

***ORDEN FORAL 731 de 18 de abril de 2008, por la que se resuelve formular la Declaración de Impacto Ambiental relativa al «PROYECTO DE TRAZADO DE LOS ACCESOS A SAN MAMÉS Y TRANSFORMACIÓN DE LA AUTOPISTA A-8 EN VÍA URBANA», proyecto promovido por el Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Bizkaia y la sociedad pública Bizkaiko Hegoaldeko Akzesibilitatea, S.A.-Interbiak, adscrita al mismo..***

#### Antecedentes

La Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco y el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, establecen la obligatoriedad de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la Resolución Administrativa que se adopte para la realización, o en su caso autorización de las obras, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos de las citadas disposiciones legales.

Asimismo, la Ley 3/1998 concibió la *Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental* con el objetivo de introducir, en las primeras fases del proceso de planificación, el análisis relativo a las posibles repercusiones de los planes sobre el medio ambiente, teniendo en cuenta los efectos acumulativos y sinérgicos derivados de diversas actividades, y en orden a la elección de las alternativas más adecuadas. De acuerdo con el *Decreto 183/2003, de 22 de julio, por el que se regula el procedimiento de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental*, quedan sometidos a este trámite administrativo los Planes Territoriales Sectoriales y cualesquiera otros planes con incidencia territorial.

Tras la entrada en vigor del citado decreto, fue sometido a este trámite el denominado “Plan Especial Viario para la ejecución de los accesos a Bilbao por San Mamés” que culminó con la emisión, el 28 de mayo de 2007, de la Orden Foral del Diputado de Medio Ambiente nº 1387 por la que se formuló Informe Preliminar de Impacto Ambiental, con carácter favorable condicionada a una serie de especificaciones.

De forma paralela, con fecha 29 de marzo de 2007, el Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Bizkaia remite a este Departamento Foral de Medio Ambiente, el “Proyecto de Trazado de los Accesos a San Mamés y transformación de la A-8 en vía urbana. Fase I: Adecuación previa de superficies para desvíos de obra” así como su Estudio de Impacto Ambiental correspondiente cuyo promotor es el Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Bizkaia y la sociedad pública Bizkaiko Hegoaldeko Akzesibilitatea, S.A. – Interbiak, adscrita al mismo.

Conforme a la legislación sectorial de carreteras, la Diputación Foral de Bizkaia, en sesión celebrada el día 26 de marzo de 2007 acuerda, entre otros, aprobar provisionalmente el proyecto de trazado mencionado. Asimismo se acuerda dar inicio al correspondiente trámite de información pública por un plazo de treinta (30) días hábiles, estableciendo que dicho trámite lo sea también, en el mismo plazo y procedimiento,

respecto a lo establecido en la normativa vigente en materia de evaluación de impacto ambiental, para lo cual fue incluido el estudio de impacto ambiental correspondiente.

Como resultado de la exposición pública y en vista de las alegaciones recibidas se procede a la reformulación del Plan Especial Viario lo que conlleva cambios asociados a nivel de proyecto de trazado.

Posteriormente y conforme a la legislación sectorial de carreteras, la Diputación Foral de Bizkaia, en sesión celebrada el día 22 de agosto de 2007 acuerda, entre otros, aprobar provisionalmente el proyecto de trazado modificado, que incluye la Fase I original y los propios accesos a San Mamés, y dar inicio al correspondiente trámite de información pública por un plazo de treinta (30) días hábiles, estableciendo que dicho trámite lo sea también, en el mismo plazo y procedimiento, respecto a lo establecido en la normativa vigente en materia de evaluación de impacto ambiental, para lo cual fue incluido el Estudio de Impacto Ambiental correspondiente.

Como resultado de la exposición pública se reciben diez (10) alegaciones al Proyecto de Trazado. Éstas se resumen en los siguientes puntos:

- Soterramiento de la totalidad del trazado para minimizar, sobre todo, impactos visuales y acústicos.
- Justificación de la solución elegida y destino de los sobrantes de obra.
- Replanteamiento del Viaducto 1 (eje H, salida al Corredor del Kadagua) y cubrición del Viaducto 2 (en Cuesta de Olabeaga). Otras alternativas al Viaducto 2 y conexión con el Bº de Olabeaga.
- Modificaciones geométricas en ramales concretos.
- Consideraciones para el drenaje de pluviales y ampliaciones en la red de abastecimiento.

Una vez finalizada la información pública, y con objeto de proceder a la emisión de la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto, con fecha 13 de marzo de 2008 el Departamento de Obras Públicas de la Diputación Foral de Bizkaia remite a este Departamento de Medio Ambiente, el expediente completo, que incluye el “Proyecto de Trazado de los Accesos a San Mamés y transformación de la A-8 en vía urbana” y el “Refundido del Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de Trazado de los Accesos a San Mamés y transformación de la A-8 en vía urbana”, que analiza los efectos ambientales del Proyecto de Trazado mencionado.

#### Descripción del Proyecto de Trazado

El proyecto de trazado de los accesos a San Mamés pretende la ejecución de una nueva conexión entre el tramo de la Autopista A-8 denominado Solución Sur y el casco urbano de Bilbao a través de la Avenida del Ferrocarril. Esta conexión permite resolver todos los movimientos posibles de forma directa afectando un tramo de 1.600 m de la Solución Sur.

Esta nueva construcción posibilitará la anulación del acceso actual por Sabino Arana y la demolición de sus viaductos así como la posterior construcción de la Variante de

Rekalde que a su vez permitirá la demolición del viaducto de Rekalde. La puesta en servicio de la Variante Sur posibilitará la regulación de la Autopista A-8 para su futura transformación en vía urbana entre los nuevos accesos a San Mamés y el acceso al centro de Bilbao por la calle Juan de Garay.

Las actuaciones principales consisten en la ampliación de la plataforma de la autopista A-8 para dar cabida a la geometría de la vialidad de los nuevos accesos a San Mamés, la cubrición de dicha autopista deprimiendo la actual rasante entre el paso de la carretera Basurto-Kastrexana (BI-636) y el viaducto de la cale Lezeaga y el diseño de los propios ramales para conexión de la autopista A-8 con la avenida del Ferrocarril y con el enlace de Kastrexana. Los ramales de entrada a Bilbao y salida sentido Cantabria van en una gran parte de su longitud cubiertos, ya sea en túnel o en falso túnel. A la altura del B° de Santa Ana se disponen dos huecos abiertos de unos 30 m aproximadamente y separados entre sí 55 m.

La conexión de la autopista A-8 con el enlace de Kastrexana en el sentido Gipuzkoa-Cantabria se realiza mediante un viaducto de 330 m de longitud, debido a las condiciones topográficas, las necesidades de paso sobre otros ramales y la variante en construcción del ferrocarril de EVE. Como consecuencia de la proximidad del Enlace del Corredor del Kadagua se han previsto sendas calzadas de servicio en ambos lados de la autopista A-8.

Se plantean desmontes de altura máxima de 20 m en el eje del tronco de la autopista A-8, siendo la inclinación de la mayor parte de ellos de 2V:3H. Los rellenos van hasta los 5 m máximo. Asimismo, se plantea un túnel para el ramal A que posibilita el movimiento Bilbao-Donostia partiendo de la Avenida de Montevideo y que discurre en proximidad a los edificios de viviendas del B° de Altamira. El método constructivo se divide en falsos túneles para los emboquilles, en un entorno con importantes afecciones a viales y estructuras existentes y túnel en mina de un carril y galería peatonal de evacuación.

En cuanto a estructuras se plantean 4 viaductos (el mencionado de acceso al Enlace de Kadagua, en Cuesta de Olabeaga, en la calle Lezeaga y en la carretera Basurto a Kastrexana), 4 falsos túneles (sobre los ejes B, C y D) y la cubrición del falso túnel en mina mediante estructura tipo pérgola (pk's 1+830 al 1+980 del eje A). El Proyecto de Trazado incluye 23 muros de una altura máxima de 13 m. Varían entre muros de micropilotes anclados y de hormigón armado con capas de gunita, en algunos casos, como medida de protección (tratamiento ornamental en cara vista).

