



euskal trenbide sarea

Proyecto Constructivo del
desdoblamiento en Deba entre los PK
72+509.074 y PK 73+181.011

Anejo nº 15. Estudio ambiental y sostenibilidad

Abril 2024



Índice:

1. INTRODUCCION.....	1
2. DESCRIPCIÓN Y ÁMBITO DEL PROYECTO	1
2.1. SITUACION ACTUAL.....	1
2.2. DESCRIPCIÓN DE LA SOLUCIÓN PROYECTADA	1
3. TRAMITACIÓN AMBIENTAL	2
4. ANÁLISIS AMBIENTAL.....	3
4.1. CLIMA.....	3
4.2. GEOLOGIA.....	4
4.3. HIDROLOGIA	6
4.4. VEGETACION	6
4.5. HABITATS	6
4.6. FAUNA.....	7
4.7. ESPACIOS NATURALES.....	7
4.8. PAISAJE	7
4.9. PATRIMONIO	8
4.10. SUELOS CONTAMINADOS	8
5. MEDIDAS PREVENTIVAS Y CORRECTORAS.....	8
5.1. LOCALIZACIÓN DE ELEMENTOS AUXILIARES TEMPORALES Y PERMANENTES.....	8
5.1.1. Canteras, préstamos y vertederos	8
5.1.2. Instalaciones auxiliares	9
5.2. PROTECCIÓN ATMOSFÉRICA.....	9
5.3. PREVENCIÓN DEL RUIDO Y VIBRACIONES	10
5.4. PROTECCIÓN DE LA CALIDAD DE LAS AGUAS	14
5.4.1. Diseño del parque de maquinaria y zona de instalaciones auxiliares	14
5.4.2. Puntos de limpieza de canaletas de hormigón	14
5.4.3. Aguas sanitarias.....	14
5.5. PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE SUELOS Y DE LA VEGETACIÓN.....	15
5.5.1. Delimitación del perímetro de obra	15
5.5.2. Prevención de la contaminación de los suelos	15
5.5.3. Medidas generales de prevención de incendios	16
5.6. GESTIÓN DE RESIDUOS.....	17
5.7. PROTECCIÓN DE LA PERMEABILIDAD TERRITORIAL Y CONTINUIDAD DE LOS SERVICIOS EXISTENTE	17
5.8. DEFENSA CONTRA LA EROSIÓN, RECUPERACIÓN AMBIENTAL E INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA.....	17

5.8.1.	Preparación y descompactación de terrenos	17
5.8.2.	Extensión de tierra vegetal	18
5.8.3.	Siembras.....	18
5.8.4.	Revegetación de zonas de ribera.....	18
5.8.5.	Revegetación de zonas perimetrales	19
5.8.6.	Revegetación de escolleras	19
5.8.7.	Tramites y permisos	21
6.	PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL	21
6.1.	OBJETIVOS.....	21
6.2.	RESPONSABILIDAD DEL SEGUIMIENTO.....	21
6.3.	METODOLOGÍA DE SEGUIMIENTO	21
6.4.	ASPECTOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO.....	22
6.4.1.	Jalonamiento de la zona de ocupación de la obra y de los elementos auxiliares	22
6.4.2.	Protección de la calidad atmosférica: polvo, emisiones de maquinaria, protección de la vegetación	23
6.4.3.	Protección de las condiciones de sosiego público durante la fase de construcción.....	25
6.4.4.	Protección y conservación de suelos	25
6.4.5.	Protección del sistema hidrológico e hidrogeológico	26
6.4.6.	Protección y restauración de la vegetación.....	27
6.4.7.	Seguimiento y control de las zonas: acopio de materiales, almacenamiento de combustible, gestión de residuos y zonas de limpieza de hormigoneras	28
6.5.	CONTENIDO DE LOS INFORMES TÉCNICOS DEL PVA	33
7.	ESTUDIO DE SOSTENIBILIDAD	34
7.1.	ESTRATEGIA AMBIENTAL VASCA DE DESARROLLO SOSTENIBLE	35
7.1.1.	Criterios y objetivos de la estrategia ambiental vasca de desarrollo sostenible	35
7.1.2.	Incidencia sobre metas y compromisos de la estrategia vasca para la sostenibilidad.....	36
7.2.	CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD DEL PROYECTO	37

Anejo nº 15. Estudio ambiental y sostenibilidad

1. INTRODUCCION

El objeto del presente Anejo de Integración Ambiental es definir las medidas preventivas y correctoras con el fin de evitar y corregir los impactos ocasionados sobre el medio ambiente debido a la ejecución del Proyecto de Construcción “del desdoblamiento en Deba entre los PK 72+509.074 y 73+181.011”.

Se incluye el estudio de sostenibilidad en el apartado 7 de acuerdo con lo establecido en el Plan Director del Transporte Sostenible de Euskadi 2030 (PDTTS).

2. DESCRIPCIÓN Y ÁMBITO DEL PROYECTO

2.1. SITUACION ACTUAL

Se espera que en un futuro cercano, el número de viajeros y la cantidad de mercancías que transiten por Euskotren a lo largo de la costa del mar Cantábrico aumenten significativamente. Este incremento en el tráfico requerirá que se lleven a cabo medidas para mejorar la capacidad de las líneas existentes y garantizar su flexibilidad, lo que podría implicar la construcción de nuevos tramos de vía y la mejora de las características de la infraestructura existente.

El proyecto se ejecutará en el T.M. de Deba situado al noroeste de la provincia de Guipúzcoa y ubicado en la desembocadura del río Deva, y el acceso por carretera se realiza desde el camino de acceso al Barrio Itsaspe desde la N-634.

El tramo a cielo abierto de plataforma ferroviaria a desdoblarse se encuentra limitado conceptualmente al Norte por el paso superior sobre el que el cruza la plataforma ferroviaria de la Línea Bilbao-Donostia el camino de acceso al Barrio Itsaspe (PK 72+368) y al Sur por la boca de entrada al túnel Sagarbide (PK 73+187).

En ese tramo el arroyo Urtzabale, afluente del Errotaberri, discurre paralelo a la plataforma de vía única objeto de desdoblamiento.

2.2. DESCRIPCIÓN DE LA SOLUCIÓN PROYECTADA

Se proyecta la nueva vía desdoblada de apartado entre desvíos de entrada y salida según PPKK crecientes. La aguja de entrada a la vía de apartado (según PPKK crecientes) se ubica en el PK 72+492.276 (Desvío 1) y la aguja de salida a vía principal actual en el PK 73+070.685 (Desvío 2).

