indica que en el proyecto constructivo se incluirán las características y ubicación del depósito de sobrantes definitivo, incluido su proyecto de restauración ambiental.

En cuanto a la geomorfología, tras la información pública el promotor sustituye la ejecución de un muro de contención de 620 m de largo y hasta 3,5 m de altura en el margen derecho de la carretera, por la conformación de taludes de desmonte hasta el entronque con el terreno natural, en los que se llevarán a cabo labores de implantación vegetal y restauración paisajística.

Asimismo también está previsto en la zona de depósito de sobrantes el modelado y perfilado adecuado del terreno en las zonas afectadas por los movimientos de tierra para alcanzar una apropiada integración morfológica evitando la creación de aristas rectas

sobre la superficie del terreno. Tal y como indica el Servicio de Medio Ambiente y Biodiversidad de la Diputación Foral de Álava, en el caso de utilizar zonas de préstamo o de vertederos de tierras diferentes a las planteadas en el proyecto, debe solicitarse autorización previa del Servicio de Medio Ambiente de la Diputación Foral a los efectos de evaluar la idoneidad de los emplazamientos y establecer las medidas de restauración ambiental para la minimización y corrección de impactos.

En cuanto a los préstamos necesarios, el volumen total para construir el firme de la carretera procederá exclusivamente de canteras autorizadas.

4.2.2 Impactos sobre la hidrología. Los cauces que se verán afectados por la obra son, de forma indirecta el río Zadorra y de forma directa dos cauces innominados afluentes del anterior.

La principal afección provocada por el proyecto se produce por el cambio en el trazado del cauce a la altura del punto kilométrico 2+160. La solución adoptada por el promotor consistirá en un trazado en planta sinuoso con una longitud total de 195 m, una pendiente longitudinal continua del 3,6 % y se ejecutará mediante escollera aparejada en tierras con sección trapezoidal de base 2,00 m, taludes laterales 1H:1V y profundidad de 1,00 m.

Dada la tipología de encauzamiento propuesto (escollera concertada en tierras), la transición entre el cauce natural y el propuesto se realizará evitando discontinuidades de rugosidad densificando de forma lineal la escollera en una longitud no inferior a 20 m en los tramos inicial y final del encauzamiento. De ellos 10 m serán de cauce natural y el resto se corresponderán con el tramo encauzado. La adopción de esta sección de transición mantendrá la erosión en valores moderados hasta que el arroyo establezca su perfil de equilibrio.

La Confederación Hidrográfica del Ebro indica que aunque es más adecuado de cara a minimizar las afecciones al dominio público hidráulico y a las corrientes en régimen de avenidas, realizar las modificaciones que correspondan en un vial en proyecto que modificar el trazado de un cauce existente, dada la escasa entidad del cauce y el interés general del proyecto, podría justificarse el desvío de cauce, siempre que se tengan en cuenta una serie de condiciones las cuales se recogen íntegramente en el apartado 5.1 de la presente resolución.

Igualmente la Agencia Vasca del Agua indica que la propuesta que se realiza supone una mejora respecto la expuesta dentro del proyecto inicial, y concluye informando favorablemente la propuesta de desvío del arroyo.

Por otro lado durante la fase de obras podrán producirse afecciones sobre la calidad de las aguas de los cauces interceptados por aportes de sólidos en suspensión, posibles vertidos accidentales, etc. Para evitar la afección sobre la calidad de las aguas el estudio de impacto ambiental plantea las siguientes medidas: el parque de maquinaria se impermeabilizará con solera de hormigón o con lámina de polipropileno de alta densidad con drenaje perimetral y se conectará a una balsa de decantación a la que irá unido una balsa de decantación de hidrocarburos; se evitará el acceso de la maquinaria a los cauces.