El proyecto prevé la demolición de 10 viviendas, prácticamente todas ellas en el B° de Santa Ana y alrededores.

La solución proyectada plantea grandes dificultades en su proceso constructivo, en especial en esta última zona de cubrición, que supondrán importantes molestias para los vecinos y el tráfico rodado. Se plantean 3 zonas de obra, Lezeaga-Bentazarra, autopista A-8 norte y exterior autopista A-8, cada una de ellas con varias fases de ejecución.

El proyecto genera un excedente de tierras de excavación de aproximadamente 400.000 m<sup>3</sup> de los cuales 181.595 m<sup>3</sup> se obtienen de la excavación del talud de la margen derecha de la autopista A-8 (Fase I). El destino de estos sobrantes es el relleno de tierras de Montealegre, ya autorizado por el órgano competente para recibir tierras generadas en la construcción de la Autovía del Kadagua. El destino previsto para el resto de las tierras es el Puerto de Bilbao, si es que no se localizan zonas de vertido adecuadas más cercanas, según especifica el Estudio de Impacto Ambiental.

Como medidas correctoras más importantes de impacto residual, el Proyecto de Trazado contempla la ejecución de 9 pantallas acústicas justificándose su adopción en términos de eficacia-eficiencia. Varían su altura entre 3-6 m y se localizan en los entornos del B° Las Ventas, B° Santa Ana, B° San Nicolás, Hospital de Basurto y B° Lezeaga.

#### Descripción del medio afectado

El Proyecto de Trazado se desarrolla en la propia traza de la actual A-8 y en los terrenos aledaños necesarios para encajar la nueva infraestructura cuyo ámbito máximo de extensión ha sido definido en el Plan Especial Viario para la ejecución de los Accesos a San Mamés y la transformación de la autopista A-8 en vía urbana.

Es una zona fuertemente antropizada con abundantes rellenos de diferente naturaleza debido a la continua acción humana. Los valores naturalísticos de la zona son escasos, desatacando la vegetación de determinadas partes de los taludes de la autopista A-8 que permiten la integración visual de elementos artificiales como son las infraestructuras de comunicación y edificaciones.

Todo el entorno es muy frágil debido a la cercanía de carreteras y ferrocarril al entorno de los barrios de Santa Ana, Santiago, Altamira y Basurto, así como Bentazarra y Lezeaga, especialmente afectados por la cercanía de la autopista A-8. Estas actuaciones antrópicas influyen de manera negativa en la calidad acústica, atmosférica y visual del lugar.

#### Descripción del Estudio de Impacto Ambiental

El Estudio de Impacto Ambiental se ha realizado conforme a las determinaciones del *Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.*

El estudio manifiesta que la calidad ambiental del entorno del proyecto se considera baja y que las condiciones locales presentan un estado alterado de sus parámetros ambientales por lo que las repercusiones sobre el medio se ven atenuadas. Los elementos más importantes del entorno son el tráfico, la calidad del aire, la presencia de cierta vegetación en los taludes de las infraestructuras actuales y la existencia de una parcela inventariada como suelo potencialmente contaminado, entre los barrios de Santa Ana y Bentazarra.

El aspecto ambiental más relevante y de mayor afección a la población es el ruido ambiental. El estudio de impacto ambiental incluye un análisis específico de este aspecto. La situación sonora actual presenta niveles de inmisión en las viviendas más cercanas a la A-8 que llegan a niveles sonoros en periodo nocturno que oscilan entre 53 y 71 dB(A).

Para la valoración de los impactos se han aplicado los objetivos de calidad acústica para áreas urbanizadas existentes definidos en la *tabla A del Anexo II del Decreto 1367/2007, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del Ruido, en lo referente a la zonación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas*. Los datos de tráfico en la situación actual se corresponden con el año 2005, tomados del Mapa de Aforos de la Diputación Foral de Bizkaia. Para el escenario futuro, año horizonte 2031, se toman los valores obtenidos para el 2010 debido a que la puesta en marcha de diferentes infraestructuras hace que la prognosis de tráfico se acerque a dichos valores.

Tras la evaluación del impacto acústico generado por el proyecto se comprueba que para la situación actual y en todo el trazado, excepto las nuevas viviendas ubicadas entre la Avda. Montevideo y la C/ Alfonso Muelle de Churruca, la calidad acústica es deficiente al superar los objetivos de calidad aplicados. En el escenario futuro previsto, la situación mejora en varios puntos y empeora en distintos grados en otros.

El análisis de soluciones se lleva a cabo para el escenario de tráfico correspondiente a la situación futura más desfavorable y se analiza la posibilidad de implantación en aquellas zonas donde se superan los límites admisibles, tanto si la puesta en marcha de la infraestructura supone una mejora como un empeoramiento de los niveles de ruido actuales.

El Estudio de Impacto Ambiental identifica los siguientes impactos severos:

- En fase de obras: suelos potencialmente contaminados, edificaciones afectables por derribos y por efecto de las voladuras, red de abastecimiento/saneamiento y depuradora de Galindo y valores estéticos del recorrido.
- En fase de explotación: valores estéticos.

Todos los impactos tornan a moderados y compatibles con la adopción de las medidas correctoras propuestas y el seguimiento por el Programa de Vigilancia Ambiental.

Las medidas correctoras propuestas se dividen en:

- De prevención y corrección de efectos sobre ecosistemas acuáticos: impermeabilización de áreas auxiliares, drenajes perimetrales, tratamiento de aguas de escorrentía, barreras de retención de sedimentos, balsas temporales de decantación,...
- De corrección de la situación acústica: pantallas anti-ruido.
- De revegetación y restauración ambiental: tratamiento de taludes generados en obra y de áreas de ocupación temporal y definitiva. Se contemplan también actuaciones de control de flora invasora.
- Condicionado ambiental para fase de obras.

El Programa de Vigilancia Ambiental contempla varios subprogramas de vigilancia centrados en aspectos como control general de obras, afecciones al dominio público hidráulico (estado de la Ria del Nervión y de los vertidos), afección sonora y gestión de suelos contaminados (por asesoría especializada y acreditada). Se realizará bajo la supervisión y dirección de una Dirección Ambiental de la obra. No se contemplan medidas compensatorias.

#### Fundamentos de derecho

Considerando que la ejecución del “Proyecto de Trazado de los Accesos a San Mamés y transformación de la A-8 en vía urbana” pudiera dar lugar a efectos negativos significativos sobre el medio ambiente, resulta de aplicación lo previsto en el artículo 50 de la *Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco*, por lo cual este órgano ambiental procede a someter a Evaluación Individualizada de Impacto Ambiental el expediente del proyecto.

De conformidad con lo establecido en el artículo 44 de la *Ley 3/1998, de 27 de febrero, general de Protección del Medio Ambiente del País Vasco*, y con el art. 39 de la *Norma Foral 3/1987, de 13 de febrero, sobre Elección, Organización, Régimen y Funcionamiento de las Instituciones Forales del Territorio Histórico de Bizkaia*, en la redacción dada por la *Norma Foral 3/1999, de 15 de abril, de adaptación de la Norma Foral 3/1987, a la Ley 4/1999, de 13 de enero, que modifica la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común*, la competencia para formular la Declaración de Impacto Ambiental relativa al «Proyecto de Trazado de los Accesos a San Mamés y transformación de la A-8 en vía urbana» le corresponde al Diputado de Medio Ambiente.