Los desvíos proyectados son del tipo DSMH-B1-UIC54-190-1-8-CC, cuya velocidad de paso por vía desviada está limitada a 40 km/hora. La velocidad de paso por vía principal está limitada actualmente a 80 Km/h.

El entreeje entre vía actual y vía desdoblada de apartado es constante y se ha fijado en 4 m. La longitud útil entre piquetes de vía se ha establecido en 505 metros, entre los PPKK 72+529 y 73+034.

La nueva vía desdoblada presenta trazado en planta y alzado paralelo a la vía actual. La vía actual ha sido modelizada a partir del levantamiento taquimétrico realizado para este proyecto.

Se ha proyectado un sistema de drenaje que discurre por la margen derecha de la nueva plataforma de doble vía en el tramo desdoblado compuesto por colector enterrado provisto de pozos de registro con rejillas en los que vierte la cuneta de pie de talud de excavación, en la longitud en la que se dispone de ésta.

El colector longitudinal canaliza el caudal procedente de aguas arriba del fin de la actuación, que llega desde la boca de entrada del Túnel Sagarbide (PK 73+187), y lo conduce hasta el cauce del arroyo Urtzabale, a la altura aproximada del PK 72+774. El primer pozo de captación del citado caudal es el Pozo 8 en el PK aproximado 73+072. Esto arroja una longitud de 284 m de colector.

Adicionalmente, el colector incorpora la escorrentía superficial procedente de la cuneta en la longitud en la que se dispone de ella. El sentido de circulación de caudales en colector y cunetas superficiales es en decrecimiento de PPKK de la vía actual.

El colector está constituido por tubos de PVC de diámetro nominal interior de 800 mm entre los Pozos 8 y 1 y tubería de hormigón armado de diámetro nominal 1500 mm desde el Pozo 1 hasta la salida en el cauce del arroyo Urtzabale.

Se proyecta un camino de servicio que discurre sensiblemente en paralelo y en buen parte de la longitud del desdoblamiento, a la traza ferroviaria. El camino de servicio nace en el camino de acceso al Barrio de Itsaspe en la conexión del camino actual de acceso a la plataforma ferroviaria. Este camino servirá de acceso a la obra y conexión entre tajos de la misma durante la ejecución de la misma.

El camino de servicio proyectado cruza sobre el cauce del arroyo Urtzabale a la altura de la ODT 72+502. Se proyecta la prolongación de la galería hidráulica de dicha ODT para permitir que el camino cruce el cauce en paralelo al muro de mampostería para contención de la plataforma de vía actual y contiguo al mismo. El muro citado se ubica en la boca aguas arriba de la galería hidráulica por la que el arroyo Urtzabale cruza bajo la plataforma de vía. El tramo de prolongación de la galería es de aproximadamente 5 m de longitud.

Una vez colocadas las obra de hormigón de ampliación de la obra de drenaje, serán necesarios muros de acompañamiento o aletas en la nueva boca de aguas arriba de la obra ampliada en paralelo al eje de la traza para la contención de los rellenos necesarios para el conformado del camino de servicio.

La ampliación de la plataforma ferroviaria en anchura de vía única a doble vía (vía de apartado desdoblada) y la presencia del camino de servicio y plataforma de fondo de saco dan lugar al desmonte y excavación de la orografía natural. Para ello se ha previsto la necesidad de tala de arbolado de medio y gran porte y desbroce del terreno natural sobre el que se actuará.

La ejecución del camino de servicio y ampliación de plataforma de vía requiere de terraplenado con rellenos. Parte del material de relleno se ha previsto sea de aportación externa y se ha propuesto un procedimiento constructivo que permite el aprovechamiento de parte del volumen excavado para la ejecución de dichos rellenos.

3. TRAMITACIÓN AMBIENTAL

De acuerdo al artículo 60 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental aquellos planes, programas y proyectos, y sus modificaciones y revisiones, que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, con el fin de garantizar un elevado nivel de protección ambiental y de promover un desarrollo sostenible, que son los comprendidos en los Anexos II.D (Proyectos que deben someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria) y II.E (Proyectos que deben someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada) de dicha ley.

En este sentido, el Proyecto de “del desdoblamiento en Deba entre los PK 72+509.074 y 73+181.011” en un tramo de 1,809 km de longitud, no se incluye entre los proyectos contemplados en los grupos D6c y D6d, por no suponer la construcción de líneas de ferrocarril para tráfico de largo recorrido, ni la ampliación del número de vías de una línea de ferrocarril existente en una longitud continuada de más de 10 km. Tampoco se incluyen entre los proyectos contemplados en los grupos E7d y E7e por no tratarse de la una variante o modificación de trazado, ensanchado o realineado de una línea de ferrocarril en una longitud continua o discontinua inferior a 10 km y superior a 1 km ni la construcción de vías ferroviarias y de instalaciones ferroviarias de transbordo intermodal y de terminales ferroviarias intermodales de mercancías.

Además, como se analiza posteriormente, no se afectaría a espacios protegidos de la Red Natura 2000. Por tanto, se concluye que el presente proyecto no será necesario que se someta a los procedimientos de evaluación ambiental.

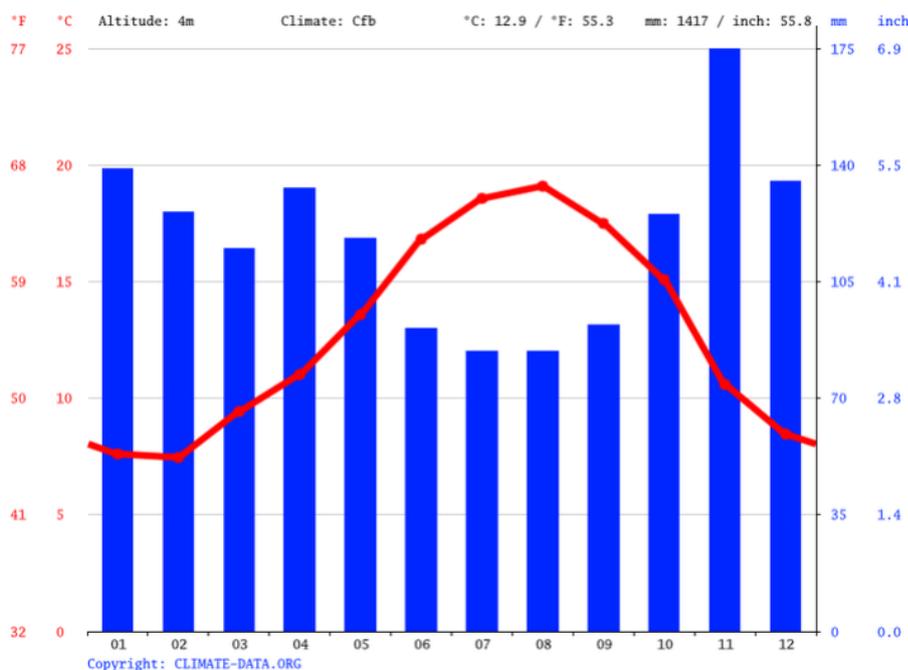
4. ANÁLISIS AMBIENTAL.

