



**PROYECTO DE SEÑALIZACIÓN VIARIA
DE LA AMPLIACIÓN DEL TRANVÍA
DE VITORIA-GASTEIZ A SALBURUA**

**ANEJO N°11
SEGUIMIENTO MEDIOAMBIENTAL**

Proyecto de señalización viaria de la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Salburua
- Anejo nº11: Seguimiento medioambiental -

Indice de Capítulos

1. INTRODUCCIÓN	1
1.1. ANTECEDENTES	1
1.2. OBJETIVOS Y BASES DE PARTIDA	2
1.3. CUMPLIMIENTO DE LAS CONICIONES IMPUESTAS POR D.I.A.	3
2. METODOLOGÍA.....	5
3. SEÑALIZACIÓN VIARIA	6
3.1. ACTUACIONES PREVISTAS	6
4. MONTAJE DE LOS EQUIPOS	7
4.1. MEDIDAS CORRECTORAS.....	7
5. PLAN DE GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL	9

Proyecto de señalización viaria de la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Salburua
- Anejo nº11: Seguimiento medioambiental -

1. INTRODUCCIÓN

1.1. ANTECEDENTES

En octubre de 2008, se llevó a cabo la redacción del "Estudio de las ampliaciones del Tranvía de Vitoria-Gasteiz", cuyo objetivo era el análisis de las extensiones hacia la Universidad y el aeropuerto de Foronda.

El resultado del estudio concluyó la escasa viabilidad socioeconómica de las ampliaciones hacia el aeropuerto y ratificó las conclusiones del PTS en cuanto a la extensión hacia el Sur de la ciudad, (especialmente a la zona del campus Universitario) a partir del fin de línea actual.

En marzo de 2012 el Gobierno Vasco y el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz expresaban su intención ampliar el trazado del tranvía hacia el este de la ciudad desde la parada final de la calle Angulema hasta Obispo Ballester, por Federico Baraibar, José Mardones y la calle Los Herrán, contemplando que esta misma línea podría dar servicio al barrio de Salburua.

En junio de 2016, se llevó a cabo la redacción del "Estudio Informativo de la prolongación a Salburua del tranvía de Vitoria-Gasteiz. 2ª Fase", en el que se proponía una solución para mejorar la conexión de los barrios situados en el margen este de la ciudad (barrio de Salburua) con el centro. La propuesta permitía asimismo la conexión del barrio de Salburua a la nueva línea proyectada hacia el sur de la ciudad, pudiendo conectar con la estación de autobuses proyectada, con la universidad y zonas actualmente servidas por las líneas existentes.

El estudio informativo de la prolongación a Salburua del tranvía de Vitoria-Gasteiz, 2ª fase, redactado en noviembre de 2017, describe la ampliación del tranvía desde la parada de La Florida hasta el barrio de Salburua.

El Estudio Informativo mencionado y el Estudio de Impacto Ambiental en él incluido (conforme al artículo 36.1 párrafo segundo de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental) se sometieron al trámite de Información Pública previsto en el artículo 10.5 del Reglamento del Sector Ferroviario.

A este efecto, se aprobó la Resolución de 15 de noviembre de 2017, del Director de Infraestructuras del Transporte, por la que se somete a información pública el "Estudio Informativo de la prolongación a Salburua del Tranvía de Vitoria-Gasteiz. 2.ª fase", publicada en el Boletín Oficial del País Vasco de 30 de noviembre de 2017, y en el Boletín Oficial del TH de Álava de fecha 4 de diciembre de 2017, así como expuesta durante el plazo de treinta días hábiles en el tablón de anuncios del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

A este efecto, se aprobó la Resolución de 22 de enero de 2018, del Director de Infraestructuras del Transporte, por la que se somete nuevamente a información pública el "Estudio Informativo de la prolongación a Salburua del tranvía de Vitoria-Gasteiz. 2. Fase", publicada en el Boletín Oficial del País Vasco de 2 de febrero de 2018, y de la misma fecha en el Boletín Oficial del TH de Álava, así como expuesta durante el plazo de treinta días hábiles en el tablón de anuncios del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

Mediante la RESOLUCIÓN de 27 febrero de 2019, del Director de Infraestructuras del Transporte, se somete a información pública la «Modificación puntual efectuada en el Estudio Informativo de la prolongación a Salburua del Tranvía de Vitoria-Gasteiz. 2.ª Fase. Salburua norte.

En ese mismo mes se redactan los dos proyectos Constructivos de ampliación del Tranvía de Vitoria-Gasteiz a Salburua y Salburua por las Ingenierías Consultoras Prointec y TYPESA respectivamente. En mayo de 2019 se firma el contrato de adjudicación a TYPESA para el servicio de apoyo para la redacción del Proyecto Constructivo de la Prolongación del Tranvía de Vitoria-Gasteiz a Salburua Norte, Fase 2.

El Proyecto Constructivo de la ampliación del Tranvía de Vitoria-Gasteiz a Salburua, no incluye las Instalaciones específicas de señalización, comunicaciones y energía, siendo necesaria la redacción de los correspondientes proyectos para su definición.

Este Proyecto Constructivo no incluye las Instalaciones específicas de señalización, comunicaciones, instalaciones eléctricas y electrificación, siendo necesaria la redacción de los correspondientes proyectos para su definición. Como consecuencia, se considera necesaria la redacción como mínimo de cinco (5) proyectos de instalaciones:

1. Señalización Tranviaria
2. Señalización Viaria
3. Comunicaciones
4. Instalaciones eléctricas
5. Electrificación

1.2. OBJETIVOS Y BASES DE PARTIDA

El presente documento contiene una relación de criterios técnicos definidos para ejecutar las medidas de protección y corrección ambiental de la prolongación a Salburua del tranvía de Vitoria-Gasteiz, 2ª fase.

Desde un punto de vista formal y para facilitar su ordenación, consulta y revisión, los criterios se han estructurado según los principales factores ambientales que son alterados

en alguna medida por los proyectos de construcción. Dichos factores son los aspectos ambientales definidos en el artículo 6º del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental que puedan ser afectados por las actuaciones proyectadas: "...la población humana, la fauna, la flora, la vegetación, la gea, el suelo, el agua, el aire, el clima, el paisaje, y la estructura y función de los ecosistemas presentes en el área previsiblemente afectada... sobre los elementos que componen el Patrimonio Histórico Español, sobre las relaciones sociales y las condiciones de sosiego público, tales como ruidos, vibraciones, olores y emisiones luminosas,...".

Los objetivos serán:

- a) Dar cumplimiento a la Declaración de Impacto Ambiental (D.I.A.) en lo relativo a la interpretación del medio físico y biótico y a la descripción y localización de condicionantes ambientales al trazado.
- b) Incluir la consideración de los aspectos medioambientales de interés en el proceso de ajuste definitivo del trazado.
- c) Justificar la adecuación ambiental del trazado mediante la compatibilización de sus condiciones geométricas con la preservación de los recursos naturales y culturales de mayor interés que pueden considerarse condicionantes ambientales y con el condicionado de la D.I.A.
- d) Definir las medidas contractuales de prevención, protección, corrección y compensación de impactos ambientales, considerando tanto las recogidas en la propia D.I.A. como las que se consideren necesarias a resultas de las conclusiones extraídas de los contactos con organismos competentes y del trabajo de campo.
- e) Definir un programa de vigilancia ambiental tendente a verificar tanto la correcta ejecución de las medidas diseñadas en proyecto como su eficacia una vez esté en funcionamiento la línea ferroviaria.

