

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

**5210** *Resolución de 4 de marzo de 2024, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del «Estudio informativo de la integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz».*

#### Antecedentes de hecho

Con fecha 12 de diciembre de 2011, es dictada, resolución de la Secretaría de Estado de Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, por la que se formula declaración de impacto ambiental del «Estudio informativo de la integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz». Con posterioridad, la Sociedad Alta Velocidad Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, SA, a la vista de la solución estudiada en el «Análisis de la viabilidad funcional de la integración de la Alta Velocidad en Vitoria-Gasteiz (febrero 2018)», incluye una serie de características para ser consideradas en un nuevo estudio informativo que desarrollase dicha solución por parte del MITMA, el cual es evaluado en la presente resolución.

Con fecha 17 de febrero de 2020, tiene entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de tramitación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental del «Estudio Informativo de la integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz», remitida por la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), que ostenta la condición de promotor y órgano sustantivo.

#### Alcance de la evaluación

La presente evaluación se realiza para el nivel de detalle del proyecto correspondiente a un estudio informativo, de conformidad con el apartado 3 del artículo 5 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario. La adecuada evaluación de algunos impactos ambientales, a la escala de detalle de cada uno de los proyectos constructivos que posteriormente desarrollen el estudio informativo, requiere que el promotor realice análisis adicionales adecuados a su superior nivel de detalle, que informe de sus resultados a las Administraciones públicas afectadas y que considere sus sugerencias, en caso de haberlas, en la definición final de cada proyecto constructivo, previamente a su aprobación por el órgano sustantivo.

Esta evaluación no se extiende a los ámbitos de la seguridad y salud en el trabajo, la seguridad ferroviaria o la seguridad de las instalaciones eléctricas u otro tipo de equipos que posean normativa reguladora e instrumentos específicos.

#### 1. Descripción y localización del estudio informativo

El objeto del proyecto a nivel de detalle de estudio informativo consiste en materializar la conexión directa de la LAV Burgos-Vitoria, el inicio de la Y-Vasca en su tramo Arrazua/Ubarrundia – Legutiano y la línea Madrid-Hendaya. Se considera como inicio de la actuación el trazado y las instalaciones ferroviarias comprendidas en el tramo final de la LAV Burgos-Vitoria, en un punto previo al paso superior de Crispijana en las cercanías de Júndiz. La conexión permite coordinar los trazados actualmente en estudio en la zona, tanto de las instalaciones de Júndiz, como del proyecto básico de ADIF de conexión con el Estudio Informativo de Alta Velocidad Burgos-Vitoria. El nuevo trazado

aprovechará el recorrido de la actual línea convencional Madrid-Hendaya a su paso por Vitoria-Gasteiz, discurriendo soterrado a lo largo del núcleo urbano. Contará con una nueva estación, también soterrada, en el emplazamiento de la actual. La actuación será compatible con el ramal de enlace que permite que conecte el corredor de Alta Velocidad Madrid-País Vasco a su paso por Vitoria-Gasteiz con la futura LAV a Pamplona. La conexión con el corredor Madrid-País Vasco se efectuará en el entorno de Cerio, en adelante «Nudo de Arkaute».

Por tanto, la Integración del Ferrocarril en Vitoria-Gasteiz se divide en 2 tramos:

– Tramo 01: Acceso a Vitoria-Gasteiz (en adelante T01). Con una longitud aproximada de 7 km, contempla el soterramiento de la vía en un tramo de falso túnel de 4,08 km de longitud y de la estación actual, con una profundidad máxima estimada para las pantallas de 30 m. La actuación conlleva interceptar el flujo subterráneo de agua perpendicularmente, por lo que requiere restituir el flujo mediante la construcción de la actuación entre pantallas y sifones. El trazado del corredor se define para una plataforma de tres vías sobre balasto, siendo una vía doble de ancho estándar más una vía adicional en ancho mixto. El entreje de la vía doble será de 4 m, mientras que la vía mixta se separa 4,5 m de la vía derecha. En general, el trazado proyectado se define por el corredor ferroviario actual, excepto entre el inicio del soterramiento y la estación, donde se separa ligeramente, favoreciendo el establecimiento de situaciones provisionales para el mantenimiento del tráfico. El esquema previsto en la estación presenta cinco vías estándar y una vía de ancho ibérico, todas ellas con andén, además de una vía de ancho mixto pasante. Las vías en ancho estándar estarán electrificadas a 2x25kV, mientras que la vía de ancho mixto y la vía de ancho ibérico tendrán electrificación continua 3.000 V.

El soterramiento en su conjunto se ejecuta entre el P.K. 3+080 y P.K. 7+160. La sección para tres vías deja un gálibo libre interior de 14,70 m y aumenta en la zona de la estación, que tiene una longitud que abarca desde el P.K. 4+600 al P.K. 5+600.

– Tramo 02: Nudo de Arkaute (en adelante T02). Enlaza con el tramo anterior y se plantea en superficie, discurriendo al este del conjunto de lagunas de Salburua. Se prevé la implantación de 3 vías en el canal de acceso, 2 de ancho estándar y 1 en ancho mixto. Por tanto, permite independizar en el canal de acceso, los tráficos de mercancías (estándar/ibérico), de los servicios de altas prestaciones (Larga Distancia y Media Distancia en ancho estándar). El cambio de paridad de la LAV se realiza en el Nudo de Arkaute. La solución adoptada es la que supone la menor ocupación de espacio posible, de modo que las vías que la conformen deberán discurrir agrupadas en un único paquete, con el objeto de minimizar afecciones a los diferentes elementos del medio. Prevé la ejecución de desmontes, multitud de rellenos en los distintos ejes de la vía y gran diversidad de estructuras como pasos superiores e inferiores, viaductos y obras de drenaje transversal adaptados a los diferentes puntos de cruce con la vía, así como diversos saltos de carnero a lo largo del trazado.

El promotor modifica aspectos técnicos del estudio informativo con objeto de limitar sus afecciones ambientales, como la ampliación del viaducto San Lorenzo 2 en 20 metros (pasando de 43 metros a 63) y el cambio constructivo del San Lorenzo 3 que implica un aumento de su longitud, así como la inclusión de pasos de fauna a través de los terraplenes proyectados.

De conformidad con el Estudio Informativo Complementario de la LAV Burgos – Vitoria, el suministro de energía a la tracción del tramo objeto de evaluación, se realizará desde la subestación de tracción de Erretana. El área eléctrica de la subestación de Erretana no comprende ningún centro de autotransformación, ni final ni intermedio, en el ámbito del Estudio Informativo de la Integración del Ferrocarril en Vitoria-Gasteiz. No obstante, entre la llegada de la LAV Madrid-Valladolid-Burgos-Vitoria-Bilbao/frontera francesa a Vitoria-Gasteiz y su posterior prolongación y conexión a la LAV Bilbao-Vitoria-San Sebastián hasta la frontera francesa, para evitar problemas de compatibilidad electromagnética, resulta recomendable, e incluso necesario, instalar un centro de

autotransformación lo más próximo posible a la estación de Vitoria. En consecuencia, dada la reducida disponibilidad de espacio existente en la zona en superficie y la nula posibilidad de instalar dicho centro en la zona soterrada, se ha previsto en el presente estudio informativo la posibilidad de que dicho centro quede instalado en las propias instalaciones de la estación de Vitoria, en una zona reservada al efecto.

La actuación está incluida dentro del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024 (PITVI). La zona del estudio informativo se encuadra en la provincia de Álava, en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

## 2. Tramitación del procedimiento

De conformidad con el artículo 36 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la Subdirección General de Planificación Ferroviaria somete a información pública el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental (en adelante EslA) mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado», de fecha 5 de julio de 2019. Durante el citado trámite, se reciben 11.244 alegaciones de particulares y de diferentes organizaciones, resumidas en el Anexo II.

Simultáneamente fueron consultadas las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas recogidas en el anexo I, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 37 de la citada Ley de evaluación ambiental.

Con fecha 17 de febrero de 2020, tiene entrada el expediente en esta Dirección General y, tras su análisis formal, se requiere al órgano sustantivo el informe de la Confederación Hidrográfica del Ebro con fecha 4 de marzo de 2020, en virtud del artículo 40.1 de la Ley de evaluación ambiental, el cual es aportado el 6 de septiembre de 2020. Adicionalmente, con fecha 8 de mayo de 2020, se requiere a la Confederación Hidrográfica del Ebro, informe sobre la potencial afección a masas de agua por las actuaciones previstas y el cumplimiento de la Directiva Marco del Agua. Asimismo, se solicita pronunciamiento expreso sobre la no afección del proyecto al acuífero y a los flujos hídricos que alimentan Salburua; así como respecto a la afección al humedal de Maumea y a los flujos que lo alimentan. La Confederación Hidrográfica del Ebro emite respuesta el 16 de octubre de 2020.

Con fecha 7 de septiembre de 2020, de acuerdo con el artículo 40.3 de la Ley de evaluación ambiental, se requiere información adicional al promotor respecto a los espacios de la Red Natura 2000 afectados, al haberse identificado afección a la integridad de la Red Natura 2000 por la Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo de la Diputación Foral de Álava y la Dirección de Medio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco, órganos competentes en la Red Natura 2000, siendo aplicable el artículo 46 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

Con el fin de atender la citada petición, el 19 de noviembre de 2020, el procedimiento se suspende a petición del promotor, que, con fecha 15 de septiembre de 2021, remite el documento «Información adicional sobre Red Natura 2000». El citado documento incluye informe emitido a petición del promotor, elaborado conjuntamente por los órganos competentes en Red Natura 2000, cuyo objeto es valorar si con los estudios abordados y las medidas propuestas puede darse continuidad a la tramitación ambiental del estudio informativo sin necesidad de activar el procedimiento extraordinario previsto en el artículo 46.5 de la Ley de Patrimonio Natural y Biodiversidad.

Con fecha 1 de junio de 2021, en virtud del artículo 40.3 de la Ley de evaluación ambiental, se solicita información adicional al promotor sobre el resto de aspectos ambientales, que es aportada con fecha 26 de octubre de 2021.

Con fecha 24 de mayo de 2021, en virtud del artículo 40.4 de la Ley de evaluación ambiental, se requiere informe al Instituto Geológico y Minero de España sobre las potenciales afecciones a los acuíferos y la suficiencia e idoneidad del estudio hidrogeológico realizado en todo el ámbito del estudio informativo, así como las medidas preventivas y correctoras planteadas. El informe, recibido el 6 de julio de 2021, es

trasladado al promotor con fecha 3 de septiembre de 2021, el cual remite el 10 de enero de 2024, documentación aclaratoria al respecto.

Por otra parte, con fecha 20 de abril de 2023, en virtud del artículo 40.5 de la Ley de evaluación ambiental, se requiere a los órganos competentes en Red Natura 2000, pronunciamiento sobre determinadas prohibiciones expresas recogidas en el plan de gestión del espacio Red Natura 2000 ZEC (ES2110013) «Robledales-Isla de la Llanada Alavesa», que afectan a las actuaciones del estudio informativo. Con fecha 27 de julio y 8 de agosto de 2023 se reciben, respectivamente, las respuestas de la Dirección de Medio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco y la Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo de la Diputación Foral de Álava.

Finalmente, con fecha 26 de septiembre de 2023, en virtud del artículo 40.5 de la Ley de evaluación Ambiental, se requiere a la Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo de la Diputación Foral de Álava, que se pronuncie sobre si el estudio informativo causará un perjuicio a la integridad del lugar Red Natura 2000 Zona Especial de Conservación ES2110013 «Robledales-Isla de la Llanada Alavesa», respuesta aportada a la tramitación con fecha 12 de enero de 2024.

Por otro lado, destacar que, durante el trámite de información pública, se reciben numerosas alegaciones al estudio informativo por parte de particulares y organizaciones. En términos generales, se realizan consideraciones y observaciones ambientales, tenidas en cuenta durante la tramitación, además de otros aspectos de carácter sustantivo, ajenos al ámbito de competencia de este órgano ambiental.

Asimismo, se reciben informes de Administraciones públicas afectadas sobre aspectos técnicos del estudio informativo (la Dirección de Infraestructuras viarias y Movilidad de la Diputación Foral de Álava, la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, el Consejo Asesor de Fomento, etc.).

### 3. Análisis técnico del expediente

#### A. Análisis de alternativas.

El EsIA contempla dos alternativas para cada uno de los tramos, además de la alternativa cero o de no actuación, siendo ésta descartada, entre otros motivos, por no adecuarse a las necesidades de conexión de la nueva red ferroviaria en el País Vasco con la red de Alta Velocidad del resto de España y con la frontera francesa.

Respecto al T01, se definen dos alternativas diferenciadas por el proceso constructivo utilizado en la ejecución del soterramiento, que son entre pantallas o entre pilotes secantes. El trazado de ambas alternativas conecta con el trazado correspondiente a la vía derecha del Estudio Informativo de Integración en Vitoria-Gasteiz del año 2010, en un punto previo al paso superior de Crispijana, en las cercanías de Júndiz. Se ha elegido el proceso constructivo entre pantallas a través de un análisis multicriterio.

Respecto al T02, se definen dos alternativas de trazado, este y oeste. La alternativa este recibe su nombre al discurrir las vías que conectan con la Y-Vasca, por la zona más oriental. La conexión se realiza con los trazados discurriendo al este de la Academia de la Policía Vasca, evitando afecciones a la zona de Salburua al discurrir lo más alejada posible de este lugar. La alternativa oeste recibe su nombre al discurrir las vías que conectan con la Y-Vasca, por la zona más occidental. La conexión se realiza con los trazados discurriendo al oeste de la Academia de la Policía Vasca siendo una conexión más directa con el tramo de la Y-Vasca existente. Se ha elegido la alternativa este a través de un análisis multicriterio, a lo que hay que añadir que la alternativa oeste ha quedado totalmente descartada en la evaluación ambiental por las previsibles afecciones directas sobre el espacio Red Natura 2000 ZEC/ZEPA Salburua.

El Organismo Autónomo Academia Vasca de Policía y Emergencias del Gobierno Vasco indica que, ante las dos alternativas perfectamente viables del T02, solicita la aplicación de la alternativa este por ser la alternativa que menor perjuicio ocasiona.

El Ayuntamiento de Arratzua-Ubarrundia solicita que se ejecute todo el recorrido por su municipio en viaducto y no sobre taludes, para evitar problemas con la inundabilidad de la zona.

## B. Tratamiento de los principales impactos del estudio informativo.

Atendiendo al contenido del EsIA, las respuestas a las consultas y las alegaciones recibidas, de la nueva información aportada por el promotor y las consultas complementarias practicadas, se reflejan a continuación los impactos más significativos a nivel de estudio informativo de la alternativa entre pantallas del T01 y la alternativa este del T02.

### B.1 Suelo y geodiversidad.

La zona de estudio se caracteriza, según el encuadre geológico del EsIA, por dos tipos de materiales: Aluviales y coluviales formados por materiales de naturaleza heterogénea (gravas, arenas y limos), así como margas y margas calcáreas que se localizan abarcando una importante área dentro de la cuenca de Vitoria. Litológicamente está formada por una sucesión de margas, arcillas y calizas arcillosas. En general, esta unidad se caracteriza por presentar una gran heterogeneidad, dispuesta en una alternancia más o menos regular donde los niveles más competentes corresponden a los estratos «duros» de margocalizas. Sobre estos materiales se depositan arenas y arcillas con cantos de naturaleza variable y de edad cuaternaria, pudiendo considerarse permeables con un nivel freático relativamente superficial. El sustrato de la zona de estudio lo forma la unidad cretácica de las margas grises que pueden erosionarse con facilidad, derivando en suelos blandos, que puede provocar una pérdida en la capacidad portante, que debe analizarse y valorarse en fases posteriores del proyecto.

Respecto a las superficies de ocupación, El EsIA indica que en la fase de construcción se prevé una ocupación de 150.181 m<sup>2</sup> en el T01 y de 451.561,5 m<sup>2</sup> en el T02, destacándose que una parte de estas superficies se cubre en la fase de explotación, quedando la infraestructura soterrada a su paso por la ciudad de Vitoria-Gasteiz. Complementariamente a estas superficies, la Zona Instalaciones Auxiliares (en adelante ZIAs) prevista para el T01 será de 40.563,19 m<sup>2</sup> y la del T02 de 42.271,54 m<sup>2</sup>, ambas en la margen derecha del trazado, que serán desmanteladas una vez finalicen las obras. En la fase de explotación, el suelo efectivamente utilizado se corresponde con la superficie total de expropiación, que para el T01 es de 150.181 m<sup>2</sup> y de 723.932 m<sup>2</sup> para el T02.

La superficie ocupada por taludes será de 157.595,957 m<sup>2</sup> para el T02, siendo 18.005,413 m<sup>2</sup> la superficie ocupada por desmontes y de 139.590,544 m<sup>2</sup> por terraplenes. Se prevé que los taludes presenten alturas entre los 2 y los 12 m. Cabe destacar que los desmontes presentarán, si son de materiales tipo suelo un talud al 3H:2V y si son rocas (margas grises) se recomienda una inclinación de talud al 1H:1V. Asimismo, para los rellenos se indica que los terraplenes se han definido con una inclinación única de 2H:1V. Se ha propuesto la compactación del fondo de excavación y, en aquellos rellenos previstos en zonas inundables, se propone la colocación de cimiento drenante hasta 0,5 m por encima de la cota de inundación.

Respecto a los préstamos y vertederos, se prevén unas necesidades de préstamos de 50.695,5 m<sup>3</sup> y el volumen de materiales con destino a vertedero es de 729.942,1 m<sup>3</sup>. Se incluye una valoración en detalle de estos aspectos, en la que se identifican las zonas de obtención de materiales (canteras, graveras y préstamos) más adecuados, así como las 9 zonas de vertido propuestas (V-1 a V-9). Respecto a las zonas de vertido, se indica que se dispone de capacidad suficiente para admitir los materiales excedentarios, y que se priorizará el empleo de zonas de vertido existente frente a aquellas zonas de nueva apertura (V-3, V-4 y V-5). Se reflejan para la fase de construcción las cantidades estimadas de generación de residuos de las distintas actuaciones, así como su tipología según el código de la Lista Europea de Residuos (LER). Para la fase de explotación, la

generación de residuos se deberá principalmente a las actividades de mantenimiento de los distintos componentes del proyecto.

Según el Inventario de Lugares de Interés Geológico del Gobierno Vasco y el Inventario Español de Lugares de Interés Geológico (en adelante LIG) del Instituto Geológico y Minero de España, en el área objeto de estudio se localiza el LIG 79 «Humedales y cuaternario de Salburua». El interés estratigráfico de este LIG está valorado como bajo, mientras que su interés hidrogeológico se considera muy alto, ya que se trata del mayor acuífero cuaternario del País Vasco y el mejor ejemplo de lagunas de descarga. El EsIA destaca que ninguna de las actuaciones objeto del estudio informativo afecta a este LIG. Tampoco las ZIAS, préstamos y vertederos propuestos afectan a LIG.

El EsIA incluye un estudio histórico de las parcelas que han tenido actuaciones potencialmente contaminantes de suelos. Concluye que existen 2 emplazamientos con suelos contaminados afectados por los trazados del estudio informativo, 01059-01317 (tipo industrial) atravesada por el falso túnel en el T01 y en la parcela 01059-01787 (tipo vertedero), atravesada en superficie por el T02, en los que se realizarán estudios en fases posteriores para valorar si presentan algún tipo de componente químico o nocivo de cara a la eliminación o valorización de ese suelo. Con respecto a las ZIAS, nuevos préstamos y vertederos se han seleccionado evitando su ubicación sobre suelos potencialmente contaminados, por lo que no existen nuevas zonas que requieran de un estudio preliminar del suelo.

Respecto a los impactos y medidas en fase de construcción, el EsIA destaca los siguientes:

– Se prevé una afección sobre el modelado del terreno como consecuencia de la ocupación del espacio que supone la infraestructura y de los movimientos de tierra de la actuación. El T01 es excedentario por presentar unos volúmenes de excavación muy elevados y el T02 es deficitario respecto a los materiales necesarios para su ejecución. Para el T01 se considera que únicamente se produce afección al modelado del terreno por los movimientos de tierras debidos a las excavaciones y los terraplenes (1.588.546,00 m<sup>3</sup>). Sin embargo, al desarrollarse el trazado a través de una zona urbana, la geología y geomorfología ya se encuentran totalmente modificadas. En lo que respecta a las necesidades de terraplén, éstas quedan cubiertas por los volúmenes excavados. En cuanto a las necesidades de vertedero, aunque los volúmenes de tierras procedentes de la excavación son elevados, éstos pueden reutilizarse parcialmente en la ejecución de los rellenos de los trazados del T02. En el caso de que se proceda a abrir nuevas zonas de vertedero para el depósito de las tierras excedentarias, el impacto sobre la geología y la geomorfología se considera moderado. Respecto al T02, provocan afección al modelado del terreno los desmontes y terraplenes, y la retirada de tierra vegetal, con un valor global de movimiento de tierras de 1.502.630,70 m<sup>3</sup>. Por tanto, respecto al T02, el impacto sobre la geología y la geomorfología se considera severo por la envergadura de los terraplenes previstos. Se proponen medidas como el control de la superficie de ocupación, mediante la programación de los movimientos de tierra, la planificación de las actividades de obra y el jalonamiento/cerramiento temporal de la zona de obras, así como el acondicionamiento de las nuevas formas del relieve.

– Las actuaciones planteadas no afectan al LIG 79 «Humedales y cuaternario de Salburua», ni a los Puntos de Interés Geológico PIG 995 «Gravera en terraza aluvial» y PIG 1085 «Gravera», por lo que se valora el impacto sobre el patrimonio geológico como compatible.

– Respecto a la edafología, la afección por destrucción directa de suelo se considera compatible en el T01. En el T02, se pueden adoptar medidas preventivas y correctoras consistentes en la minimización de las superficies de ocupación en fase de diseño y en la recuperación selectiva de la tierra vegetal para su uso en las labores de restauración, así como un adecuado extendido de la misma, valorándose este impacto como moderado. También se prevé afección a suelos potencialmente contaminados, que se valora como moderado en el T01 y compatible en el T02. El EsIA valora el impacto global

sobre los suelos como moderado. Respecto a las parcelas que contienen suelos potencialmente contaminados, se considera necesario realizar un estudio de investigación de la calidad de los suelos en coordinación con el órgano ambiental del Gobierno Vasco.