Las actuaciones objeto del Proyecto se localizan íntegramente en el municipios de Deba, en la provincia de Gipuzkoa.

4.1. CLIMA

El ámbito de estudio presenta un clima cálido y templado. En Deba, las precipitaciones son notables a lo largo de todo el año, e incluso en su mes más árido se registran precipitaciones considerables. Esta ubicación está clasificada como Cfb por Köppen y Geiger. La temperatura aquí es en promedio 12.9 °C. La precipitación anual en esta localidad es de aproximadamente 1417 mm.

La zona designada está situada en el hemisferio norte de nuestro planeta. Los días cálidos y agradables del verano comienzan a finales del junio y terminan en el septiembre. Este periodo concreto comprende un intervalo de meses, a saber: junio, julio, agosto, septiembre.



Climograma Deba. Fuente: Climate-data

En julio, el nivel de precipitaciones cae en picado hasta un mero 84 mm. Este mes ostenta el título de ser excepcionalmente árido. La cantidad máxima de precipitaciones se observa durante el mes de noviembre, presentando un valor medio de 175 mm.

El mes de temperatura más alta es agosto durante el cual la temperatura media alcanza hasta 19.1 °C. Durante el mes de febrero, se produce un descenso notable de la temperatura, con una mínima media de aproximadamente 7.5 °C.

La varianza de la precipitación entre los meses con los niveles más bajos y más altos de precipitación es 91 mm. El grado de fluctuación de la temperatura anual es de aproximadamente 11.6 °C.

En cuanto a la humedad relativa, el mes que presenta el nivel más alto es junio con un porcentaje de 74.81. Por el contrario, marzo ha registrado la menor cantidad de humedad relativa con solo 74.81.

Cabe destacar que abril tiene el mayor número de días de lluvia, que ascienden a 16.00, mientras que el mes con menos precipitaciones es septiembre, que sólo experimenta 12.87 de días húmedos.

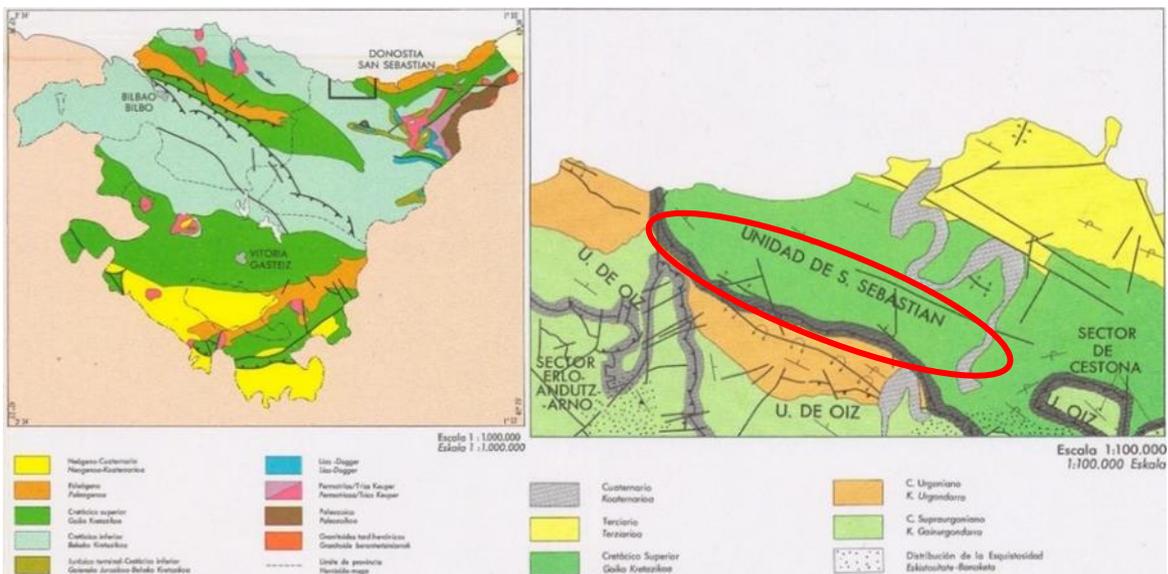
4.2. GEOLOGIA

Desde el punto de vista geológico este cuadrante se sitúa en las estribaciones occidentales de los Pirineos, dentro de la Cuenca Vasco-Cantábrica, y concretamente, en la rama occidental del Arco Vasco, cuyas directrices generales son WNW-ESE.

Los materiales que afloran en este cuadrante están comprendidos (si exceptuamos el Cuaternario) entre el Aptiense y el Eoceno inferior, afectados por la tectónica de la Orogenia Alpina.

En la zona de estudio se han diferenciado dos Unidades de carácter tectónico-estratigráfico, limitadas por accidentes tectónicos de rango mayor. Estas Unidades son:

- Unidad de Oiz, constituye el autóctono relativo sobre el que cabalga la Unidad de San Sebastián.
- Unidad de San Sebastián, constituye la Unidad en la que se desarrolla el Proyecto.



Izquierda: Mapa geológico de situación. Derecha: Esquema geológico de la zona estudiada.