A la vista de cuanto antecede,

#### **RESUELVO:**

**Primero.** Formular la presente Declaración de Impacto Ambiental sobre el «Proyecto de Trazado de los Accesos a San Mamés y transformación de la A-8 en vía urbana» promovido por la sociedad pública Bizkaiko Hegoaldeko Akzesibilitatea, S.A.-Interbiak adscrita al Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Bizkaia, según proyecto técnico de trazado redactado por la sociedad pública Bizkaiko Hegoaldeko Akzesibilitatea, S.A.-Interbiak y las mercantiles Dair y Geoconsult y el «Refundido del Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de Trazado de los Accesos a San Mamés y transformación de la A-8 en vía urbana» redactado por la sociedad pública Bizkaiko Hegoaldeko Akzesibilitatea, S.A.-Interbiak y la mercantil Argilur, informando favorablemente dicho proyecto, siempre y cuando se cumplan las especificaciones que se establecen en la presente Resolución.

**Segundo.** Fijar las siguientes condiciones, medidas correctoras y controles a los que queda sometido dicho proyecto y su ejecución, los cuales son vinculantes de acuerdo

con lo especificado en el artículo 47.2 de la *Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco*:

A.- La ejecución de las obras del “Proyecto de Trazado de los Accesos a San Mamés y transformación de la A-8 en vía urbana”, presentado en este Departamento Foral de Medio Ambiente, cumplirá con todas las especificaciones técnicas, medidas de protección y corrección contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental, Proyecto de Trazado, Proyecto de Construcción y Proyecto de Revegetación y Recuperación Medioambiental y las que se especifican en la presente Resolución. Previa tramitación de cada una de las diferentes fases que integran el proyecto, se remitirá al Departamento Foral de Medio Ambiente la definición final, incluyendo a tal efecto su proyecto constructivo y demás documentación relacionada.

B.- Asimismo, en tanto no contradigan las determinaciones la presente Resolución, se cumplirán cuantas especificaciones técnicas y medidas de protección y corrección se hallen contenidas tanto en el Estudio de Impacto Ambiental del “Plan Especial Viario para la Ejecución de los Accesos a Bilbao por San Mamés”, como en su correspondiente Orden Foral por la que se resuelve formular Informe Definitivo de Impacto Ambiental.

C.- En los supuestos de cambios o ampliaciones del proyecto, en aplicación de lo dispuesto en art. 50 de la *Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco*, esta Dirección General de Medio Ambiente determinará el sometimiento de dichas modificaciones o ampliaciones a alguno de los supuestos de Evaluación de Impacto Ambiental que la citada norma prevé, cuando de ellos pudieran derivarse efectos negativos significativos sobre el medio ambiente.

El conjunto de modificaciones puntuales del proyecto que, sin alcanzar la entidad de los considerados en el párrafo anterior, surjan durante los trámites restantes para la realización de las obras, deberá justificarse también desde el punto de vista ambiental mediante informe de la asesoría ambiental a la que se refiere el apartado e.13. de esta Resolución incluyéndose las modificaciones correspondientes en el conjunto de medidas protectoras y correctoras, programa de vigilancia ambiental, presupuesto y pliego de condiciones.

D.- Sin perjuicio de lo dispuesto en apartados posteriores de la presente Resolución y de cómo se establezca la gestión de la construcción de las diferentes fases de obra del proyecto, con objeto de coordinar al máximo el conjunto de medidas protectoras y correctoras que se determinen, el promotor del proyecto deberá remitir al Departamento Foral de Medio Ambiente la siguiente documentación:

#### d.1. Documentación definitiva del Proyecto de Construcción

Deberá contar con los capítulos referidos a memoria, anejos, planos, pliego de condiciones y presupuesto con el detalle suficiente para su ejecución por terceros, debiendo incluir, con el mismo grado de detalle, el conjunto de las medidas protectoras y correctoras diseñadas, incluidos los Proyectos de Revegetación y Recuperación Medioambiental y el Programa de Vigilancia Ambiental.

Asimismo, y conforme a las siguientes determinaciones, deberá completarse el Estudio de Impacto Ambiental en todos sus capítulos, con las especificaciones y el nivel de detalle adecuado al Proyecto de Construcción definitivo.

#### d.2. Proyecto de revegetación y recuperación ambiental de la obra

El Proyecto de Construcción deberá incorporar un anejo de revegetación y recuperación medioambiental de todas las superficies afectadas por las obras, que incorpore los correspondientes capítulos de memoria y anejos, planos, pliego de condiciones y presupuesto detallado. Para facilitar su comprensión se presentará documento independiente extractado del Proyecto de Construcción.

El proyecto de recuperación ambiental abarcará, entre otros, los siguientes aspectos:

- La cubierta vegetal se restaurará mediante siembras y plantaciones con especies autóctonas similares a las existentes, de forma potencial, en cada una de las áreas afectadas. En los tramos de fuerte pendiente se deberá iniciar este plan de revegetación durante la ejecución de la obra, con objeto de minimizar el riesgo de desestabilización de las laderas, instalando dispositivos de retención perpendiculares al flujo y empleando mantas de geotextiles, hidrosiembras y/o plantaciones.
- Se definirán y cartografiarán los lugares de extracción de tierra vegetal y de los acopios previstos, las áreas de labores, siembras y plantaciones y, para las áreas que lo requieran, se aportarán los planos de detalle necesarios. La extracción de tierra vegetal se realizará en todas las superficies de la obra incluyendo los caminos de obra, servidumbres temporales y demás superficies. Se definirán los mantenimientos necesarios para los acopios de tierra vegetal.
- Se analizará la posibilidad de trasplantar aquellos pies de especies arbóreas y arbustivas autóctonas existentes en el ámbito del proyecto y afectables por las obras. Se jalonará el resto de las unidades de interés.
- Se potenciará el uso de técnicas de revegetación mediante bioingeniería en aquellas situaciones que lo requieran. Se crearán bermas intermedias en los taludes de la autopista que favorezcan la ocultación.
- En general, se tratará de sustituir el gunitado o proyección de hormigón en taludes de desmonte que presenten mayor inestabilidad por otros métodos que los integren mejor en el entorno y no impidan el desarrollo de especies vegetales.
- El proyecto especificará las medidas previstas para evitar la invasión y extensión de las plantas invasoras en las zonas recién repobladas teniendo en cuenta que el empleo de herbicidas debe limitarse al máximo. Se especificarán las labores de control de las especies invasoras presentes o que pudieran aparecer en el entorno de las obras (presencia de *Buddleja davidii* y *Reynoutria japonica*). Se especificarán los controles a realizar en los acopios de tierra vegetal.
- Las zonas de instalaciones auxiliares definidas (balsas de retención y decantación, sistemas de lavaruedas de camiones, etc.) deberán tener su correspondiente reflejo en los capítulos de memoria, planos, pliego de condiciones y presupuesto del proyecto de restauración ambiental.

### d.3. Análisis de suelos potencialmente contaminados

Se aportará un informe de la situación del procedimiento de Declaración de la Calidad del Suelo de la parcela 48020-00096. Se aportaran los estudios realizados.

### d.4. Análisis acústico

Para el Proyecto de Construcción deberá considerarse la adecuación de las pantallas propuestas a las peculiaridades constructivas del trazado y se definirá la ubicación definitiva de las mismas (incluyendo el caso de modificar alguna ubicación) y se analizará el efecto de la solución material finalmente seleccionada.

Asimismo, el Proyecto de Construcción deberá incluir en las definiciones del acondicionamiento acústico de la cubrición de Santa Ana, el recubrimiento de las paredes y el techo del falso túnel con material absorbente para minimizar el efecto de reverberación en su interior y reducir por tanto el efecto de boca de túnel, según especifica el Estudio de Impacto Ambiental.

La ampliación del análisis acústico deberá contemplar además:

- Aporte de datos de la situación acústica en el momento de puesta en servicio de la infraestructura. Justificación de los datos de partida del modelo acústico.
- A pesar que los resultados de inmisión y el dimensionamiento de soluciones acústicas se proporcionan para el período más desfavorable (noche- $L_n$ ), se deberán aportar los resultados obtenidos para el resto de períodos que marca la normativa aplicable, día- $L_d$  y tarde- $L_e$ .
- Análisis justificativo de la eficacia-eficiencia de soluciones acústicas para el entorno de la Avenida de Montevideo, entre el B° de Santiago y el Hospital de Basurto (pavimento drenante en vez de aglomerado convencional, apantallamientos en zona de salida del falso túnel 4 en el eje D-1, actuaciones en fachadas,...) y para el Viaducto 1, hacia el Enlace del Kadagua (pantalla acústica).
- Análisis del control propuesto para las afecciones acústicas en fase de obras. Inclusión de controles de presión sonora en zonas habitadas representativas. Análisis de la periodicidad de control en fase de explotación de los nuevos accesos.
- Adecuación del análisis acústico al Proyecto de Construcción (incorporación de memoria, planos, pliego de condiciones y presupuesto).