En cuanto a las ZIAs, deben cumplir una serie de requisitos durante su acondicionamiento y utilización, entre los que se encuentran la no afección a zonas de recarga de acuíferos, al nivel freático, ubicación al menos a 25 m de los cauces de los cursos de agua, etc. Respecto a los accesos, se evitará la apertura de nuevos caminos, utilizándose los existentes, pero evitando el paso por zonas urbanas.

Respecto a los impactos y medidas durante la fase de explotación, el EsIA destaca los siguientes:

– Se prevé una afección al modelado del terreno como consecuencia de la permanencia de la infraestructura y de las zonas de ocupación permanente. Los principales elementos afectados son las superficies de taludes generados, que, al igual que todas las demás superficies afectadas por las obras, serán objeto de adecuación morfológica y de integración ambiental y paisajística, pudiéndose adoptar medidas no intensivas para corregir el impacto, consiguiéndose una adecuada estabilización de los taludes a corto plazo. En lo que respecta a las zonas de préstamo y vertedero, se prevé la correcta adecuación morfológica de su superficie, mediante la adopción de formas suaves que se integren en el entorno y su posterior restauración ambiental y paisajística. Para el T01 el impacto se considera compatible por la ausencia de taludes y de necesidad de préstamos, a pesar de los excedentes de tierras a vertedero. Para el T02, se considera compatible, teniendo en cuenta que en la alternativa elegida se generan 92.442,464 m<sup>2</sup> de taludes, los cuales serán objeto de un correcto diseño y de restauración ambiental y paisajística, al igual que las zonas de vertedero y préstamo.

– Respecto a la edafología, se pueden generar procesos erosivos, impacto valorado como nulo en el T01 y moderado en el T02. Además, se valora el impacto residual sobre el suelo, que se ciñe a las zonas de ocupación permanente por parte de la infraestructura, en las que no es posible regenerar la cubierta edáfica existente en la situación preoperacional. En las ZIAs y en las superficies de préstamos y vertederos, el extendido de la tierra vegetal previamente retirada de la zona de obras permitirá la conservación de los suelos fértiles existentes. Los taludes generados como consecuencia de la ejecución de la infraestructura serán convenientemente estabilizados y revegetados previo aporte de tierra vegetal procedente de las zonas de ocupación.

El EsIA destaca que la minimización del impacto sobre este factor se estudiará, principalmente, a nivel de proyecto constructivo respecto a las distintas actuaciones previstas, así como de los proyectos de restauración de nuevos vertederos necesarios. También se incluirá un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, con el grado de detalle necesario.

La Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo de la Diputación Foral de Álava describe los terraplenes y superficies de ocupación ocasionados por los saltos de carnero proyectados en el tramo T02.

El promotor indica las zonas de préstamo y vertederos que han sido eliminados de la propuesta inicial por motivos ambientales, atendiendo al contenido de las alegaciones e informes de la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco, Dirección de Agricultura de la Diputación Foral de Álava, Ayuntamiento de Iruña de Oca y Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, entre otros. De esta manera, quedan eliminados de la propuesta los vertederos V-1, V-2, V-3, V-5 y V-8, y de la propuesta de préstamos la cantera C-2 y la gravera G-5. Una vez eliminadas estas superficies no aptas, la propuesta de vertido priorizará las canteras en explotación frente a las zonas degradadas y canteras abandonadas, garantizándose una capacidad de acogida de materiales excedentarios (2.157.974,62 m<sup>3</sup>) muy superior a las necesidades del estudio

informativo (729.942,1 m<sup>3</sup>), al igual que sucede con las necesidades de obtención de materiales.

La Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco realiza una serie de consideraciones adicionales sobre los préstamos y vertederos de cara a fases posteriores del estudio informativo, que el promotor ha valorado positivamente y aceptado.

La Sociedad Pública de Gestión Ambiental, IHOB, indica que el EsIA considera la existencia de parcelas que han soportado históricamente actividades potencialmente contaminantes. Con carácter previo a cualquier intervención sobre estos terrenos, se debe realizar un estudio de calidad del suelo que garantice que no existen riesgos asociados y la correcta gestión de los residuos. El promotor no realiza comentarios al considerar el citado organismo el estudio preliminar realizado adecuado.

## B.2 Hidrología superficial.

La zona de estudio se corresponde con la cuenca hidrográfica del Ebro y queda definida dentro de la llanura aluvial del río Zadorra en su curso medio, localizado al norte de las alternativas analizadas, que no es atravesado en ningún punto. El EsIA destaca que en la margen izquierda cabría diferenciar entre los cursos tributarios que mantienen un cauce superficial definido hasta su desembocadura en el Zadorra, de aquellos que drenan, en su parte baja, el territorio ocupado por la ciudad de Vitoria-Gasteiz y que han pasado a formar parte de la red de saneamiento municipal como colectores principales. Entre los primeros, destaca el arroyo Gastúa y el barranco Basacuenta, que confluyen ya unidos al Zadorra; el arroyo Cerio; el arroyo Errekabarri (o San Lorenzo) y el río Alegría que se encuentra canalizado en su tramo final, recogiendo otros canales de funcionalidad agrícola como el Canal de la Balsa. Aguas abajo de Vitoria-Gasteiz, también vierte directamente al Zadorra, por su margen derecha, el arroyo Torroquico. Entre los cauces integrados en el sistema de saneamiento de la ciudad, destacan el río Santo Tomás, su afluente el Errekaleor y el río Alí.

Los trazados planteados atraviesan una serie de cauces de mayor o menor entidad, que, según el EsIA, son en el T01 el arroyo Torroquico y el río Alí, y en el T02 son el río Errekaleor, río Santo Tomás, arroyo San Lorenzo o Errekabarri, río Cerio, río Alegría, canal de la Balsa y arroyo Gastúa. Asimismo, el EsIA indica que, de los 9 vertederos propuestos, el V-1, V-6 y V-7 interfieren con cauces superficiales. Adicionalmente, se detalla el estado de las masas de agua superficiales identificadas, indicando que la calidad de las aguas de todos los ríos y arroyos atravesados es «peor que bueno» de acuerdo con los datos facilitados por la Agencia Vasca del Agua.

Se incluye un estudio de afección hidromorfológica que indica que no se generan modificaciones hidromorfológicas cuando los cruces de las alternativas con los cauces se producen sobre la plataforma actual, puesto que la zona ya se encuentra modificada por la infraestructura existente y por las Obras de Drenaje Transversal (en adelante ODT) que les da continuidad. Por tanto, se ha realizado el estudio para aquellos cauces que son atravesados por las alternativas mediante una nueva plataforma, los ríos San Lorenzo y Alegría. Los elementos de calidad hidromorfológicos permiten clasificar el estado o potencial ecológico de las aguas en muy bueno o bueno, teniendo en cuenta el índice de calidad del bosque de ribera (QBR). Respecto a los cauces estudiados, tanto para el arroyo San Lorenzo como el río Alegría, se clasifica la zona afectada como deficiente, por tener una fuerte alteración y calidad mala.

El humedal de Salburua, formado por dos lagunas principales, la balsa de Betoño y de Arkaute, se encuentra ubicado en el sector oriental de los depósitos aluviales cuaternarios, que ocupan un área total aproximada de 350 km<sup>2</sup>.

En fase de construcción, se han analizado los siguientes impactos:

– Alteración de la calidad de las aguas superficiales por riesgo de vertidos accidentales y movimientos de tierras. Respecto al T01, los cauces ya se encuentran atravesados por la plataforma existente y son cauces de escasa entidad y reducida



naturalidad, que discurren por una zona urbana consolidada, por lo que se considera compatible. En el T02 se atraviesan numerosas masas de agua, que presentan un estado global «peor que bueno». El impacto se valora como moderado, pudiendo adoptarse medidas para minimizar el riesgo de afección a la calidad de las aguas.

– Modificaciones del drenaje superficial por encauzamientos y desvíos de cauces. El EsIA destaca que no se ha previsto ningún encauzamiento o desvío de cauce en el diseño del trazado de las alternativas propuestas. Consecuentemente, se considera que ninguna de las alternativas analizadas supone afecciones a la hidromorfología de los cauces y, por tanto, el impacto se valora como nulo para todas ellas.

El impacto global sobre la hidrología superficial se valora como compatible en el T01 y moderado en el T02.

En fase de explotación, se valoran como impactos el efecto barrera, el riesgo de inundaciones por represamiento de los cauces interceptados y la alteración permanente del drenaje superficial. Para el diseño del trazado se ha realizado un estudio hidrológico que ha permitido definir los elementos de drenaje transversal necesarios para evitar el efecto barrera y posibles represamientos. Para el T02 se ha realizado un estudio de inundabilidad del río Alegría, el río Santo Tomás, el arroyo San Lorenzo y el arroyo Gastua y así evaluar la posible afección al comportamiento hidráulico de la zona, en comparación con la situación actual, con el objeto de minimizar las afecciones que se producen. El EsIA concluye que el drenaje superficial de todo el territorio atravesado por la infraestructura queda garantizado, valorándose el impacto como compatible. A su vez, se han valorado los impactos sobre la hidromorfología, de manera que para el T01 no existe vegetación de ribera que pueda verse afectada, por lo que se valora como nulo. Respecto al T02, las actuaciones previstas en los ríos Errekaleor, San Lorenzo, Cerio y en el arroyo Santo Tomás, se ciñen a los puntos de cruce de la plataforma existente, que ya se encuentran modificados por la infraestructura existente y por la ODT que les da continuidad, por lo que se valoran como nulos. Sin embargo, se analiza separadamente la afección sobre el río San Lorenzo y el río Alegría, que se valora en ambos casos como compatible.

El EsIA indica que el proyecto constructivo incluirá las medidas, garantías y estudios complementarios que deben realizarse cuando se disponga del nivel de detalle necesario para su realización y concreción.

Respecto a las medidas durante la fase de construcción, se prevé el control del arrastre de sedimentos a los cauces, con barreras de los tipos láminas filtrantes, balas de paja ramajes o de sacos terreros. También está prevista la instalación de balsas de decantación de carácter temporal en las ZIAs, así como puntos de limpieza de canaletas de hormigoneras. En aquellos puntos en los que los caminos de obra vadeen directamente cursos de agua, se construirán pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso de la maquinaria que requerirán para su ejecución la autorización administrativa del organismo de cuenca y serán demolidos tras la finalización de las obras, restaurando el cauce afectado. También se incluyen medidas para la protección de los cauces durante la ejecución de los viaductos.

El EsIA indica que, una vez aplicadas las medidas correctoras, consistentes en la adecuada ejecución de las estructuras previstas, evitando la afección a los cauces y su vegetación de ribera, colocando pilas y estribos de los viaductos fuera de la zona de servidumbre y llevando a cabo las correspondientes labores de limpieza y mantenimiento de los elementos de drenaje longitudinal y transversal, se estima que la afección a la hidrología queda reducida al potencial riesgo de inundación por avenidas extraordinarias. Se trata de un riesgo muy bajo, dado que el drenaje se ha calculado para el periodo de retorno de 500 años, por lo que valora el impacto como compatible.

La Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo de la Diputación Foral de Álava señala el impacto sobre la hidrología por el efecto barrera de los terraplenes en una zona llana inundable situada junto a las lagunas. Destaca la zona de terraplenes en el entorno de Zurbano (desde el P.K. 4+750) que atraviesan periodos de retorno de 10 y 100 años en mucha superficie.

La Confederación Hidrográfica del Ebro identifica las masas de agua superficiales que pueden verse afectadas: ES091MSPF243 (Río Zadorra desde la Presa de Ullivarri-Gamboa hasta el río Alegría (inicio del tramo modificado de Vitoria, e incluye tramo final río Sta. Engracia)); ES091MSPF244 (Río Alegría desde su nacimiento hasta su desembocadura en el río Zadorra (incluye ríos Mayor, Santo Tomás, Egileta, Errekelaor, Cerio, Arganzubi y Errekabarri)); ES091MSPF247 (Río Zadorra desde el río Alegría (inicio del tramo canalizado de Vitoria) hasta el río Zayas); ES091MSPF1025 (Encharcamientos de Salburua y Balsa de Arkaute) y ES091MSPF1045 (Encharcamientos de Salburua y Balsa de Betoño).

La Confederación Hidrográfica del Ebro realiza un análisis de los distintos cauces afectados y las obras de drenaje propuestas y concluye que, para el T02, las obras afectan al régimen de corrientes, aumentando las superficies inundadas o los calados previstos en el entorno de los ríos Alegría y Santo Tomás y los arroyos Gastúa y San Lorenzo. Concretamente para el río Santo Tomás, señala que el pontón previsto se considera insuficiente en la sección propuesta (8x2.5m). Señala que parte del trazado discurre por la zona afectada por avenidas de periodo de retorno de 100 y 500 años, y algunos tramos en el entorno del humedal de Salburua por avenidas de 10 años, según los mapas de peligrosidad y riesgo de la demarcación hidrográfica del Ebro. Concluye el citado organismo que debe evitarse que el trazado definitivo de la plataforma afecte a terrenos altamente inundables.

En relación con la protección del Dominio Público Hidráulico (en adelante DPH) y del régimen de corrientes, la Confederación Hidrográfica del Ebro considera más recomendable la alternativa oeste del T02, por la menor longitud de los terraplenes y menor efecto barrera. A este respecto, las actuaciones propuestas se consideran adecuadas en el T01 pero no así en el T02. Concluye que el proyecto constructivo deberá analizar y recoger una serie de criterios de diseño y conservación para obras de protección, modificaciones en los cauces y obras de paso, además de unos criterios técnicos que deberán respetarse. Respecto a la ejecución de terraplenes, se deberá analizar el efecto de los mismos en la llanura de inundación, diseñándolos de manera que sean lo suficientemente permeables al flujo de corrientes. Por todo ello, la Confederación Hidrográfica del Ebro indica que el proyecto constructivo deberá volver a ser informado por la misma.

El promotor manifiesta que, en fases posteriores de desarrollo del proyecto constructivo, se tendrán en cuenta los criterios de diseño y conservación para obras de protección, modificaciones de cauce y obras de paso del Real Decreto 638/2016, de 9 de diciembre, los condicionantes técnicos indicados y se someterán dichos proyectos a análisis e informe por parte del organismo de cuenca. Respecto al cauce del río Santo Tomás, explica que el pontón construido no tiene suficiente capacidad durante grandes avenidas y anega algunos edificios aislados subiendo la lámina de aguas hasta las proximidades del centro urbano, pero parece que los riachuelos recogen el agua desbordada y lo devuelven al río sin afectar gran número de viviendas. Indica que, durante el desarrollo de los proyectos constructivos será posible disponer de obras de drenaje adicionales de acuerdo con los criterios que se establezcan.

La Agencia Vasca del Agua realiza una serie de consideraciones centradas en el importante riesgo de inundabilidad en la zona de confluencia de los ríos Santo Tomás, San Lorenzo, Cerio y Alegría, donde se producen grandes extensiones inundadas. El promotor indica que, en fases posteriores, se definirán las soluciones constructivas con las premisas del estudio informativo.

Adicionalmente, el promotor ha realizado un estudio de inundabilidad con un modelo de simulación, a partir de los modelos de la situación actual facilitados por la Agencia Vasca del Agua para el T02. Los resultados muestran un nivel de riesgo que se considera medio o bajo según los criterios establecidos por el promotor (respecto a la probabilidad de inundación y la severidad en las manchas Q10, Q100 y Q500, respectivamente). Asimismo, respecto a la comprobación del comportamiento de los cauces existentes con las nuevas infraestructuras, según el promotor los modelos

comprueban que el diseño de viaductos propuestos no produce grandes diferencias en el régimen de flujo, siendo el problema principal en esta zona la escasa pendiente del terreno con un cauce para avenidas prácticamente inexistente, lo que hace que la inundación alcance una superficie elevada de terreno. Concluye el promotor que, para el T02, los viaductos diseñados se consideran adecuados desde el punto de vista hidráulico.

El condicionado de la presente resolución incluye una serie de condiciones sobre el factor hidrología superficial.

### B.3 Hidrogeología.

El promotor destaca que el alcance de los análisis y valoraciones hidrogeológicas en un estudio informativo son de carácter preliminar, identificando los posibles impactos susceptibles de producirse tanto en fase de construcción como en fase de explotación, pero sin llegar a cuantificar dichos impactos, dado que la falta de detalle en la definición de las estructuras y soluciones ingenieriles no lo permite. Se entiende igualmente que esta cuantificación del posible impacto que presentarán los túneles y estructuras subterráneas en el medio acuífero son trabajos por desarrollar en fases posteriores del proyecto.

El promotor realiza una serie de consideraciones previas sobre los objetivos de modelización, así como del grado de validez y de representatividad de sus resultados. Entre ellas, destaca que el objetivo fundamental de un estudio informativo es la identificación cualitativa de los posibles impactos y afecciones en las alternativas objeto de estudio, a efectos comparativos, así como la valoración de la viabilidad de las posibles medidas restitutivas a adoptar para solventarlos. Por tanto, el objetivo principal del modelo de flujo es estudiar, de forma general, la afección del apantallamiento al flujo subterráneo ocasionado por el soterramiento del trazado a su paso por el entorno urbano de Vitoria-Gasteiz, y valorar la viabilidad de las medidas de restitución propuestas (portillos y sifones). Así pues, habría que asumirlo como un modelo preliminar, a nivel de conjunto de todo el corredor ferroviario, de manera que los resultados habrán de revisarse adecuadamente en fases posteriores. Por último, en lo referente a la asunción de un umbral tolerable o asumible para los isoascensos e isodescensos del «efecto barrera», éste se ha establecido en -0,5 m, ya que, según las series piezométricas recabadas, una alteración de similar magnitud es la observada actualmente de forma natural en las oscilaciones piezométricas del ámbito de la ciudad de Vitoria-Gasteiz.

El EsIA incluye un estudio hidrogeológico que fundamentalmente se ha realizado a partir de los datos y conclusiones proporcionados por los siguientes estudios y documentos: «Control de niveles Freáticos previo a la inserción de la alta velocidad en Vitoria-Gasteiz. Informe Semestral: Septiembre 2018 - Abril 2019» (SAITEC, Abril 2019); «Control de niveles Freáticos previo a la inserción de la alta velocidad en Vitoria-Gasteiz. Informe Semestral: Marzo - Agosto 2018» (SAITEC, septiembre 2018); «Campaña complementaria de exploración geotécnica para el análisis de la aproximación a Vitoria-Gasteiz de la nueva red ferroviaria en el País Vasco» (JMS, 2018); «Estudio Geotécnico previo para la Inserción de la Alta Velocidad en Vitoria-Gasteiz» (SAITEC, enero 2018); «Estudio Geotécnico previo para la Inserción de la Alta Velocidad en Vitoria-Gasteiz» (SAITEC, marzo 2018); «Estudio y Seguimiento Hidrogeológico de integración del ferrocarril en la ciudad de Vitoria - Gasteiz», (CYE – LURGINTZA, 2014), en adelante EH VITORIA (2014); «Estudio Informativo del Proyecto de Integración del ferrocarril en la ciudad de Vitoria-Gasteiz» (Prointec, 2010), en adelante, EI INTEGRACIÓN (2010 - 2012); Ficha de caracterización de la Masa de Agua Subterránea Aluvial de Vitoria (012); Ficha de caracterización de la Masa de Agua Subterránea Cuartango – Salvatierra (013); «Mapa Hidrogeológico del País Vasco a escala 1:100.000» (1996, Gobierno Vasco et al.).

El entorno urbano de Vitoria-Gasteiz presenta sedimentos cuaternarios, de espesor más o menos reducido que constituyen un acuífero de gran interés medioambiental, puesto que tiene asociado un conjunto de lagunas y humedales, que forman el humedal de Salburua. Estos materiales se apoyan sobre un sustrato constituido por margas,

calizas margosas y margocalizas, de edad Cretácico superior. El EsIA indica que el ámbito de estudio se enmarca en dos Masas de Agua en el entorno urbano de Vitoria-Gasteiz, la MASb 090.012 Aluvial de Vitoria y MASb 090.013 Cuartango-Salvatierra.

La MASb 090.012 Aluvial de Vitoria está constituida por materiales detríticos, en general no consolidados y de tamaño de grano variable. Como características importantes, el promotor destaca que: el nivel freático está próximo a la superficie, por lo que han constituido fuente de abastecimiento a las poblaciones; es habitual la presencia de zonas húmedas de descarga; suelen estar conectados hidráulicamente con los cursos superficiales que los recorren, con relaciones de influencia / efluencia y presentan características hidroquímicas muy variables, lo que les hace muy vulnerables a la contaminación.

Su recarga se produce por infiltración de las precipitaciones sobre la superficie del aluvial y los excedentes de riego. La red superficial tiene carácter influente sobre el acuífero en algunos lugares del sector oriental, así como en periodos de avenidas. En el sector occidental, se ha comprobado la aportación subterránea a través de las calizas cretácicas. La descarga se produce de manera difusa a la red de drenaje y a través de zonas húmedas, siendo las más importantes las de Otaza en el sector occidental y las lagunas de Salburua en el sector oriental (Arkaute y Betoño). En el sector oriental las direcciones de flujo son coincidentes con las de la red superficial, con un sentido hacia las balsas de Betoño y Arkaute, que constituyen igualmente el nivel de base local para las descargas de esta zona. La piezometría del acuífero resulta muy somera en todo el entorno urbano, con profundidades entre 0 y 7 m, según los registros efectuados en el EH VITORIA (2014). Las oscilaciones están fuertemente condicionadas por la pluviometría, registrándose variaciones de hasta 4-6 m en algunos puntos, si bien de forma excepcional. Las conclusiones de este estudio revelan que el gradiente general es en dirección al río Zadorra, que marca el nivel de base y se considera como un límite de descarga del sistema hidrogeológico. En el sector oriental el flujo general es aproximadamente N-S pese a que el acuífero se estrecha coincidiendo con la red superficial, con un sentido radial hacia las balsas de Betoño y Arkaute.