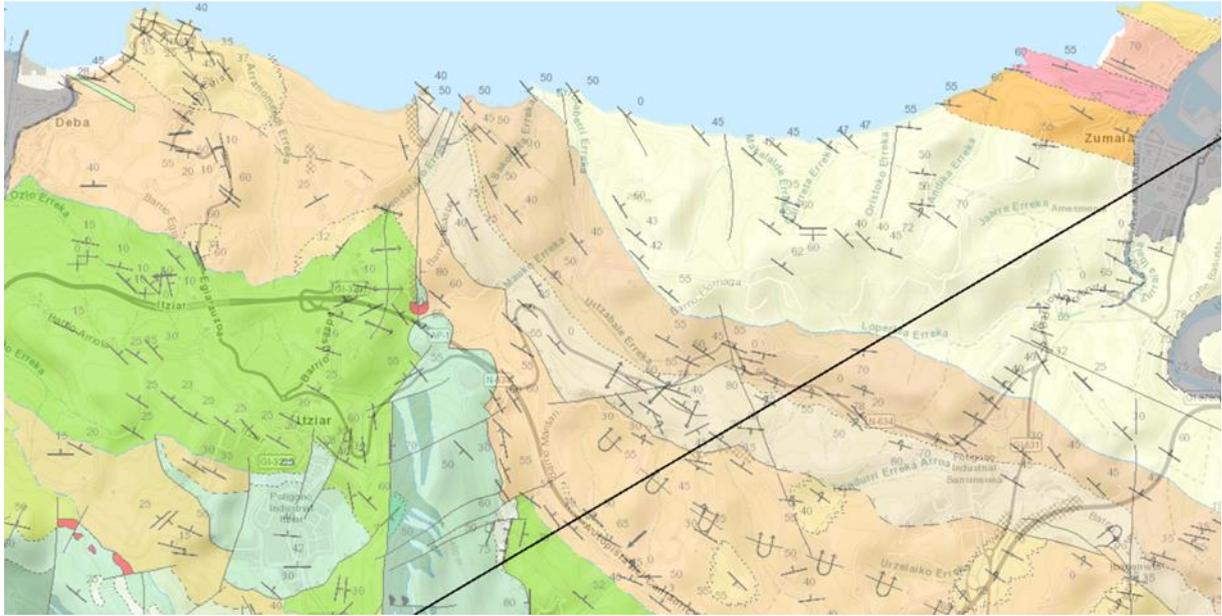
Los materiales afectados pertenecen a la Unidad de San Sebastián, formada principalmente por rocas sedimentarias de carácter carbonatado o detrítico- carbonatado en el que se incluyen además términos volcánicos de carácter básico.

A continuación, se describen detalladamente las características de las litologías, empezando por las más antiguas hasta las más modernas:

En la zona de estudio e investigación, los materiales rocosos afectados han sido los siguientes:

- Flysch calcáreo - Alternancia de margas, margocalizas y calizas micríticas y calcarenitas. Unidad de San Sebastián. Cretácico Superior (Cenomaniense-Campaniense).

En la siguiente figura se muestra el trazado del ferrocarril en la zona de Proyecto, sobre el plano geológico tomado del EVE E 1:25.000. A su vez se muestra la situación del perfil geológico elaborado por el EVE a través de la estructura geológica.



Trazado de la línea Bilbao-Donostia en la zona de estudio y situación de perfil geológico EVE.

- **Unidad de San Sebastián**

Esta Unidad constituye el autóctono relativo sobre el que cabalga, la Unidad de Oiz. Regionalmente, el contacto entre ambas Unidades es el cabalgamiento de Pagoeta; sin embargo, en gran parte de la hoja de Zumaiá, este límite viene marcado por una falla inversa retrovergente que afecta dicho cabalgamiento. La Unidad de San Sebastián incluye materiales que van desde el Cenomaniense hasta el Eoceno inferior.

Está ampliamente representado en la zona de estudio. Concretamente la zona de Proyecto se desarrolla sobre el Flysch calcáreo, que consiste en una alternancia de margas, margocalizas y bancos de calizas micríticas, con una potencia total de 300 m.

Aflora en punta Aitzuri en la costa, y se extiende hacia el SE, hasta Aizarnazabal. Suele dar un relieve alomado en el que dominan los tonos blancos, por lo que constituye un nivel guía en el terreno.

Consiste en una alternancia de margas, margocalizas y bancos de calizas micríticas, con una potencia total de 300 m.

El muro y el techo de este tramo presentan características algo diferentes, de manera que el muro está constituido por una alternancia centi-decimétrica de margas, calizas margosas y escasos niveles areniscosos, en los que son frecuentes los slumps de pequeño tamaño.

El techo del tramo lo forma una alternancia de margas, margocalizas y bancos de calizas micríticas grises con un marcado carácter plano paralelo.

La formación rocosa afectada se encuentra dentro de una secuencia detrítica calcárea tipo flyschoides del Cretácico superior, y que se encuentra tapizada por una capa de suelos eluvio-coluviales y de rellenos antrópicos de origen reciente.

Los grupos principales de materiales afectados por la traza del Proyecto son:

- **Cuaternario.** Depósitos eluvio-coluviales y rellenos de origen antrópico.
- **Cretácico superior (Flysch calcáreo).** Alternancia de margas, margocalizas y calizas micríticas.

4.3. HIDROLOGIA

El ámbito de estudio se sitúa en la Unidad Hidrológica “Deba”, que ocupa una superficie de 533,8 km². Históricamente, la cuenca ha sufrido un enorme deterioro ecológico debido a la alta presión demográfica e industrial, que, en cierta medida, se mantiene hasta nuestros días. A excepción de en su tramo más alto y algunos afluentes, la situación ambiental del río Deba hasta tiempos muy recientes ha sido muy mala y caracterizada por una ausencia casi total de vida piscícola en el río

La aportación media de la cuenca se ha evaluado en 457 hm³/año, equivalente a 14,5 m³/s. Se producen variaciones importantes de caudales entre los años secos y húmedos, al igual que existe una acusada variabilidad estacional, de forma que los meses de diciembre y enero generan casi el 30% del total de las aportaciones. Por contra, los veranos son secos y los caudales de estiaje pueden llegar a ser de 0,6 l/s/km².

El principal curso fluvial del ámbito es el arroyo Urtzabal, afluente del Errotaberri que discurre en paralelo al tramo en estudio. Tiene una longitud de 1.262 metros y una jerarquía nivel 4

Desde el punto de vista hidrogeológico, el tramo discurre sobre la Masa de Agua Subterránea ES017MSBTES111S000015 “Zumaia-Irún”. Sin embargo, la vulnerabilidad de acuíferos es muy baja en todo el tramo.

4.4. VEGETACION

La vegetación potencial en el ámbito de estudio corresponde con el encinar cantábrico (*Lauro nobilis-Quercetum ilicis*).

En las faldas orientadas al sur crece el encinar cantábrico, mientras en las laderas húmedas se distinguen retazos de bosque mixto, donde al roble pedunculado acompañan fresnos, castaños o avellanos.

4.5. HABITATS

En relación con los hábitats incluidos en la Directiva 92/43/CEE, de 21 de mayo, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, se ha llevado a cabo la identificación de aquellos localizados en el ámbito del estudio.