### d.5. Depósito de sobrantes

Deberá habilitarse un mecanismo de control, en el Programa de Vigilancia Ambiental, para certificar la correcta gestión de los sobrantes de la obra.

#### d.6. Medidas correctoras y Programa de Vigilancia Ambiental

A la vista de la nueva información solicitada y aportada, los capítulos de medidas correctoras y del Programa de Vigilancia Ambiental deberán ser adecuadamente completados y actualizados en el Proyecto de Construcción.

#### d.7. Análisis de medidas compensatorias

Dada la magnitud del proyecto de Accesos a San Mamés y transformación de la Autopista A-8 en vía urbana, su consumo de suelo y afecciones ambientales, este Órgano Ambiental considera conveniente compensar los efectos territoriales negativos inducidos mediante el desarrollo de proyectos de restauración ambiental que incidan en aspectos característicos del territorio afectado. Estas líneas de trabajo pueden ser articuladas en torno a los siguientes epígrafes:

- Habilitación de un espacio deportivo alternativo para los usuarios del Albergue Municipal.
- Restauración de áreas degradadas.
- Corrección de impactos paisajísticos puntuales.
- Revegetación o restauración ambiental de enclaves con estadios de sucesión de la vegetación natural alejadas de su potencialidad, etc.
- Análisis de la calidad del suelo y, si fuera viable, proyecto de descontaminación de suelos en función de los usos futuros que se les asigne a las parcelas del entorno de las obras: emplazamientos con los códigos 48020-00095 (mantenimiento y reparación de vehículos de motor), 48020-00097 (fabricación de artículos de limpieza), 48020-00098 (mantenimiento y reparación de vehículos de motor) y 48020-00099 (laboratorio fotográfico).
- Etc.

Una vez consensuadas estas medidas compensatorias con las administraciones, organismos o entidades implicadas, deberá aportarse un avance de las mismas incluyendo definición, coste económico aproximado, etc. La elaboración de propuestas y los correspondientes proyectos técnicos deberán presentarse ante este Órgano Ambiental.

E.- El conjunto de medidas correctoras de impacto ambiental se llevará a cabo de acuerdo con lo propuesto en el Estudio de Impacto Ambiental, en el Proyecto de Construcción definitivo y en la presente Resolución, formando parte indisoluble del proyecto. Para ello estas medidas se incluirán en los correspondientes proyectos para la contratación de las obras, los presupuestos y pliegos de condiciones que las contengan. Serán de aplicación, además, las siguientes medidas:

#### e.1. Cuidados previos y durante los movimientos de tierras

Los accesos de obra, el parque de maquinaria, el área de almacenamiento temporal de materiales de obra, de acopios temporales de tierra vegetal y de residuos generados en la

obra se ejecutarán en base a criterios de mínima afección ambiental y utilizando la información aportada en el Estudio de Impacto Ambiental.

Con carácter previo al inicio de las obras, se realizará una delimitación precisa en cartografía de detalle de los aspectos anteriores. Dichas zonas deberán ser acondicionadas por el Contratista con objeto de minimizar los impactos ambientales derivados de las distintas actividades que se pretendan desarrollar. Tanto la delimitación como las características de estas áreas de instalación del contratista deberán ser aprobadas por la Dirección de Obra, previo informe de la Asesoría Ambiental mencionada en el apartado e.13. de esta Resolución.

Las áreas de acopios de materiales, residuos y sobrantes de excavación deberán ser aisladas hidráulicamente del terreno mediante impermeabilización, disposición de drenajes perimetrales y arquetas de recogida de aceites y grasas. La ubicación de puntos limpios para la recogida de residuos peligrosos de la obra deberá disponerse sobre cubeto retentor de fugas.

Con objeto de optimizar al máximo el rendimiento de los sistemas de prevención y corrección ambiental, se deberá implantar un manual de buenas prácticas para su utilización, instruyendo al personal de la obra con relación a las mismas. Dicho manual prestará especial atención a aspectos tales como los movimientos de maquinaria y de tierras, superficie máxima afectada, producción de polvo y ruido y su corrección, conservación del arbolado, vertidos a cauces, gestión de residuos, y otros aspectos señalados en esta Resolución.

#### e.2. Medidas preventivas y correctoras de ruido y vibraciones

En fase de obras se minimizarán los impactos sonoros sobre las zonas habitadas circundantes de la obra. Se observará un correcto mantenimiento de la maquinaria y de los vehículos participantes y se controlará el cumplimiento de la normativa vigente en esta materia, incluyendo las posibles disposiciones sobre el ruido del Ayuntamiento de Bilbao, al objeto de lograr las condiciones de sosiego establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en esta Resolución.

Se tendrá en cuenta lo especificado en la disposición adicional novena de la *Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido*, referente a que las administraciones públicas promoverán el uso de maquinaria, equipos y pavimentos de baja emisión acústica al contratar obras y suministros y a lo dispuesto en el *Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre*.

El proyecto contempla un sistema de excavación mecánica con ripper y voladuras de esponjamiento. Sin perjuicio del cumplimiento, en su caso, de las Ordenanzas Municipales, deberá aplicarse la norma ISO 2631-2:1989 para evaluar la exposición a las vibraciones registradas en las edificaciones e instalaciones comprendidas en el ámbito del proyecto.

### e.3. Afección a procesos y riesgos

Se procederá a la revegetación de los nuevos taludes generados y de los accesos a obra en cuanto sea posible con objeto de evitar la aparición de problemas de estabilidad o de fenómenos erosivos, dado que la zona es proclive a fenómenos erosivos extremos.

Para el Proyecto de Construcción deberán especificarse las mezclas de las hidrosiembras, que deberán llevar semillas de plantas leñosas en su composición en las zonas viables. En aquellos taludes cuya inclinación lo permita deberán plantarse especies forestales. Los muros de proyecto deberán ser ejecutados de forma que, donde sea posible, se facilite su integración con el medio (plantación de especies de crecimiento rápido en su base, utilización de enchachados de piedra,...).

Se observarán las recomendaciones del informe geotécnico ejecutando las bermas proyectadas. El Estudio de Impacto Ambiental y la Asistencia Ambiental analizarán la conveniencia de aprovechar la anchura de estas bermas para operaciones de restauración. En los casos en los que sea asumible la terminación de un talud mediante técnicas de ingeniería naturalística, éstas sustituirán a los métodos menos integrables y más agresivos ambientalmente como son la proyección de hormigón u otras técnicas de estabilización.

### e.4. Protección de aguas superficiales y subterráneas

En las áreas de excavación y en las zonas de instalaciones auxiliares de obra, con objeto de controlar el vertido de finos u otras sustancias por escorrentía superficial a la Ría de Bilbao, se adoptarán las medidas correctoras especificadas en el Estudio de Impacto Ambiental, tales como impermeabilización de superficies, aislamientos hidráulicos, dispositivos lavaruedas, balsas de decantación u otros dispositivos análogos.

En caso de que durante la construcción de taludes de desmonte o terraplén se generen caudales adicionales de agua (lluvias torrenciales, etc.) se aplicarán medidas de retención de finos previas al vertido de las aguas al entorno. Asimismo, la zona de mantenimiento de maquinaria del área logística deberá ser aislada hidráulicamente del entorno según lo especificado en el Estudio de Impacto Ambiental y en la presente Resolución.