Además, tal y como se recoge en la documentación complementaria aportada con posterioridad, en los cauces afectados por las obras se colocará una pequeña escollera transversalmente a la corriente, en un punto aguas abajo de la zona afectada, sobre la que se colocará un geotextil que cubra la totalidad del lecho, en una longitud de unos 5 m, creando una pequeña balsa y cuidando que no existan fugas. Una vez finalizadas las obras se retirará con cuidado la barrera de modo que los limos retenidos no se aporten a las aguas.

Tal y como recomienda el Servicio de Medio Ambiente y Biodiversidad de la Diputación Foral de Álava para evitar aportes de sólidos en suspensión a las aguas del arroyo, los trabajos de construcción del nuevo tramo se ejecutarán sin modificar el arroyo actual, procediéndose al desvío de sus aguas una vez el nuevo recorrido se encuentre finalizado. En general durante todo el transcurso de la obra y en particular cuando se efectúe el trasvase de las aguas al nuevo trazado, se adoptarán medidas específicas para evitar, en caso de ocurrencia de vertidos puntuales o arrastres de sólidos, la extensión de la afección aguas abajo del ámbito del proyecto (barreras, balsas de paja, balsas de

decantación, etc.). Se asumen asimismo todas las medidas protectoras y correctoras propuestas por el anteriormente mencionado Servicio de Medio Ambiente y Biodiversidad, las cuales se incorporan íntegramente en el apartado 5.2 de la presente Resolución.

Por último no se ubicarán áreas de servicio o de almacenamiento de materiales de obra, depósitos de sobrantes, zonas de préstamo, ni parques de maquinaria en las zonas de ribera de la red hidrográfica.

4.2.3 Impactos sobre la vegetación y hábitats de interés comunitario. Las afecciones a la vegetación que se producirán al llevar a cabo la actuación vendrán determinadas por la eliminación permanente de la cubierta vegetal en la superficie de ocupación de la nueva carretera, y la afección temporal en las zonas auxiliares de obra así como en el vertedero de material sobrante.

El nuevo trazado propuesto discurre principalmente por cultivos, a excepción de los pasos sobre los dos cauces interceptados, que lo hacen sobre la vegetación de ribera de los cursos fluviales, y de algunas afecciones a las manchas de quejigal submediterráneo y pasto xerófilo de *Brachypodium retusum* con tomillo y aulaga. De estas unidades, las de mayor interés son las catalogadas como hábitat de interés según la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad, como son: 4090 «Robledales ibéricos de *Quercus faginea* y *Quercus canariensis*», 92A0 Bosques de galería de *Salix alba* y *Populus alba*, 4090 Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga y de carácter prioritario el 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales de *Thero-Brachypodietea*.

Las medidas preventivas previstas por el promotor son las siguientes: se balizarán las áreas de vegetación de interés (vegetación de ribera, lindes y setos arbustivos, así como los reductos de quejigal submediterráneo, brezal calcícola con genistas, y pasto xerófilo de *Brachypodium retusum*), y los cultivos del entorno de la actuación que linden con las obras. Las zonas y ejemplares a preservar habrán de ser determinados expresamente y controlados por la asesoría ambiental de la dirección de obra, debiendo ser puestos en conocimiento del contratista y los trabajadores.

Además el promotor asume todas las medidas propuestas por el Servicio de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Álava, las cuales se incorporan íntegramente en el apartado 5.2 de la presente Resolución. Entre otras, destacan las siguientes: utilizar máquinas de pequeña envergadura de modo que las afecciones a la vegetación sean mínimas; conservar la vegetación arbolada y arbustiva ribereña situada aguas arriba y aguas abajo del tramo que se pretende desviar; no establecer áreas auxiliares, préstamos, vertederos, etc., en zonas cubiertas por vegetación autóctona, etc.

Por último, para evitar la propagación de especies invasoras (*Cortaderia selloana*, *Amaranthus*, *Echinochloa*, etc.), a través de los materiales de relleno utilizados en la obra se adoptarán medidas de control para detectar, evitar y controlar el fenómeno y adoptar en su caso medidas correctoras.