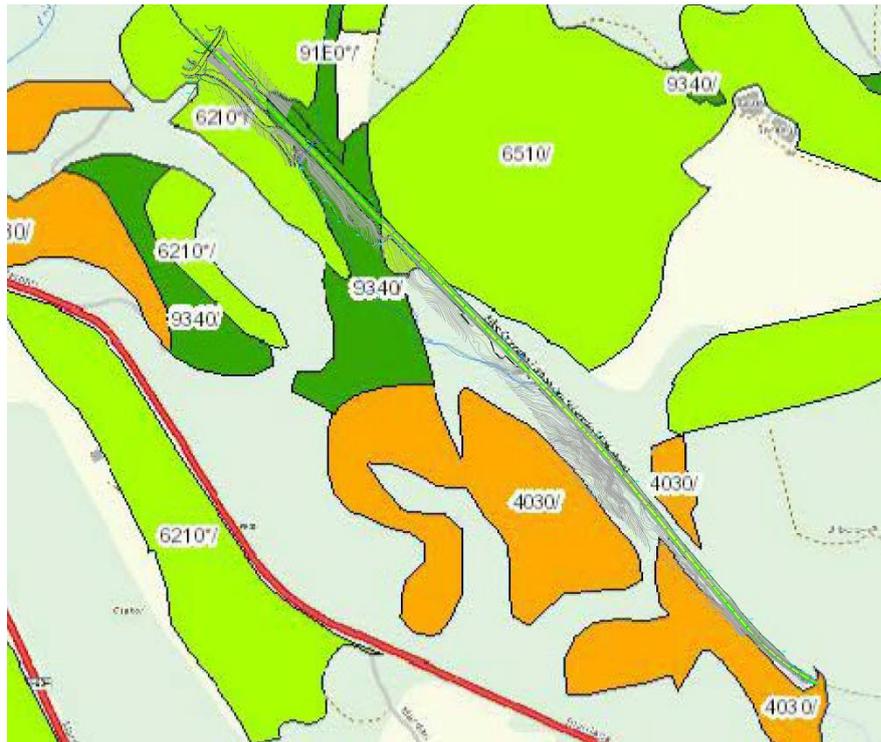
En la mencionada Directiva quedan definidos los hábitats naturales como aquellas zonas terrestres o acuáticas diferenciadas por sus características geográficas, abióticas y bióticas, tanto si son totalmente naturales como si son seminaturales. Considerándose hábitats naturales de interés comunitario los hábitats naturales amenazados de desaparición, con distribución reducida a causa de su regresión o a causa de tener un área reducida por propia naturaleza, o que son ejemplos representativos de una o de diversas de las seis regiones biogeográficas definidas por la UE.

Finalmente, la Directiva define los Hábitats Naturales Prioritarios como aquellos hábitats naturales de interés comunitario amenazados de desaparición presentes en el territorio de la UE.

La información consultada para el análisis de los hábitats en el entorno del proyecto ha sido extraída de la página web de GeoEuskadi, Infraestructura de Datos Espaciales (IDE) de Euskadi.

Los hábitats identificados en el ámbito de estudio se indican a continuación:

- 6210 Lastonares y pastos del Mesobromion
- 9340 Encinar cantábrico
- 4030 Brezal atlántico dominado por *Ulex* sp. (oteas) / Zarzal calcícola (*Rubus ulmifolius*)
- 6510 Prados de siega atlánticos, no pastoreados



Representación de los hábitats (2019) en la zona de actuación con la topografía insertada

4.6. FAUNA

No hay catalogada ninguna especie amenazada en el ámbito de estudio.

En el entorno, al estar muy próximo el litoral Deba-Zumaia se pueden localizar aves migratorias como zorzales o currucas. Los reptiles que se pueden encontrar son la culebra de Esculapio y el lagarto verdinegro.

4.7. ESPACIOS NATURALES

En el ámbito de estudio se consideran como espacios naturales protegidos aquellos espacios amparados en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad (BOE núm. 299, de 14 de diciembre de 2007) o en la ley de espacios naturales propia de cada Comunidad Autónoma, en este caso es el Decreto Legislativo 1/2014, de 15 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Conservación de la Naturaleza del País Vasco (BOPV nº 92, de 19 de mayo de 2014). Sin embargo, no se ha localizado ningún espacio natural protegido en el ámbito de estudio.

Tampoco se ha detectado en el ámbito de estudio ninguna cima catalogada situándose el más próximo a 3,8 km al suroeste del tramo (Andutz).

4.8. PAISAJE

En materia de paisaje está vigente en el ámbito de estudio el Decreto 90/2014 sobre protección, gestión y ordenación del paisaje, cuyo objetivo es fijar mecanismos para el cumplimiento del objetivo de la integración del paisaje en la ordenación territorial.

En el ámbito de estudio se han identificado las siguientes unidades de paisaje:

- Bosque mixto atlántico: Roble pubescente o Roble húngaro (*Quercus pubescens*), Aliso (*Alnus glutinosa*) y Plátano lateral o común (*Platanus hybrida*, *Platanus acerifolia* o *Platanus x hispánica*)
- Prados de pastoreo

4.9. PATRIMONIO

Los elementos correspondientes al patrimonio cultural, construido o arqueológico, cercano al ámbito de estudio, se han obtenido de la información disponible en la página web de GeoEuskadi (Infraestructura de Datos Espaciales (IDE) de Euskadi), y son los siguientes

- **Caserío Uzkangagoikoa** (patrimonio arqueológico): se localiza a 600 a noroeste de la zona de actuación.
- **Molino Errotaberria** (patrimonio arqueológico): se localiza a 700 metros al este de la zona de actuación.
- **Templo de San Sebastián de Elorriaga** (patrimonio arqueológico): se localiza a 1000 metros al noreste de la zona de actuación.



Localización patrimonio cultural

4.10. SUELOS CONTAMINADOS

El capítulo VII de la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo, recoge los instrumentos de la política de suelos responsabilidad de las administraciones, entre los que se encuentra el Inventario de suelos con actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo. Este Inventario ha sido aprobado mediante el Decreto 165/2008, de 30 de septiembre, de inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo.

Según la información disponible en la página web de GeoEuskadi, en el ámbito de estudio no se encuentra parcelas incluidas en el Inventario. Las más próximas es la siguiente:

- 20029-00020 Vertedero de Deba: localizado a 600 metros al suroeste de la zona de actuación.