La MASb 090.013 Cuartango-Salvatierra se sitúa en la Llanada Alavesa, bordeando los depósitos aluviales de Vitoria. La mayor parte de la extensión de esta masa de agua presenta una baja permeabilidad, por lo que la circulación subterránea se restringe a flujos someros cuya dirección está muy condicionada por la topografía local y en dirección a la red de drenaje superficial. La recarga se produce por infiltración de las precipitaciones, mientras que la descarga se realiza principalmente hacia los materiales cuaternarios de la masa Aluvial de Vitoria y la red hidrográfica (con la que está en contacto directo en aquellos cauces encajados suficientemente), además de pequeños manantiales. La piezometría de esta masa de agua en la zona de la estación se encuentra a niveles muy someros, con profundidades entre 3 y 9 m, que resultan muy similares a las del acuífero aluvial, que podría indicar la existencia de una conexión hidráulica entre ambos. Por su parte, las isopiezas determinadas dentro del EH VITORIA (2014) para este sustrato margoso indican la existencia de un flujo en dirección prácticamente N-S, hacia el cauce del río Zadorra, que constituiría el nivel de base regional y la principal zona de descarga.

Por otro lado, el EsIA identifica las zonas protegidas en el ámbito de estudio, utilizando información cartográfica disponible en el Portal GeoEuskadi (Agencia Vasca del Agua), y la documentación e información cartográfica del Portal de la Confederación Hidrográfica del Ebro, relacionada con el Plan Hidrológico de Cuenca 2015-2021. Indica que en el ámbito de estudio no se hallan captaciones o aprovechamientos para el abastecimiento actual a núcleos urbanos, ni tampoco manantiales significativos ni zonas de baño. Respecto a las zonas húmedas, se identifica la Zona húmeda de Salburua (IH211009). Asimismo, se incluye un inventario de puntos de agua del ámbito de estudio, utilizando las prospecciones llevadas a cabo tanto en las campañas geotécnicas más recientes (SAITEC 2017 y JMS 2018), así como las ejecutadas en el EH VITORIA (2014) y en las campañas correspondientes al EI INTEGRACIÓN. Además, recoge los datos de

los inventarios de puntos de agua de la Agencia Vasca del Agua, de la base de datos hidrogeológicos del Instituto Geológico y Minero de España y de la Base topográfica Nacional del Centro Nacional de Información Geográfica. Por último, se incluye un inventario de puntos de agua de la Confederación Hidrográfica del Ebro.

El EsIA incluye un análisis de la interacción entre las obras proyectadas y el acuífero, a través de la estimación de caudales drenados en fase de construcción y el estudio de un posible sistema de drenaje de filtraciones, así como por el estudio del posible efecto barrera de la estructura soterrada definitiva y posibles medidas de restitución del flujo subterráneo.

En la fase de construcción, se prevén los siguientes impactos:

– Riesgo de contaminación de los acuíferos por vertidos accidentales. Para el T01, dado que se desarrolla parcialmente sobre zonas de permeabilidad muy alta, existe un riesgo elevado de contaminación a las aguas subterráneas durante la ejecución del falso túnel. Con la adopción de medidas preventivas y protectoras no intensivas que minimicen el riesgo de afección a las aguas subterráneas durante la ejecución del soterramiento, se considera que el impacto sobre la hidrogeología en la fase de obras es moderado. Para el T02, se atraviesan zonas de permeabilidad muy alta, tanto en superficie (terraplenes y desmontes) como en viaducto. En los tramos en viaducto, las excavaciones son mínimas y puntuales, ciñéndose a las cimentaciones de las pilas. En cualquier caso, dado que las excavaciones en este tramo son de escasa entidad, y considerando la adopción de buenas prácticas ambientales, se estima que este impacto es compatible.

– Afección a puntos acuíferos y a zonas protegidas de la Confederación Hidrográfica del Ebro. En el caso de afección a puntos de agua, cabe destacar que en fases posteriores del proyecto se contemplará la reposición de todos aquellos afectados por las obras, de manera que se comprobará en campo la presencia o ausencia, así como la ubicación real, de todos aquellos procedentes de los inventarios existentes y recopilados en el EsIA. En el T01, respecto a las zonas protegidas, se destaca que los últimos 750 m se localizan sobre la zona vulnerable por nitratos correspondiente a la ES21\_1 Unidad Hidrogeológica Vitoria-Gasteiz, Sector Oriental, de manera que se considera que la ejecución del trazado podría provocar un impacto moderado. Para el T02, se localizan íntegramente sobre la zona vulnerable por nitratos correspondiente a la ES21\_1 Unidad Hidrogeológica Vitoria- Gasteiz, Sector Oriental, valorándose el impacto como moderado.

– La afección global derivada del riesgo de contaminación de los acuíferos por vertidos accidentales y de la afección a puntos acuíferos y a zonas protegidas de la Confederación Hidrográfica del Ebro, valorándose como moderado para ambos tramos. Se prevén medidas de protección de la hidrogeología, que incluyen recomendaciones con el fin de evitar que posibles contaminantes lleguen a alcanzar la zona saturada del acuífero.

Para la fase de explotación, el EsIA recoge una modelización a través de la construcción de un modelo hidrogeológico tridimensional para el T01, según el cual el túnel sin medidas de restitución de flujo, e independientemente del método constructivo, ocasionaría un «efecto barrera» que afectaría tanto al acuífero cuaternario aluvial como al acuitardo cretácico subyacente. Este efecto se manifiesta en forma de una elevación del nivel freático, de mayor o menor magnitud según la permeabilidad del medio, en el lado aguas arriba de la estructura con respecto al flujo subterráneo. De forma más o menos simétrica, se produce una depresión de los niveles freáticos en el lado aguas abajo de dicha estructura. Los ascensos y descensos piezométricos ocasionados por el «efecto barrera» de la estructura soterrada se calculan restando a las isopiezas obtenidas en cada escenario simulado las correspondientes al régimen natural actual tras la calibración. La simulación efectuada tras introducir en el modelo la estructura soterrada sin medidas de restitución de flujo (e independientemente del método constructivo), ha dado como resultado un «efecto barrera» apreciable. Los resultados del modelo indican que aguas arriba de la estructura (al sur), según el flujo subterráneo, se

obtienen ascensos piezométricos de hasta +1,6 m sobre los niveles freáticos actuales (analizado únicamente en situación de aguas altas), mientras que aguas abajo de la misma (al norte) se producirían descensos de hasta -2,6 m con respecto a éstos.

Por ello, resulta necesaria la propuesta de medidas de restitución de flujo en el tramo soterrado mediante la construcción de sifones. Se plantean 3 alternativas de limitación del efecto barrera a través de sifones, dispuestos cada 400, 200 o 100 m, indicándose que puede minimizarse hasta límites aceptables considerando la instalación de sifones cada 100 m. Para el T02 el impacto se valora como nulo, mientras que para el T01 se concluye que el impacto sobre la hidrogeología debido al efecto barrera en fase de explotación es moderado. Cabe indicar que, para el diseño técnico de los sifones, el promotor resalta la experiencia en actuaciones ejecutadas que garantizan el correcto funcionamiento de las mismas, en las que no han detectado un efecto barrera a través de controles periódicos del nivel piezométrico aguas arriba y abajo.

La Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco indica, respecto al T01, que las principales afecciones pueden generarse sobre el acuífero cuaternario por interrupción de los flujos del acuífero en la zona del arroyo Errekaleor, así como a los posibles efectos del tránsito de recursos hídricos dentro del acuífero y al funcionamiento hidrogeológico e hidrodinámico de la balsa de Betoño (ZEC/ZEPA Salburua).

La Confederación Hidrográfica del Ebro identifica las masas de agua subterráneas que pueden verse afectadas por el proyecto, ES091MSBT012 (Aluvial de Vitoria) y ES091MSBT013 (Cuartango-Salvatierra).

La Agencia Vasca del Agua realiza una serie de consideraciones centradas en las posibles afecciones al acuífero cuaternario de Vitoria-Gasteiz y a los flujos de agua subterráneos en la zona del río Errekaleor. Para el tramo soterrado, indica que la solución constructiva que se considere deberá diseñarse con la premisa de que la afección final no suponga una variación superior al valor estimado en la simulación realizada (0,5 m con respecto al flujo actual en situación de aguas altas). Asimismo, considera necesario que, en el análisis del efecto barrera provocado por la futura infraestructura, se determine la zona de flujo preferente y las áreas inundables por las avenidas de 10 años de periodo de retorno, que deberán remitirse a este organismo para su validación. El promotor indica que en fases posteriores se definirán las soluciones constructivas con las premisas indicadas en el estudio informativo. Además, señala que el río Errekaleor discurre actualmente en superficie, en todo su recorrido, hasta su desembocadura en el río Santo Tomás y que según la modelización de la posible afección al flujo subterráneo, sin medidas de restitución de flujo, tanto el curso del arroyo Errekaleor como el ámbito de las lagunas, quedan fuera del ámbito de la posible afección, por lo que no resulta previsible que se vean afectados. Por último, aporta el promotor el estudio realizado incorporando los cálculos solicitados por la Agencia Vasca del Agua a la cual fueron remitidos para su validación.

El informe del Instituto Geológico y Minero de España analiza la documentación aportada por el promotor en el EsIA, y valora con diversas observaciones y consideraciones la información hidrogeológica utilizada, así como el modelo hidrogeológico propuesto por el promotor para describir el funcionamiento de la masa de agua afectada por la infraestructura. Entre otras, propone la formulación de un nuevo modelo influenciado por parámetros con variabilidad temporal (dinámica de los niveles piezométricos, régimen de explotación, recarga de los acuíferos, etc.). Entre las conclusiones y recomendaciones realizadas por el citado organismo, destacan:

- El proyecto no informa del nivel real de riesgo al que están sometidas las lagunas por la construcción de las pantallas en el T01, ni del impacto potencial que sufrirían en caso de existir un funcionamiento deficiente, inadecuado o imprevisto de las medidas preventivas y correctoras adoptadas.

- El modelo matemático utilizado para analizar la interacción entre las obras y el medio acuífero no resuelve de forma satisfactoria el funcionamiento hidrogeológico de los humedales. El modelo se limita a simular la afección del apantallamiento al flujo

subterráneo en el acceso a Vitoria-Gasteiz, nutriéndose de los datos proporcionados en esta zona, lo que incrementa la incertidumbre sobre la valoración del alcance real de la afección y de la eficiencia de las medidas correctoras adoptadas. Por ello, se debe ampliar y completar el modelo aplicado en la zona del acceso a Vitoria-Gasteiz con datos e información referente a los humedales conectados a las masas de agua subterránea afectadas por el proyecto, para reproducir de forma fiable el comportamiento hidrogeológico del sistema.

El promotor responde de forma detallada a los aspectos reflejados por el Instituto Geológico y Minero de España, e incluye una ampliación de las valoraciones hidrogeológicas realizadas en el EsIA. Señala que tanto el modelo de flujo como el estudio hidrogeológico en general se enmarcan en un estudio informativo, con el nivel de detalle correspondiente y la información disponible en esta fase, de manera que estos resultados no se consideran definitivos y han de revisarse adecuadamente en fases posteriores del estudio del trazado. Así, el promotor ha actualizado el estudio hidrogeológico con análisis y conclusiones adicionales teniendo en consideración los informes emitidos a este respecto. En relación al funcionamiento hidrogeológico de los humedales y especialmente sobre las posibles afecciones al complejo lagunar de Salburua valora que, teniendo en cuenta la distancia de 450 m que separa la Balsa de Betoño de la línea de isodescensos de -0,5 m, entendidas estas como las zonas de alteración de flujo ocasionadas por el efecto barrera, el promotor descarta la afección aún sin medidas de restitución de flujo y no considera necesario proseguir el análisis contemplando la instalación de sifones. En definitiva, el estudio hidrogeológico completado amplía parte de la información referente a las aguas subterráneas, pero siempre haciendo hincapié en la necesidad de completar la información con los estudios pertinentes que han de abordarse en fases posteriores, ya que exceden el alcance y plazo establecido a un estudio informativo.

Como respuesta a las conclusiones y recomendaciones realizadas por el Instituto Geológico y Minero de España respecto al modelo matemático, el promotor destaca que el objetivo principal del modelo de flujo ha sido estudiar la afección del apantallamiento al flujo subterráneo ocasionada por el soterramiento de la vía de forma general y valorar la viabilidad de las medidas de restitución propuestas. Así pues, habría que asumirlo como un modelo inicial, a nivel general de todo el corredor ferroviario, para una evaluación conjunta del mismo, incluyendo el complejo lagunar de Salburua como una zona integrada en él. A nivel de estudio informativo, se carece de información para abordar modelizaciones más detalladas de zonas concretas que, por otra parte, exceden del alcance de un estudio informativo, de manera que han de abordarse por fuerza en fases posteriores.

El promotor incluye en el estudio hidrogeológico actualizado una serie de recomendaciones principales para las fases posteriores del proyecto, como proseguir y completar el estudio hidrogeológico, densificar la red de control para el seguimiento piezométrico del acuífero fuera de la traza del estudio informativo y otras medidas complementarias de seguimiento, además de vigilancia de edificaciones con sótano localizadas a menos de 500 m de la traza. Por último, incluye otras recomendaciones, como que durante la fase de obra, la ejecución de los sifones se llevará a cabo tras la de cada tramo de pantallas; en caso de que en estos se detecte que la restitución piezométrica a un lado y otro no fuere la deseada, cabe la posibilidad de ejecutar sifones adicionales intermedios de refuerzo, reduciendo la frecuencia de éstos (p.e. cada 50 m), a efectos de aumentar la eficiencia de la solución; en caso de detectar posibles afecciones a los niveles de agua en alguna de las lagunas del complejo de Salburua, debidas a las obras, cabe la posibilidad de realizar puntualmente un suministro extraordinario a partir de agua superficial (p.e. desde el cauce del río Alegría). Llegado este caso, previamente, habrá que solicitar y tramitar la solución con la Confederación Hidrográfica correspondiente o, en su defecto, el organismo que tenga las competencias transferidas en esta materia.

El condicionado de la presente resolución incorpora una serie de condiciones sobre el factor hidrogeología.

#### B.4 Atmósfera y cambio climático.

El EsIA describe el efecto de las acciones previstas sobre la atmósfera, que en la fase de construcción se restringe a la emisión de partículas contaminantes por el funcionamiento de los motores de combustión de la maquinaria de obra y al incremento de partículas en suspensión debido a las operaciones de despeje y desbroce del terreno, los movimientos de tierras, la circulación de la propia maquinaria, etc. Destaca que el impacto se producirá principalmente durante la fase de construcción, emitiéndose fundamentalmente CO<sub>2</sub>, CO, NO<sub>x</sub>, HC y partículas. En la fase de construcción, se estima para el T01 la emisión de 90,97 t NO<sub>x</sub>, 1,91 t N<sub>2</sub>O, 0,33t CH<sub>4</sub>, 22,73 t CO, 10,30 t NMVOC, 7,47 t PM<sub>10</sub>, 0,01 t NH<sub>3</sub>, 1670,40 t FC y 5241,13 t CO<sub>2</sub>. Para el T02 se estima la emisión de 36,50 t NO<sub>x</sub>, 0,74 t N<sub>2</sub>O, 0,13 t CH<sub>4</sub>, 8,74 t CO, 4,05 t NMVOC, 2,89 t PM<sub>10</sub>, 0,01 t NH<sub>3</sub>, 667,59 t FC y 2094,67 t CO<sub>2</sub>. El EsIA valora el impacto como compatible.

Respecto a la fase de explotación, señala unas emisiones estimadas a partir del tráfico previsto en el T01 de 4741,64 t Co<sub>2</sub>eq/año y en el T02 de 3791,83 tCO<sub>2</sub>eq/año. En este sentido, indica que el impacto producido por la puesta en circulación de trenes se caracteriza como positivo y se valora como muy favorable.

En cuanto a la adaptación al cambio climático, el EsIA analiza el documento «Necesidades de adaptación al cambio climático de la red troncal de infraestructura de transporte en España». Se indica que los mayores impactos derivarán de los cambios en las precipitaciones, las avenidas y el nivel freático, al tratarse de un soterramiento, y concluye que se cubren las necesidades de adaptación a corto plazo asociadas al cambio climático, valorando el impacto como compatible.

El EsIA contempla medidas de buenas prácticas ambientales para reducir los distintos tipos de contaminantes atmosféricos, como la cubrición de camiones, riego de superficies, limitación de velocidad, lavado de ruedas, etc.

La Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) considera que la actuación favorece la lucha contra el Cambio Climático y por tanto la considera adecuada.

#### B.5 Ruido y vibraciones.

El EsIA incluye un estudio de ruido en el que se revisa la legislación europea, nacional, autonómica y local de aplicación respecto al ruido. Indica que el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz tiene aprobada la zonificación acústica de su término municipal. Se ha realizado un inventario de las edificaciones existentes en el ámbito de estudio, considerando 200 metros a cada lado de la infraestructura como zona de posible afección a edificios sensibles y 70 m en la zona del falso túnel. El inventario recoge las características de cada una de las edificaciones y la categoría acústica que le corresponde de acuerdo con 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. Se han identificado edificaciones de uso residencial y residencial futuro, cultural, educativo, sanitario, terciario futuro, industrial e infraestructura. Los usos denominados futuros se han contemplado como zonas urbanizadas diferentes de las existentes, siendo sus objetivos de calidad acústica 5 dBA inferiores a dichas zonas. Por otro lado, se incluye una clasificación denominada «otros» que engloba edificaciones de uso agrario y naves de almacenaje. Este tipo de edificaciones han sido incluidas en la modelización acústica, como obstáculo, pero se han excluido del análisis de afección acústica, por no tener un uso asignado. El número total de edificaciones inventariadas es de 406. Para conocer la situación acústica actual del ámbito de estudio, se ha realizado una campaña de mediciones. Se han seleccionado 3 localizaciones estratégicas para conocer los niveles de ruido, principalmente en las proximidades de edificaciones sensibles. En la situación



actual existen superaciones de los Objetivos de Calidad Acústica (OCAs) en 7 edificaciones residenciales en el T01 y en 5 edificaciones residenciales a futuro en el T02.

Con el fin de prever los niveles de ruido durante la fase de explotación, se ha generado un modelo acústico para cada uno de los escenarios de cálculo, que permiten analizar el cumplimiento de los índices acústicos de aplicación. Para alimentar los modelos de cálculo se ha realizado un inventariado, con la información catastral disponible relativa a las edificaciones existentes. Además, se ha utilizado la información relativa a circulaciones y velocidades, en la situación actual y futura, tanto para el T01 como para el T02. En la situación futura, se prevé una superación de los valores límite de inmisión (VLIs) en el T01 en 19 edificaciones de uso residencial, 5 edificaciones residenciales que se encuentran de un nuevo desarrollo y 2 edificios de uso educativo, mientras que en el T02 se prevé superación en 4 edificaciones residenciales. Respecto a los OCAs en la situación futura, se prevé su superación en el T01 en 12 edificaciones de uso residencial, 5 edificaciones residenciales que se encuentran dentro de un nuevo desarrollo y 2 edificios de uso educativo, mientras que en el T02 no se superan los OCAs en ninguna edificación.

El promotor destaca que los proyectos constructivos incluirán como prescripciones las medidas de control necesarias sobre las fuentes generadoras de ruido, con objeto de reducir al máximo las emisiones acústicas. Se prevé aplicar medidas preventivas generales como la limitación de la velocidad, inspecciones técnicas verificadas, etc.

El EsIA indica que durante la fase de construcción se producirá un incremento de los niveles sonoros por las acciones derivadas de la ejecución de la obra. El área de mayor impacto se concentra en unos 60 m de radio desde la maquinaria a utilizar, a partir de la cual los equipos generarán niveles sonoros inferiores al OCA residencial nocturno (55 dBA), el mayoritario en el entorno. Se propone, con objeto de proteger las edificaciones sensibles donde se prevé una superación de los OCAs, la instalación de 27 pantallas acústicas móviles que se irán trasladando a medida que avance la obra, con una longitud de 1.717,3 m en el T01 y de 692,1 m en el T02. En el T01 el impacto se valora como severo y en el T02 como moderado. Durante la fase de explotación, el EsIA valora que el incremento de los niveles sonoros a consecuencia del tráfico de trenes como moderado, por lo que propone la instalación de 18 pantallas acústicas metálicas de doble absorción, 12 en el T01 y 6 en el T02, con una superficie total de 9945,6 m<sup>2</sup>. Con estos apantallamientos propuestos el promotor garantiza el cumplimiento de la legislación de aplicación en el ámbito de estudio y para una altura relativa de 4 metros respecto al terreno.

El condicionado de la presente resolución incluye una condición sobre el factor ruido.

El EsIA incluye un estudio de vibraciones que destaca que se generarán en mayor medida durante la fase de construcción del túnel proyectado en el T01, ya que se enmarca en el núcleo urbano de Vitoria-Gasteiz donde se espera que haya afección por vibraciones durante las excavaciones subterráneas. Por ello, el impacto del incremento de los niveles vibratorios en el T01 se valora como moderado y en el T02 como compatible. En la fase de explotación, el incremento de los niveles vibratorios en el T01, según las distancias a las que se encuentran los edificios de uso residencial, sanitario y de uso educativo o cultural, se prevé que se encuentren por encima de los límites autorizados por la legislación aplicable, por lo que el impacto se valora como severo. Respecto al T02, al inicio del trazado se localizan varias edificaciones en las que existe superación, por lo que se valora como moderado. Como medida correctora se prevé el uso de mantas antivibratorias en 6 tramos del trazado para cumplir con la legislación vigente, con una longitud total de 1480m de manta antivibratoria, en la que se instalarán 5 de ellos en el T01 en una longitud total de 1.290 m, y 1 tramo en el T02 en una longitud de 190 m. Por último, destacar que esta medida se detallará y corroborará en los correspondientes proyectos constructivos que se desarrollen.