Las balsas de decantación de sedimentos deberán proyectarse en lugares accesibles para realizar un mantenimiento periódico de retirada de los materiales allí depositados, tanto lodos como sobrenadantes. Los efluentes una vez tratados en los sistemas depuradores deberán conducirse al punto de vertido sin que produzcan arrastres de tierras, materiales o cualquier otra sustancia que los puedan contaminar.

En caso de que se constaten afecciones del proyecto sobre manantiales, al margen de los identificados por el Estudio de Impacto Ambiental, deberán establecerse las medidas protectoras y correctoras necesarias para el mantenimiento de la función ecológica y/o aprovechamientos de los citados manantiales. El hecho se pondrá en conocimiento del Organismo de Cuenca con objeto de habilitar suministros alternativos y se dispondrán

las medidas correctoras adecuadas para mitigar el impacto. Toda vez se subsanen los problemas y previa verificación analítica de su calidad, podrán ser restituidas las captaciones afectadas. En caso de verse definitivamente afectado el aprovechamiento, se deberá habilitar un abastecimiento alternativo, equiparable en calidad y cantidad, todo ello sin perjuicio de lo que pueda determinar el Organismo de Cuenca.

Para la fase de explotación de la vía proyectada se tratarán adecuadamente las aguas provenientes de la misma, contando al final de las redes de drenaje con arquetas separadoras de grasas, aceites, sólidos en suspensión, etc., convenientemente dimensionadas para evitar el vertido directo a los cauces fluviales, separando los restos que pudieran llegar desde la traza, bien accidentalmente o por arrastres producidos por lluvias, otorgándose a estos residuos un tratamiento acorde con su caracterización.

Se asumirán los criterios de actuación emitidos por la Dirección de Aguas de Gobierno Vasco para tratar de minimizar los impactos sobre las aguas superficiales y subterráneas generados por las obras de ampliación de la autopista A-8. Asimismo, las obras con afección al dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbre y de policía deberán contar con la preceptiva autorización del Organismo de Cuenca y ajustarse a las condiciones generales y particulares que, en su caso, imponga el órgano competente en materia de aguas.

#### e.5. Suelos contaminados

Se deberán observar cuantas medidas se deriven del/los procedimiento/s de Declaración de la Calidad del Suelo a emitir por el órgano competente en la materia. Su condicionamiento ambiental quedará enmarcado en el ámbito de la presente Resolución.

#### e.6. Protección de la calidad del aire

En la fase de ejecución de las obras se minimizarán, en la medida de lo posible y dado el carácter urbano del área donde se desarrollan las obras, las emisiones de partículas a la atmósfera procedentes del transporte de materiales, de la excavación, o de los propios vehículos de obra, disponiéndose aquellas medidas de control, como plataformas automáticas y móviles de lavado de vehículos, riego de calzadas y de taludes, cubrición de carga, etc.

El transporte de los materiales de excavación (tierras, residuos, etc.) se realizará en condiciones de humedad óptima, y en caso de resultar necesario, en vehículos dotados con dispositivos de cubrición de la carga, con objeto de evitar la dispersión de partículas a la atmósfera. En el supuesto de condiciones atmosféricas adversas, se limitarán los trabajos de excavación y movimiento de materiales a aquellas actuaciones consideradas imprescindibles, de acuerdo con las recomendaciones de la Asesoría Ambiental especificada en el punto e.13. de esta Resolución.

#### e.7. Protección de la flora y fauna

Aquellos pies de arbolado, especialmente frondosas autóctonas, que se encuentren dentro de la franja de expropiación y no resulten afectados por las obras de construcción serán protegidos convenientemente, evitando la circulación de maquinaria sobre su sistema radicular, en una distancia igual a la que presente el vuelo de sus ramas, protegiendo su tronco para evitar golpes accidentales.

Cuando resulte necesaria la eliminación de ejemplares arbóreos se solicitará el correspondiente permiso al Servicio de Montes del Departamento de Agricultura de la Diputación Foral de Bizkaia (especificaciones contenidas en la *Norma Foral 11/1997, de 14 de octubre, de Régimen Específico de diversas especies forestales autóctonas*) y se observarán las condiciones impuestas, incluidas aquellas labores de restauración y de trasplante, si las hubiera. Asimismo, la Asesoría Ambiental estará presente en las citadas operaciones, habiendo previamente valorado el interés y la viabilidad de efectuar trasplantes de ciertos pies como parte de los trabajos de recuperación ambiental, e informando en todo caso a la Dirección de Obra. Las especies transplantables deberán ser aviveradas en el entorno de las obras y ser reutilizadas en las labores de restauración paisajística de la misma.

Todos los residuos vegetales procedentes de talas, podas o desbroces deberán reutilizarse, siempre que sea posible y previo cribado de los mismos, como abono de la tierra vegetal a extender en las labores de revegetación. Si no fuera posible su reutilización, deberá retirarse y gestionarse adecuadamente, dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 11.2 de la *Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos* y, en su caso, se depositarán en vertederos debidamente autorizados por el órgano competente de la C.A.P.V.

En el ámbito del proyecto se ha detectado la presencia de pies de las especies de flora invasora *Buddleja davidii*, *Robinia pseudoacacia*, *Reynoutria japonica*, etc. Para evitar su propagación, las tierras procedentes de excavación deberán estar libres de cualquier resto vegetal viable de esta especie. Para ello previamente al movimiento de tierras se deberá llevar a cabo una campaña de erradicación mediante tratamiento mecánico y con herbicidas adecuados, teniendo en cuenta la toxicidad de éstos. Asimismo se deberá evitar de manera estricta la propagación de otras especies de flora invasora como, etc.

#### e.8. Protección del patrimonio cultural

En el caso de aparición, tanto en áreas de servidumbre temporal como definitiva, incluyendo depósitos de sobrantes y sus accesos, de restos de interés arqueológico o paleontológico durante las excavaciones, la misma será comunicada con la mayor brevedad a las autoridades competentes, previa paralización de las obras en esa zona y contando, en este caso, con una asesoría en conservación del patrimonio cultural.

Con carácter general, si debido a las obras de construcción pudieran ocasionarse daños en el patrimonio cultural se actuará conforme a lo dispuesto en la *Ley 7/1990 de Patrimonio Cultural Vasco*.

El Camino de Santiago discurre paralelo a la carretera BI-636. Durante la fase de obras LZ-1B, momento en el que se demuele el puente de cruce de la autopista A-8, deberá habilitarse y señalizarse el paso alternativo por el puente provisional hasta la ejecución definitiva del Viaducto 4.

#### e.9. Gestión de residuos

La gestión de los diferentes residuos generados durante las fases de obra y explotación se realizará de acuerdo con la *Ley 10/1998, de 21 de abril, de residuos* y normativas específicas. Está prohibido, por tanto, su vertido directo o mezclado con otros materiales, debiendo acreditarse ante el órgano ambiental competente en la materia, por parte del contratista de las obras, el correcto destino de tales residuos.

Los residuos no peligrosos y los sobrantes de excavación, con destino a vertedero, se gestionarán de acuerdo con el *Real Decreto 1481/2001, de 27 de diciembre, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero*, con la *Decisión del Consejo, de 19 de diciembre de 2002 por la que se establecen los criterios y procedimientos de admisión de residuos en los vertederos con arreglo al artículo 16 y al Anexo II de la Directiva 1999/31/CEE*, y con el *Decreto 423/1994, de 2 de noviembre, sobre gestión de residuos inertes e inertizados*.

Se deberá proceder a la valorización de aquellos residuos que presenten las características adecuadas, especialmente los restos del escarificado de la Autopista A-8 y los procedentes del derribo de viviendas o similar.

Previa utilización del depósito de Montealegre deberá obtenerse autorización administrativa por parte del órgano competente en la materia, hecho que deberá ser comunicado a este Departamento de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Bizkaia.