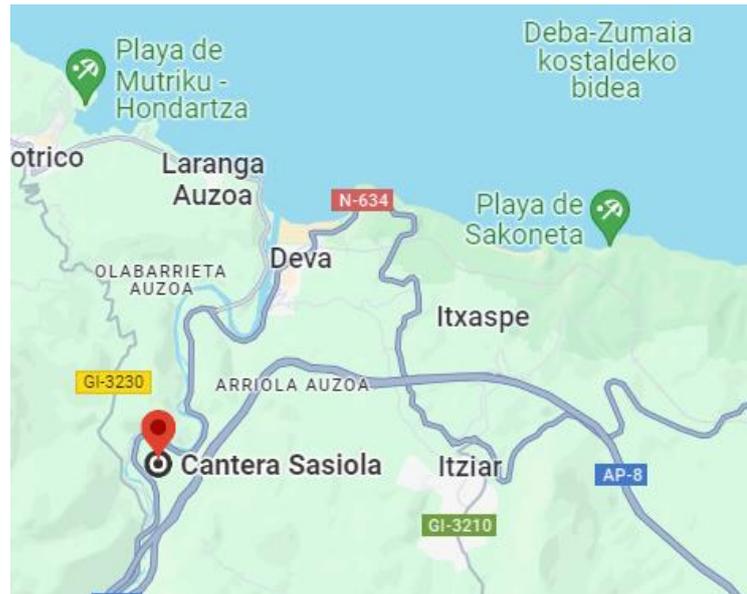
5. MEDIDAS PREVENTIVAS Y CORRECTORAS

En el presente apartado, se engloban el conjunto de medidas preventivas y correctoras a aplicar durante la ejecución de las obras y después de ellas, al objeto de corregir o minimizar las afecciones sobre las distintas variables medioambientales.

5.1. LOCALIZACIÓN DE ELEMENTOS AUXILIARES TEMPORALES Y PERMANENTES

5.1.1. Canteras, préstamos y vertederos

El material seleccionado requerido en la obra, fundamentalmente balasto y subbalasto, procederá de canteras homologadas, como es la Cantera Sasiola, situada a 14 km al oeste de la zona de actuación y acceso a 18 min desde la carretera N-634 sentido Deba/Motrico.



Localización cantera próxima

El material procedente de las excavaciones, no aprovechable, que se realizarán, del orden de los 12.100 m³, se retirarán y trasladarán al vertedero autorizado situado el calle Basozabal bidea, denominado Aizmendi, que admite inertes o cualquier de las plantas de tratamientos de residuos de construcción y demolición autorizado y con capacidad.

5.1.2. Instalaciones auxiliares

La instalación auxiliar de obra y la zona de acopio de materiales se situarán en terreno de propiedad privada, cuya referencia catastral es 04-038, dentro del Término Municipal de Deba.

La parcela se encuentra en terreno de prados de pastoreo. Está delimitada al sur por la carretera N-634, al norte por las actuales vías de Euskotren y al Oeste por una carretera que da acceso a la casa rural Errota Berri.

Ocupará una superficie aproximada de 630 m², tendrá carácter temporal, destinada a ubicar el parque de maquinaria, zonas de acopio de material, oficinas de obra, instalaciones de gestión de residuos y demás actividades que una obra de esta naturaleza requiere.

Las instalaciones auxiliares serán jalonadas y perfectamente señalizada para minimizar la ocupación del suelo.

5.2. PROTECCIÓN ATMOSFÉRICA

Con el fin de minimizar las afecciones sobre la calidad del aire en el entorno de las obras y medios circundantes deben tomarse una serie de medidas preventivas tendentes a evitar concentraciones de partículas y contaminantes en el aire por encima de los límites establecidos como tolerables, en cada caso, por las disposiciones vigentes o por la Autoridad competente.

Se evitará la contaminación atmosférica por la emisión de polvo en las operaciones de perforación en seco de taladros

Estas medidas recaen sobre las principales acciones del proyecto, generadoras de polvo o partículas en suspensión, como son excavaciones y movimientos de tierras y carga y descarga de materiales:

- Cubrición de los camiones de transporte de material pulverulento: La emisión debida a la acción del viento sobre la superficie de la carga de los volquetes se reducirá por confinamiento, cubriéndola mediante lonas de forma que se evite la incidencia directa del viento sobre ella y por tanto la dispersión de partículas. Las lonas deberán cubrir la totalidad de las cajas de los camiones. Esta medida se aplicará a todos los medios de transporte de materiales pulverulentos.

- Riego de superficies térreas: Se realizarán riegos periódicos con agua de los caminos de tierra, de las superficies objeto de excavación, de los acopios de tierras, de las demoliciones (se recomienda que la maquinaria de demolición tenga incorporado un sistema de riego por aspersión) y en general de todas aquellas superficies que sean fuentes potenciales de polvo. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y a las condiciones meteorológicas, siendo más intensos en las épocas de menores precipitaciones.
- Limitación de la velocidad de circulación en zona de obras, para reducir la emisión de partículas pulverulentas a la atmósfera a 20 km/h.
- Ubicación de las zonas de acopio de materiales térreos: El acopio temporal de tierras y otros materiales pulverulentos se hará en zonas protegidas del viento, así como en emplazamientos que minimicen su transporte, con objeto de reducir las emisiones de partículas a la atmósfera tanto durante su acopio como en su transporte.
- Instalación de zonas de lavado de ruedas: Se instalará una plataforma de lavado de ruedas con el fin de evitar el arrastre de barro y polvo a las calzadas.
- Movimientos de vehículos y maquinaria pesada: Con objeto de mantener los niveles de emisiones gaseosas producidas por el funcionamiento de los vehículos de motor y de la maquinaria de ejecución de las obras por debajo de los límites legales, se asegurará su buen estado de funcionamiento, para lo cual toda maquinaria presente en la obra deberá cumplir las siguientes condiciones técnicas: Correcto ajuste de los motores, adecuación de la potencia de la máquina al trabajo a realizar, comprobación de que el estado de los tubos de escape sea el correcto, empleo de catalizadores y revisión de maquinaria y vehículos (ITV).

5.3. PREVENCIÓN DEL RUIDO Y VIBRACIONES

Durante la fase de construcción se produce un incremento de los niveles sonoros y vibratorios por las acciones derivadas de la ejecución de la obra. Estos efectos suelen tener una naturaleza intermitente y diversa intensidad y frecuencia. Como resultado su transmisión puede ocasionar, en puntos habitados cercanos a la zona de obras, un aumento en los niveles de ruido y vibraciones actuales.

El impacto puede ser más significativo en zonas urbanas residenciales, donde los ruidos de las obras afectan directamente a la población residente, pero en zonas rurales, como es este caso, el nivel de tolerancia acústica es muy superior, y por ello los impactos son menos significativos.

Las edificaciones más cercanas se encuentran a una distancia de 300 metros por lo que no se verán afectadas por los ruidos de las obras.

Los niveles de ruido y vibraciones producidos por la maquinaria de obra están regulados por Directivas europeas y en ámbito nacional, por el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinada maquinaria de uso al aire libre y el Real Decreto 524/2006, de 28 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 212/2002. Los valores límite de potencia acústica serán los indicados en el siguiente cuadro.