La Dirección de Salud Pública y Adicciones del Gobierno Vasco, con el objeto de evitar efectos negativos en la población, considera importante en el desarrollo y

explotación del proyecto, entre otros aspectos, el cumplimiento de niveles de exposición en la población por vibraciones y campos electromagnéticos, análisis de posibles impactos en la población que pueden generar las medidas de mitigación del ruido contempladas y posibles medidas para evitar el efecto barrera que generará la infraestructura. El promotor destaca que los niveles de vibraciones cumplirán la legislación vigente. Respecto a la exposición electromagnética, indica que con la intensidad que circulará por los conductores de la catenaria y el nivel de tensión, se superarían los valores de campo recomendados a menos de 5 m de los conductores, por lo que se considera aceptable. Los impactos sobre la población de las medidas de mitigación del ruido son el efecto barrera y el impacto paisajístico, respecto de las cuales el promotor no prevé que se incremente el efecto barrera por las pantallas acústicas, mientras que respecto a la integración paisajística, en fases posteriores se elaborará un estudio acústico de detalle que definirá las medidas correctoras a adoptar e incluirá un estudio de integración paisajística.

La Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco realiza una serie de consideraciones sobre las pantallas acústicas en los tramos en superficie del trazado. Propone que respecto a las medidas correctoras propuestas se incluyan tanto los edificios de uso residencial (en todas sus plantas) como los espacios públicos y las parcelas que se encuentran urbanizadas pero sin consolidar con edificaciones; un uso de pantallas acústicas con diseño y materiales que reduzcan el impacto visual y la afección paisajística; que se incorporen medidas de diseño y ubicación de las pantallas acústicas (se incorporen viseras, pantallas acústicas intermedias entre las vías, etc.) que garanticen el cumplimiento de los valores límite admisibles; el estudio del efecto túnel en la entrada y salida del falso túnel y se propongan las medidas necesarias para mitigar su efecto. El promotor indica que en fases posteriores de desarrollo se tratarán todos estos aspectos con el objeto de minimizar las afecciones indicadas en la medida de lo posible.

#### B.6 Flora y vegetación.

El EsiA identifica diferentes unidades vegetales en la zona de estudio: robledales, quejigares, matorral, vegetación de ribera, humedales, prados y cultivos, antrópico, parques y jardines urbanos y plantaciones forestales, manteniéndose en la actualidad retazos de la vegetación potencial que son los quejigares y robledales en distintas etapas de degradación. Los usos antrópicos han desplazado de las áreas aprovechables para la agricultura intensiva a las especies arbóreas de las etapas maduras, ocasionando un paisaje vegetal profundamente transformado en el que los bosques están reducidos a islotes a punto de ser absorbidos por un paisaje totalmente humanizado.

En el T01, la práctica totalidad del territorio atravesado se corresponde con zonas antropizadas del núcleo urbano de Vitoria-Gasteiz, con excepción de pequeñas superficies de cultivos. En el T02, se atraviesan principalmente terrenos cultivados, aunque también puntualmente zonas antrópicas, matorral, prados y pastizales, robledal, vegetación de ribera y zonas húmedas. Las ZIAs se localizan en terrenos cultivados y respecto a las zonas de vertido, el V-7 y V-9 no presentan una cubierta vegetal ya que se encuentran degradadas por la actividad extractiva o por el vertido de excedentes. Sin embargo, los vertederos V-4 y V-6 presentan fundamentalmente vegetación ruderal-nitrófila, caracterizado en la clasificación anterior como antrópico. Las zonas de préstamo propuestas (ZP-1, ZP-2 y ZP-3) se localizan sobre zonas de cultivos.

Respecto a especies de flora protegida, se identifican citas de la especie *Narcissus asturiensis*, con la categoría «de interés especial» en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas (en adelante CVEA), cerca de las actuaciones del estudio informativo. A unos 500 m del tramo soterrado se localiza el árbol singular ES211007 *Sequoia* de Vitoria-Gasteiz, declarado mediante Decreto 265/1995, de 16 de mayo, por el que se declaran árboles singulares en la Comunidad Autónoma del País Vasco, el cual no se verá afectado.

En la fase de construcción, se prevé como afección la eliminación de la cubierta vegetal como resultado del despeje y desbroce, creación de caminos auxiliares de obra, instalaciones de obra, etc. Se considera que el impacto sobre la vegetación es moderado en el T01 ya que se ha previsto la tala de numerosos ejemplares de arbolado ornamental del ayuntamiento. Respecto al T02, se afecta a un total de 114.559,09 m<sup>2</sup> de formaciones vegetales de interés de prados y pastizales, matorrales, robledales, plantaciones forestales, vegetación de ribera y humedales, por lo que el impacto se valora como moderado. Se adoptarán medidas preventivas de control de las superficies de ocupación y, además, todas las zonas afectadas por las obras serán objeto de integración ambiental y paisajística. Respecto a la afección a especies de flora protegida, ninguna de las actuaciones previstas ni las zonas de vertedero propuestas afectan a taxones de flora incluidos en la Lista Roja de la Flora Vascular ni al ámbito de aplicación de los planes de recuperación para especies de flora. El impacto global se considera nulo para el T01 y moderado para el T02.

En la fase de explotación, se prevé como impacto la pérdida de vegetación por la ocupación definitiva. Considerando que el principal impacto sobre la vegetación se ha producido con los desbroces en fase de construcción, se valora el impacto sobre la vegetación en fase de explotación como nulo para el T01 y compatible para el T02.

Una vez aplicadas las medidas correspondientes, el impacto residual que queda sobre la vegetación, al igual que el que se produce sobre el suelo, se ciñe a las zonas de ocupación permanente por parte de la plataforma ferroviaria en las que no es posible regenerar la cubierta vegetal existente en la situación preoperacional. Se valora como nulo en el T01 y compatible en el T02.

Para los proyectos constructivos, el promotor propone como medida de diseño la minimización de las superficies de ocupación proyectadas, además de que el proyecto constructivo lleve a cabo un inventario del arbolado urbano afectado en el T01, para su posterior compensación. Durante la fase de construcción, se establecen medidas como el control de la superficie de ocupación (mediante jalonamientos, planificación de actividades, programación de movimientos de tierra, etc.), restricciones del desbroce y protecciones específicas de vegetación, etc. Durante la fase de explotación, se prevén medidas como seguimiento de las tareas de revegetación, sanidad forestal, etc.

El EsIA incluye las principales actuaciones a realizar en el proyecto de restauración vegetal e integración paisajística. A este respecto, se definen objetivos y criterios generales, se identifican las tipologías de las superficies a tratar, las siembras e hidrosiembras a realizar, las plantaciones y una descripción de los tratamientos de restauración, revegetación e integración paisajística en las distintas zonas afectadas. También se recoge un calendario de época de plantaciones y siembras. Adicionalmente, se prevé llevar a cabo actuaciones compensatorias en la superficie liberada por el desmantelamiento del ferrocarril actual (una superficie aproximada de 45.000 m<sup>2</sup>) definidas en el apartado B.8, así como las que se realizarán en los taludes en terraplén y desmontes en una superficie de 157.595,96 m<sup>2</sup>.

La Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo de la Diputación Foral de Álava considera que el proyecto de restauración medioambiental e integración paisajística debe definir con detalle y garantizar la ejecución de todas las medidas necesarias para evitar, corregir y compensar los posibles impactos significativos sobre el ecosistema y su funcionamiento, así como para la integración paisajística. Entre estas medidas se deberían incluir las plantaciones de refuerzo de la vegetación ribereña en los cauces y en otras zonas para mejora de los robledales isla del ámbito que se afecte, así como el apantallamiento vegetal con especies arbóreas autóctonas en ámbitos de fragilidad paisajística. El promotor indica que se incluirán dichas prescripciones en el proyecto de restauración medioambiental e integración paisajística. Se ha incluido una condición al respecto en el condicionado de la presente resolución.

### B.7 Fauna.

El EsIA incluye un estudio faunístico en el ámbito de estudio en el que se ha tenido en cuenta el análisis de los hábitats faunísticos, las especies sensibles, las áreas de interés para la fauna y los corredores ecológicos. Este estudio se ha realizado con los datos obtenidos de la consulta de la bibliografía existente y trabajo de campo. Del mismo modo, se incluye documentación del centro de estudios ambientales (CEA) del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, con información sobre las especies más sensibles y sus áreas de distribución y alimentación. En total se han identificado 52 especies de aves, 5 especies de mamíferos y un anfibio. De ellas, cabe destacar especies como el visón europeo (*Mustela lutreola*) en la categoría «en peligro de extinción» en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEA) y en el CVEA y la rana ágil (*Rana dalmantina*) en la categoría «vulnerable» en el CEEA y en el CVEA.

Respecto a los planes de gestión de especies protegidas, el EsIA señala los siguientes por estar presentes en el ámbito de estudio: Plan de gestión del avión zapador (*Riparia riparia*) en el Listado de Especies en Régimen de Protección Especial (LESRPE) y en la categoría «vulnerable» en el CVEA; Plan de gestión del visón europeo (*Mustela lutreola*), para el cual el ámbito de aplicación del plan de gestión abarca la totalidad de la red hidrográfica alavesa y se consideran áreas de interés especial las lagunas de Salburua; Plan de gestión de la nutria (*Lutra lutra*) en el LESRPE y en la categoría «en peligro de extinción» en el CVEA; Plan de gestión del pez zaparda (*Squalius pyrenaicus*) en la categoría «en peligro de extinción» en el CVEA.

En la fase de construcción, se prevé que se produzcan cambios en el comportamiento de las comunidades faunísticas, impacto que se considera compatible. También se prevé la destrucción de hábitats por ocupación de suelos y movimientos de tierra, impacto que en el T01 se valora como nulo y compatible en el T02. También se prevé un impacto por el incremento en los niveles sonoros y molestias a la fauna, que se valora como nulo en el T01 y compatible en el T02. Por ello, valora globalmente los impactos en fase de construcción sobre la fauna como nulos en el T01 y compatibles en el T02.

En la fase de explotación para el T02, se valoran, entre otros, los siguientes impactos:

- Impacto provocado por el incremento de los niveles sonoros y molestias a la fauna, que se valora como compatible.
- Impacto por colisión y electrocución sobre avifauna y quirópteros con los trenes en movimiento y la catenaria, así como la electrocución con los tendidos eléctricos asociados. Existen grupos de aves especialmente sensibles a este tipo de afecciones, destacando aquellas de vuelo bajo, así como las rapaces diurnas y nocturnas. El EsIA destaca diversos factores que determinan el riesgo de colisión, como el trazado de la línea de ferrocarril (cambios de rasante, tramos en terraplén que aumentan el riesgo de colisión, etc.), velocidad e intensidad de tráfico o la densidad, tipo y trazado de los elementos de electrificación. El impacto se valora como compatible.
- Impacto sobre la fauna protegida. Destacan las siguientes especies que pueden verse afectadas: avión zapador, milano real (*Milvus milvus*) en la categoría «en peligro de extinción» en el CEEA y en el CVEA y colirrojo real (*Phoenicurus phoenicurus*) en la categoría «vulnerable» en el CEEA y en el CVEA, aunque los impactos sobre estas especies se valoran como compatibles. La afección a la rana ágil se valora como severa, ya que se localizaron puestas en las lagunas de Maumea, dentro de la ZEC Robledales Isla de la Llanada Alavesa, a las que los trazados afectan directamente y de las cuales depende la especie para su reproducción, así como a la zona de roble pedunculado que utiliza como refugio. Respecto al visón europeo y la nutria, se valora como moderado.
- Impacto sobre la fauna no protegida. Destaca que la mayor riqueza de especies se localiza en el entorno de Salburua. Se valora como compatible.

– Impacto sobre quirópteros, que se valora como moderado. La valoración global del impacto sobre la fauna que se recoge en el EsIA es nulo en el T01 y moderado en el T02.

El promotor propone, además de las medidas relacionadas con el efecto barrera del apartado B.8, las siguientes medidas:

- Realización de una prospección faunística con anterioridad al inicio de las obras, con el fin de detectar la presencia de especies protegidas.
- Establecimiento de restricciones temporales de las actividades de obra en el entorno de las zonas húmedas, que se han detallado en el apartado B.8.
- Medidas para reducir el riesgo de muerte por colisión a través de un cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura continuo y efectivo. Adicionalmente, se prevé llevar a cabo refuerzos del cerramiento para grupos faunísticos específicos, como la adaptación del cerramiento perimetral para anfibios y pequeños mamíferos (nutria y visón).
- La instalación de 23 rampas de escape para grandes mamíferos, que accidentalmente hayan accedido al interior de la vía, unidireccionales próximos a los pasos de fauna, en tramos de fácil acceso a la vía en ambos márgenes.
- Instalación de dispositivos tales como espirales y esferas anticolidión, placas colgantes, cintas y bandas, etc. para reducir el riesgo de muerte por electrocución.
- Medidas protectoras en corredores forestales y fluviales, así como medidas protectoras en medios abiertos y zonas urbanas dirigidas a los quirópteros.
- Medidas de protección de la fauna acuática, con el fin de mantener en todo momento los cauces fluviales en su estado original, manteniendo la calidad de sus aguas y su vegetación de ribera. Se instalarán barreras de sedimentos en todos los cauces y lagunas que potencialmente puedan presentar individuos de las especies sensibles.

Constan en el expediente diferentes informes con consideraciones relativas a la fauna cuyo contenido está reflejado en el apartado B.8. de la presente resolución.

B.8 Espacios naturales protegidos, Red Natura 2000, Hábitats de Interés Comunitario (HIC) y conectividad ecológica.

El EsIA incluye la descripción y el análisis de los espacios naturales protegidos presentes en el ámbito de estudio basándose en la bibliografía de las instituciones responsables de medio ambiente de las Administraciones Central y Autonómica. Destaca que no se verán afectados en el ámbito de estudio reservas de la biosfera, parques naturales, biotopos protegidos ni árboles singulares. En el ámbito de estudio se localiza el humedal Ramsar 3ES047 Salburua. Las ZIAs, préstamos y vertederos propuestos se sitúan fuera y alejados de los humedales Ramsar.

En la fase de construcción, se valora la afección a espacios protegidos o de interés natural. Esta categoría engloba en el EsIA las afecciones a humedales Ramsar, Montes de utilidad pública, el inventario español de humedales, corredores ecológicos y Planes Territoriales Sectoriales (en adelante PTS), así como HIC. Para el T01 se valora como compatible, mientras que, para el T02, se valora como moderado. En la fase de explotación, esta afección se valora como nula en el T01 y compatible en el T02. Por otro lado, la valoración del impacto residual, que se deberá a la ocupación definitiva del territorio por parte de la infraestructura dentro de dichos espacios, es nula en el T01 y compatible en el T02.

El EsIA incluye un estudio de afección a Red Natura 2000 sobre la ZEC ES2110013 «Robledales Isla de la Llanada Alavesa» (en adelante ZEC Robledales Isla) y la ZEC/ZEPA ES2110014 «Salburua» (en adelante ZEC/ZEPA Salburua), que se ha elaborado siguiendo las «Recomendaciones sobre la información necesaria para incluir una evaluación adecuada de repercusiones de proyectos sobre Red Natura 2000 en los documentos de evaluación de impacto ambiental de la A.G.E». La «Información adicional sobre Red Natura 2000», presentada por el promotor en respuesta al requerimiento

realizado por este órgano ambiental analiza el impacto sobre los flujos migratorios, el impacto sobre los flujos de fauna terrestre, el impacto sobre la conectividad ecológica entre los distintos espacios naturales del entorno y el impacto sobre el visón europeo, la rana ágil y el galápago leproso. Además, incluye medidas para la permeabilización de la línea (6 nuevos pasos de fauna para anfibios y 3 para pequeños mamíferos, así como la ampliación de otros dos ya previstos), medidas para la protección de las especies faunísticas más sensibles, medidas para la restauración medioambiental y paisajística y otra tipología de medidas como la ampliación de los pasos previstos, cambio en las características de los viaductos, nuevas estructuras de paso y adecuación de pasos inferiores proyectados. Por último, cabe destacar que esta nueva documentación no aporta nueva información referente a los impactos directos sobre cada espacio, ya analizados en el estudio de afección a Red Natura 2000 del EsIA.

Según el EsIA, en el ámbito de estudio se localizan los corredores forestales, que conectan las distintas teselas de vegetación arbórea y matorral, que principalmente se corresponden con espacios Red Natura 2000 y los corredores fluviales, masas y corrientes de agua que contribuyen a mejorar la conectividad interna de las áreas forestales. Adicionalmente, en el estudio faunístico se incluye la red de corredores ecológicos del País Vasco, de la cual forman parte varios espacios núcleo que se corresponden con los lugares de la Red Natura 2000 señalados previamente. Asimismo, para realizar el análisis de la conectividad faunística del ámbito de estudio se ha tenido en cuenta la información publicada por el CEA del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz «Estudio de conectividad ecológica en el Municipio de Vitoria-Gasteiz» (1998-actualidad) y el criterio experto, lo que ha permitido realizar un análisis exhaustivo de las distintas variables que afectan a la conectividad e incluir la definición de impactos que se detallan posteriormente. En este sentido, hay que destacar que la conectividad ecológica se ve afectada por la carretera N-104, en un tramo considerado de tensión por la concentración de atropellos de fauna.

En lo referente a la ZEC Robledales Isla, se indica que su plan de gestión centra sus objetivos de conservación en los hábitats y especies que han sido considerados «elementos clave» en el espacio, que son el HIC 9160 «Robledales pedunculados o albares subatlánticos y medioeuropeos del *Carpinion betuli*» y el HIC 9240 «Robledales ibéricos de *Quercus faginea* y *Quercus canariensis*», así como la rana ágil (*Rana dalmatina*). Se indica que, analizándose las actuaciones del proyecto, están en riesgo de afección tanto el HIC 9160 como la rana ágil. Adicionalmente, el EsIA indica que el plan de gestión incluye una regulación de los usos y actividades que pueden darse en el espacio, reseñando una serie de prohibiciones expresas que afectan a las actuaciones del estudio informativo, las cuales son un régimen preventivo y unas regulaciones específicas de los elementos clave del espacio. En este sentido los órganos competentes en Red Natura 2000 interpretan, respecto al régimen preventivo y teniendo en cuenta que la infraestructura ferroviaria atraviesa actualmente el espacio, que no se trata de una nueva infraestructura sino de la una modificación de la infraestructura existente. Respecto a las regulaciones específicas interpretan que no aplican al estudio informativo ya que, entre otros motivos, se va a desmantelar la vía actual y se va a aumentar la superficie de HIC 9160, mejorando el espacio en esta zona a través de las medidas compensatorias a implementar, aspectos desarrollados más adelante en el presente apartado.

Respecto a la ZEC/ZEPA Salburua, indica que se encuentra integrada por dos humedales (balsas de Betoño y Arkaute) alimentados principalmente por el acuífero subyacente, retazos de robledales húmedos, prados, algunas choperas y otros ambientes asociados. Respecto a este espacio, en el T02 no se analiza su afección directa al no verse afectado por las actuaciones previstas dada su ubicación.

El EsIA indica que el T02 atraviesa la ZEC Robledales Isla, en la parte de ese espacio conocida como Robledal Isla de Maumea, y pasa muy cerca de la ZEC/ZEPA Salburua. Por otro lado, las ZIAs, préstamos y vertederos se han seleccionado de manera que no afecten a los lugares Red Natura 2000, localizándose a más de 150 m de

estos espacios. Únicamente el V-7 se localiza a 45 m de la ZEC ES2110010 «Río Zadorra», pero al tratarse de una cantera existente, no se espera afección adicional sobre el lugar.

Respecto a los HIC, se ve afectado únicamente el HIC 6210 «Prados secos seminaturales y facies de matorral sobre sustratos calcáreos Festuco-Brometalia (parajes con notables orquídeas)» en el T01. El T02 atraviesa manchas de los HIC 6210, 91E0 «Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*» y 9160 «Robledales pedunculados o albares subatlánticos y medioeuropeos del Carpinion betuli». Respecto a las ZIAs, préstamos y vertederos, se han ubicado evitando el impacto a las comunidades vegetales que constituyen HIC. Se incluye en el EsIA una descripción de las principales características de los HIC presentes en el ámbito de estudio.

Respecto al visón europeo, la rana ágil y el galápago leproso (*Mauremys leprosa*) en el LESRPE y en la categoría «vulnerable» en el CVEA, se realiza una valoración de las afecciones sobre estas especies con base en los documentos técnicos más recientes y los datos disponibles de organismos oficiales sobre las tres especies clave objeto de conservación en los espacios Red Natura 2000 analizados. Respecto al visón europeo, se han detectado desplazamientos a lo largo del río Alegría, el Errekaleor, el Canal de la Balsa, Arroyo San Lorenzo y río Cerio, entre otros del ámbito de estudio. Respecto a la rana ágil, cabe indicar que las actuaciones planteadas en el T02 afectan directamente a la masa de agua de la cual depende la especie para la reproducción, así como a la zona de HIC 9160 que utiliza como refugio en el Robledal Isla de Maumea. Respecto al galápago leproso, se indica que las actuaciones planteadas en el T02 no afectan directamente a las masas de agua de las cuales depende la especie para la reproducción, que son las correspondientes a Salburua.

Respecto a los impactos sobre Red Natura 2000, el EsIA destaca que el T01 no afecta a estos espacios. Sin embargo, el T02 afecta directa e indirectamente a estos espacios. Se han valorado los siguientes impactos en la fase de construcción:

– Impactos directos:

- Destrucción de hábitats por ocupación del suelo y eliminación de la cobertura vegetal. Respecto a la ZEC Robledales Isla, la superficie destruida del HIC 9160 es de 0.041 ha, correspondiendo esta superficie de HIC en referencia al total en la ZEC (142 ha) del 0.029 %, por lo que se indica que el porcentaje de pérdida es muy pequeño. Sin embargo, el HIC 9160 en la ZEC es muy frágil y se enfrenta ya a numerosas presiones y amenazas como la fragmentación de hábitats y el efecto borde, además de ser un elemento clave en este espacio. Esto implica que una reducción de su superficie, aunque sea de pequeñas dimensiones, puede poner en peligro el estado de conservación del Robledal Isla de Maumea, que se ha calificado como favorable. Así, el EsIA destaca que este impacto compromete varios de los objetivos de conservación específicos establecidos por el plan de gestión del espacio, valorándose como severo sobre la ZEC Robledales Isla.