1.3. CUMPLIMIENTO DE LAS CONICIONES IMPUESTAS POR D.I.A.

La Declaración de Impacto Ambiental (D.I.A) en la que se engloba el presente proyecto, formulada por la Dirección de Administración Ambiental, ha servido como base en el diseño de las medidas correctoras de las obras, a partir de los condicionantes establecidos en esta Declaración en cuanto a su Integración Ambiental. Los estudios y análisis desarrollados para cada uno de los puntos que conforman la integración ambiental desarrollan las distintas condiciones impuestas por la D.I.A para la zona objeto de estudio. Algunas de las medidas establecidas en la D.I.A están recogidas y adaptadas en el diseño

del proyecto constructivo, mientras que otras quedan integradas en el proyecto de Integración Ambiental.

La finalidad del proyecto es la definición de la totalidad de las obras, de los servicios afectados y su reposición, y de los restantes bienes y derechos afectados relativos a la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Salburua. Por su parte, el objetivo de los estudios de impacto ambiental consiste en analizar el estado natural de la zona, tanto desde el punto de vista del medio físico, como del socioeconómico y cultural y después de este análisis previo, suponer razonadamente la mejor alternativa para la construcción de la vía. La diferencia entre el estado inicial y el final constituye el impacto ambiental.

El objetivo principal es, obviamente, elegir la solución que menos perturbe el medio físico y humano y también proponer las medidas correctoras oportunas que atenúen este impacto negativo o que incluso supongan una mejora en algunos casos y zonas parciales.

2. METODOLOGÍA

Los distintos componentes ambientales y su impacto van a ser analizados en los siguientes apartados que componen el proyecto:

- Señalización viaria
- Montaje de los Equipos
- Plan de Gestión Medioambiental

3. SEÑALIZACIÓN VIARIA

3.1. ACTUACIONES PREVISTAS

El presente proyecto definirá el diseño, fabricación, suministro, instalación, pruebas y puesta en marcha de las instalaciones de señalización viaria de la ampliación sur del tranvía de Vitoria – Gasteiz entre la vía mango de Florida y Salburua, incluyendo lo siguiente:

- Adaptación de todos los cruces afectados por el paso del tranvía:
 - semaforización para vehículos, bicicletas, peatones y tranvía
 - señalización fija
 - hardware y software de regulación
 - cableado
 - centralización de reguladores en central de zona a través de comunicaciones TCP/IP por Fibra Óptica
- Implantación del sistema de detección de paso del tranvía que permita dotar a éste de prioridad de paso en cada uno de los cruces que atraviesa
- Adaptación del sistema central de tráfico urbano actualmente implantado en Vitoria – Gasteiz
- Adaptación del sistema de monitorización de la preferencia del tranvía
- Adaptación de las plataformas municipales del sistema de tráfico urbano: SMART CITY y ROSMIMAN, si fuera necesario

La ejecución de estas actividades se deberá desarrollar en coordinación con el resto de proyectos, para ello previamente al inicio de las obras se identificarán los interfaces entre los diferentes contratos que permitan la coordinación de las obras y eviten retrasos o demora en la ejecución de las mismas, así como incoherencias de ejecución.

Queda excluido del presente proyecto la obra civil necesaria para la realización de las canalizaciones y arquetas de la plataforma tranviaria.

4. MONTAJE DE LOS EQUIPOS

4.1. MEDIDAS CORRECTORAS

Del análisis de las afecciones y en cumplimiento con la Resolución de Declaración de Impacto Ambiental, se han definido las medidas preventivo-correctoras que contribuirán a minimizar la repercusión ambiental del proyecto y posterior funcionamiento de la vía proyectada.

Las medidas correctoras cuya adopción se considera oportuna se han agrupado en función de los factores ambientales a los que protegen. Al tratarse de un trazado urbano las medidas a adoptar estarán relacionadas principalmente con el diseño, con los acabados y las buenas prácticas durante el periodo de obras.

El criterio de trabajo será realizar los trabajos, en la medida de lo posible, según los tajos abiertos por la obra civil para minimizar de esta forma el impacto sobre la ciudad.

Además, se protegerá el contorno de las zonas en construcción y zonas de acopio de modo que los trabajadores queden físicamente separados del tráfico rodado adyacente, al tiempo que la zona, potencialmente peligrosa, quede perfectamente diferenciada e inaccesible, tanto para el tráfico rodado como para los peatones.

Las afecciones medioambientales que se pueden generar durante el montaje de los equipos/materiales que componen las instalaciones de comunicaciones son tareas principalmente de montaje y ensamblaje.

Pueden considerarse del siguiente tipo:

- a) Medidas destinadas a aminorar los efectos derivados de los ruidos y vibraciones:

En el montaje de equipos o tendido de cables el único ruido a considerar es el que producen los camiones que traen/montan los equipos, las grúas necesarias para su montaje y descarga y máquinas de tiro de cable.

Durante el periodo de obras, para atenuar el ruido por movimiento de maquinaria, se procurará limitar el periodo diurno de 8 a 20 horas, para de esta forma evitar afecciones a los habitantes de los edificios cercanos a la zona de obras.

El seguimiento que deberá por tanto realizarse es que el control del tráfico se realiza correctamente y que los camiones y grúas que intervienen tienen en regla la documentación técnica I.T.V.

- b) Medidas destinadas a la protección del patrimonio natural:

La colocación y ubicación de las vallas protectoras se realizará sin interrumpir los flujos peatonales. La dirección de los trabajos indicará como medida complementaria la ubicación de paneles informativos sobre las obras con planos explicativos de las mismas.

c) Limpieza y acabado de obra

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. Los materiales resultantes de las operaciones de limpieza serán desalojados de la zona y depositados en un vertedero autorizado.

5. PLAN DE GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL

El Contratista de la obra está obligado a redactar un Plan de Gestión Medioambiental, adaptando este anejo a sus medios y métodos de ejecución, siempre que se respete la legislación vigente y ordenanzas municipales pertinentes.

Sin perjuicio de lo expuesto, como mínimo se establecerán las siguientes medidas:

- 1) Se comprobará que en los equipos se han realizado las actuaciones expuestas que minimizan su impacto ambiental una vez instalados y puestos en funcionamiento.
- 2) Mensualmente se realizará una inspección visual del estado de los tajos de obra, comprobando que los residuos han sido almacenados.

Se tomará nota de la fecha de la inspección, indicando el estado de la obra e informando por escrito al Contratista de cuál es su situación si ésta no cumpliera las condiciones adecuadas.

- 3) Se comprobará que los transportes y equipos de elevación tienen en regla la documentación técnica I.T.V. y si así se considerara, se comprobarán los niveles de ruido producidos.