En el caso de ser necesarias nuevas ubicaciones para el vertido de los sobrantes de la obra, la gestión estará sujeta a la autorización por parte del órgano competente en la materia. Asimismo, se priorizará la utilización de zonas de vertido que ya cuenten con autorización. En cualquier caso, el hecho habrá de ser comunicado a este Departamento Foral de Medio Ambiente y no podrán habilitarse nuevas zonas de vertido salvo justificación expresa y aprobación previa por parte de este Órgano Ambiental.

Para ello deberá elaborarse un documento que incluya las alternativas viables al vertido y un estudio de las afecciones ambientales que incorpore las características del vertido (materiales, volumen,...), factores ambientales afectados (fundamentalmente aguas, suelos, vegetación, calidad del aire, calidad acústica, etc.), caracterización de los impactos generados, medidas correctoras aplicables y cartografía adecuada.

Con respecto a los residuos de demolición, restos de encofrados, escarificados, fibrocementos, etc., serán gestionados de acuerdo con lo previsto en la normativa que les resulte de aplicación. Se priorizará su reciclaje y reutilización.

Para los aceites usados destinados a su abandono será de aplicación además el *Decreto 259/1998, de 29 de septiembre, por el que se regula la gestión del aceite usado en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco*. Asimismo, los alquitranes de desecho serán gestionados conforme a su caracterización.

Como medida general, todos los residuos cuya valorización resulte técnica y económicamente viable deberán ser remitidos a valorizador de residuos debidamente autorizado. Deberán habilitarse, durante el período de obras, “puntos limpios” correctamente indicados donde se proceda a la recogida de estos residuos según la información aportada por el Estudio de Impacto Ambiental.

Para los residuos en estado líquido se habilitarán recipientes estancos sobre solera impermeable para el almacenamiento provisional de los mismos hasta su evacuación, debiéndose proyectar estas áreas según los planos del estudio ambiental, alejadas de zonas ambientalmente sensibles. En particular deberán evitarse los efluentes incontrolados procedentes del almacenamiento de combustibles y productos del mantenimiento de la maquinaria.

Con objeto de facilitar el cumplimiento de la normativa referida y especificada en el Estudio de Impacto Ambiental, deberán disponerse sistemas de gestión de los residuos generados en las diferentes labores, que serán conocidos y de obligado cumplimiento por parte de todo el personal de la obra, debiendo tener reflejo en el manual de buenas prácticas de la obra.

Dado que por su naturaleza el tratamiento y destino de los distintos residuos será diferente, el proyecto deberá prever partidas económicas específicas que garanticen la correcta gestión de dichos residuos.

#### e.10. Integración paisajística

Los trabajos de integración paisajística de la obra en el entorno se llevarán a cabo para la totalidad de las áreas afectadas por las obras carretera, incluidas servidumbres temporales u aquellas otras áreas que, no figurando en el proyecto de restauración presentado, resulten alteradas al término de la misma.

Dada la gran intervisibilidad del talud Norte y de los taludes de los accesos a obras y de su alto grado de erosionabilidad, se procederá a su revegetación de forma simultánea a la realización de las obras, de modo que a medida que progresen éstas se lleven a cabo las labores de remodelado y revegetación.

Previo al inicio de los movimientos de tierra, se retirará y acopiará de forma diferenciada la tierra vegetal con objeto de facilitar las labores de restauración y revegetación de los espacios afectados. Dados los reducidos espesores de suelo presentes a lo largo de la obra, deberá prestarse especial cuidado en esta parte de los trabajos, siempre bajo la asistencia del equipo ambiental. Con el fin de evitar el deterioro de la capa orgánica del suelo obtenida de los desmontes y demás, se realizarán

acopios de altura inferior a 1,5 metros realizando las operaciones de mantenimiento pertinentes a juicio de la Asistencia Ambiental.

Los muros contemplados en el proyecto serán tratados con criterios que permitan su correcta integración paisajística en el entorno, tales como la aplicación de textura o relieve en el frente visto y la plantación de una banda arbórea y arbustiva, combinando perennes y caducas, en taludes adyacentes.

En el diseño de los taludes de desmonte se tendrán en consideración las posibilidades de integración paisajística, favoreciendo el tendido de los mismos cuando sea conveniente, para lo cual será preciso hacer un balance entre los condicionantes geotécnicos, de producción de sobrantes, de ocupación espacial y revegetabilidad en cada uno de los casos. La geometría final de los taludes con bermas evitará formas geométricas paralelas estrictas.

Siempre que sea económica y técnicamente posible se evitará la estabilización superficial de taludes de desmonte, previstos o no en el proyecto, mediante gunitado o proyección de hormigón, debiendo ser restaurados con técnicas de bioingeniería más integradas en el entorno y que permitan el arraigo de especies vegetales, de acuerdo con las recomendaciones de la Asesoría Ambiental previa aprobación por parte de la Dirección de Obra.

El uso de herbicidas y plaguicidas en las operaciones de mantenimiento de siembras y plantaciones deberá restringirse al máximo, dándose preferencia a los procedimientos mecánicos. En caso de ser imprescindibles, deberán utilizarse productos cuya persistencia y toxicidad sea mínima.

En la elección de las mezclas de semillas para siembras e hidrosiembras y de plantas arbustivas y arbóreas se dará prioridad a especies de las comunidades vegetales propias de la zona, disponiéndose, si es posible, de variedades procedentes del entorno más próximo que deberán ser convenientemente acopiadas previo comienzo de las obras.

#### e.11. Protección del entorno de las obras

Las alteraciones que pudieran producirse en el entorno de las obras debidas a la construcción de pistas de acceso, aportes de materiales de obra, etc. serán minimizadas, siendo, en principio, todas las pistas de acceso eliminadas y recuperado todo el entorno con criterios ecológicos.

El depósito del material de excavación y el almacenamiento de cualquier tipo de material o deshecho no ocupará, ni temporal ni permanentemente, ningún curso de agua superficial (lecho del río y márgenes) durante la construcción.

Una vez finalizada la obra se llevará a cabo una rigurosa campaña de limpieza, debiendo quedar el área de influencia del proyecto totalmente limpia de restos de obras y restituyendo los servicios afectados. Los residuos generados serán gestionados

conforme a su caracterización y según normativa vigente, tal y como se especifica en el apartado e.9.

#### e.12. Diseño del Programa de Trabajos Ambientales

Con carácter previo al inicio de las obras, el Contratista deberá elaborar un Programa de Trabajos Ambientales que incluirá una serie de propuestas de actuación detalladas en relación con los aspectos que se señalan más adelante. Dichas propuestas quedarán integradas en el plan de obra y deberán ser objeto de aprobación expresa por parte del Director de Obra, previo informe de la Asesoría Ambiental mencionada en el apartado e.13. de esta Resolución.

Este plan de obra incluirá en su caso las correspondientes medidas adicionales protectoras y correctoras y plan de vigilancia, incluyendo las medidas de recuperación ambiental de todas las áreas auxiliares. En general deberá incorporar el conjunto de obligaciones propuestas en el Estudio de Impacto Ambiental, y las establecidas en la presente Resolución, tanto para la fase de obra como para la de explotación. Deberá concretar los parámetros a controlar con indicación de valores de referencia para cada parámetro, la metodología de muestreo y análisis, la localización en cartografía de detalle de los puntos de control, la periodicidad de los mismos y un presupuesto detallado para su ejecución.

El plan incorporará, asimismo, el calendario de dedicación y las tareas a realizar por la Asesoría Ambiental mencionada en el apartado e.13. y que deberán ser especificadas, con detalle, junto con el Contratista de la Obra y la Dirección del Proyecto. Este Programa de Trabajos Ambientales deberá ser remitido, previo inicio de las obras, a este Departamento Foral de Medio Ambiente.