- Reducción del espacio vital de la fauna como refugio, alimentación, reproducción, etc. por destrucción del hábitat. Respecto a la ZEC Robledales Isla, se destaca que este impacto compromete varios de los objetivos de conservación específicos establecidos por el plan de gestión del espacio, valorándose este impacto como severo sobre la ZEC Robledales Isla.

– Impactos indirectos:

- Afección a hábitats por emisión de polvo y gases contaminantes. En la ZEC Robledales Isla, la masa de roble de la que se compone el HIC 9160 se encuentra en buen estado de conservación, entre otros motivos porque cuenta con una estructura adecuada y es ambientalmente funcional, de manera que no será especialmente vulnerable al presente impacto. Sin embargo, el promotor destaca, teniendo en cuenta los datos analizados en el EsIA sobre la situación del HIC en la ZEC, que no se puede

descartar que la exposición del robledal a las emisiones descritas derive en una degradación de la masa, empeorando así su actual estado de conservación. Concluye que el presente impacto compromete al menos uno de los objetivos de conservación específicos establecidos por el plan de gestión del espacio, valorándose como moderado sobre la ZEC Robledales Isla y como nulo sobre ZEC/ZEPA Salburua.

- Molestias a la fauna durante la ejecución de las obras por emisión de ruido, polvo, gases y otros contaminantes. Respecto al Robledal Isla, considerando la importancia que tiene la conservación de la rana ágil en la ZEC y su situación actual en la misma, el promotor afirma que el impacto generado por contaminación del medio aéreo podría resultar significativamente perjudicial para la ZEC valorándose como moderado sobre la ZEC Robledales Isla y como nulo sobre ZEC/ZEPA Salburua.

- Riesgos de contaminación sobre el medio hidrológico. En concreto sobre el Robledales Isla de Maumea, destaca que es altamente vulnerable a este tipo de impacto, puesto que está cubierto fundamentalmente por charcas que conforman un hábitat acuático, palustre y ripario. Así, concluye que este impacto puede comprometer varios objetivos de conservación del espacio, valorándose como severo sobre la ZEC Robledales Isla y como nulo sobre ZEC/ZEPA Salburua.

- Impacto sobre el visón europeo, la rana ágil y el galápago leproso. Las principales afecciones causadas por la nueva línea ferroviaria se producen a causa de la destrucción de su hábitat, que se valora como severo para la rana ágil y compatible para el galápago leproso, así como las molestias ocasionadas por ruido y al efecto barrera, que se valora como compatible para la rana ágil y el galápago leproso. Respecto al visón europeo, el impacto global se valora como moderado.

El impacto global sobre Red Natura 2000 durante la fase de construcción se valora como nulo en el T01 y como severo en el T02.

Por otro lado, en la fase de explotación, el EsIA prevé los siguientes impactos:

- Impacto por efecto barrera. Respecto al Robledal Isla de Maumea, se indica que el T02 encierra la zona de estudio por todos los frentes. Esto implica que todas las especies objeto de conservación del espacio presentan riesgo de afección. Estas especies son la rana ágil (*Rana dalmatina*), el ciervo volante (*Lucanus cervus*) en el LESRPE y en la categoría «de interés especial» en el CVEA y 25 especies de aves. En el caso del ciervo volante y de la rana ágil, la construcción de la infraestructura supondría el aislamiento de las poblaciones que se encuentran en el Robledal Isla de Maumea, lo que podría llevar a la desaparición a largo plazo de dichas poblaciones y suponer para la ZEC una pérdida irreparable. El impacto se valora como severo sobre la ZEC Robledales Isla y como nulo sobre ZEC/ZEPA Salburua.

- Impactos por atropellos y colisiones. Se valora como severo sobre la ZEC Robledales Isla y como nulo sobre ZEC/ZEPA Salburua.

- Impacto sobre los flujos migratorios sobre la ZEC/ZEPA Salburua. El promotor analiza este impacto a través de: la identificación de especies migradoras de avifauna y de otras especies sensibles que pudieran verse afectadas; la valoración de los corredores de flujo identificados en Salburua puesto que los desplazamientos diarios de las aves presentes en este espacio coinciden con grandes infraestructuras proyectadas, como el terraplén frente a Zurbano; un análisis de la idoneidad de hábitat que reafirma la zona de paso frecuente de estas aves con grandes infraestructuras y un análisis del efecto de la altura de la infraestructura. Concluye destacando la existencia de diversos factores que influyen en el riesgo de colisión, como el trazado de la infraestructura, la velocidad e intensidad del tráfico y la abundancia de fauna. Se valora como un impacto moderado.

- Impacto sobre los flujos de fauna terrestre en el marco de la ZEC Robledales Isla. El promotor incluye un análisis de la funcionalidad de las zonas de cultivo como áreas de conexión a través de la red de setos presente en el entorno, concluyendo que la nueva infraestructura presenta 2 puntos impermeables en cuanto a la red de setos (ya que se



ubicar los pasos de fauna a más de 250 m), valorando este impacto como moderado. También incluye un análisis del efecto barrera generado por los tramos terraplenados, especialmente en el entorno de Zurbano y del arroyo Gastúa, que se describen concienzudamente en la documentación complementaria.

– Impacto sobre la conectividad ecológica entre los distintos espacios Red Natura 2000 existentes en el entorno, considerando los flujos migratorios y terrestres definidos previamente. En el ámbito de estudio identifica corredores forestales, fluviales, entre zonas de cultivos (setos), de desplazamiento de quirópteros y flujos de avifauna. Una vez identificados los corredores utilizados por los distintos grupos faunísticos en sus desplazamientos, la infraestructura se ha diseñado buscando la continuidad de los distintos flujos existentes entre los espacios Red Natura ZEC/ZEPA Salburua y la ZEC Robledales Isla, así como entre los distintos bosquetes de Robledales Isla que conforman la ZEC de los Robledales Isla. En este sentido, el promotor resalta que el diseño de los pasos proyectados ha permitido permeabilizar todos los corredores identificados en esta zona, excepto las líneas de setos identificadas en el impacto anterior. En virtud de las medidas de diseño y correctoras propuestas, el impacto sobre la conectividad ecológica se valora como compatible.

– Impacto sobre el visón europeo, la rana ágil y el galápago leproso a causa del ruido derivado del tráfico ferroviario y los potenciales atropellos se define como compatible por los pasos de fauna diseñados que garantizan la continuidad de los desplazamientos.

Respecto a las medidas de diseño, cabe destacar que se establecen como zonas de exclusión de ZIAs los espacios naturales de interés identificados. Durante la fase de construcción, se establecen medidas específicas de protección de la calidad del aire, sobre los suelos y la geomorfología, de protección de la calidad de las aguas, sobre la vegetación y sobre la fauna de interés, todas ellas dirigidas a las posibles afecciones sobre estos espacios, que son comunes a este tipo de actuaciones.

El promotor ha incluido diversos elementos de permeabilidad en terraplenes como pasos de fauna (específicos o genéricos para grupos de anfibios, vertebrados, etc.), ODTs adaptadas, reposiciones de caminos con adaptaciones, pasos superiores a la plataforma ferroviaria y viaductos que aparecen detallados y especificados en la documentación elaborada por el promotor, y que para su diseño se ha tenido en cuenta las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (MAPAMA, 2015)». A modo de conclusión, respecto a las ODT, terraplenes y viaductos, el promotor señala que, desde el punto de vista de la continuidad ecológica y la permeabilidad faunística, las soluciones establecidas en el estudio informativo para dar continuidad a los cauces de la zona son adecuadas y suficientes, de manera que se garantiza su adecuación hidráulica y faunística, aunque indica que se podrían ajustar en fases posteriores introduciendo los cambios que fuesen necesarios. Entre ellas, se detallan algunas de las mencionadas:

– Adaptación de los ODT como paso de fauna, incluyendo pasarelas secas por la presencia de visón y nutria. También se prevé la adaptación de estructuras como arquetas, cunetas y areneros para evitar que se conviertan en trampas para pequeños mamíferos, anfibios y reptiles.

– Adaptación de los pasos superiores de reposición de caminos como pasos de fauna para lo que será necesario instalar pantallas opacas para evitar el deslumbramiento de las especies provocado por los vehículos.

– Adaptación de los pasos inferiores de reposición de caminos, si la calzada está pavimentada, mediante franjas de 1 m de ancho recubiertas con sustrato natural. Los accesos a los pasos inferiores se revegetarán y se instalará el cerramiento perimetral de manera que se conduzca a la fauna hacia el paso.

– Respecto a la avifauna, la instalación de pantallas anticolidión o postes exentos. En aquellos viaductos en los que no se prevea la instalación de pantallas opacas fonoabsorbentes, se instalarán postes exentos con una altura entre 5-6 m, con una

separación entre postes de 2 m en los cuatro viaductos sobre el arroyo San Lorenzo, en el viaducto sobre la N-104 y variante 3, en el viaducto sobre el río Alegría y en el viaducto sobre el arroyo Gastúa, así como en los terraplenes de más de 5 m de altura que interceptan los flujos migratorios previamente descritos.

– Respecto al visón europeo, se establece un cronograma por el que no se realizarán obras en el periodo comprendido entre el 1 de febrero y el 31 de agosto, para no afectar a su período de cría. Se prevé aplicar esta limitación en el río Alegría, Errekaleor, canal de la Balsa, arroyo San Lorenzo, laguna de Maumea, canal al sur Illaraza, charca de Txarakas y río Cerio. También se prevén medidas de diseño de hábitat en las riberas a actuar y adaptar el cerramiento perimetral.

– Respecto a la rana ágil, se establece un cronograma por el que no se realizarán actuaciones entre los meses de febrero y abril. Se prevén la instalación de barreras de anfibios en el entorno de los pasos de fauna situados en los ramales que encierran el Bosque Isla de Maumea. Se prevé una prospección faunística específica a lo largo de las charcas del robledal de Maumea, para capturar el mayor número posible de ejemplares, que se trasladarán inmediatamente a una de las charcas que se crearán como medida compensatoria en las inmediaciones de la vía.

– Respecto al galápago leproso, las medidas consisten en adecuar correctamente las estructuras de paso proyectadas.

El impacto global sobre Red Natura 2000 en la fase de explotación se valora como nulo en el T01 y como severo en el T02. Asimismo, el EsIA valora el impacto residual sobre la Red Natura 2000. Respecto a la ZEC/ZEPA Salburua se valora el impacto residual como nulo. Respecto a la ZEC Robledales Isla, se identifican como impactos apreciables la destrucción de hábitats por ocupación del suelo y eliminación de la cobertura vegetal, la reducción del espacio vital de la fauna como refugio, alimentación, reproducción, etc. por destrucción del hábitat y los riesgos de contaminación sobre el medio hidrológico. Por tanto, el promotor establece una serie de medidas compensatorias respecto a los mencionados impactos, que se detallan a continuación:

– La implementación de zonas húmedas (charcas) adecuadas para la rana ágil. Parte de estas actuaciones se llevarán a cabo en la superficie donde se dismantelará la vía de ferrocarril actual.

– La compensación forestal mediante repoblación del HIC 9160. Parte de estas actuaciones se llevarán a cabo en la superficie donde se dismantelará la vía de ferrocarril actual.

– La mejora de la red de setos y mejora de la conectividad en tramos fluviales.

– La instalación de cajas-refugio para quirópteros.

Por último, hay que destacar que el promotor ha realizado una valoración de la posible afección a la integridad de la Red Natura 2000. En virtud de las medidas de diseño y correctoras planteadas, el promotor concluye que no se producirán impactos significativos sobre los flujos de avifauna y de fauna terrestre, ni sobre las especies consideradas esenciales, garantizándose en todo momento la conexión ecológica del territorio atravesado. Como resumen de todo lo expuesto, el promotor concluye que el proyecto no afecta a la integridad de la Red Natura 2000.

La Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo de la Diputación Foral de Álava, en su primer informe, destaca que el T02 se localiza en una zona de extraordinaria calidad y fragilidad medioambiental, consecuencia de las dinámicas y flujos del complejo sistema hidrológico e hidrogeológico, cuyo elemento más sobresaliente es la ZEC/ZEPA y humedal Ramsar lagunas de Salburua. Se trata del afloramiento superficial más relevante del acuífero cuaternario de Vitoria-Gasteiz, alimentándose de dichas aguas subterráneas y también, de forma muy considerable, por una compleja red de ríos y arroyos superficiales que serían interceptados por el proyecto: Errekaleor, Santo Tomás, Canal de la Balsa, San Lorenzo (o Errekabarri), Cerio y río Alegría. Las conexiones entre los espacios Red Natura 2000 y la red de ríos y arroyos de la zona están íntimamente

conectados, por lo que cualquier impacto sobre una zona determinada se extiende rápidamente al conjunto de ecosistemas presentes. La conexión actual es fácil y continua a través de los campos de cultivo, los robledales isla, la vegetación ribereña y la lámina de agua (dado que cada pocos años la zona se inunda), de manera que estas zonas están catalogadas como Corredores Ecológicos del Territorio Histórico de Álava. En este sentido, destaca que el principal impacto del T02 es debido al efecto barrera de las sucesivas plataformas que bordean la ZEC/ZEPA Salburua e interceptan sus arroyos tributarios, proponiéndose terraplenes excesivamente largos y de alturas superiores a 10 m que merman y pueden llegar a impedir la permeabilidad ecológica, ya que además se afecta principalmente a los Corredores Ecológicos previamente identificados. Asimismo, indica que una parte considerable (más de 5 ha) de la ZEC Robledales Isla quedaría encajonada en el centro de una infraestructura triangular en el T02, encerrándose entre plataformas sucesivas dicho robledal y siendo totalmente insuficientes los pasos de fauna proyectados. Además, se limita notablemente la conexión ecológica del Robledal Isla de Maumea con el de Mendiluz y muy especialmente con la ZEC/ZEPA Salburua. En consecuencia, este organismo valora que «se afecta seriamente la integridad de la Red Natura 2000», de manera que considera necesario adoptar modificaciones en el proyecto que permitan evitar el efecto barrera y garantizar la protección de los espacios y de la fauna y flora del entorno, así como el mantenimiento adecuado de los procesos ecológicos.

Respecto a los requerimientos técnicos que implica el cambio de paridad en el T02, la Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo de la Diputación Foral de Álava señala que afecta muy seriamente a la integridad de la Red Natura 2000 tanto en la ZEC/ZEPA de Salburua como en la ZEC Robledales Isla, con gran dificultad de reducirse significativamente mediante medidas correctoras, a lo que el promotor responde que la complejidad del nudo no se reduciría si se eliminase el cambio de paridad del nudo de Arkaute. Por otro lado, respecto a las afecciones sobre la fauna, en especial sobre el galápago leproso, a la rana ágil y especialmente la magnitud del impacto sobre el visón europeo, el citado organismo destaca que la construcción de sucesivas barreras limitaría los movimientos de la fauna terrestre y particularmente semiacuática, que utilicen fundamentalmente los arroyos y zonas cultivadas. Por último, propone una serie de prescripciones con objeto de reducir los impactos ambientales previstos.

El promotor responde a las distintas medidas prescritas por el organismo, indicando aquellas que se analizarán en fases posteriores (recogidas en su mayoría en la «Información adicional sobre Red Natura 2000») y aquellas que no es factible implementar, entre las que destacan el aumento de las dimensiones de las ODT del arroyo Errekaleor, del arroyo Santo Tomás y del arroyo Cerio, el reajuste del viaducto San Lorenzo 4 y la ampliación de las soluciones en viaducto a partir del P.K. 4+750 en el entorno de Zurbano.

La Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco, en su primer informe, indica que se trata de una solución viaria muy compleja en una zona de gran fragilidad, por lo que propone el traslado del cambio de paridad a otra zona y una nueva alternativa al nudo de Arkaute, a lo que el promotor responde en el mismo sentido que a la Diputación Foral de Álava. Además, considera insuficiente el análisis de impactos sobre Salburua destacando su importancia como zona de refugio y paso. Señala una afección apreciable sobre la ZEC/ZEPA Salburua, al interrumpir su conexión ecológica con otros espacios naturales del entorno. En relación con la ZEC Robledales Isla, indica que se genera una afección importante sobre el Robledal Isla de Maumea, ya que queda «encerrado» en una suerte de triángulo viario que establece una importante barrera en torno al Robledal Isla, indicando que se genera una afección apreciable sobre este espacio, tanto en fase de construcción como en fase de explotación. La Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco valora lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 42/2007 y señala que las medidas compensatorias propuestas por el promotor no son suficientes para garantizar la coherencia global de la Red Natura 2000. Concluye señalando la afección apreciable del T02 sobre los espacios

ZEC/ZEPA Salburua y la ZEC Robledales Isla. El promotor destaca que únicamente se produce una afección apreciable sobre el espacio ZEC Robledales Isla y afirma que existen razones imperiosas de interés público de primer orden y que se garantizará la protección de la coherencia global de la Red Natura 2000 con la ejecución de las medidas compensatorias definidas y aquellas otras que sean precisas. Por último, la Dirección de Medio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco indica que debe revisarse el proyecto y reforzarse las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, indicando que se debe realizar un mayor esfuerzo respecto a: soluciones que minimicen el efecto barrera como el aumento de los viaductos previstos, incremento de las dimensiones de los pasos de fauna previstos, y especialmente de los diseñados para anfibios en Zurbano y entorno de Maumea; mayor definición de medidas correctoras dirigidas a todas las actuaciones, así como a la zona de desmantelamiento del ferrocarril; adecuar la definición de las medidas compensatorias al alcance y magnitud de los impactos generados, destacando distintos aspectos sobre las medidas compensatorias que habían sido planteadas por el promotor.

Posteriormente, en respuesta al documento «Información adicional sobre Red Natura 2000», la Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo de la Diputación Foral de Álava y la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco emiten informe conjunto al objeto de valorar si con los estudios abordados y las medidas propuestas puede darse continuidad a la tramitación ambiental sin necesidad de activar el procedimiento extraordinario previsto en el artículo 46.5 de la Ley de Patrimonio Natural y Biodiversidad. El informe realiza un análisis sobre la ZEC/ZEPA Salburua, sobre la ZEC Robledales Isla y sobre la generación de afecciones apreciables sobre la Red Natura 2000 respecto a: las medidas específicas de protección de avifauna, visión europeo, rana ágil y galápago leproso, que con carácter general se consideran adecuadas; el proyecto de restauración medioambiental e integración paisajística; las medidas compensatorias sobre la Red Natura 2000 para las que se necesitará asegurar la disponibilidad de terrenos necesarios para su implementación y el seguimiento ambiental. Adicionalmente, analiza las nuevas medidas propuestas y realiza diferentes matices sobre ellas. En lo referente a la ZEC/ZEPA Salburua, indican que se ha estudiado su papel como zona de paso y estancia de aves migratorias y se ha reforzado el análisis del efecto barrera sobre la fauna terrestre, especialmente en el entorno de Zurbano y del arroyo Gastúa. La nueva propuesta de medidas con nuevos pasos de fauna y ampliación de los existentes, la mejora de la funcionalidad ecológica de los cursos fluviales mediante restauraciones y mejora de la red de setos que comunican zonas forestales dispersas, se consideran suficientes para garantizar la minimización del impacto sobre los flujos de las especies de fauna terrestre y aérea estudiadas. Por otro lado, el tramo en viaducto desde el P.K. 4+750 propuesto inicialmente es rechazado por el promotor, por lo que en este informe proponen que, al menos se estudie una solución intermedia, para lo que realizan una propuesta para los viaductos sobre el río Alegría y sobre el arroyo Gastúa que se han reflejado en el condicionado de la presente resolución. Respecto a la ZEC Robledales Isla y en concreto el Robledal Isla de Maumea, los organismos consideran acertada la propuesta de los numerosos nuevos pasos de fauna, la propuesta de desmantelamiento de la vía en desuso, la propuesta de repoblación del robledal y las dos nuevas charcas de reproducción de rana ágil.

Por último, a la vista de los análisis realizados y de las medidas adicionales propuestas por el promotor, el informe concluye que se han estudiado con el suficiente grado de profundidad las repercusiones sobre la Red Natura 2000 del proyecto, y que las medidas propuestas –tanto contenidas en el EsIA como las que recoge el documento «Información adicional sobre Red Natura 2000»– serán suficientes para garantizar que no se generan afecciones apreciables sobre la Red Natura 2000, siempre y cuando se puedan ejecutar en su totalidad. Adicionalmente, establece una serie de prescripciones sobre determinadas medidas propuestas por el promotor, las cuales son matizadas en el informe conjunto y que, por tanto, deben cumplirse para garantizar que no se generan

afecciones apreciables sobre la Red Natura 2000 y que se han incluido en el condicionado de la presente resolución.

A la vista de lo anterior, los impactos directos sobre la ZEC Robledales Isla no se han reevaluado ni tampoco se han propuesto nuevas medidas preventivas y/o correctoras. Únicamente se desarrollan las medidas compensatorias ya expuestas inicialmente. En este contexto, se solicitó por parte de esta Dirección General al órgano gestor del espacio, la Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo de la Diputación Foral de Álava, pronunciamiento relativo a la afección o no a la integridad de ese espacio Red Natura 2000, señalando el citado organismo en su respuesta que «El Estudio Informativo de la integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz» no causará un perjuicio a la integridad del lugar Red Natura 2000 Zona de Especial Conservación ES2110012 «Robledales-Isla de la Llanada Alavesa», ni de otros espacios Red Natura 2000 del entorno siempre y cuando se atiendan las consideraciones señaladas previamente por los servicios de Sostenibilidad Ambiental y Patrimonio Natural de la Diputación Foral de Álava y siempre y cuando se atienda a las consideraciones incluidas en el EsIA, y la documentación complementaria sobre Red Natura 2000 del citado estudio informativo».

#### B.9 Paisaje.

El EsIA incluye un estudio de integración paisajística, que se completa con unas simulaciones visuales mediante infografías, utilizando 13 puntos de observación de las actuaciones proyectadas.