ANEXO

Nuevo "Cuadro de valores límite" del Anexo XI del Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero

Tipo de máquina	CUADRO DE VALORES LÍMITE		
	Potencia neta instalada P en kW; Potencia eléctrica P _{el} ⁽¹⁾ en kW; Masa del aparato m en kg; Anchura de corte L en cm	Nivel de potencia acústica admisible en dBI pW	
		Fase I a partir de 03.01.2002	Fase II a partir del 03.01.2006
Máquinas compactadoras (rodillos vibrantes, planchas y apisonadoras vibratorias).	P ≤ 8	108	105 ⁽²⁾
	8 < P ≤ 70	109	106 ⁽²⁾
	P > 70	89 + 11 lg P	86 + 11 lg P ⁽²⁾
Topadoras, cargadoras y palas cargadoras sobre orugas.	P ≤ 55	106	103 ⁽²⁾
	P > 55	87 + 11 lg P	84 + 11 lg P ⁽²⁾
Topadoras, cargadoras y palas cargadoras sobre ruedas, motovolquetes, niveladoras, compactadoras de basura tipo cargadoras, carretillas elevadoras en voladizo accionadas por motor de combustión, grúas móviles, máquinas compactadoras (rodillos no vibrantes), pavimentadoras, generadores de energía hidráulica.	P ≤ 55	104	101 ⁽²⁾ ⁽²⁾
	P > 55	85 + 11 lg P	82 + 11 lg P ⁽²⁾ ⁽²⁾
Montacargas para el transporte de materiales de construcción, tornos de construcción, motoazadas.	P ≤ 15	96	93
	P > 15	83 + 11lg P	80 + 11 lg P
	M ≤ 15	107	105
Trituradores de hormigón y martillos picadores de mano.	15 < m < 30	94 + 11 lg m	92 + 11 lg m ⁽²⁾
	M ≥ 30	96 + 11 lg m	94 + 11 lg m
		98 + lg P	96 + lg P
Grúas de torre		97 + lg P _{el}	95 + lg P _{el}
	P _{el} ≤ 2	98 + lg P _{el}	96 + lg P _{el}
	2 < P _{el} ≤ 10	97 + lg P _{el}	95 + lg P _{el}
Grupos electrógenos de soldadura y de potencia	P _{el} > 10	99	97
		97 + 2 lg P	95 + 2 lg P
Motocompresores	L ≤ 50	96	94 ⁽²⁾
	50 < L ≤ 70	100	98
	70 < L ≤ 120	100	98 ⁽²⁾
Cortadoras de césped, máquinas para el acabado del césped/recortadoras de césped.	L > 120	105	103 ⁽²⁾

El nivel de potencia admisible debe redondearse en el número entero más próximo (si es inferior a 0,5 se utilizará el número inferior; si es mayor o igual a 0,5 se utilizará el número superior)

⁽¹⁾ P_{el} de grupos electrógenos de soldadura: corriente nominal de soldadura multiplicada por la tensión convencional en carga correspondiente al valor más bajo del factor de marcha que indica el fabricante.

P_{el} de grupos electrógenos de potencia: energía primaria de conformidad con la norma ISO 8528-1:1993, punto 13.3.2.

⁽²⁾ Las cifras correspondientes a la fase II son meramente indicativas para los siguientes tipos de máquinas:

- rodillos vibratorios con conductor a pie;
- planchas vibratorias (> 3 kW);
- apisonadoras vibratorias;
- topadoras (sobre orugas de acero)
- cargadoras (sobre oruga de acero > 55 kW);
- carretillas elevadoras en voladizo accionadas por motor de combustión;
- pavimentadoras con guía de compactación;
- trituradores de hormigón y martillos picadores de mano con motor de combustión interna (15 < m < 20);
- cortadoras de césped, máquinas para el acabado de césped y recortadoras de césped.

Las cifras definitivas dependerán de la modificación de la Directiva 2000/14/CE, en función del informe previsto en el apartado 1 del artículo 20 de dicha Directiva. Si no se produjese esa modificación, los valores de la fase I seguirían aplicándose en la fase II.

⁽²⁾ Para las grúas móviles monomotor se aplicarán las cifras correspondientes a la fase I hasta el 3 de enero de 2008. a partir de esa fecha se aplicarán las cifras correspondientes a la fase II.

Se indican a continuación una serie de medidas preventivas a tener en cuenta durante el periodo de las obras.

Limitaciones en actuaciones ruidosas

-El personal responsable de los vehículos deberá acometer los procesos de carga y descarga sin producir impactos directos sobre el suelo tanto del vehículo como del pavimento y reduciendo las distancias de caída libre de materiales, igualmente evitará el ruido producido por el desplazamiento de la carga durante el recorrido.

-Se evitará la utilización de contenedores metálicos.

-Se limitará el número de máquinas que trabajen simultáneamente.

-Se mantendrá en funcionamiento la maquinaria sólo el tiempo imprescindible para la realización de las actividades.

- Se demandará solamente la potencia mínima, necesaria y compatible con la ejecución prevista, en la maquinaria a usar durante el transcurso de los trabajos.
- Se utilizarán revestimientos y carenados en tolvas, cajas de volquetes, etc.
- Se utilizarán compresores y perforadoras de bajo nivel sónico.
- Sustituir, en la medida de lo posible, las operaciones previstas a efectuar mediante rotura (martilleo manual o mecánico) por operaciones de corte de materiales, realizando estas últimas operaciones lo más alejadas de las zonas sensibles, preferentemente en el interior de talleres o edificaciones específicas.

Controles en la maquinaria de obra

- Se exigirá a la maquinaria de obra que tenga un nivel de potencia acústica garantizado inferior a los límites fijados por la Directiva 2000/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de mayo de 2000.
- Comprobar el marcado CE de la maquinaria implicada, para verificar que ha sido diseñada para cumplir con los valores de emisión indicados en la normativa vigente.
- Se realizará el correcto mantenimiento de la maquinaria cumpliendo la legislación vigente en la materia de emisión de ruidos aplicable a las máquinas que se emplean en las obras públicas (Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, y su posterior modificación mediante el Real Decreto 524/2006, de 28 de abril por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre).
- Se realizará la revisión y control periódico de la maquinaria y sus silenciadores (ITV)
- Comprobar los registros de mantenimiento periódico de la maquinaria (motor y rodadura), grupos electrógenos, compresores, compactadores, amortiguadores, silenciadores, etc. y su buen estado de funcionamiento, de cara a minimizar o evitar posibles desajustes futuros que puedan provocar un incremento de la emisión de ruido y vibraciones.
- Para evitar molestias por vibraciones, se utilizarán los compactadores adecuados en cada momento (cuando fueran necesarios) realizándose el mínimo número de pasadas requeridas.