Entre los principales apartados a contemplar estarían los siguientes:

- Señalización en cartografía de detalle del área de afección máxima de las obras.
- Detalle de localización y características de los accesos a obra, el parque de maquinaria, el área de almacenamiento de materiales, acopios temporales de tierra vegetal, tierras de excavación y residuos o cualquier otro tipo de estructuras.
- Métodos de excavación y desarrollo, en su caso, de las medidas correctoras establecidas en el apartado e.1., e.2., y e.3. de esta Resolución.
- Localización y características de los dispositivos de retención de sólidos en suspensión y sistemas para la limpieza de vehículos de obra previstos en el apartado e.4. de esta Resolución.
- Definición de los sistemas de gestión de los residuos generados en obra, previstos en el apartado e.9. de esta Resolución.
- Calendario y operaciones de revegetación e integración paisajística.
- Programa de Vigilancia Ambiental: controles especificados, lugares de control, metodología, análisis de resultados, etc.

### e.13. Asesoría ambiental durante las obras y periodo de garantía.

Hasta la finalización de las obras correspondientes al “Proyecto de Trazado de los Accesos a San Mamés y transformación de la A-8 en vía urbana” y durante el período de garantía de la obra, la Dirección de Obra deberá contar con una asesoría cualificada en temas ambientales.

Esta asesoría tendrá por objeto la supervisión de todos los aspectos de la Obra con incidencia en el medio, el control de buenas prácticas durante la ejecución de la obra, así como la certificación de la aplicación de las medidas de corrección y protección que se describen en el presente Proyecto de Trazado, en el Proyecto de Construcción definitivo, en el Estudio de Impacto Ambiental y en la presente Resolución. Estará capacitada, asimismo, para articular aquellas otras medidas que se consideren convenientes a la vista de la marcha de las obras de ejecución.

### F.- PROGRAMA DE SEGUIMIENTO Y VIGILANCIA

Al objeto de mantener un correcto seguimiento, vigilancia y control de impactos ambientales, así como su corrección, se confeccionará un programa de seguimiento y vigilancia que vele por el estricto cumplimiento de las medidas correctoras y protectoras contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental y las condiciones de la presente Resolución.

A tal efecto, el Programa de Vigilancia Ambiental se ejecutará de acuerdo con el Estudio de Impacto Ambiental, al que habrá de añadir los controles que más adelante se detallan, debiendo adecuar en cada caso el presupuesto asignado a cada unidad de obra para la puesta en marcha de este programa. En consecuencia, y con relación a aquellas partidas afectadas, deberá actualizarse el Proyecto de Construcción definitivo en sus diferentes capítulos de memoria, anejos, planos, pliego de condiciones y presupuestos. Este programa se llevará a cabo durante la ejecución de las obras, en el período de garantía y durante los tres (3) años siguientes tras la entrega definitiva de la obra o finalización del período de garantía.

El promotor deberá elaborar un documento refundido del Programa de Vigilancia Ambiental, que recoja los controles propuestos en el Estudio de Impacto Ambiental, la información adicional a recopilar y los señalados en esta Resolución, debiendo incorporar una propuesta justificada de los parámetros que deben ser analizados y sus valores de referencia. Se deberán reflejar en plano todos los puntos de medida, incluyendo los croquis necesarios para su ubicación exacta, y la periodicidad de las medidas. Deberá incorporarse asimismo el correspondiente presupuesto.

El Estudio de Impacto Ambiental deberá adecuar la cartografía de detalle aportada especificando las nuevas tareas grafiables, si las hubiera, incluidas en el Programa de Vigilancia Ambiental.

#### f.1. Controles en fase previa a las obras

Se efectuarán los controles previstos por el Estudio de Impacto Ambiental. Especialmente se contrastará que la documentación exigida y aportada por el Estudio de Impacto Ambiental y el presente informe ambiental ha sido asumida adecuadamente por el Proyecto de Construcción.

#### f.2. Controles durante la fase de obras

##### f.2.1. Calidad de las aguas

Con carácter general, allá donde se encuentren abiertos tajos de obra en los que se puedan generar vertidos al medio acuático, se velará por el buen funcionamiento de los dispositivos de canalización, drenaje y retención de aguas previos al vertido de éstas, comprobando asiduamente la existencia de episodios de vertido de finos a los cauces, principalmente en periodos de lluvias. Se realizarán los controles visuales de los dispositivos retentores y de la ría de Bilbao respectivamente, según lo especificado en el Estudio de Impacto Ambiental. Si se estimase necesario, deberán realizarse controles analíticos de la calidad de aguas superficiales o vertidos, previa propuesta a este órgano ambiental.

En el caso de verse afectados manantiales u otros aprovechamientos de agua se realizará el seguimiento de la calidad de sus aguas, según se ha dispuesto en el punto e.4.

##### f.2.2. Movimientos de tierras

Se controlarán asiduamente todos aquellos movimientos de tierras que se realicen al objeto de minimizar la activación de procesos de deslizamiento, incluyendo el control de procesos erosivos incipientes tales como el desarrollo de cárcavas o arroyadas, analizando sus causas y adoptando las medidas oportunas para evitar su progreso.

Durante el tiempo que dure la obra se llevará a cabo un control estricto de las labores de limpieza al paso de vehículos, tanto en la zona de actuación más directa del proyecto y entorno afectado como en las áreas de acceso y en particular en los accesos a obra desde los viales existentes y núcleos habitados. Para ello se utilizarán y mantendrán en óptimas condiciones los dispositivos de limpieza de ruedas definidos en el Estudio de Impacto Ambiental.

##### f.2.3. Calidad atmosférica

Se minimizará la dispersión de partículas a la atmósfera producidas por los movimientos de tierras, transporte de las mismas, circulación de vehículos pesados, etc. procurando, en todo caso, que dicha dispersión de partículas no alcance zonas habitadas. Se llevará a cabo un control exhaustivo de la limpieza de las zonas de excavación/extracción, de los itinerarios diseñados para su vertido final y del área de depósito.

En el caso de ser afectadas zonas habitadas por la producción excesiva de polvo (excavación, transporte de tierras, etc.), se efectuarán mediciones de polvo sedimentable y partículas en suspensión en estos lugares. La Asesoría Ambiental controlará los valores límite establecidos en el *Real Decreto 1073/2002, de 18 de octubre, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en relación con el dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno, óxidos de nitrógeno, partículas, plomo, benceno y monóxido de carbono* y en el *Decreto 833/1975 por el que se desarrolla la Ley 38/1972 de protección del Ambiente Atmosférico*. Asimismo, informará a la Dirección de Obra sobre la superación o no de dichos objetivos, proponiendo en su caso medidas de protección o corrección adicionales.

#### f.2.4. Ruido y vibraciones

Se realizarán controles sonoros de la maquinaria y vehículos usados en la ejecución de las obras, quedando sometidas dichas emisiones sonoras a lo especificado en el *Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre*. Asimismo, se realizarán controles adicionales, si así fuera el caso, en función de la documentación a aportar según el punto d.4.

El programa de vigilancia incorporará el control eventual de las vibraciones en las fachadas más afectadas por el empleo de voladuras en la excavación en roca, esto es viviendas próximas a las perforaciones de los túneles.

El nivel de vibraciones por voladuras registradas en edificaciones, sin perjuicio del cumplimiento, en su caso, de las Ordenanzas municipales de Bilbao, no sobrepasará el nivel de vibración definido mediante la curva K de percepción vibratoria de la norma ISO 2631-2:1989, valores de día y noche, que establece limitaciones pormenorizadas para zonas residenciales. La presión de onda aérea en caso de voladuras no deberá superar los 128 dB(L), valor pico, en la fachada más expuesta de las edificaciones. Los equipos de medidas de vibraciones utilizados deberán cumplir con la precisión exigida para los de tipo I en la norma ISO 8041.

#### f.2.5. Comprobación de la calidad ambiental de las obras

El Programa de Vigilancia Ambiental deberá contemplar los siguientes aspectos:

- supervisión del trazado;
- adecuación de los accesos;
- acopio de materiales;
- control de las operaciones de mantenimiento de la maquinaria utilizada;
- control de la erosión;
- adopción de las medidas de prevención contra incendios;
- control de las afecciones sobre la vegetación natural y la fauna;
- control de las afecciones sobre el patrimonio histórico-cultural;
- control y gestión de los residuos y de la emisión de vertidos contaminantes (aceites, combustibles, hormigones) al entorno;

- control de la contaminación remanente en las áreas de suelos contaminados;
- control de las afecciones sobre los cauces fluviales;
- control y seguimiento de las operaciones de talas, podas, desbroces y la eliminación de los residuos vegetales que se produzcan;
- información a los trabajadores de las normas y recomendación para el manejo responsable de materiales y sustancias potencialmente contaminadoras y del uso adecuado de la maquinaria para no afectar al suelo y a la vegetación.