El estudio de integración paisajística define los componentes del paisaje, tanto los correspondientes a los valores ecológicos y naturales, los valores humanos y los valores histórico-culturales, como las unidades de paisaje, que son «UP1: La Llanada alavesa» y «UP2: Montes de Vitoria». Asimismo, se incluye un estudio de la fragilidad visual en la que se aglutinan los datos procedentes de la calidad visual intrínseca de las distintas unidades del paisaje en la zona de actuación y un análisis de visibilidad de los distintos componentes, dando lugar a un mapa con 4 categorías de fragilidad visual (muy alta, alta, baja y muy baja).

Durante la fase de construcción, las superficies afectadas en las distintas categorías de fragilidad visual son para el T01 29.138.225 m<sup>2</sup> muy baja, 30.086.650 m<sup>2</sup> baja, 5.582.400 m<sup>2</sup> alta y 7.203.950 m<sup>2</sup> muy alta. Valora como compatible el impacto, ya que la mayoría de la infraestructura se desarrollará soterrada. Respecto al T02, se afectará a una superficie de 15.642.925 m<sup>2</sup> muy baja, 25.418.875 m<sup>2</sup> de baja, 13.534.500 m<sup>2</sup> alta y 28.973.650 m<sup>2</sup> muy alta, por lo que valora el impacto como moderado. En fase de explotación, se destaca que la principal causa de impactos sobre el paisaje se deberá a la intrusión visual de la propia infraestructura y a la circulación de ferrocarriles. Para valorarla, se analizan las superficies totales de taludes generadas como consecuencia de las actuaciones y el número de estructuras previstas de nueva construcción (pasos superiores, inferiores, pontones y viaductos), que son los elementos de mayor intrusión visual. La valoración del impacto para el T01 es compatible y para el T02 moderado, considerando la adopción de medidas de integración paisajística en los taludes generados cuya pendiente lo permita.

Los proyectos constructivos que desarrollen el estudio informativo incluirán un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. Asimismo, se considera necesario la aplicación de medidas de integración paisajística, como la revegetación, restauración de taludes, etc., y criterios para el mantenimiento de la vegetación implantada y zonas restauradas.

El promotor, en el análisis paisajístico realizado desde los distintos puntos de observación, concluye que, aunque el impacto en fase de construcción puede llegar a ser significativo desde algunos de ellos, se trata de una afección temporal, lo que atenúa la gravedad del impacto. Por otro lado, en la fase de explotación, la adopción de medidas no intensivas, como es el caso de la hidrosiembra de los taludes o la plantación de

bosquetes en el entorno de la nueva línea ferroviaria, garantiza la integración paisajística de la infraestructura.

La Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco considera insuficiente la valoración de los impactos sobre el paisaje, al no considerar aspectos fundamentales como la altura que alcanza la infraestructura, la accesibilidad visual de la misma, la pérdida de calidad paisajística en las cuencas visuales, etc., que valora como aspectos habituales a considerar en este tipo de estudios paisajísticos. En lo que se refiere a la integración paisajística de la obra la considera insuficiente al no determinar cuestiones fundamentales de las restauraciones como especies a utilizar, marco de plantación, etc.

El Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz enumera una serie de deficiencias y carencias del estudio de integración paisajística tales como escala de trabajo, cartografía consultada, metodología genérica, etc.

El promotor responde a los citados organismos indicando que el análisis del impacto sobre el paisaje y los estudios realizados son adecuados a la escala de trabajo del estudio informativo, habiéndose redactado según lo dispuesto en el Decreto 90/2014, de 3 de junio, sobre protección, gestión y ordenación del paisaje en la ordenación del territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco, y la Guía para la Elaboración de Estudios de Integración Paisajística en la Comunidad Autónoma del País Vasco. Asimismo, indica que las medidas de integración paisajística exponen los criterios a tener en cuenta en las revegetaciones, que se concretarán en fases de más detalle del proyecto. También indica que en fases posteriores del proyecto se definirán detalladamente las especies a plantar, los marcos de plantación, las zonas a revegetar, etc.

La Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo de la Diputación Foral de Álava destaca la relevancia del impacto paisajístico en la Llanada Alavesa como de gran magnitud, dado el carácter de zona llana cerealística. Este impacto se ve agravado por las diferentes alturas de la plataforma. El efecto visual será muy perceptible desde las poblaciones de Zurbano e Ilarraza y desde los caminos e itinerarios que bordean por el norte a Salburua. Estima que el estudio informativo infravalora este impacto al considerarlo «moderado» y «compatible», sin que se haga mención a la catalogación de este ámbito como Paisaje Sobresaliente según el Catálogo del Paisajes Singulares y Sobresalientes del Territorio Histórico, aprobado por la Diputación Foral de Álava. El promotor no realiza ninguna valoración de estas indicaciones del organismo.

El condicionado de la presente resolución integra una serie de condiciones respecto al plan de restauración medioambiental e integración paisajística.

#### B.10 Patrimonio cultural, bienes materiales y vías pecuarias.

El EsIA incluye un estudio del patrimonio cultural con una prospección arqueológica intensiva para la identificación y registro de los elementos de carácter arqueológico, etnográfico y arquitectónico a 200 m a cada lado de la infraestructura. A su vez se ha realizado una prospección arqueológica extensiva de la ubicación de los préstamos y vertederos propuestos para valorar su viabilidad desde el punto de vista patrimonial.

El T01 discurre en las proximidades de numerosos elementos arquitectónicos sin afección directa sobre ningún edificio, catalogado o no catalogado. Destaca el itinerario del Camino de Santiago, que tiene su entrada y salida en la ciudad de Vitoria-Gasteiz a través de la estación ferroviaria. Respecto al T02, no han sido documentados materiales arqueológicos ni nuevos elementos. En lo que respecta a las dos ZIAs propuestas, ninguna afecta a elementos del patrimonio cultural. Respecto a los préstamos y vertederos, se indica que la ZP-2 se localiza a 32 m de la Ermita San Vicente y la ZP-6 se ubica sobre los yacimientos arqueológicos Fondo cabaña de El Prado I, Taller Silex de El Prado II y Fondo cabaña de El Prado III y a 61 m de la Torre de los Hurtado. Por este motivo se ha descartado como zona de préstamo. El V-4 se localiza a 6 m del yacimiento Fondo de cabaña La Dehesa y el V-7 se encuentra a 75 m del Oppidum de Iruña.

En fase de construcción, se valora el impacto al patrimonio cultural por la afección directa a elementos arqueológicos, arquitectónicos y etnográficos, como consecuencia

de las distintas actuaciones de la obra en general. Respecto al T01 se valora como compatible, ya que el trazado propuesto discurre cercano a numerosos elementos arquitectónicos sin afección directa, no contemplándose afección a ningún edificio. Sólo se destaca la afección al itinerario del Camino de Santiago por el soterramiento de la estación, para lo que se ha previsto la reposición del paso del Camino por encima de la losa de cubierta de la estación y así recuperar el trazado original. Respecto al T02 se valora como compatible, al no afectar al yacimiento del Templo y Poblado de San Pedro (ARQ6). En la fase de explotación se valora la afección como nula para ambos tramos.

Se prevé la vigilancia arqueológica durante los desbroces y movimientos de tierras, así como medidas específicas para los elementos afectados, que consistirá en realizar un control y seguimiento arqueológico continuo y a pie de obra. En caso de que aparezcan nuevos restos, establece un protocolo de actuación ante el hallazgo y se comunicará inmediatamente a la Dirección de Patrimonio Cultural de la Diputación Foral de Álava, que adoptará las medidas cautelares oportunas.

El Servicio de Patrimonio Histórico-Arquitectónico del Departamento de Cultura y Deporte de la Diputación Foral de Álava indica que, respecto al T01 el análisis realizado y las previsiones incluidas, parecen suficientes para el grado de detalle correspondiente a un estudio informativo. Respecto al T02, destaca que no se afectan directamente elementos o inmuebles protegidos por su valor histórico-cultural. En conclusión, no plantea inconveniente para su tramitación.

El Servicio de Museos y Arqueología del Departamento de Cultura y Deporte de la Diputación Foral de Álava, considera adecuadas la memoria presentada y las medidas preventivas y correctoras propuestas.

La Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco recopila los elementos que se verán directamente afectados y que se recogen en el EsIA, destacando que en el vertedero V-8 se ha detectado la existencia de un yacimiento paleontológico de relevancia a nivel peninsular. Concluye que el EsIA analiza y establece medidas correctoras y preventivas adecuadas para minimizar los efectos sobre el patrimonio arquitectónico y arqueológico, aunque considera que se debe excluir la zona de vertedero V-8 por el alto valor que presenta el yacimiento paleontológico localizado en esa ubicación. El promotor indica que a fecha de redacción del EsIA no se disponía de la información sobre el yacimiento y descarta la ubicación del vertedero V-8.

En lo referente a los montes de utilidad pública (MUP), únicamente el MUP n.º 706 se verá afectado por el T02. Respecto a los préstamos y vertederos, el V-7 se encuentra sobre el MUP n.º 503, el V-9 se encuentra sobre el MUP n.º 570 y la ZP-3 es tangente al MUP n.º 302-2. Asimismo, en el EsIA se recogen los PTS del País Vasco, identificando aquellos que se encuentran presentes en el área de estudio, como son el PTS zonas húmedas, PTS de ordenación de márgenes de ríos y arroyos y PTS Agroforestal.

La valoración del impacto sobre los MUP y PTS se valora en una categoría definida como «espacios protegidos o de interés natural», que engloba los humedales Ramsar, MUPs, el inventario español de humedales, corredores ecológicos y PTS, así como HIC. Para la fase de construcción, en el T01 se valora como compatible y el T02 como moderado. Respecto a la fase de explotación, se valora como nula en el T01 y compatible en el T02. Concretamente respecto a la afección sobre suelos del PTS Agroforestal, el promotor propone adoptar una serie de medidas adicionales, relativas a la retirada y uso del horizonte fértil, propuesta de compensación por la pérdida de suelo agrario, garantizar el acceso a parcelas, etc. Destacar que, según lo establecido en el artículo 16 de la Ley 17/2008, de 23 de diciembre, de Política Agraria y Alimentaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco, como consecuencia de la afección sectorial agraria provocada y, en especial, por la ocupación y eliminación de terrenos clasificados en el PTS Agroforestal como de alto valor estratégico, el proyecto constructivo requerirá de un informe del órgano foral competente previamente a su aprobación. El promotor señala que, tanto el viaducto como los terraplenes que den lugar a una pérdida de suelos agroganaderos de alto valor estratégico, serán compensados. Por último, el EsIA establece que, en el caso de afección a MUPs, con carácter previo a la ejecución de la

infraestructura, deberán tramitarse los correspondientes expedientes de prevalencia entre utilidades públicas, según la legislación vigente.

La Dirección de Agricultura de la Diputación Foral de Álava, incluye consideraciones referentes al T02, respecto de las afecciones a las comunidades de regantes, la pérdida de suelo y limitación de la productividad agraria, la fragmentación y limitación de acceso a las parcelas, los caminos rurales, la propuesta de compensación, los suelos de alto valor estratégico y el PTS Agroforestal. El promotor da respuesta a todos ellos, indicando que se considerarán en fases posteriores de manera que se dé cumplimiento a las consideraciones indicadas por este organismo.

Respecto a las vías pecuarias, se destaca que la Colada entre Salvatierra y Betoño es atravesada por el trazado del T02 en el P.K. 6+350 y se verá afectada en la fase de construcción contemplándose su reposición mediante un paso inferior. Se indica que será en fases posteriores del proyecto cuando se establezcan las medidas oportunas para dar cumplimiento al marco jurídico de modificación de estas infraestructuras (Ley 3/1995, de 23 de marzo). El impacto se valora como compatible en el T02 y nulo en el T01. En fase de explotación, se valora como nulo en ambos tramos. Se prevé la restitución de servidumbres y mantenimiento de la permeabilidad territorial y reposición de servicios afectados, de manera que los proyectos constructivos correspondientes incluirán la reposición de carreteras, caminos y otras vías afectadas por el efecto barrera mediante la inclusión de pasos superiores, inferiores, etc., de forma que se asegure el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio.

El condicionado de la presente resolución relaciona una serie de condiciones sobre el factor patrimonio cultural, bienes materiales y vías pecuarias.

#### B.11 Efectos acumulativos y sinérgicos.

El EsIA únicamente incluye la valoración de los impactos sinérgicos de las infraestructuras de transporte por el efecto barrera que producen a la fauna, con base en el tráfico soportado, el cerramiento perimetral y la tipología de infraestructura lineal (ferrocarril o carretera). En el ámbito de estudio, la carretera nacional N-104 discurre paralela al trazado de la actual vía de ferrocarril en el nudo de Arkaute y no presenta cerramiento perimetral. No se han localizado pasos específicos de fauna en esta infraestructura, aunque sí se da continuidad a los cauces que la atraviesan mediante obras de drenaje transversal. El resto de vías comarcales (A-2134, A-4001) no se tienen en cuenta en el estudio de sinergias, al tener trazados más divergentes o tratarse de vías sin cerramientos, con escaso tráfico. Concluye que, con la información del EsIA, y tal y como se establece en las prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales, se garantiza la permeabilidad de los trazados de las alternativas analizadas. La afección por lo tanto se considera compatible.

C. Análisis de los efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del estudio informativo.

El EsIA incluye un análisis metodológico de los efectos significativos que pueden producirse sobre el medio ambiente como consecuencia de la ocurrencia de accidentes graves y de catástrofes naturales. Los riesgos identificados y analizados son aquellos derivados de accidentes graves durante la fase de construcción y de explotación, así como de catástrofes. Respecto a los riesgos de catástrofes, se identificarán dentro del ámbito del estudio informativo las principales zonas de riesgo que puedan tener una influencia directa sobre el mismo, recogiendo aquellas zonas de riesgo de inundaciones, de riesgo sísmico, de riesgos geológicos-geotécnicos, de riesgo de incendios y de riesgos meteorológicos. Se indica que se incorporará una serie de criterios y medidas en la fase de diseño que determinarán su adaptación y capacidad de resiliencia frente al evento. Las zonas serán identificadas más adelante y definidas adecuadamente en el ámbito del estudio informativo.



Asimismo, realiza una valoración de la vulnerabilidad del proyecto ante los riesgos específicos identificados en el EsIA, valorando el grado de exposición y la fragilidad de determinados elementos vulnerables de la infraestructura. Considera elementos vulnerables los túneles, los viaductos, los terraplenes y desmontes, etc. Se indica que el análisis de impactos derivados de la vulnerabilidad del proyecto se realizará únicamente para aquellos tramos en donde la infraestructura presente un grado de vulnerabilidad alto por presentar un grado de exposición y una fragilidad media/alta conforme a los resultados que se deriven del análisis anterior.

Los efectos ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto frente a fenómenos sísmicos, inundaciones, riesgos geológico-geotécnicos y catástrofes meteorológicas, no se consideran significativos, por lo que no se ha llevado a cabo su valoración. En el caso de los impactos sobre el medio ambiente y el medio social derivados de la probabilidad de ocurrencia de incendios forestales, se valoran como compatibles para el T01 y el T02. En el EsIA se destaca que en caso de materializarse alguno de los riesgos identificados, los daños que provoquen sobre la infraestructura no dan lugar, en ningún caso, a impactos significativos sobre el medio ambiente para ambos tramos.

La Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología del Gobierno Vasco indica que la información sobre los riesgos de protección civil que se ofrece se limita a riesgos contemplados en las previsiones de los planes territoriales y especiales de protección civil aprobados por el Gobierno Vasco, y no a otras consideraciones sobre diferentes tipos de condicionantes (medioambientales, protección del patrimonio cultural y medio natural, etc.) u otras diferentes del ámbito aquí delimitado. Además, incluye contenido meramente informativo sobre el riesgo de inundaciones, riesgo sísmico, riesgo de incendios forestales, riesgos tecnológicos y otros riesgos reflejados en el EsIA, incidiendo en que no se han tenido en cuenta otros riesgos meteorológicos que se materializan con frecuencia en la zona como nevadas, heladas, etc.

El promotor, respecto a las zonas de riesgo de inundaciones, riesgo sísmico y riesgos geológicos-geotécnicos destaca que incorporará los criterios o medidas de diseño que minimizan los daños sobre la infraestructura en caso de materializarse dicho riesgo, aumentándose su resiliencia. Asimismo, destaca que no existen registros en España de heladas o nevadas que hayan causado la destrucción de una infraestructura, a diferencia del oleaje o las lluvias torrenciales, por lo que se puede afirmar que la línea ferroviaria no es vulnerable frente a estos fenómenos meteorológicos. En caso de producirse, pueden dar lugar a una interrupción del servicio.

#### D. Programa de vigilancia ambiental (PVA).

El EsIA contiene un programa de vigilancia ambiental (PVA) cuyo objetivo es garantizar la correcta ejecución de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias previstas, así como prevenir o corregir las posibles disfunciones con relación a las medidas propuestas o a la aparición de efectos ambientales no previstos. También se recogen los medios humanos necesarios para el PVA.

La ejecución del PVA se llevará a cabo mediante un control de la aplicación de las medidas de prevención y corrección de los impactos detectados sobre los distintos factores ambientales. Indica que el seguimiento de los impactos ambientales se realizará sobre aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos significativos. También incluye el contenido de los informes técnicos del PVA y su periodicidad de remisión:

– Durante la fase de construcción, se emitirán informes semestrales que incluirán una relación y descripción de unidades del proyecto ejecutadas y controladas, el estado de ejecución de las medidas del EsIA, etc. Cabe destacar la inclusión de una prospección faunística previa al comienzo de las obras para identificar especies sensibles, así como un seguimiento del cronograma de obras previsto, de las estructuras

de paso, de la adecuación del cerramiento para el visón y rana ágil, de las medidas anticolidión y de la ejecución de las compensatorias.

– Antes del acta de recepción de la obra, se emitirá un informe final en el que se recojan de forma resumida los aspectos e incidencias más relevantes de la vigilancia efectuada, y en particular las medidas ambientales ejecutadas, y en concreto sobre las medidas de prevención para el ruido y vibraciones, de protección de suelos, vegetación, sistema hidrológico, hidrogeológico, de calidad de las aguas, fauna y arqueología, así como de recuperación e integración paisajística, además del seguimiento durante la fase de explotación.

– En la fase de explotación, durante los tres años siguientes al acta de recepción de la obra, se incluirá un seguimiento de las medidas de protección para los factores ambientales indicados, además de incluir, entre otros aspectos, un informe final en el que se recojan de forma resumida los aspectos más relevantes de la vigilancia efectuada en esta fase, y en particular la evolución en la fase de explotación, evaluando la eficacia de las medidas de integración propuestas a fin de que estos datos puedan ser utilizados en proyectos y situaciones ambientalmente similares. Respecto a la hidrogeología, recomienda considerar un plan de vigilancia y rehabilitación de los pozos y conductos de transferencia de los sifones durante la explotación de las obras, que permita detectar y, en caso de ser necesario, corregir un mal funcionamiento o pérdida de eficacia de los sifones, ya que pozos deficientes y mal diseñados pueden provocar mayores variaciones piezométricas de las esperadas, pérdida de eficiencia, e incluso llegar a obstruirse totalmente con el tiempo. Por último, señalar el seguimiento de los pasos de fauna, el seguimiento de atropellos y colisiones y el seguimiento del mantenimiento de las estructuras adaptadas para el paso de fauna.

Finalmente, se indica que, con carácter previo al comienzo de las obras, se presentará un manual de buenas prácticas ambientales. Éste incluirá todas las medidas tomadas por la Dirección de Obra y el Responsable Técnico de Medio Ambiente.

El informe conjunto de la Dirección de Medio Ambiente y urbanismo de la Diputación Foral de Álava y la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco indica que el PVA debería concretarse. La Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco informa que se debe reforzar el PVA ya que no se aportan datos específicos de vigilancia, como los aspectos a supervisar, la periodicidad del seguimiento, indicadores, etc. Este aspecto queda recogido en el condicionado de la presente resolución.

El Instituto Geológico y Minero de España apunta que la red de control piezométrica propuesta resulta insuficiente, ya que no permite observar correctamente la evolución y alcance de potenciales afecciones en zonas alejadas al norte y sur del T01 ni en el entorno meridional de los humedales de Salburua y tampoco permite garantizar la detección de impactos significativos si los drenes y sifones no funcionasen correctamente. Por tanto, la red de control se deberá ampliar de manera que existan puntos de muestreo no sólo en la zona que sigue el trazado del proyecto, sino en el entorno de influencia del proyecto, como son la zona de las lagunas de Salburua y el resto de la ciudad de Vitoria-Gasteiz. El promotor manifiesta su conformidad con la medida propuesta, señalando una serie de zonas específicas en el ámbito de estudio en las que se prevé la perforación y equipamiento de nuevos piezómetros en fases posteriores del proyecto. Además, esboza una serie de recomendaciones respecto del planteamiento de base de un PVA respecto de la hidrogeología.

### Fundamentos de Derecho

El estudio informativo objeto de la presente resolución se encuentra comprendido en la sección 1.ª del apartado b) del grupo 6 del anexo I de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, en virtud de lo cual resulta preceptivo su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la formulación de

declaración de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 33 y siguientes de la citada norma.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1 c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el EsIA, el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor y las nuevas consultas realizadas por el órgano ambiental.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental a la realización del Estudio Informativo de la integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz en la que se establecen las condiciones ambientales, incluidas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, que resultan de la evaluación ambiental practicada y se exponen a continuación, en las que se debe desarrollar el estudio informativo para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales, lo cual no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

Atendiendo a los antecedentes y fundamentos de derecho expuestos se resuelven las condiciones al estudio informativo y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente, que se establecen en los siguientes términos:

1. Condiciones al estudio informativo.

1.1 Condiciones generales.

1. El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias contempladas en el EsIA, las aceptadas tras la información pública y consultas y las contenidas en la información complementaria, en tanto no contradigan lo establecido en la presente resolución, así como las condiciones particulares impuestas en esta Declaración de Impacto Ambiental.

2. A la vista de la evaluación ambiental practicada, el proyecto deberá desarrollarse según los trazados propuestos en la opción constructiva entre pantallas del acceso a Vitoria-Gasteiz (T01) y la alternativa este para el nudo de Arkaute (T02), mediante los correspondientes proyectos constructivos, que deberán seguir las consideraciones, medidas y condiciones establecidas en el EsIA, en la documentación complementaria y en la presente resolución. Asimismo, el promotor deberá cumplir y completar todos los trabajos, análisis y estudios en el EsIA y documentación complementaria que se incluirán en los proyectos constructivos que desarrollen el presente estudio informativo.