En cuanto a las medidas correctoras se redactará un completo plan de restauración vegetal e integración paisajística, con presupuesto propio, en el que se incluirá la restauración vegetal de todas las superficies alteradas por las obras, incluidas las zonas auxiliares, zonas de vertedero y/o préstamo, caminos auxiliares, taludes de desmontes y terraplenes del nuevo vial, así como riberas del nuevo cauce rectificado. El Plan incluirá los trabajos de mantenimiento de la cobertura vegetal leñosa, durante su periodo inicial de establecimiento (dos años tras la plantación), para asegurar su arraigo e implantación definitivos. En dicho plan se desarrollarán todas las medidas propuestas por el Servicio de Medio Ambiente y Biodiversidad de la Diputación Foral de Álava, las cuales se incorporan íntegramente en el apartado 5.2 de la presente Resolución.

4.2.4 Impactos sobre la fauna. Durante la fase de construcción los principales impactos generados por el proyecto son la destrucción de sus hábitats y las molestias provocadas por los ruidos y el polvo durante las obras. En fase de explotación, aparte de la ocupación definitiva de los hábitats, la afección más importante serán los problemas para la conectividad en el territorio provocados por la nueva infraestructura.

Para reducir las molestias a la fauna se propone realizar las obras fuera de la época de cría de las especies de aves protegidas. En caso de que ello no fuera posible, de

forma previa al inicio de las obras se notificará al Servicio de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Álava el comienzo de las obras, y se asegurará que en áreas cultivadas con cereal no se encuentran nidos de aguilucho pálido y/o aguilucho cenizo.

Con respecto a la conectividad del territorio, el promotor ha previsto la adecuación de la obra de drenaje transversal ubicada en el punto kilométrico 1+180 para permitir el paso de pequeños y medianos mamíferos. La descripción del mismo se recogerá en el proyecto constructivo y se realizará, adecuando el entronque de la bancada con el terreno natural, incluyendo vallado en ambos lados del vial para orientar a la fauna hacia el paso, disponiendo las zapatas de la obra de fábrica de modo que queden empotradas bajo el lecho del río y llevando a cabo plantaciones arbóreas y arbustivas en las entradas y salidas de la estructura, entre otras medidas siguiendo las indicaciones del Servicio de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Álava. Asimismo tras el proceso de evaluación el promotor se compromete a adaptar como pasos de fauna el resto las obras de drenaje transversal (ODT 1+760 y ODT 2+230).

La adecuación de las obras de drenaje para pasos de fauna seguirá las prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente (2006) y para el seguimiento de su eficacia se tendrán en cuenta las 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).

En cuanto a la fauna ribereña de interés ligada al río Zadorra (nutria, visón europeo, bienio de río y zaparda), no es previsible su afección teniendo en cuenta todas las medidas preventivas para evitar la afección a la calidad de las aguas descritas en apartados anteriores.

Por último, con respecto a la prevención frente a la expansión de especies exóticas, el promotor indica que para evitar la propagación del mejillón cebra (*Dreissena polymorpha*) en la cuenca del Ebro, se exigirá que la maquinaria y elementos auxiliares que puedan haber entrado en contacto con los cursos fluviales cumplan los protocolos de desinfección aprobados por la Confederación Hidrográfica del Ebro.

4.2.5 Impactos sobre la Espacios Naturales Protegidos y sobre la Red Natura 2000. El nuevo trazado de la carretera A-4342 y colocación de la pasarela elevada se encuentran ubicados a menos de 300 m y 40 m respectivamente del LIC ES2110010 río Zadorra. Las posibles afecciones sobre el LIC serían indirectas derivadas de las actuaciones sobre los dos arroyos afluentes del Zadorra, que son cruzados por el nuevo trazado de la carretera A-4342, por posible deterioro de la calidad de las aguas en fase de construcción.

Se considera que con todas las medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental y documentación complementaria expuestas en los apartados anteriores (hidrología, vegetación y fauna) el proyecto puede ser compatible con los objetivos de conservación del LIC río Zadorra.