Antes de la finalización de la obra se efectuará una revisión completa y exhaustiva del trazado, llevando a cabo las medidas adecuadas para la corrección de los impactos residuales.

Deberá llevarse un registro de las eventualidades surgidas durante el desarrollo de las obras, del nivel de cumplimiento de las medidas correctoras y del estado de limpieza y restauración del entorno afectado al terminar las obras. Dicho registro deberá estar disponible para su inspección por el Departamento Foral de Medio Ambiente.

### f.3. Controles durante la fase de explotación

#### f.3.1. Revegetación

Con posterioridad a la ejecución del proyecto de revegetación, se realizará sobre el mismo un seguimiento y control a corto, medio y largo plazo, al menos durante el período de garantía y durante los tres años siguientes tras la entrega definitiva de la obra o finalización del período de garantía. De esta forma y siguiendo las especificaciones del Estudio de Impacto Ambiental se determinará su evolución, control de la erosión, recuperación paisajística y aplicación de un correcto mantenimiento de las áreas revegetadas, quedando a consideración del órgano gestor de la Autopista A-8 la evaluación de las necesidades de conservación de las áreas revegetadas durante el resto de la vida útil del tramo de infraestructura.

#### f.3.2. Ruido y vibraciones

Se llevarán a cabo los controles especificados en el Estudio de Impacto Ambiental. Deberá comprobarse que los datos de partida utilizados para modelizar el impacto acústico de la infraestructura se ajustan a la realidad, en aspectos tales como trazado del proyecto (cota de elevación), edificaciones afectadas, IMD de vehículos, porcentaje de pesados, velocidad de circulación y tipo de pavimento.

Si se identificaran cambios sustanciales en estos datos, deberán realizarse los estudios acústicos de detalle necesarios que verifiquen la superación o no de los límites establecidos en el Estudio de Impacto Ambiental y, en su caso, que dimensionen las nuevas medidas correctoras necesarias.

#### f.4. Control del éxito en la aplicación del total de las medidas correctoras

Con una periodicidad anual se redactará un informe con este objetivo, que será remitido a la Dirección General de Medio Ambiente, y que incluirá una propuesta de nuevas medidas correctoras en caso de comprobarse la insuficiencia de las ya implantadas, en caso de detectarse nuevos impactos ambientales o en caso de que los avances tecnológicos permitan la aplicación de procedimientos de corrección más eficaces.

#### f.5. Remisión de resultados del Programa de Vigilancia Ambiental

Los resultados de los diferentes análisis e informes que constituyen el Programa de Vigilancia Ambiental quedarán debidamente registrados y se remitirán a la Dirección General de Medio Ambiente de este Departamento Foral de Medio Ambiente. Dicha remisión se hará con una periodicidad trimestral durante la fase de obras y anual durante el período de garantía y al menos los tres primeros años de la explotación. Los resultados de este Programa de Vigilancia Ambiental deberán acompañarse de los informes realizados por la asesoría especializada en temas ambientales referida en el punto e.13.

Dichos informes consistirán en un análisis de los resultados, con especial mención a las incidencias más relevantes producidas en este periodo, sus posibles causas y soluciones. Incluirán un capítulo de conclusiones en el que se evaluará el cumplimiento de las condiciones establecidas en esta Resolución, la eficacia de las medidas correctoras utilizadas, las posibles desviaciones respecto de los impactos residuales previstos en el estudio de impacto ambiental y, en su caso, propondrá las medidas correctoras adicionales o las modificaciones en la periodicidad de los controles realizados.

Sin perjuicio de la normativa que sea de aplicación en cada caso, los diferentes datos se almacenarán por parte del promotor en un soporte adecuado durante al menos cinco (5) años, estando a disposición de los servicios de inspección de las Administraciones Públicas.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento, sin perjuicio de la comunicación inmediata, que en su caso proceda a los órganos competentes.

Del examen de los informes referidos en este punto por parte de esta Dirección General de Medio Ambiente, podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, con el objeto de alcanzar una mejor consecución de los objetivos de la presente Resolución.

Estos informes incluirán específicamente los resultados de la revegetación y se contemplará la posibilidad de efectuar nuevas revegetaciones si, durante este periodo, no se alcanzan los objetivos mínimos establecidos en el proyecto inicial de restauración.

Al finalizar el período de al menos tres años indicado, en el informe anual, basándose en la experiencia y conclusiones obtenidas, se propondrá para su aprobación por parte de la

Dirección General de Medio Ambiente el Programa de Vigilancia Ambiental a cumplir en los años sucesivos.

G.- Las medidas protectoras y correctoras, así como el Programa de Vigilancia Ambiental podrán ser objeto de modificaciones, incluyendo los parámetros que deben ser medidos, la periodicidad de la medida y los límites de calidad entre los que deben encontrarse dichos parámetros, cuando la entrada en vigor de nueva normativa o cuando la necesidad de adaptación a nuevos conocimientos significativos sobre la estructura y el funcionamiento de los sistemas implicados así lo aconseje. Asimismo, tanto las medidas protectoras y correctoras como el Programa de Vigilancia Ambiental podrán ser objeto de modificaciones a instancias del Promotor del Proyecto, o bien de oficio a la vista de los resultados obtenidos por el Programa de Vigilancia Ambiental.

H.- Sin perjuicio de lo dispuesto en anteriores apartados de esta Resolución, el titular del proyecto deberá remitir al Departamento Foral de Medio Ambiente para su aprobación a los solos efectos ambientales, con anterioridad a la aprobación del Proyecto de Construcción por la autoridad con competencia sustantiva, los siguientes documentos:

h.1. Proyecto de Construcción definitivo, incluyendo el Proyecto de Revegetación y Recuperación Medioambiental e información ambiental complementaria, según se especifica en los apartados d.1. y d.2. de la presente Resolución.

h.2. Documentación adicional acerca de suelos potencialmente contaminados, análisis acústico y depósito de sobrantes, según se especifica en los apartados d.3., d.4. y d.5. respectivamente, de la presente Resolución.

h.3. A la vista de la documentación recabada de puntos anteriores, medidas correctoras y compensatorias diseñadas y Programa de Vigilancia Ambiental adecuado, según se especifica en los apartados d.6. y d.7. de la presente Resolución.

Transcurrido el plazo de seis (6) meses desde la remisión de cada uno de los documentos citados en este apartado sin que existiera pronunciamiento expreso, podrá proseguirse con el procedimiento que sea de aplicación en cada caso.

**Tercero.** Imponer, de acuerdo con el artículo 47.8 de la *Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco*, un plazo para el inicio de la ejecución del «Proyecto de Trazado de los Accesos a San Mamés y transformación de la A-8 en vía urbana.» de cinco (5) años, a contar desde la publicación de la Declaración de Impacto Ambiental en el “*Boletín Oficial de Bizkaia*”. Transcurrido dicho plazo sin haberse procedido al inicio de la ejecución del proyecto, por causas imputables al titular del mismo, la Declaración de Impacto Ambiental perderá toda su eficacia. No obstante, esta Dirección de Medio Ambiente podrá prorrogar el plazo de inicio de ejecución si existieran causas debidamente justificadas.

**Cuarto.** Notificar la presente resolución al Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Bizkaia.

**Quinto.** Dar traslado de la presente resolución al Órgano correspondiente a fin de proceder a su publicación en el «*Boletín Oficial de Bizkaia*».

Bilbao, a            de abril de 2008

El Diputado Foral de Medio Ambiente  
Fdo. IOSU MADARIAGA GARAMENDI