3. Los proyectos constructivos que desarrollen el estudio informativo deberán ser informados en los aspectos propios de sus competencias por la Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo de la Diputación Foral de Álava, dada la calidad y fragilidad medioambiental del entorno.

4. En caso de que alguno de los proyectos constructivos introduzca modificaciones sustanciales respecto a lo establecido en el estudio informativo, deberá someterse a evaluación de impacto ambiental simplificada u ordinaria, según requiera el artículo 7 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

5. El promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas

Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», disponibles en el Centro Nacional de Educación Ambiental, para cada una de las actuaciones previstas.

1.2 Condiciones relativas a medidas preventivas, correctoras y compensatorias para los impactos más significativos.

– Suelo y geodiversidad.

6. Todas las áreas ocupadas serán restauradas a sus condiciones preoperacionales una vez finalizadas las obras. Se incluirá, en los proyectos constructivos, las actuaciones de restauración necesarias a escala y detalle apropiados, que comprenderá todas las propuestas por el promotor, incluidas las indicadas en esta resolución, concretando y cuantificando las superficies de trabajo.

7. En caso de derrame accidental de aceites, lubricantes o hidrocarburos fuera del parque de maquinaria, se actuará inmediatamente delimitando la zona de suelo afectada, construyendo una barrera de contención para evitar la dispersión del vertido y retirando las tierras contaminadas para su tratamiento como residuo peligroso. Los suelos afectados por cualquier tipo de incidente serán objeto de restauración.

– Hidrología superficial e Hidrogeología.

8. Se garantizará la no alteración del estado químico y especialmente del buen estado cuantitativo de las masas de agua subterránea "Aluvial de Vitoria» con código ES091MSBT012 y «Cuartango-Salvatierra» con código ES091MSBT013.

Para ello, se continuarán ejecutando todos los seguimientos hidrogeológicos iniciados que deberán detallarse en los proyectos constructivos, incluyendo las medidas necesarias para restituir el flujo subterráneo existente antes de la ejecución del túnel. Dichas medidas se aplicarán tanto durante la fase de construcción como de explotación, de modo que, de existir una afección, se procure la máxima recuperación posible. Con carácter previo a la aprobación de los proyectos constructivos y en los aspectos propios de sus competencias, se deberá contar con el informe favorable de la Confederación Hidrográfica del Ebro y la Agencia Vasca del Agua.

9. Con carácter previo a la aprobación de los proyectos constructivos, el estudio hidrogeológico de detalle incluirá todas las prescripciones aceptadas por el promotor respecto del informe del Instituto Geológico y Minero de España. Dicho estudio deberá confirmar todas las conclusiones incluidas en la documentación obrante en el expediente. El estudio hidrogeológico se remitirá al Instituto Geológico y Minero de España para su validación.

10. Deberá garantizarse que el efecto barrera del T01 no afectará al régimen hidrológico de las balsas de Betoño y Arkaute, en función de los resultados, medidas y seguimiento del estudio hidrogeológico previsto. En el caso de que se viera afectado el régimen hidrológico del humedal de Salburua, se establecerán las medidas oportunas para su remediación consensuadas con la Confederación hidrográfica del Ebro y la Agencia Vasca del Agua.

11. Los proyectos constructivos deberán contemplar los sistemas de seguimiento y alerta necesarios para detectar cuanto antes posibles afecciones a puntos de agua y captaciones y poder poner en marcha las medidas oportunas. La información que se obtenga de las distintas redes de control, tanto durante la fase de construcción como de explotación, se integrarán en el estudio hidrogeológico y su seguimiento, para confirmar la prognosis realizada en el estudio informativo y, en su caso, sirvan de ayuda en la toma de decisión en relación con las eventuales medidas correctoras.

Si se derivase cualquier tipo de afección a derechos inscritos, el promotor deberá acometer las medidas necesarias para evitar o minimizar las mismas. En todo caso, y con independencia de la responsabilidad administrativa en que pudiera incurrir, habrá de compensar de los eventuales daños producidos a los titulares de tales derechos, de manera que se garantice el abastecimiento de cada uno de los puntos de agua,

captaciones y zonas de protección, tanto durante la fase de construcción como en la fase de explotación.

12. Las balsas de decantación de sólidos en suspensión se diseñarán y dimensionarán en función de la superficie a drenar y de la máxima precipitación esperada, debiendo ser informadas y autorizadas por la Agencia Vasca del Agua y Confederación Hidrográfica del Ebro. Las balsas serán limpiadas periódicamente y revisadas después de cada episodio de lluvias, controlando las características químicas de los sedimentos retirados para adecuar su gestión como residuo.

13. Las operaciones de mantenimiento y limpieza de maquinaria, limpieza de hormigoneras y el resto de acciones que puedan provocar vertidos contaminantes, se realizarán en la zona habilitada al efecto dentro del parque de maquinaria. Dicha zona estará acondicionada de tal manera que permita la recogida de líquidos o sólidos de posibles vertidos accidentales antes de que estos se infiltren en el suelo o lleguen a algún cauce.

14. Se deberán colocar barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras en los puntos donde exista riesgo de afección al dominio público hidráulico.

15. Cualquier vertido accidental, directo como indirecto, así como las medidas adoptadas para minimizar la afección a las aguas superficiales y subterráneas, deberá comunicarse a la Confederación Hidrográfica del Ebro y a la Agencia Vasca del Agua.

16. El modelo hidráulico final que deberá formar parte de los proyectos constructivos y deberá contar con el informe favorable de la Agencia Vasca del Agua y la Confederación Hidrográfica del Ebro.

17. Los proyectos constructivos deberán contar con un estudio de las modificaciones hidromorfológicas de aquellos cauces que deban ampliarse, de manera que se garantice que no se produzcan nuevas afecciones distintas a las ya previstas sobre los cauces.

– Ruido.

18. Se incluirá, en el proyecto constructivo, un estudio acústico con el nivel de detalle adecuado (que a su vez incluya los emboquilles del túnel, pozos de ventilación y cualquier estructura con salida al exterior) en el que se verifiquen los niveles de inmisión de ruido para las viviendas y edificaciones del entorno durante cualquier periodo y a cualquier altura de medición. Se deberá garantizar la no superación de 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. Este estudio deberá contar con el informe favorable de la Dirección de Salud Pública y Adicciones del Gobierno Vasco.

En caso de que se detecten superaciones de los valores límite de inmisión provocadas por la nueva infraestructura, se adoptarán todas las medidas que sean necesarias para garantizar el cumplimiento de la normativa de ruido, incluida la instalación de pantallas acústicas intermedias entre vías y/o con viseras, cualquier solución constructiva (como los revestimientos absorbentes en los emboquilles) que minimicen el efecto túnel, así como el aislamiento de viviendas en caso de que sea necesario. Asimismo, los elementos mitigadores que se utilicen deberán integrarse paisajísticamente en el entorno y siempre en coordinación con el órgano competente de la Diputación Foral de Álava.

– Flora y vegetación.

19. Previo al inicio y durante la ejecución de las obras, se realizarán prospecciones del terreno por un técnico especializado con objeto de identificar la presencia de especies de flora amenaza y/o vegetación de interés. Si se produjese esta circunstancia,

se comunicará a la Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo de la Diputación Foral de Álava de forma que se establezcan las medidas de protección adecuadas.

Durante los trabajos que conlleven la eliminación de cubierta vegetal se delimitarán aquellas áreas en las que aparezcan especies protegidas de flora. Esta delimitación debe mantenerse durante todo el período de ejecución de las obras.

20. Los proyectos constructivos minimizarán en lo posible la destrucción y/o degradación de la vegetación natural del terreno, evitando el movimiento de tierras en aquellas zonas que no estén directamente ocupadas por las infraestructuras proyectadas. Asimismo, no se instalarán ni acopios ni instalaciones o superficies auxiliares sobre áreas con vegetación arbórea o arbustiva de interés.

21. Las superficies con vegetación arbórea o arbustiva de interés alterados de forma temporal deberán ser restaurados en las mismas superficies en las que se produjo la degradación mediante la preparación o acondicionamiento del suelo e implantación de vegetación con la misma composición específica, proporción de especies, densidad, etc., que permita la progresión hacia la vegetación preexistente. En el caso de que dichas superficies sean afectadas de forma permanente por ocupación de las instalaciones, se procederá a la compensación en otros terrenos de la superficie detráida. La compensación se realizará implantando el mismo tipo de vegetación existente en el área en la que se produjo la pérdida, al menos en una superficie que sea el doble de la afectada.

22. Los proyectos constructivos evitarán el uso de herbicidas y se recurrirá a medios mecánicos. En el caso de que no existiera otra alternativa que justifique el empleo de herbicidas, deberán cumplirse las especificaciones recogidas en el Real Decreto 1311/2012, de 14 de septiembre, por el que se establece el marco de actuación para conseguir un uso sostenible de los productos fitosanitarios, así como las especificaciones establecidas en las normativas fitosanitarias vigentes.

– Fauna.

23. Previo al inicio y durante la ejecución de las obras, se realizarán prospecciones del terreno por un técnico especializado con objeto de identificar la presencia de ejemplares de especies de fauna amenazada, así como de nidos y/o refugios. Si se produjese esta circunstancia, se paralizarán las obras en la zona y se notificará a la Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo de la Diputación Foral de Álava.

24. El cerramiento longitudinal de la plataforma ferroviaria será continuo y evitará el paso de fauna terrestre al interior de la vía, disponiendo de dispositivo de escape unidireccional, así como chapas metálicas para evitar la colisión de aves.

25. Se incluirá, en el proyecto constructivo, la instalación de los postes exentos de manera que se instalen en todos los viaductos del estudio informativo y en aquellos terraplenes desde el P.K. 4+750 del T02 hasta su conexión con el resto de trazado ya construido de la nueva red ferroviaria en el País Vasco. Asimismo, se instalarán a lo largo de toda la plataforma ferroviaria desde el P.K. 1+500 del T02 en aquellos terraplenes de más de 5 m de altura. Los postes exentos se distribuirán contrapareados a ambos lados de la plataforma ferroviaria para aumentar la visibilidad del obstáculo.

26. Se analizará, a nivel de proyecto constructivo, la posibilidad de permeabilizar la infraestructura con la red de setos en los puntos de cruce en el P.K. 2+550 y el P.K. 5+000, en los que se estudiará la construcción de, al menos, un paso de fauna en cada punto para pequeños vertebrados (2 x 2 m).

– Red Natura 2000, HIC y Conectividad ecológica.

De acuerdo con lo indicado por la Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo de la Diputación Foral de Álava y la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del

Gobierno Vasco, se establecen las siguientes condiciones para garantizar que no se producen efectos apreciables sobre la Red Natura 2000:

27. Se incluirá en el proyecto constructivo el redimensionamiento del pontón sobre el arroyo Errekaleor, para tener unas dimensiones de 17x3,5 m que resulten congruentes con el resto de ODTs construidas por el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

28. Se incluirá en el proyecto constructivo la ampliación del pontón sobre el río Santo Tomás de manera que se garantice la solución del efecto barrera que se produce en períodos de grandes avenidas, hasta las dimensiones de 17x3,5 m que resulten congruentes con el resto de ODTs construidas por el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. En cualquier caso, dicho pontón deberá ser informado favorablemente por la Confederación Hidrográfica del Ebro, que también propone esta ampliación.

29. Se incluirá en el proyecto constructivo el redimensionamiento del canal de la Balsa, para procurar una anchura similar a los pontones previamente indicados, de 17x3,5m.

30. Se incluirá en el proyecto constructivo un redimensionamiento del pontón sobre el arroyo de Cerio para que sea de 17x3,5m, al aumentarse notablemente el ancho de la plataforma ferroviaria en este punto.

31. Se incluirá en el proyecto constructivo el aumento de la longitud del viaducto arroyo San Lorenzo 4 (58 m) y se tomará como referencia, como mínimo, la longitud del viaducto arroyo San Lorenzo 1 (103 m). Asimismo, se revisará la separación de los pilares del viaducto San Lorenzo 4 respecto al borde ribereño, pues se localiza muy cerca del bosque de galería.

Por otro lado, se estudiará, a nivel de proyecto constructivo, la posibilidad de aumentar el viaducto arroyo San Lorenzo 2 (63 m) tomando como referencia lo indicado previamente.

32. Se estudiarán, a nivel de proyecto constructivo, soluciones alternativas a los terraplenes a ejecutar entre el P.K. 4+750 hasta la conexión con la Y-Vasca (P.K. 7+350), como podría ser la inclusión de un largo viaducto en este tramo.

33. Se incluirá en el proyecto constructivo la ampliación del viaducto sobre el río Alegría 50 metros a cada lado o, al menos, la distancia necesaria para que no resulte afectada la zona de inundación correspondiente al t=100 años.

34. Se incluirá en el proyecto constructivo la ampliación de unos 250 m el viaducto sobre el arroyo Gastúa a partir del cruce de la plataforma ferroviaria con la carretera A-4001 o, al menos, la distancia necesaria para que no resulte afectada la zona de inundación correspondiente al t=100 años. Asimismo, deberán desplazarse los estribos del viaducto sobre el arroyo Gastúa para que no resulte afectado el cauce.

35. Se estudiará, a nivel de proyecto constructivo, la ampliación de los pasos de fauna incluidos por el promotor en la documentación «Información adicional sobre Red Natura 2000» hasta alcanzar las dimensiones de 7x3,5m.

36. La definición, a nivel de proyecto constructivo, de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias relacionadas con el patrimonio natural propuestas por el promotor y aquellas que deben incluirse reflejadas en la presente resolución deberá realizarse en colaboración con la Diputación Foral de Álava y, en su caso, con el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

37. Respecto a las medidas compensatorias, se incluirán en el proyecto constructivo las siguientes cuestiones:

– Se asegurará la disponibilidad de los terrenos necesarios para su implementación de manera coordinada con la Diputación Foral de Álava para definir tanto el emplazamiento final como el diseño de estos elementos.

– Sobre el incremento de la superficie de robleal éutrofo encharcadizo, se debe revisar la composición específica propuesta para adaptarla a las especies propias del tipo de hábitat, atendiendo a la ficha del tipo HIC 9160 de las «Bases ecológicas preliminares para la conservación de los tipos de hábitat de interés comunitario en España (MITECO, 2009)».

– En la plantación forestal propuesta en torno a Maumea, se asegurará que los suelos cuentan con las características precisas para el desarrollo de este tipo de robledales éutrofos encharcadizos, lo que deberá ser considerado en el diseño de la restauración.

– De cara a la restauración de los setos en torno a la charca de Maumea, además de realizar las plantaciones deberá verificarse y garantizarse que se mantienen los flujos hídricos que abastecen en la actualidad a la charca. Se considera necesario ampliar la anchura de los nuevos setos a crear, para asegurar su funcionalidad ecológica, siendo el óptimo de 4 metros.

– Se garantizará el mantenimiento de la superficie y del nivel de inundación en parámetros al menos similares a los actuales, asegurando la viabilidad y funcionalidad del humedal.

– Se restaurarán las bandas perimetrales de las dos nuevas charcas de rana ágil con vegetación acuática y con hábitat forestal.

– La traslocación de la rana ágil deberá estar autorizada, planificada y coordinada con la Diputación Foral de Álava.

38. El proyecto constructivo incluirá un plan de restauración medioambiental e integración paisajística, a escala y detalle apropiados, que comprenderá todas las actuaciones de restauración y apantallamiento incluidas por el promotor en el estudio informativo, así como las medidas incluidas en la presente resolución. Se concretarán y cuantificarán las superficies de trabajo, métodos de preparación del suelo, especies vegetales a utilizar, métodos de siembra o plantación y resto de prescripciones técnicas, así como el presupuesto y cronograma de todas las actuaciones, que deberá ser remitido al órgano competente de la Diputación Foral de Álava antes del inicio de las obras para su valoración y aprobación. Asimismo, en los accesos de todos los pasos de fauna diseñados, tanto superiores como inferiores, se realizarán revegetaciones y se instalará un cerramiento perimetral de manera que conduzca a la fauna hacia el paso. Los taludes en los que se plantean siembras se incluirá especies arbóreas y arbustivas en las zonas más bajas para favorecer la conectividad ecológica.

En relación con el espacio ZEC Robledales Isla, el conjunto de actuaciones de desmantelamiento de la vía existente, de diseño detallado de pasos de fauna, de restauración ambiental y de medidas ambientales, así como el detalle de las condiciones establecidas en la presente resolución, deberán concretarse en el proyecto constructivo. Incluirá los correspondientes planos de detalle, unidades de obra, presupuestos, maquinaria a utilizar y épocas más favorables para su ejecución. El proyecto de restauración se remitirá a los órganos competentes en materia de Red Natura 2000 para su valoración y emisión de informe.

Además, se adoptarán las siguientes condiciones:

39. Respecto a la medida compensatoria referente a la reforestación del Bosque-Islandia de Maumea, se realizará la repoblación junto a la población actual, fuera del triángulo ferroviario resultante, así como en la zona adyacente en su interior. Asimismo, se deberá estudiar el redimensionamiento de alguno de los pasos en este sector del Bosque-Islandia para hacerlo compatible para mamíferos.

En caso de que en fase de construcción se afecte mayor superficie de la prevista del HIC 9160 reflejada en el EsIA, como mínimo se duplicará la superficie a compensar.

40. El promotor participará activamente en el proyecto de desembocinamiento del río Errekabarri por la vía que considere más oportuna y siempre en coordinación con las Administraciones locales y autonómicas competentes.

41. Se definirá, en el marco de colaboración más adecuado y en coordinación con el resto de administraciones implicadas en sus respectivos ámbitos competenciales, un plan de desfragmentación que garantice la permeabilidad ecológica entre la nueva infraestructura, la A-132 y la N-104 al este de Vitoria-Gasteiz, por ser una zona prioritaria a desfragmentar con un índice de patrimonio natural muy fragmentado según el Grupo



de Trabajo sobre Fragmentación de Hábitats causada por Infraestructuras de Transporte<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Documento para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte 6: Identificación de áreas a desfragmentar para reducir los impactos de las infraestructuras lineales de transporte en la biodiversidad. MAPAMA, 2013.

– Patrimonio cultural, bienes materiales y vías pecuarias.

42. En las zonas arqueológicas donde se prevea una afección directa (poblado y templo de San Pedro en Arkaute y Fondos de cabaña de El Prado en Lacorzana), los sondeos arqueológicos deberán realizarse previamente a las remociones del terreno. Asimismo, deberán comunicarse con antelación suficiente al arqueólogo autorizado las modificaciones del proyecto de referencia y a la Diputación Foral de Álava los hallazgos arqueológicos que se produzcan en cualquier fase del proyecto, según lo indicado por el Servicio de Museos y Arqueología del Departamento de Cultura y Deporte de la Diputación Foral de Álava.

43. En los proyectos constructivos se realizará un replanteo y ajuste de las superficies de ocupación para evitar afecciones a MUP y a suelos de alto valor estratégico definidos en los PTS.

44. En los proyectos constructivos, se incluirá el diseño y las dimensiones del paso inferior para la Colada entre Salvatierra y Betoño, que deberá realizarse en coordinación con el órgano competente en vías pecuarias de la Diputación Foral de Álava y deberá contar con informe favorable del mismo.

45. Se incluirá en el proyecto constructivo, la reposición del itinerario histórico-cultural del Camino de Santiago en el marco del redimensionamiento del pontón sobre el arroyo Santo Tomás. En base al cumplimiento de la NF 1/2011, de Itinerarios Verdes del Territorio Histórico de Álava, la solución que se proponga será sometida a la autorización del Departamento de medio Ambiente y Urbanismo de la Diputación Foral de Álava.

46. Se incluirá en el proyecto constructivo, la reposición del camino agrícola Petriquiz/Código registro 059-054 en el P.K. 2+500, previendo un diseño que lo compatibilice como paso inferior fauna silvestre, según lo indicado por la Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo de la Diputación Foral de Álava.

### 1.3 Condiciones al programa de vigilancia ambiental.

A continuación, se indican las medidas del programa de vigilancia ambiental que deben ser modificadas o completadas.

47. El programa de vigilancia ambiental deberá ser modificado para incluir todas las consideraciones y condiciones de la presente resolución, en lo que se refiere a factores ambientales, impactos, medidas preventivas, correctoras y compensatorias y umbrales de seguimiento que no hayan sido considerados en su versión preliminar. Se establecerán indicadores específicos y cuantitativos para medir cada impacto identificado y la efectividad para corregirlo de cada medida preventiva, correctora y compensatoria contemplada. Se ajustará el nivel de detalle a las sucesivas fases del proyecto.

El programa de vigilancia ambiental será remitido a los órganos competentes en materia de medio ambiente del País Vasco para su validación.

48. Los seguimientos específicos establecidos en el EsIA y en el condicionado de la presente resolución se extenderán hasta que quede asegurada la viabilidad de las mismas.

49. En fase de construcción, además de los informes extraordinarios al inicio y la finalización de las obras y aquellos informes puntuales que se consideren oportunos, se remitirán informes de vigilancia ordinarios con periodicidad trimestral a la unidad del órgano sustantivo responsable del seguimiento del cumplimiento de la declaración de impacto ambiental.

50. En fase de explotación se deberán remitir a las citadas autoridades informes de vigilancia ordinarios con periodicidad semestral durante los cinco primeros años de explotación de la instalación, y con periodicidad anual desde entonces hasta el décimo año desde la puesta en servicio de la línea, en lo relativo a las plantaciones y siembras, integración paisajística, ruido y vibraciones, seguimiento hidrogeológico, conectividad ecológica y medidas compensatorias, sin perjuicio de los informes extraordinarios en el caso de que exista alguna afección no prevista o cualquier otra circunstancia especial, e informes específicos sobre variables concretas. En lo relativo al seguimiento hidrogeológico se seguirá la misma frecuencia de remisión a la Agencia Vasca del Agua y Confederación Hidrográfica del Ebro.

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

- Inspección y mantenimiento adecuado de las pantallas acústicas, postes exentos, señalizadores de catenaria y todos los demás elementos auxiliares o complementarios a la infraestructura ferroviaria.