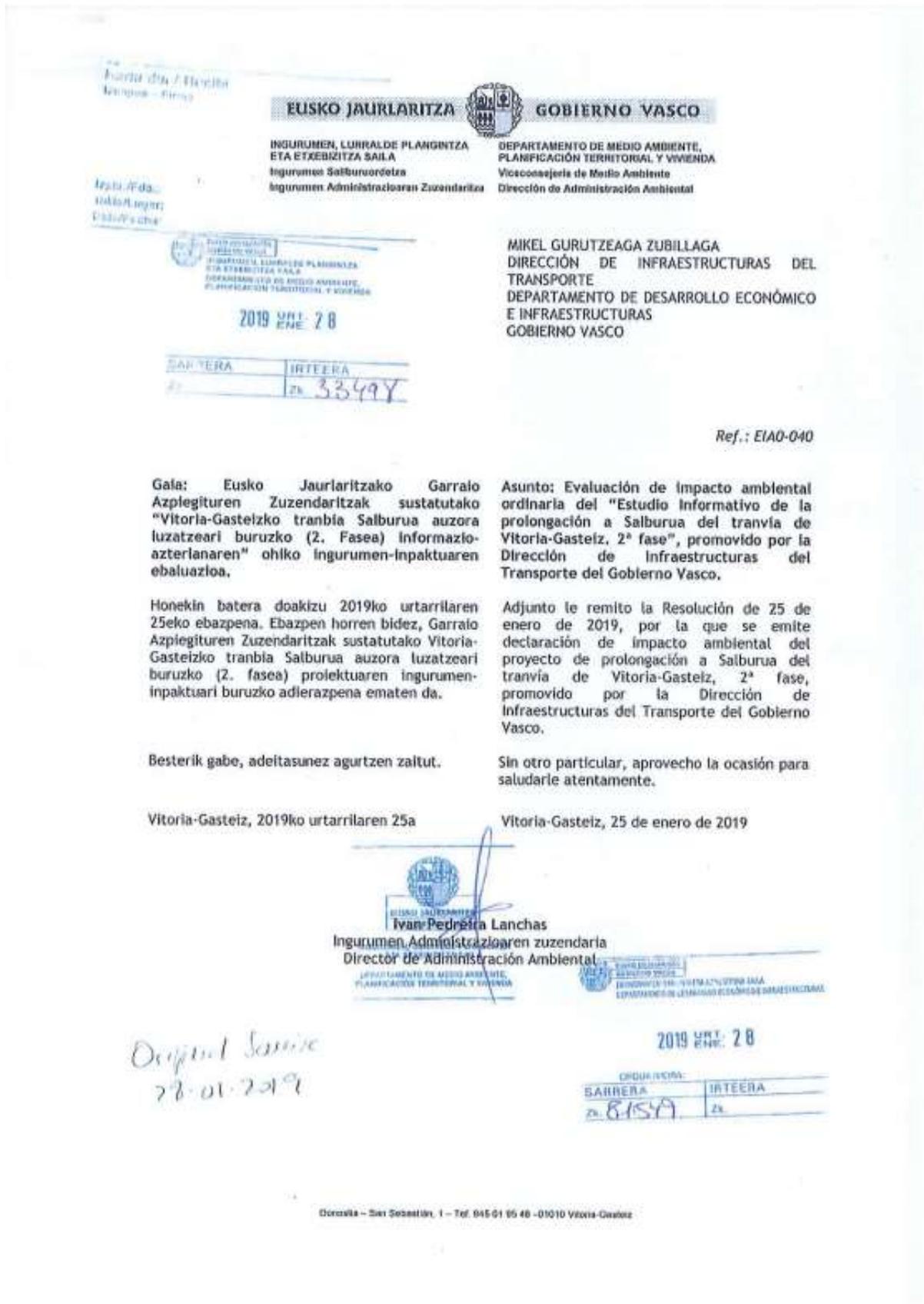
En el caso de producirse alguna anomalía se informará al Contratista para que adopte las medidas oportunas para subsanarla.

- 4) En el caso que se observara alguna actividad, no contemplada, que pudiera afectar al medio ambiente se tomará nota de ella, incorporando al Plan de Gestión las medidas que se consideren oportunas.
- 5) Trimestralmente se elaborará un informe de seguimiento medio ambiental en el que se detallarán el conjunto de actividades desarrolladas y su repercusión en el medio ambiente.

APENDICE Nº 1 DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Proyecto de comunicaciones de la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Salburua
- Anejo nº11: Seguimiento medioambiental -

Proyecto de señalización viaria de la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Salburua
- Anejo nº11: Seguimiento medioambiental -





RESOLUCIÓN de 25 de enero de 2019, del director de Administración Ambiental, por la que se formula la declaración de impacto ambiental del proyecto de prolongación a Salburua del tranvía de Vitoria-Gasteiz, 2ª fase, promovido por la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco.

ANTECEDENTES DE HECHO

Mediante resolución del viceconsejero de Medio Ambiente de fecha 20 de febrero de 2004, se formuló la declaración de impacto ambiental del proyecto de tranvía de Vitoria-Gasteiz, implantación de la primera fase.

Mediante Resolución de 15 de noviembre de 2017 del director de Infraestructuras del Transporte se somete a información pública por un periodo de treinta días hábiles el Estudio Informativo de la prolongación a Salburua del Tranvía de Vitoria-Gasteiz. 2ª fase, y su estudio de impacto ambiental en orden a dar cumplimiento al artículo 36 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental; el citado anuncio fue publicado, entre otros, en el Boletín Oficial del País Vasco número 229 con fecha de 30 de noviembre de 2017. El órgano sustantivo hace constar que, una vez culminado el trámite de información pública, se han recogido diversas alegaciones con diferente contenido; las modificaciones que se han integrado como resultado de este trámite de información pública no han supuesto una modificación del estudio de impacto ambiental elaborado.

Asimismo, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 37 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, con fecha 28 y 29 de noviembre de 2017 y 4 de octubre de 2018, la Dirección de Infraestructuras del Transporte consultó a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas. A este respecto el órgano sustantivo hace constar que el resultado de las consultas realizadas a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas no ha sido significativo a los efectos de la modificación del estudio de impacto ambiental elaborado.

Con fecha de 4 de diciembre de 2018 la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco, completa ante la Dirección de Administración Ambiental del Gobierno Vasco la solicitud del inicio de la evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto de prolongación a Salburua del tranvía de Vitoria-Gasteiz. 2ª fase, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 39 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

La solicitud contiene la siguiente documentación:

- Documento técnico del proyecto, fechado en noviembre de 2017.
- Estudio de impacto ambiental, fechado en noviembre de 2017.
- Anexo III del estudio de impacto ambiental, fechado en septiembre de 2018.
- Diversos documentos descriptivos del resultado del trámite de información pública.
- Diversos documentos descriptivos del resultado del trámite de consulta a las administraciones afectadas y a las personas interesadas.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, constituye el objeto de la misma establecer las bases que deben regir la evaluación ambiental de los planes, programas y proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, garantizando un elevado nivel de protección ambiental con el fin de promover un desarrollo sostenible.