Por otro lado, el nuevo trazado de la carretera A-4342 se encuentra a unos 6 km al sur de las zonas cubiertas de vegetación autóctona existentes en los montes de Arreo y Añana, dentro del corredor ecológico que conecta estas zonas con el LIC río Zadorra, en dirección norte-sur. La construcción del vial podrá provocar un efecto barrera para los desplazamientos de la fauna silvestre. Según la Estrategia de Conectividad Ecológica y Paisajística del Territorio Histórico de Álava, el índice de conectividad ecológica absoluto en esta zona, con unos valores incluidos en el intervalo de 0 a 4, alcanza un valor de 3. No obstante, como se ha expuesto en el apartado anterior, se adecuarán como pasos de fauna todas las obras de drenaje transversal.

Tal y como indica el Servicio de Medio Ambiente de la Diputación Foral el promotor instruirá al personal a contratar para la ejecución de las obras sobre la problemática de las actuaciones en el ámbito del arroyo que vierte a un Espacio Natural Protegido y Área de Interés Especial de especies catalogadas en peligro de extinción, con el fin de incorporar a los hábitos de trabajo conductas que eviten riesgos innecesarios para los valores ambientales del entorno afectable por las actuaciones constructivas a ejecutar.

4.2.6 Impactos sobre el patrimonio cultural. Existen dos elementos que se encuentran próximos a la actuación: la Casa del Barrio de Arriba y la Fuente-Lavadero de Manzanos situados a 45 m y a 75 m respectivamente al final la línea de dominio público y servidumbre de paso de la infraestructura proyectada.

Las medidas preventivas propuestas son las siguientes: se establecerá una zona de 15 m alrededor de la Casa del Barrio de Arriba, en la que no se podrá realizar ninguna actuación, y en cuanto a la Fuente-Lavadero de Manzanos se recomienda que en las obras se respeten su volumetría, imagen exterior y distribución tipológica y estructural básica.

Por otro lado, se realizará el control visual de todos los movimientos de tierras y, en caso de sospechar de la existencia de material arqueológico, se paralizarán inmediatamente los trabajos y se comunicará al Departamento de Cultura de la Diputación Foral de Álava.

4.2.7 Impactos sobre el paisaje. Las afecciones paisajísticas serán las derivadas de la ejecución de una pasarela elevada sobre las vías del ferrocarril, por un lado, y los cambios provocados por la incorporación de un vial nuevo en el entorno rural del núcleo urbano. Así mismo en la zona de vertedero se producirá una modificación de las zonas de relieve.

Para minimizar estos impactos, tal y como se indica en el apartado de vegetación se redactará un completo plan de restauración vegetal e integración paisajística, debidamente presupuestado en el que se incluirá la remodelación y posterior restauración vegetal de todas las superficies alteradas por la obra, incluidas las zonas auxiliares, zonas de vertido y/o préstamo, caminos auxiliares, taludes de desmontes y terraplenes, etc.

En dicho plan se contemplará la rehabilitación y restauración ambiental de las zonas de la carretera actual que se van a quedar fuera de uso. Los residuos procedentes de estas zonas, así como de otras en las que sea retirado el pavimento asfáltico, serán gestionados conforme marca la legislación sectorial vigente y nunca serán trasladados a los rellenos.

4.3 Seguimiento ambiental de las medidas propuestas. El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de la presente declaración, de forma diferenciada para las fases de construcción y de explotación.

Durante las obras el responsable de la ejecución del programa de vigilancia contará con una asistencia técnica ambiental con presencia diaria, y la labor de seguimiento medioambiental se realizará de forma coordinada con el Servicio de Medio Ambiente y Biodiversidad de la Diputación Foral de Álava.