- Mantenimiento del buen estado y funcionalidad de las infraestructuras de paso para fauna, así como dispositivos de escape de la vía y cerramientos.

52. Se incluirá un seguimiento específico del buen estado de funcionamiento de los sifones. Se deberá contar, a su vez, con un plan de seguimiento y rehabilitación de los pozos y conductos de transferencia de los sifones que permita detectar y corregir un mal funcionamiento o pérdida de eficacia del sistema de restitución del flujo subterráneo.

53. Se establecerá un seguimiento específico con medidas de auscultación e inspección periódica para constatar posibles afecciones geotécnicas en caso de producirse una alteración del nivel piezométrico y los efectos que se podrían inducir sobre las edificaciones y obras preexistentes.

54. Se incluirá un seguimiento específico que incluirá el control de la eficacia de las medidas antiruido y antivibraciones finalmente adoptadas, tras los estudios de ruido y vibraciones que se realicen en los proyectos constructivos, mediante mediciones in situ y el seguimiento de la aparición de posibles grietas en edificaciones próximas.

55. En el marco del plan de restauración medioambiental e integración paisajística, se realizará un seguimiento de las actuaciones y medidas del plan, que se extenderá hasta que quede asegurada la consolidación de las formaciones vegetales implantadas. Para ello se realizarán cuantas reposiciones de marras, abonados y mantenimientos sean necesarios para garantizar el éxito.

56. Se incluirá un seguimiento específico de las medidas del plan de desfragmentación que garantice la permeabilidad ecológica entre la nueva infraestructura, la A-132 y la N-104 al este de Vitoria-Gasteiz.

57. Los proyectos constructivos incluirán el diseño y realización de un seguimiento específico durante los primeros 5 años de explotación, sobre la mortalidad de avifauna en el T02 por colisión y/o electrocución para aplicar, en caso necesario, medidas correctoras adicionales a las propuestas.

La autorización del proyecto incluirá el programa de seguimiento y vigilancia ambiental completado con las prescripciones anteriores.

## 2. Comisión de seguimiento.

De forma previa a la autorización de los proyectos constructivos, se creará una comisión de seguimiento ambiental a instancias del órgano sustantivo. Dado que el grado de resolución de un estudio informativo no permite evaluar con precisión algunos impactos que pueden ser significativos, sus previsiones deberán desarrollarse a través de proyectos constructivos de superior nivel de detalle que no van a someterse a una nueva evaluación de impacto ambiental, y teniendo en cuenta la necesidad de que su seguimiento ambiental sea de tipo adaptativo, debe ser realizado por una comisión de seguimiento ambiental con el fin de mejorar el nivel de información, coordinación y

cooperación entre promotor, órgano sustantivo y las administraciones públicas afectadas (estatal, autonómica y local). En esta comisión estarán representados al menos, esta Dirección General como órgano ambiental, el órgano sustantivo, el administrador de infraestructuras ferroviarias como entidad responsable de los proyectos de construcción y del mantenimiento de la infraestructura y los órganos autonómicos con competencias en medio ambiente (Diputación Foral de Álava y Gobierno Vasco) así como la administración local (Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz). En la primera reunión de esta comisión de seguimiento, se determinará el calendario de reuniones previsto durante la redacción de los proyectos constructivos; durante la fase de obras y durante la fase de explotación.

Cada una de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en esta declaración deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

Se procede a la publicación de esta declaración de impacto ambiental, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, y a su comunicación al órgano sustantivo para su incorporación al procedimiento de autorización del proyecto.

De conformidad con el apartado cuarto del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 4 de marzo de 2024.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

#### ANEXO I

##### Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones

Consultados	Respuesta
Instituto Geológico y Minero de España. Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades.	NO
Confederación Hidrográfica del Ebro. MITECO.	SI
Consejo Jacobeo. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.	NO
Subdirección General de Residuos. MITECO.	NO
Dirección General del Agua. MITECO.	NO
Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural. MITECO.	NO
Oficina Española del Cambio Climático. MITECO.	SI
Subdirección General de Calidad del Aire y Medio Ambiente Industrial. MITECO.	NO
Agencia Estatal de Meteorología. MITECO.	NO
Dirección General de Protección Civil y Emergencias. Ministerio del Interior.	NO
Instituto Geográfico Nacional. Ministerio de Fomento.	SI
Consejo Asesor de Fomento. Ministerio de Fomento.	SI
Presidencia. Adif Alta Velocidad.	NO
Presidencia. Adif.	NO
Ministerio de Defensa.	SI
Presidencia del Gobierno Vasco. Gobierno Vasco.	NO

Consultados	Respuesta
Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático - Viceconsejería de Medio Ambiente. Gobierno Vasco.	SI
Dirección de Planificación Territorial, Urbanismo y Regeneración Urbana - Viceconsejería de Planificación Territorial. Gobierno Vasco.	NO
Viceconsejería de Vivienda. Gobierno Vasco.	NO
Viceconsejería de Agricultura, Pesca Y Política Alimentaria. Gobierno Vasco.	NO
Viceconsejería de Industria. Gobierno Vasco.	NO
Viceconsejería de Infraestructuras y Transportes. Gobierno Vasco.	SI
Dirección de Patrimonio Cultural - Viceconsejería de Cultura. Gobierno Vasco.	SI
Viceconsejería de Salud. Gobierno Vasco.	SI
Viceconsejería de Seguridad. Gobierno Vasco.	SI
Ihobe. Gobierno Vasco.	SI
Departamento de Euskera, Cultura y Deporte. Diputación Foral de Álava.	SI
Departamento de Medio Ambiente Y Urbanismo. Diputación Foral de Álava.	SI
Departamento de Agricultura. Diputación Foral de Álava.	SI
Departamento de Infraestructuras Viarias y Movilidad. Diputación Foral de Álava.	SI
Gabinete del Diputado General. Diputación Foral de Álava.	SI
Ur Agentzia - Agencia Vasca Del Agua.	SI
Subdelegación del Gobierno de Alava.	SI
Delegación del Gobierno en el País Vasco.	SI
Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.	SI
Ayuntamiento de Arratzua-Ubarrundia.	SI
Ayuntamiento de Iruña De Oca.	SI
Ayuntamiento de Zigoitia.	NO
Cuadrilla de Vitoria-Gasteiz.	NO
Cuadrilla de Gorbeialdea.	NO
Cuadrilla de Añana.	NO
Concejo de Aberásturi.	SI
Concejo de Abetxuko.	NO
Concejo de Amárita.	NO
Concejo de Andollu.	NO
Concejo de Antezana / Andetxa.	NO
Concejo de Arangiz.	NO
Concejo de Aretxabaleta.	NO
Concejo de Argandoña.	NO
Concejo de Ariñiz / Ariñe.	NO
Concejo de Arkaia.	NO
Concejo de Arkauti / Arcaute.	SI
Concejo de Armentia.	NO

Consultados	Respuesta
Concejo de Arriaga.	NO
Concejo de Askartza.	SI
Concejo de Asteguieta.	NO
Concejo de Berrostegieta.	NO
Concejo de Betoño.	NO
Concejo de Bolívar.	NO
Concejo de Castillo / Gaztelu.	NO
Concejo de Ehari / Ali.	SI
Concejo de Elorriaga.	NO
Concejo de Eskibel.	NO
Concejo de Estarrona.	NO
Concejo de Foronda.	NO
Concejo de Gamarra Mayor / Gamarra Nagusia.	NO
Concejo de Gamarra Menor.	NO
Concejo de Gamiz.	NO
Concejo de Gardelegi.	NO
Concejo de Gereña.	NO
Concejo de Gobeo.	NO
Concejo de Gometxa.	NO
Concejo de Huetto Abajo / Otobarren.	NO
Concejo de Ilarratza.	SI
Concejo de Jungitu.	NO
Concejo de Krispiña / Crispijan.	SI
Concejo de Lasarte.	NO
Concejo de Legarda.	NO
Concejo de Lermanda.	SI
Concejo de Lopidana.	NO
Concejo de Lubiano.	NO
Concejo de Margarita.	NO
Concejo de Martioda.	NO
Concejo de Matauko.	SI
Concejo de Mendiguren.	NO
Concejo de Mendiola.	NO
Concejo de Mendoza.	NO
Concejo de Miñano Menor / Miñao Gutxi.	NO
Concejo de Miñao / Miñano Mayo.	NO
Concejo de Monasterioguren.	NO
Concejo de Oreitia.	NO

Consultados	Respuesta
Concejo de Otazu.	SI
Concejo de Otogoien / Hueto Arriba.	NO
Concejo de Retana.	NO
Concejo de Subijana de Álava / Subillana-Gastei.	NO
Concejo de Ullibarri de Los Olleros / Uribarri Nagusia.	NO
Concejo de Ullíbarri-Arazua.	NO
Concejo de Ullibarri-Viña / Uribarri-Dibiñ.	NO
Concejo de Villafranca.	NO
Concejo de Yurre / Ihurre.	NO
Concejo de Zerio.	NO
Concejo de Zuazo de Vitoria / Zuhatzu.	NO
Concejo de Zumeltzu.	NO
Concejo de Arroiabe.	NO
Concejo de Arzubiaga.	NO
Concejo de Betolaza.	NO
Concejo de Durana.	NO
Concejo de Landa.	NO
Concejo de Luko.	SI
Concejo de Mendibil.	NO
Concejo de Ullíbarri-Gamboa.	NO
Concejo de Ziriano.	NO
Concejo de Zurbano / Zurbao.	SI
Concejo de Montevite/Mandaita.	NO
Concejo de Nanclares de La Oca/Langraiz Oka.	NO
Concejo de Ollávarre/Olabarri.	NO
Concejo de Trespuentes.	NO
Concejo de Villedas/Billoda.	NO
Entidades Públicas y Privadas.	
Acciona Rail Services, SA.	NO
Aisa Tren, SAU.	NO
Alsa Ferrocarril, SAU.	NO
Arcelormittal Siderail, SA.	NO
Arramele Siglo Xxi, SA.	NO
Arriva Spain Rail, SA.	NO
Asturmasa Rail, SAU.	NO
Avanza Tren, SAU.	NO
Construcciones Y Auxiliar De Ferrocarriles, SA (CAF).	NO
Comsa Rail Transport, SA.	NO

Consultados	Respuesta
Continental Rail, SA.	NO
Eco Rail, SAU.	NO
Empresa de Blas y Cia, SAU.	NO
Empresa Ruiz, SA.	NO
Eusko Trenbideak – Ffcc Vascos SA.	NO
Ferrovial Railway, SA.	NO
Fgc Rail, SA.	NO
Global Rail, SAU.	NO
Guinovart Rail, S.A.	NO
Iberrail Spanish Railroads, SAU.	NO
Interurbana De Autobuses, SA.	NO
Ilsa.	NO
La Sepulvedana, SAU.	NO
Logibérica Rail, SAU.	NO
Logitren Ferroviaria, SAU.	NO
Low Cost Rail, SA.	NO
Monbus Rail, SA.	NO
Motion Rail, SAU.	NO
Moventis Rail, SAU.	NO
Nogartrain, SAU.	NO
Renfe Mercancías.	NO
Renfe Viajeros.	NO
Sagalés Rail, SA.	NO
Socibus, SA.	NO
Suardiaz Rail Company, SA.	NO
Tracción Rail, SA.	NO
Transfesa Rail.	NO
Transitia Rail, SA.	NO
Transportes Mixtos Especiales, SA (Tramesa).	NO
Vectalia Rail, SA.	NO
Veloil Rail, SA.	NO

## ANEXO II

**Alegaciones particulares recibidas en el trámite de Información Pública\***

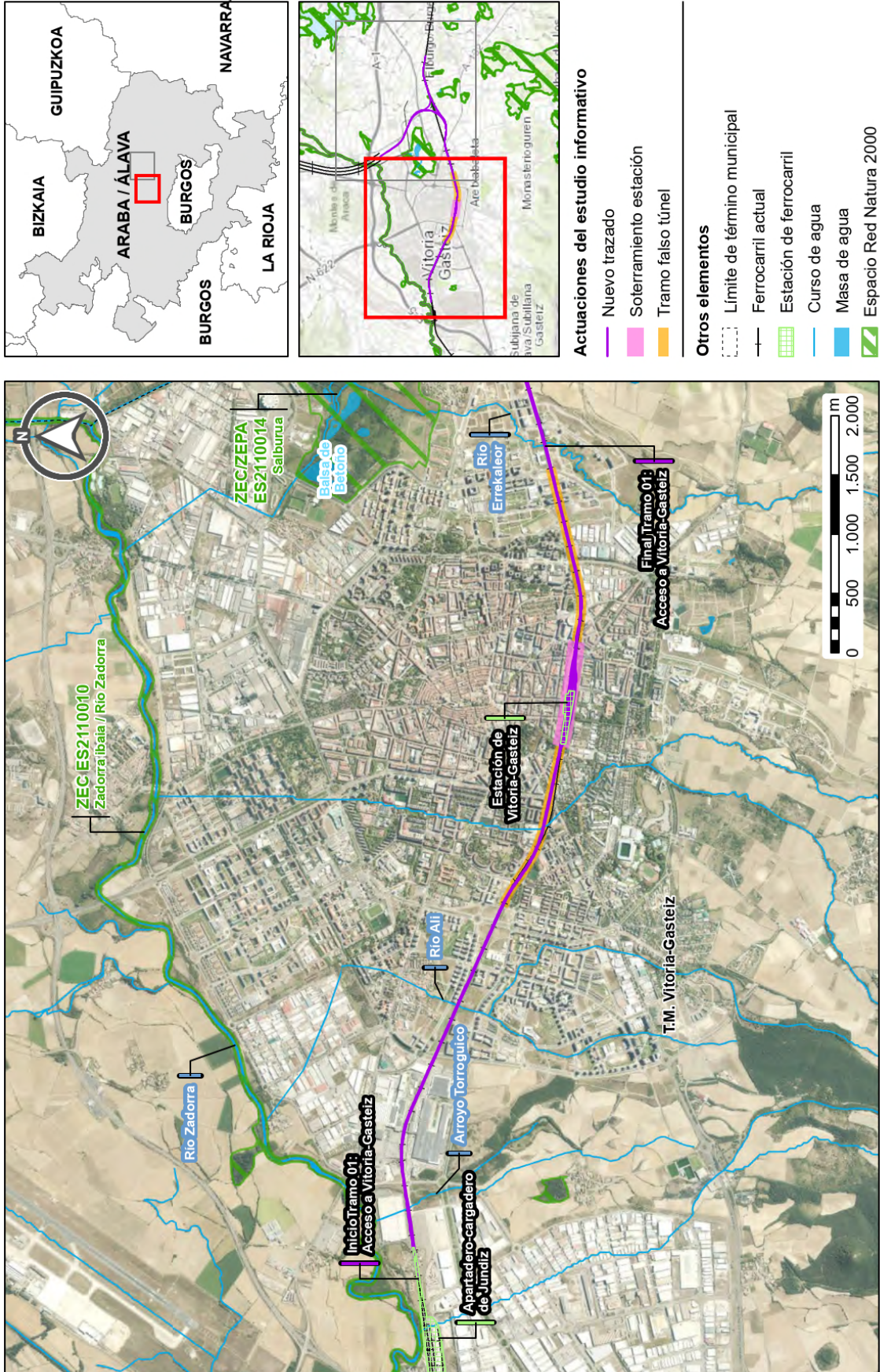
\* Las cuales se han agrupado por el órgano sustantivo en diferentes grupos y facilitar así la respuesta a todas ellas.

Siete alegaciones de particulares con contenido diferente.  
Asociación de vecinos de Larkaite Auzo Elkartea.

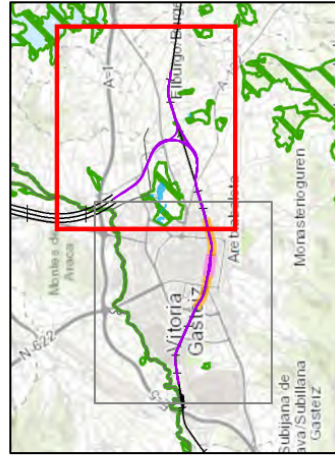
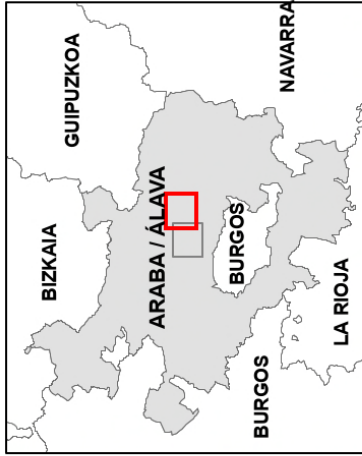
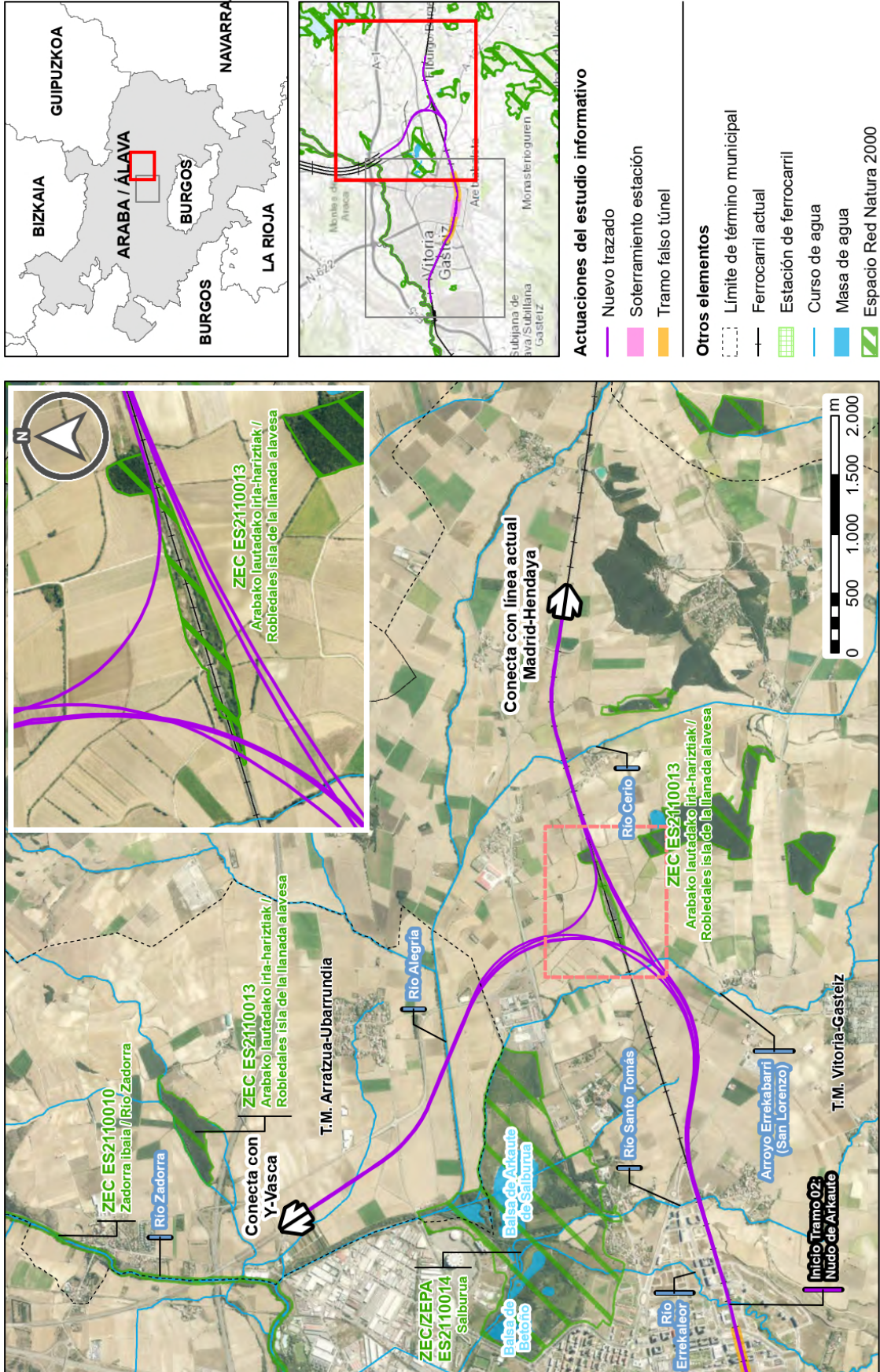
Asociación de vecinos «Zabalgana».  
Mercedes-Benz España, SAU.  
Grupo Municipal Elkarrekin Vitoria-Gasteiz.  
Asociación de Vecinos «Salburua Burdinbide».  
Asociación cívica Ensanche XIX de Vitoria-Gasteiz.  
Comunidad de Regantes Cruzizabala.  
Unión Agroganadera de Álava.  
Comunidad de Regantes Noryeste.  
Dos alegaciones diferentes del Grupo juntero en las Juntas Generales de Álava  
Elkarrekin Araba-Podemos/Ezker.  
Delegación de Álava del Colegio Oficial de Arquitectos vasco navarro.  
Equo.  
Estación de Servicio Echevarría, SL.  
Siete alegaciones tipo 1.  
Nueve alegaciones tipo 2.  
Nueve mil veintiuna alegaciones tipo 3.  
Doscientas cuarenta y ocho alegaciones tipo 4.  
Veintidos alegaciones tipo 5.  
Mil novecientas cinco alegaciones tipo 6.  
Cuatro alegaciones tipo 7.  
Cuatro alegaciones tipo 8.  
Tres alegaciones tipo 9.



## ESTUDIO INFORMATIVO DE LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN VITORIA-GASTEIZ TRAMO 01: ACCESO A VITORIA-GASTEIZ



ESTUDIO INFORMATIVO DE LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN VITORIA-GASTEIZ  
TRAMO 02: NUDO DE ARKAUTE



**Actuaciones del estudio informativo**

- Nuevo trazado
- Soterramiento estación
- Tramo falso túnel

**Otros elementos**

- Límite de término municipal
- Ferrocarril actual
- Estación de ferrocarril
- Curso de agua
- Masa de agua
- Espacio Red Natura 2000