Igualmente, de acuerdo con el artículo 42 de la Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente, las evaluaciones de impacto ambiental garantizarán de forma

Proyecto de señalización viaria de la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Salburua
- Anejo nº11: Seguimiento medioambiental -



adecuada, entre otros objetivos, que se introduzca en las primeras fases del proceso de planificación, y en orden a la elección de las alternativas más adecuadas, el análisis relativo a las repercusiones sobre el medio ambiente teniendo en cuenta los efectos acumulativos y sinérgicos derivados de las diversas actividades.

En aplicación de lo dispuesto en el artículo 41 de la citada Ley 3/1998, de 27 de febrero, deberán someterse al correspondiente procedimiento de evaluación de impacto ambiental los planes y proyectos, bien fueran públicos o privados, que, encontrándose recogidos en el Anexo I de esta ley, se pretendan llevar a cabo en el territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco. La actividad objeto de esta Resolución se encuentra incluida en el epígrafe 1.2 del Anexo I.B) de la citada norma. El procedimiento de evaluación individualizada de impacto ambiental recogido en la citada Ley 3/1998, de 27 febrero, debe entenderse como equivalente al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria recogida en los artículos 33 y siguiente de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Examinada la documentación técnica y los informes que se hallan en el expediente de evaluación ambiental del proyecto, y a la vista de que el estudio de impacto ambiental resulta correcto y se ajusta a los aspectos previstos en la normativa en vigor, la Dirección de Administración Ambiental del Gobierno Vasco, órgano competente de acuerdo con la Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente y con el Decreto 77/2017, de 11 de abril, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda, procede a dictar la presente declaración de impacto ambiental, que viene a valorar con carácter favorable la integración de los aspectos ambientales en la propuesta del proyecto y a pronunciarse sobre la previsión de los impactos significativos de la aplicación del proyecto, incluyendo las determinaciones finales que deban incorporarse, a los solos efectos ambientales.

Vistos la Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente, la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, sobre evaluación ambiental, el Decreto 77/2017, de 11 de abril, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda, la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público y demás normativa de aplicación,

RESUELVO:

Primero.- Formular la presente declaración de impacto ambiental del proyecto de prolongación a Salburua del tranvía de Vitoria-Gasteiz, en su 2ª fase, promovido por la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco, con carácter favorable.

El objeto del proyecto consiste en aumentar el servicio tranviario actual hacia la zona este de la ciudad de Vitoria-Gasteiz, mediante la propuesta de un trazado que parte desde la zona centro de la misma y finaliza en la zona norte del barrio de Salburua.

El proyecto evaluado contempla la construcción de una nueva plataforma en vía doble para el tranvía en una longitud de 2.488 metros de extensión, desde la parada de Angulema hasta la Avenida Juan Carlos I, y de toda la superestructura de alimentación eléctrica mediante la disposición de postes, bien en la entrecría o bien por un lateral. Además se posibilita la conexión de este ramal con el que conecta la Universidad.

Se prevé la implantación de 5 nuevas estaciones: Santa Lucía, Centro Cívico, Nicosia, Salburua y Juan Carlos I.

El trazado atraviesa zonas urbanas consolidadas, vías actualmente asfaltadas en su mayor parte, medianas y varias rotondas ajardinadas, sin que se afecten ámbitos de Suelo No Urbanizable o áreas naturales, ni tampoco se cruza ningún cauce fluvial. El trazado linda con el límite de la Zona de Especial Conservación (ZEC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) de Salburua (E52110014) y transcurre por la zona periférica de protección de ésta.

No se precisa ampliar ni modificar las instalaciones existentes de cocheras y talleres porque la extensión del servicio hasta el barrio de Salburua.

Proyecto de comunicaciones de la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Salburua
- Anejo nº11: Seguimiento medioambiental -

Proyecto de señalización viaria de la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Salburua
- Anejo nº11: Seguimiento medioambiental -



El suministro eléctrico necesario para la prolongación proyectada se realizará a través de la actual red de distribución en Media Tensión (30 kV) propia y exclusiva, que transcurre por la plataforma tranviaria y se alargará por la traza ampliada. Para suministrar energía eléctrica a todo el conjunto del ramal será necesario la implantación de una nueva subestación que se situará al final del trazado.

Los movimientos de tierras corresponden a las excavaciones relacionadas con la instalación de la plataforma del tranvía. Se estima que el volumen de materiales que cabe esperar procedente de las zonas a excavar asciende a unos 9.300 m³. El destino de lo excavado será acorde con las características de los materiales: vertedero autorizado para los asfaltos y relleno o planta de tratamiento para los RCD's.

Se estima que el plazo para la ejecución de las obras será alrededor de 24 meses.

Segundo.- Fijar las siguientes condiciones para la realización del proyecto de ampliación Sur del Tranvía de Vitoria-Gasteiz, en su 1ª fase, promovido por la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco, las 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.- El proyecto se desarrollará de acuerdo con la documentación presentada en esta Dirección de Administración Ambiental del Gobierno Vasco para la evaluación de Impacto ambiental del mismo, con sujeción, en cualquier caso, a las determinaciones contenidas en esta Resolución.

B.- En los supuestos de cambios o ampliaciones del proyecto resultará de aplicación el régimen de modificaciones dispuesto en el artículo 7 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Las modificaciones puntuales del proyecto que, sin alcanzar la entidad de las consideradas en el párrafo anterior, surjan durante los trámites restantes para la realización de las obras, deberán justificarse también desde el punto de vista ambiental. El proyecto deberá recoger las modificaciones que correspondan en el conjunto de medidas protectoras y correctoras, programa de vigilancia ambiental, presupuesto y pliego de condiciones.

C.- Medidas protectoras y correctoras

Las medidas protectoras y correctoras se ejecutarán de acuerdo con la normativa vigente, de acuerdo con lo establecido en los apartados siguientes y, en lo que no se oponga a lo anterior, de acuerdo con lo previsto en la documentación presentada por la Dirección de Infraestructuras del Transporte ante esta Viceconsejería de Medio Ambiente.

El dimensionamiento de estas medidas y el personal asignado para el control deberán garantizar los objetivos de calidad marcados en el estudio de impacto ambiental y los establecidos en la presente declaración de impacto ambiental. Deberán añadirse las medidas que se exponen en los apartados siguientes.

Todas estas medidas deberán quedar integradas en el conjunto de los pliegos de condiciones para la contratación de la obra, y dotadas del consiguiente presupuesto que garantice el cumplimiento de las mismas. Asimismo, se aplicará el conjunto de buenas prácticas en obra.

C.1.- Medidas destinadas a la protección del patrimonio natural

C.1.1.- Las obras, así como el conjunto de operaciones auxiliares que impliquen ocupación del suelo se desarrollarán dentro del área mínima indispensable para la realización del proyecto y, en cualquier caso, en los límites máximos de afección que se hayan establecido. Se restringirá al máximo la circulación de maquinaria y vehículos de obra fuera de los límites citados.