5. Condiciones al proyecto

Para la realización del proyecto el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental, documentación complementaria, así como las siguientes:

5.1 Condiciones indicadas por la Confederación Hidrográfica del Ebro. En cuanto al desvío del cauce afluente del río Zadorra se tendrá en cuenta lo siguiente:

Los terrenos ocupados por el antiguo cauce seguirán conservando su carácter de dominio público hidráulico, por lo que se deberá solicitar la desafectación de dichos terrenos (pasando a ser bienes patrimoniales).

Los terrenos ocupados por el futuro trazado del cauce deberán inscribirse como pertenecientes al dominio público hidráulico, sin que sobre ellos pueda situarse edificación alguna y con la obligación de respetar las servidumbres y limitaciones establecidas en el Reglamento de Dominio Público Hidráulico.

Los terrenos ocupados por el trazado nuevo del cauce deberán diseñarse para que las aguas discurran de forma sinuosa sin ángulos rectos, simulando geometrías naturales en profundidad, anchura y forma del cauce, permitiendo la concentración de las aguas bajas.

Se deberá realizar un estudio hidrológico e hidráulico que justifique la no afección a terceros del nuevo trazado y reflejarse los resultados sobre el plano de planta y los perfiles transversales.

Deberán especificarse suficientemente las características del punto en el que arranca el nuevo trazado y el punto en el que confluye con el antiguo, estando suficientemente garantizada su estabilidad en condiciones adversas.

5.2 Condiciones indicadas por el Servicio de Medio Ambiente y Biodiversidad de la Diputación Foral de Álava.

5.2.1 Medidas en fase de planificación y ejecución de los trabajos. Antes de iniciar los trabajos constructivos se llevará a cabo la delimitación concreta y señalamiento del contorno de las superficies afectadas por los mismos, para lo que se realizará la delimitación precisa y claramente visible del área de afección máxima respecto de cualquier actuación o instalación perteneciente a las obras. En dicho señalamiento estarán presentes el Director de Obra, el jefe de Obra de la contrata y un técnico del Servicio de Medio Ambiente y Biodiversidad.

La ejecución de los trabajos se llevará a cabo con máquinas de pequeña envergadura para minimizar la afección a la vegetación. Se usarán metodologías constructivas que reduzcan al mínimo imprescindible la presencia de maquinaria en el cauce, trabajando, siempre que sea posible, desde fuera del cauce fluvial, y acortando los plazos de ejecución de los movimientos de tierra.

Los trabajos de construcción del nuevo tramo del arroyo se realizarán sin modificar el arroyo actual, procediendo al desvío de sus aguas una vez el nuevo recorrido se encuentre finalizado. Se adoptarán medidas específicas para evitar, en caso de ocurrencia de vertidos puntuales o arrastres de sólidos, la extensión de la afección aguas abajo del ámbito de proyecto (barreras, balas de paja, balsas de decantación, etc.).

Las actuaciones encaminadas a la creación de la traza rectificadora del arroyo deben dirigirse a conformar un cauce ajustado a las características fisiográficas y de vegetación existentes en las riberas tanto en el tramo anterior como en el posterior a los 200 m de encauzamiento, de modo que pueda garantizarse una continuidad natural del arroyo en todo su recorrido.

La vegetación arbolada y arbustiva ribereña situada aguas arriba y aguas abajo del tramo que se pretende desviar deberá conservarse, de modo que las labores constructivas no podrán afectar a dicha vegetación.

Si por motivos de ejecución de las tareas de construcción se requiere eliminar ramas del arbolado que no vaya a ser talado, se realizarán cortes limpios con motosierra y se practicará en dichos cortes un tratamiento adecuado con sustancia fungicida cicatrizante que proteja de infecciones a los pies afectados.

No se establecerán áreas de servicio o de almacenamiento de materiales de obra, depósitos de sobrantes, zonas de préstamo, ni parques de maquinaria en las zonas de ribera de la red hidrográfica ni en zonas cubiertas por vegetación forestal autóctona.

Quedan terminantemente prohibidas las descargas de hormigón sobrante en zonas de arroyo, cunetas o en zonas que por escorrentía puedan generar problemas de contaminación.