C.1.2.- La delimitación detallada de la zona de obra, los accesos a la misma, el parque de maquinaria, el área de almacenamiento temporal de materiales de obra, de acopios temporales de tierras de excavación y de residuos, que deberá incluirse en el proyecto constructivo, se establecerá



teniendo en cuenta las condiciones señaladas en el estudio de impacto ambiental y, en cualquier caso, bajo criterios de mínima afección ambiental.

C.1.3.- Las instalaciones auxiliares de obra deberán ser acondicionadas por los contratistas con objeto de minimizar los impactos ambientales derivados de las distintas actividades que se pretendan desarrollar.

Tanto la delimitación precisa como las características de estas áreas de instalación del contratista deberán ser aprobadas por la dirección de obra actuante en cada caso, previo informe de la asesoría ambiental establecida en el apartado C.10. de esta Resolución.

C.1.4.- Se deberá valorar proteger los ejemplares arbóreos de jardín de porte destacable localizados en la Calle Florida: un par de cedros (*Cedrus deodara*) y una Secuoya gigante (*Sequoiadendron giganteum*); y, en caso de resultar inevitable su afección, se deberá estudiar una solución de trasplante a una zona urbana adecuada, adoptándose para ello los medios técnicos oportunos con suficiente antelación.

C.2.- Medidas destinadas a la protección de las aguas y de los suelos

Sin perjuicio de las condiciones que, en su caso, imponga el órgano competente en materia de aguas en el marco de los procedimientos que resulten de aplicación, deberán adoptarse las siguientes medidas protectoras y correctoras:

C.2.1.- La fase de construcción deberá realizarse minimizando la emisión de flujos a la red de drenaje. Para ello se proyectarán y ejecutarán dispositivos de conducción de aguas y sistemas de retención de sedimentos, de forma que se recojan en ellos las aguas contaminadas por efecto de las obras.

En las zonas de instalaciones auxiliares y parques de maquinaria se dispondrán balsas de decantación u otros dispositivos de retención de sólidos de eficacia probada dotados de sistemas de separación de hidrocarburos.

Dichos dispositivos serán dimensionados conforme a los cálculos hidráulicos necesarios para garantizar una retención de sólidos óptima y, en todo caso, para garantizar un vertido localizado y conforme a los parámetros físico-químicos del agua a la normativa vigente.

Las características, localización precisa y dimensionamiento de dichos sistemas deberán recogerse en los programas de trabajos referidos en el apartado C.11. de esta Resolución.

Los sistemas de tratamiento de aguas residuales previstos en los párrafos anteriores deberán ser mantenidos regularmente de forma que dispongan en todo momento de una capacidad útil suficiente y se garantice así un rendimiento óptimo del sistema de tratamiento.

Los sedimentos decantados serán recogidos periódicamente y gestionados conforme a lo previsto en el apartado C.5. de esta Resolución.

C.2.2.- No se realizarán acopios de tierras en las márgenes de los cauces, o en otras áreas que por su proximidad a la lámina de agua pudieran implicar riesgo de contaminación de las aguas. En estas zonas se respetará un retiro mínimo de 30 metros a la lámina de agua y se implementarán los dispositivos de conducción de aguas y sistemas de retención de sedimentos indicados en el apartado anterior.

C.2.3.- Previo inicio de las obras, se deberá comprobar la situación exacta de los puntos de agua presentes en el ámbito de afección, debiendo establecerse su localización precisa en cartografía de detalle, caudales, régimen de funcionamiento, aprovechamientos y un análisis de afecciones.

En caso de que se identifiquen afecciones concretas sobre manantiales, deberán establecerse las medidas protectoras, correctoras y de vigilancia necesarias para el mantenimiento de la función ecológica y/o aprovechamientos de los citados manantiales. En especial se procurará en lo posible la separación de las aguas limpias procedentes de surgencias, manantiales o zonas aledañas



mediante canales perimetrales o tuberías especiales, a fin de evitar su contacto con las zonas susceptibles de arrastrar sólidos.

C.2.4.- Las superficies destinadas a parque de maquinaria de obra y las zonas de mantenimiento de la misma se aislarán de la red de drenaje natural. Dispondrán de solera impermeable y de sistemas de recogida de efluentes para evitar la contaminación del suelo y de las aguas por acción de aceites y combustibles. No se permitirá la carga y descarga de combustible, cambios de aceite y las actividades propias de taller en zonas distintas a las señaladas.

C.2.5. Los vertidos de efluentes que se generen, tanto en la fase de obras como en la fase de explotación (talleres, cocheras) deberán cumplir las condiciones que para cada caso establezca el órgano competente en la autorización de vertido.

C.3.- Medidas destinadas a la prevención de la contaminación atmosférica.

C.3.1.- 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 el entorno afectado por las obras como en las áreas de acceso a éstas. Se contará con un sistema para riego y limpieza de superficies transitoriamente desnudas o susceptibles de provocar emisión de material particulado al paso de vehículos.

C.3.2.- A la salida de las zonas de obra se dispondrán dispositivos de limpieza de vehículos dotados de sistemas de retención de sólidos.

Las características, localización precisa y dimensiones de dichos elementos deberán recogerse en la documentación a la que se refiere el apartado C.11. de la presente Resolución.

C.3.3.- El transporte de los materiales de excavación se realizará en condiciones de humedad óptima, en vehículos dotados con dispositivos de cubrición de la carga, con objeto de evitar la dispersión de lodos o partículas.

C.4.- Medidas destinadas a disminuir los efectos derivados de los ruidos y vibraciones

C.4.1.- Durante la fase de construcción deberá aplicarse el conjunto de medidas protectoras de obra previstas en el estudio de impacto ambiental, en cuanto al mantenimiento general de maquinaria de obra y reducción en origen del ruido y vibraciones, atenuación del ruido por el movimiento de la maquinaria, limitar el horario de producción de ruido al periodo diurno, control de la emisión sonora de los equipos utilizados durante las obras, etc.

C.4.2.- De acuerdo con lo previsto en el artículo 22 del 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, la maquinaria utilizada en la fase de obras debe ajustarse a las prescripciones establecidas en la legislación vigente referente a emisiones sonoras de maquinaria de uso al aire libre, y en particular, cuando les sea de aplicación, a lo establecido 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, y en las normas complementarias.

C.4.3.- Por otra parte, el proyecto deberá desarrollarse de modo que en su ámbito de afectación no se superen, por efecto del ruido generado por las obras, los objetivos de calidad acústica establecidos en el Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco, todo ello sin perjuicio de lo previsto en el artículo 35 bis de dicho Decreto.

C.4.4.- La infraestructura ferroviaria, deberá adoptar las medidas necesarias para que no se transmitan al medio ambiente exterior e interior de las correspondientes áreas acústicas, niveles de ruido superiores a los valores límite de Inmisión establecidos en el artículo 51 del citado Decreto 213/2012, de 16 de octubre.

De igual manera, deberán adoptarse las medidas necesarias para evitar que, por efectos aditivos derivados directa o indirectamente del funcionamiento del tranvía, se superen los objetivos de calidad acústica para ruido establecidos en los artículos 31 y siguientes del mencionado Decreto



213/2012, de 16 de octubre. Estas medidas deberán asegurar los niveles de atenuación necesarios para mantener los objetivos de calidad acústica. El diseño de las mismas será tal que no supongan un impacto paisajístico adicional en el medio. Por ejemplo, el uso de pantallas de colores y materiales adecuados con el entorno, minimizar la superficie de ocupación de las mismas, etc.

C.4.5.- En el caso de que se compruebe que los límites previstos se sobrepasan, deberá procederse a la implantación de los sistemas correctores de emisión, propagación o inmisión sonora que resulten apropiados para el uso característico en cada zona, a fin de minimizar dichos impactos.

C.4.6.- La infraestructura ferroviaria deberá adoptar las medidas necesarias para no transmitir al espacio interior de las edificaciones destinadas a vivienda, usos residenciales, hospitalarios, educativos o culturales, vibraciones que contribuyan a superar los objetivos de calidad acústica para vibraciones establecidos en el artículo 51 del mencionado Decreto 213/2012, de 16 de octubre, evaluadas conforme al procedimiento establecido en el anexo II parte 2 B) del mencionado Decreto 213/2012, de 16 de octubre. Entre otras posibles, la maquinaria contará con sistemas de amortiguación precisos para minimizar la afección.

C.4.7.- De acuerdo con el artículo 29.4 del Decreto 213/2012, de 16 de octubre, el proyecto de ejecución deberá tener delimitada la zona de servidumbre acústica de la forma que establece en el artículo 28 de la citada norma.

C.5.- Medidas destinadas a la gestión de los residuos

C.5.1.- Los diferentes residuos generados durante la ejecución y funcionamiento del proyecto se gestionarán de acuerdo con lo previsto en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados y normativas específicas.

En atención a los principios jerárquicos sobre gestión de residuos, se debe fomentar la prevención en la generación de los residuos o, en su caso, que éstos se gestionen con el orden de prioridad establecido en el artículo 8 de la citada Ley 22/2011, de 28 de julio, a saber: prevención, preparación para la reutilización, reciclado y otros tipos de valorización, incluida la valorización energética. Los residuos únicamente podrán destinarse a eliminación si previamente queda debidamente justificado que su valorización no resulta técnica, económica o medioambientalmente viable.

C.5.2.- Los residuos de construcción y demolición se gestionarán de acuerdo con lo previsto en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, así como en el Decreto 112/2012, de 26 de junio, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

De acuerdo con el artículo 4 del citado Decreto 112/2012, de 26 de junio, el promotor del proyecto deberá incluir en el proyecto constructivo un estudio de gestión de residuos y materiales de construcción y demolición, que tendrá el contenido mínimo establecido en su anexo I.

Asimismo, y sin perjuicio de las obligaciones previstas en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, el contratista deberá elaborar un plan que refleje cómo llevará a cabo las obligaciones que le incumban en relación con los residuos y materiales de construcción y demolición que se vayan a producir en la obra. Dicho plan deberá incorporarse al programa de trabajos referido en el apartado C.11. de esta Resolución.

C.5.3.- Los residuos 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 y con el Decreto 49/2009, de 24 de febrero, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero y la ejecución de los rellenos.

En el caso de que los materiales sobrantes de la actividad tuviesen como destino el de relleno, deberán cumplir las condiciones señaladas en el citado Decreto 49/2009, de 24 de febrero. Únicamente se permitirá la deposición en rellenos de materiales con contenidos en contaminantes por debajo de los valores Indicativos de evaluación VIE-A, recogidos en el anexo III de la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

Proyecto de señalización viaria de la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Salburua
- Anejo nº11: Seguimiento medioambiental -

Proyecto de comunicaciones de la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Salburua
- Anejo nº11: Seguimiento medioambiental -



C.5.4.- En relación con los sobrantes de excavación de las obras, señalar que la utilización de suelos no contaminados y materiales naturales excavados durante esta obra estará sujeta al régimen previsto en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, siempre y cuando se utilicen con fines de construcción en su estado natural en lugares u obras distintos a aquellos de donde fueron extraídos.

Dicho régimen de gestión no será de aplicación cuando los materiales excavados se encuentren en el ámbito de la Ley 22/1973, de 21 de julio, de Minas.

En caso de que por cualquier circunstancia fuera necesaria la construcción de depósitos de sobrantes de excavación, deberá redactarse un proyecto de relleno cuyo contenido se ajustará a lo especificado en el citado Decreto 49/2009, de 24 de febrero, y contendrá, además, un análisis de la afección ambiental para cada una de las ubicaciones consideradas, una justificación de la solución adoptada, las medidas de restauración y control previstas y el presupuesto detallado de las mismas.

Por otra parte, a la finalización de las obras el promotor del proyecto deberá remitir a la Viceconsejería de Medio Ambiente un balance detallado del movimiento de tierras y un seguimiento de los sobrantes de excavación con indicación expresa de las cantidades y características de los materiales destinados a usos constructivos en lugares u obras distintos a aquellos de donde fueron extraídos. Además, deberán aportarse las autorizaciones que los habilitan para dicho uso, bien en el marco de la normativa de residuos o bien en el marco de la normativa de minas.

C.5.5.- Los sistemas de recogida de residuos peligrosos deberán ser independientes para aquellas tipologías de residuos cuya posible mezcla en caso de derrames suponga aumento de su peligrosidad o mayor dificultad de gestión.

Los recipientes o envases conteniendo residuos peligrosos deberán observar las normas de seguridad establecidas en el artículo 13 del Real Decreto 833/1988, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 20/1986, de 14 de mayo, Básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos, y permanecerán cerrados hasta su entrega a gestor en evitación de cualquier pérdida de contenido por derrame o evaporación.

Los recipientes o envases a que se refiere el punto anterior deberán estar etiquetados de forma clara, legible e indeleble y de acuerdo con la normativa vigente.

C.5.6.- Los aceites usados se deberán gestionar de conformidad con el Real Decreto 679/2006, de 2 de junio, por el que se regula la gestión de los aceites industriales usados.

Hasta el momento de su entrega a gestor autorizado, el almacenamiento de aceites agotados se realizará en espacios bajo cubierta, en recipientes estancos debidamente etiquetados, sobre solera impermeable y en el interior de cubetos o sistemas de contención de posibles derrames o fugas.

C.5.7.- Con objeto de facilitar el cumplimiento de esta normativa, deberán disponerse sistemas de gestión de los residuos generados en las diferentes labores. Estos sistemas serán gestionados por los encargados de dichas labores, que serán responsables de su correcta utilización por parte de los operarios. En particular, en ningún caso se producirán efluentes incontrolados procedentes del almacenamiento de combustibles y productos y del mantenimiento de la maquinaria, ni la quema de residuos.