Se instruirá adecuadamente a los trabajadores sobre la problemática de las actuaciones en el ámbito de un arroyo que vierte a un espacio natural protegido que cuenta con especies en peligro de extinción.

5.2.2 Medidas para la restauración ambiental e integración paisajística. Descompactación, modelado y perfilado de detalle del terreno para su adecuada conformación fisiográfica y ajuste apropiado de las zonas de contacto y transición con el terreno natural.

Aporte y posterior perfilado de una capa de tierra vegetal de calidad de al menos 0,3 m. Preparación del suelo para siembra o hidrosiembra: laboreo, mullido y posterior refinado del suelo.

Implantación de una cubierta herbácea mediante siembra o hidrosiembra de todas las superficies afectadas por el proyecto, utilizando una mezcla de especies cespitosas gramíneas y leguminosas adecuadas a las condiciones ecológicas de la zona.

Realización de estaquillado de sauces en todos los taludes de nueva creación, y plantaciones arbóreas o arbustivas en la parte alta de los taludes, con la siguiente propuesta en cuanto a composición específica: *Sambucus nigra* y *Cornus sanguinea* como especies arbustivas; y *Fraxinus excelsior*, *Salix atrocinerea*, *Acer campestre* y *Populus nigra*, en cuanto a especies arbóreas.

Las especies arbóreas deberá ser al menos de dos savias y contar con material protector (tubex). Las especies arbóreas y arbustivas deberán contar con protector de base antihierbas de material de plástico fotodegradable correctamente anclado, de duración no inferior a dos años.

Se garantizará las labores de mantenimiento de las especies implantadas durante los dos primeros años: riego, reposición de marras, reposición de tutores y protectores de base, abonados, podas de formación, etc.

Se retirará de forma selectiva la capa de tierra vegetal, con destino a los trabajos de restauración vegetal, procediendo a su redistribución inmediata, si es posible, o a su acopio en masas de sección trapezoidal de 3 m de altura como máximo.

Durante el periodo de ejecución de las obras deberán habilitarse recipientes estanco u otros sistemas alternativos en el caso de que fuera necesario el almacenamiento de lubricantes o carburantes, en el ámbito de ejecución de los trabajos, quedando prohibido su vertido, debiéndose entregar a gestor autorizado, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de Residuos y Suelos Contaminados. También queda prohibido el vertido de los restos de hormigón, materiales constructivos, etc., debiéndose entregar a gestor autorizado, de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto 112/2012, de 26 de junio, por el que se regula la producción y gestión de residuos de construcción y demolición.

Se efectuará una rigurosa campaña de limpieza en la zona afectada. El área del proyecto deberá quedar totalmente limpia, sin restos de obras, y las instalaciones de obra totalmente desmanteladas.

5.2.3 Seguimiento ambiental. El seguimiento ambiental se llevará a cabo de forma coordinada con el Servicio de Medio Ambiente y Biodiversidad de la Diputación Foral.

5.3 Condiciones indicadas por el Servicio de Medio Natural de la Dirección de Medio Natural y Planificación Ambiental del Gobierno Vasco.

Reducir en la medida de lo posible la longitud de los cruces sobre los cauces. para lo cual se aumentará la altura de los marcos de 2 m inicialmente propuesta.

Adaptar todas las obras de cruce sobre cauces del tronco de la A-4342 como pasos de fauna siguiendo las recomendaciones del documento Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales. Ministerio de Medio Ambiente 2006.

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

En consecuencia, el Secretario de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Supresión del paso a nivel de la línea de ADIF de Madrid-Hendaya, punto kilométrico 468/571, en Manzanos, término municipal de Ribera Baja (Álava), al concluirse que siempre y cuando se autorice en la alternativa seleccionada (trazado de la carretera A-4342 desarrollado en el proyecto básico) y en las condiciones anteriormente señaladas,

que se han deducido del proceso de evaluación, no producirá impactos adversos significativos.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 2 de febrero de 2015.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