C.5.8.- Durante la fase de obras, en las áreas de instalación de los contratistas se procederá al acondicionamiento de zonas específicas que comprendan instalaciones cubiertas para almacenamiento provisional de residuos peligrosos tales como latas de aceite, filtros, baterías, etc., habilitando además, y separados de aquéllos, contenedores específicos para residuos inertes. Asimismo, a lo largo de la obra se instalarán dispositivos estancos de recogida (bidones, etc.) de los residuos generados, procediéndose a su separación de acuerdo con su naturaleza, todo ello previo a su almacenamiento temporal en los mencionados puntos limpios.

C.5.9.- Deberá elaborarse un Informe comprensivo del seguimiento ambiental de los residuos generados en las obras, incorporando los documentos de control, seguimiento y aceptación de residuos contemplados en la legislación vigente.



C.6.- Medidas destinadas a garantizar la compatibilidad de la calidad del suelo con los usos previstos

En caso de modificaciones del proyecto que pudieran suponer afecciones sobre suelos que pudieran contener contaminantes, se atenderá a lo dispuesto en la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo. Asimismo, si en el transcurso de las obras se detectasen emplazamientos que hayan soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo, o cuando se den indicios fundados de la existencia de sustancias contaminantes del suelo, se estará igualmente a lo dispuesto en la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

C.7.- Medidas destinadas a la protección del patrimonio cultural

Sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley 7/1990, de 3 de julio, de Patrimonio Cultural Vasco, y de lo que determine el órgano foral competente, deberán ponerse en práctica las medidas protectoras y correctoras previstas en el estudio de impacto ambiental.

Además, si en transcurso de la obra se produjera algún hallazgo que suponga un indicio de carácter arqueológico, se informará de forma inmediata al Departamento de Cultura de la Diputación Foral de Álava con objeto de que establezca las medidas a adoptar.

C.8.- Medidas correctoras destinadas a la restauración e integración de las obras

C.8.1.- Los trabajos de integración paisajística de la obra se llevarán a cabo para la totalidad de las áreas afectadas por la obra, incluidas áreas de instalación del contratista u otras áreas que no figurando en el estudio de impacto ambiental resulten alteradas al término de la misma. Dicha restauración implicará la revegetación de todos los espacios susceptibles de mantener una cubierta vegetal para el caso de las afecciones en zonas no urbanizadas y la reposición de elementos de jardinería en las zonas urbanas.

C.8.2.- Durante los movimientos de tierra, la tierra vegetal se retirará, acoplará y extenderá de forma diferenciada, con objeto de facilitar las labores de restauración y revegetación de los espacios afectados. La tierra vegetal retirada para su posterior utilización en las labores de revegetación, será almacenada de forma apropiada, evitando su compactación, acopio inadecuado y manipulación en días de lluvia. Además, los acopios deberán mantenerse correctamente, hidrosebrándose si se considera necesario.

C.8.3.- Durante los dos años posteriores a la restauración, se deberán realizar labores de mantenimiento consistentes en entrecavas, abonados, riegos y reposición de mallas. 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.

C.8.4.- Se llevarán a cabo acciones que dificulten la propagación de plantas invasoras como *Robinia pseudoacacia*, *Fallopia japonica*, *Cortaderia selloana*, u otras. En este sentido se deberá controlar, en particular, el origen de las tierras utilizadas en las labores de restauración de la cubierta vegetal, evitando el empleo de tierras que pudieran estar contaminadas con las citadas especies.

C.8.5.- La restauración se llevará a cabo de acuerdo con lo propuesto en la documentación presentada para la evaluación de impacto ambiental del proyecto.

C.9.- Limpieza y acabado de obra

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. Los residuos resultantes serán desalojados de la zona y gestionados de conformidad con lo dispuesto en el apartado C.5. de esta Resolución.

C.10.- Asesoría ambiental



Hasta la finalización de la obra y durante el periodo de garantía de la misma, la dirección de obra actuante deberá contar con una asesoría cualificada en temas ambientales y medidas protectoras y correctoras, según las determinaciones del estudio de impacto ambiental y de esta Resolución. Las resoluciones de la dirección de obra relacionadas con las funciones que le asigne el pliego de condiciones sobre los temas mencionados deberán formularse previo informe de los especialistas que realicen dicha asesoría.

La asesoría ambiental, además, llevará a cabo un control de buenas prácticas durante la ejecución de la obra que consistirá entre otros, en comprobar el efecto de las distintas acciones del proyecto, con especial atención a los movimientos de maquinaria, producción de polvo y ruido, producción de ruido debido a la maquinaria, gestión de residuos, conservación del patrimonio natural y cultural.

C.11. - Diseño del programa de trabajos

Con carácter previo al inicio de las obras los contratistas deberán elaborar una serie de propuestas de actuación detalladas en relación con los aspectos que se señalan en los subapartados siguientes. Dichas propuestas quedarán integradas en los programas de ejecución de los trabajos y deberán ser objeto de aprobación expresa por parte del director de obra actuante, previo informe de la asesoría ambiental citada en el apartado C.10. de esta Resolución. Los documentos son los que se detallan a continuación:

- Delimitación y características de las áreas de instalación del contratista, de acuerdo con lo previsto en el apartado C.1. de esta Resolución.
- Localización y características de las redes de conducción de aguas y de los dispositivos para el tratamiento de los efluentes previstos en el apartado C.2. de esta Resolución.
- Localización y características de los dispositivos de limpieza de ruedas de los camiones a la salida de obras, según lo previsto en el apartado C.3. de esta Resolución.

D.- Programa de vigilancia ambiental

El programa de vigilancia ambiental, además de lo previsto en la documentación presentada por el promotor para la evaluación de impacto ambiental del proyecto, deberá completarse con los controles que a continuación se detallan.

Dicho programa deberá quedar integrado en el conjunto de los pliegos de condiciones para la contratación de la obra, y se dotará del consiguiente presupuesto que garantice el cumplimiento del mismo.

D.1. - Registro de eventualidades

Deberá llevarse un registro de las eventualidades surgidas durante el desarrollo de las obras, así como del nivel de cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras. Dicho registro deberá estar disponible para su inspección por la Viceconsejería de Medio Ambiente, y remitirse a ésta, en cualquier caso, al finalizar las obras. Deberán documentarse detalladamente las modificaciones puntuales que, en su caso, hayan sido introducidas durante la ejecución del proyecto. Dichas modificaciones deberán justificarse desde el punto de vista de su incidencia ambiental.

D.2. - Control de los límites de ocupación de la obra

Se comprobará que la ocupación realizada se corresponde con las previsiones del proyecto, sin afectar las obras más superficie de la prevista y que los jalonados de protección se mantienen en buen estado.

Asimismo, se controlará la correcta ubicación y el estado del parque de maquinaria, las zonas de instalaciones auxiliares, los depósitos de sobrantes; además se garantizará que todos ellos cuentan con las medidas correctoras adecuadas (drenaje, sistemas de decantación, sistemas lavarruedas, etc.).

D.3. - Control de calidad de los suelos y de las aguas

Proyecto de señalización viaria de la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Salburua
- Anejo nº11: Seguimiento medioambiental -



Verificación de la posible contaminación del suelo como consecuencia de vertidos accidentales de sustancias tóxicas (aceites e hidrocarburos especialmente).

Constatación de la destrucción directa del suelo y de la compactación del mismo como consecuencia de las obras de construcción, acopios temporales, instalaciones auxiliares de obra.

Control de las aguas residuales procedentes de las cocheras y talleres.

Con carácter general, allá donde se encuentren abiertos tajos de obra en los que se puedan generar vertidos al medio acuático, se efectuará con periodicidad semanal una comprobación del buen funcionamiento de los dispositivos de canalización, drenaje y retención de aguas previos al vertido de éstas.

Asimismo, las aguas de vertido procedentes de los dispositivos de retención de sólidos establecidos en el apartado C.2. de esta Resolución y de los sistemas de lavado de ruedas y cubas se analizarán antes de su vertido. Se analizarán, con periodicidad mensual, al menos los siguientes parámetros: caudal, pH, sólidos en suspensión y aceites y grasas.

D.4.- Control del ruido y vibraciones

Control del ruido y las vibraciones durante las fases de obras y funcionamiento. Estos controles se diseñarán y se llevarán a cabo de conformidad con los procedimientos establecidos en el Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la CAPV.

D.5.- Control de la calidad del aire

Durante la fase de obras se realizarán controles para comprobar la calidad del aire por la producción de polvo en suspensión como consecuencia de los movimientos de tierras, carga y descarga de materiales y del tráfico de maquinaria pesada, con objeto de comprobar que no se superen los objetivos de calidad legalmente establecidos.

D.6.- Control del patrimonio cultural

En su caso, comprobación de la posible afección a yacimientos arqueológicos, paleontológicos y a bienes de interés cultural.

D.7.- Control del éxito de la restauración

Durante el periodo de garantía, se realizará un seguimiento periódico del éxito de la restauración de las superficies afectadas por el proyecto.

D.8.- Documento refundido del programa de vigilancia ambiental

El promotor deberá elaborar un documento refundido del programa de vigilancia ambiental, que recoja el conjunto de obligaciones propuestas en el estudio de impacto ambiental y las fijadas en la presente Resolución.

El programa de vigilancia ambiental tendrá como objetivo principal el establecimiento de un sistema que garantice el cumplimiento de los objetivos de calidad fijados en el estudio de impacto ambiental, así como de las indicaciones y medidas correctoras contenidas en el mismo.

Este programa 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 que garantice el cumplimiento del mismo.

Los objetivos de calidad vendrán definidos, cuando proceda, de acuerdo con valores límite o guía extraídos de la legislación o estudios técnicos de general aceptación. Sin embargo, si las peculiaridades y características concretas del ámbito afectado por el proyecto así lo aconsejaran, se



deberán adoptar valores más restrictivos para aquellos parámetros para los que se considere necesario.

El programa deberá quedar integrado en el conjunto de los pliegos de condiciones para la contratación de la obra.

D.9.- 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 esta Viceconsejería de Medio Ambiente. Dicha remisión se hará con una periodicidad anual y los resultados del programa de vigilancia deberán acompañarse de un informe realizado por una entidad especializada en temas ambientales. Dicho informe consistirá en un análisis de los resultados, con especial mención a las incidencias más relevantes producidas en este periodo, sus posibles causas y soluciones.

Sin perjuicio de la normativa que sea de aplicación en cada caso, los diferentes datos se almacenarán por parte del promotor del proyecto en un soporte adecuado durante al menos dos años, estando a disposición de los servicios de Inspección de las administraciones públicas.

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

E.- 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 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 funcionamiento de los sistemas implicados así lo aconseje. Asimismo, el órgano ambiental podrá acordar, a instancia del promotor de la actividad, o bien de oficio, la modificación tanto de las medidas protectoras y correctoras como el programa de vigilancia ambiental a la vista de los resultados obtenidos por el programa de vigilancia ambiental u otras observaciones que acrediten cualquier insuficiencia de las medidas protectoras, correctoras o compensatorias implantadas en relación con los impactos ambientales que pudieran producirse.

F.- Sin perjuicio de lo dispuesto en anteriores apartados de esta Resolución, el promotor deberá remitir a la Viceconsejería de Medio Ambiente, para su incorporación al expediente, y con carácter previo a la aprobación del proyecto constructivo, el documento refundido del programa de vigilancia ambiental previsto en el apartado D.8. de esta Resolución.

G.- Asimismo, y sin perjuicio de lo dispuesto en anteriores apartados de esta Resolución, el promotor deberá remitir a la Viceconsejería de Medio Ambiente, para su incorporación al expediente, los documentos siguientes:

G.1.- En un plazo no superior a 2 meses a contar desde la finalización de las obras, el registro de eventualidades surgidas durante el desarrollo, así como el nivel de cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras, de acuerdo con lo previsto en el apartado D.1. de esta Resolución.

G.2.- En un plazo no superior a 2 meses a contar desde la finalización de las obras, el balance detallado del movimiento de tierras y el seguimiento de los sobrantes de excavación con indicación expresa de las cantidades y características de los materiales destinados a usos constructivos en lugares u obras distintos a aquellos de donde fueron extraídos. Además, deberán aportarse las autorizaciones que los habilitan para dicho uso, bien en el marco de la normativa de residuos o bien en el marco de la normativa de minas, todo ello de acuerdo con lo previsto en el apartado C.5. de esta Resolución.

G.3.- En un plazo no superior a 2 meses a contar desde la finalización de las obras, el informe comprensivo del seguimiento ambiental de los residuos de la fase de obras, señalado en el apartado C.5. de esta Resolución.

G.4.- Con una periodicidad anual desde el inicio de las obras, el documento relativo al programa de vigilancia ambiental previsto en el apartado D.8. de esta Resolución.

Proyecto de comunicaciones de la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Salburua
- Anejo nº11: Seguimiento medioambiental -



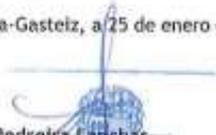
Tercero.- Imponer, de acuerdo con el artículo 47.8 de la Ley 3/1998, de 27 de febrero, general de protección del medio ambiente del País Vasco un plazo para el inicio de la ejecución del proyecto de 2 años, a contar desde la publicación de la presente declaración de impacto ambiental en el Boletín Oficial del País Vasco. Transcurrido dicho plazo sin haberse procedido al inicio de la ejecución del proyecto, por causas imputables al promotor, la presente declaración de impacto ambiental perderá toda su eficacia. En tal caso, el promotor deberá iniciar nuevamente el trámite de evaluación de impacto ambiental del proyecto, salvo que se acuerde la prórroga de dicho plazo.

Cuarto.- Informar que, a efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, el promotor del proyecto deberá comunicar al órgano ambiental, con la suficiente antelación, la fecha de comienzo de la ejecución del mismo.

Quinto.- Comunicar el contenido de la presente Resolución a la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco y al Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

Sexto.- Ordenar la publicación de la presente declaración de impacto ambiental en el Boletín Oficial del País Vasco.

Vitoria-Gasteiz, a 25 de enero de 2019



Ivan Pedreira Lanchas
Ingurumen Administrazioaren zuzendaria
Director de Administración Ambiental