Niveles

Se utilizarán los medios adecuados a fin de limitar a 75 dB (A) el nivel sonoro continuo equivalente; medido a 1 m de distancia de la edificación más sensible al ruido y durante un período habitual de trabajo (12 horas de las 8 a las 20 horas).

$Neq = 75 \text{ dB (A)}$

En casos especiales, y siempre a juicio de la Dirección del Estudio, ésta podrá autorizar otros niveles continuos equivalentes.

Ruidos mayores durante períodos de tiempo

El uso de la escala Neq posibilita contemplar el trabajo con mayor rapidez, sin aumentar la energía sonora total recibida ya que puede respetarse el límite para la jornada completa aun cuando los niveles generados realmente durante alguna pequeña parte de dicha jornada excedan del valor del límite global, siempre que los niveles de ruido en el resto de la jornada sean mucho más bajos que el límite.

Se puede permitir aumentos de 3 dB (A) durante el período más ruidoso siempre que el período anteriormente considerado se reduzca a la mitad para cada incremento de 3 dB (A). Así por ejemplo, si se ha impuesto una limitación para un período de 12 horas, se puede aceptar un aumento de 3 dB (A) durante 6 horas como máximo; un aumento de 6 dB (A) durante 3 horas como máximo; un aumento de 9 dB (A) durante 1,5 horas como máximo, etc. Todo esto en el entendimiento de que, como el límite para el período total debe mantenerse, sólo pueden admitirse mayores niveles durante cortos períodos de tiempo si en el resto de la jornada los niveles son progresivamente menores que el límite total impuesto.

Limitaciones en el horario de trabajo

Se restringirán los trabajos al horario diurno y en días laborables, ajustándose a lo establecido en las ordenanzas municipales.

Entre las 20 y las 22 horas, los niveles anteriores se reducirán en 10 dB (A) y se requerirá autorización expresa de la Administración para trabajar entre las 22 horas y las 8 horas del día siguiente.

Medidas para evitar las molestias por vibraciones en el entorno

-Intentar que las operaciones que provoquen molestias por vibraciones (excavaciones, compactaciones, demoliciones, movimientos de tierra, etc.) no se realicen al mismo tiempo

-Seleccionar métodos de demolición sin impactos siempre que sea posible.

-Evitar actividades en periodo nocturno que determina la normativa.

-Monitorizar las actividades para poder tomar las mejores medidas de mitigación en caso de que sea necesario.

Funcionamiento

El Consultor deberá cumplir lo prescrito en las Normas vigentes, sean de ámbito estatal ("Reglamento de Seguridad e Higiene") o de uso municipal. En caso de discrepancias se aplicará la más restrictiva.

La Dirección del Estudio podrá ordenar la paralización de la maquinaria o actividades que incumplan las limitaciones respecto al ruido hasta que se subsanen las deficiencias observadas sin que ello dé derecho al Consultor a percibir cantidad alguna por paralización, merma de rendimiento ni por ningún otro concepto.

Compresores móviles y herramientas neumáticas

En todos los compresores que se utilicen al aire libre, el nivel de ruido no excederá de los valores especificados en la siguiente tabla:

Como norma general a observar, la maquinaria situada al aire libre se organizará de forma que se reduzca al mínimo la generación de ruidos por medio de las protecciones necesarias.

Caudal de aire (m ³ /min)	Máximo nivel en dB/(A)	Máximo nivel a 7 m en dB/(A)
Hasta 10	100	75
10-30	104	79
Más de 30	106	81

Los compresores, que a una distancia de 7 m, produzcan niveles de sonido superiores a 75 dB(A) o más, no serán situados a menos de 8 m de viviendas o locales ocupados. Los compresores, que a una distancia de 7 m, produzcan niveles sonoros superiores a 70 dB(A), no serán situados a menos de 4 m de viviendas o locales ocupados.

Los compresores móviles funcionarán y serán mantenidos de acuerdo con las instrucciones del fabricante para minimizar los ruidos.

Se evitará el funcionamiento innecesario de los compresores.

El contratista deberá cumplir las normativas municipales respecto al vertido de aguas a la red de saneamiento y en su caso la legislación vigente respecto a vertido a cauce. Las aguas y detritus, producto de la realización de los trabajos o de los achiques de los pozos de inspección, se canalizarán

adecuadamente hacia los sumideros más próximos, procediéndose en su caso a la ejecución de los areneros necesarios y a la limpieza periódica de los mismos para evitar el deterioro de la red.

Se valorará positivamente las medidas de mejora medioambientales como la reutilización del agua de perforación y su tratamiento antes de vertido.

5.4. PROTECCIÓN DE LA CALIDAD DE LAS AGUAS

Con carácter general se adoptarán las siguientes medidas preventivas durante la ejecución de las obras:

-Las zonas de acopio se situarán dentro de las zonas de instalaciones auxiliares reservadas al efecto, sobre zonas impermeabilizadas.

-El mantenimiento y limpieza de maquinaria y vehículos se realizará o bien en las zonas de instalaciones auxiliares definidas (en el recinto reservado para parque de maquinaria) o en talleres acreditados, estaciones de servicio, etc.

-Los residuos peligrosos generados durante la realización de las obras, tales como aceites usados, restos de combustibles, etc., se almacenarán en una zona impermeabilizada a tal efecto.

-Se prohíbe el depósito o vertido de aceite usado sobre el suelo o a los cauces próximos, así como todo vertido incontrolado de residuos derivados del tratamiento del aceite usado.

5.4.1. Diseño del parque de maquinaria y zona de instalaciones auxiliares

Se definen las siguientes medidas preventivas y correctoras:

-Cerramiento provisional rígido de las zonas de acopio e instalaciones auxiliares de obra.

-Impermeabilización con hormigón o aglomerado asfáltico de las zonas de las instalaciones auxiliares destinadas a la reparación de la maquinaria, cambio de aceites y a todas aquellas actividades que puedan generar residuos contaminantes, en caso de que estas operaciones tengan lugar de forma eventual dentro de la zona de obras y no en talleres especializados.

5.4.2. Puntos de limpieza de canaletas de hormigón

Con el fin de evitar que se produzca el vertido incontrolado del hormigón residual, se adecuará una zona específica para la limpieza de canaletas de hormigoneras. Este punto de limpieza, adecuadamente señalizado y jalonado (o con una malla de seguridad), se dispondrá dentro de la zona de instalaciones auxiliares.

El punto de limpieza de canaletas consistirá en un contenedor de obra recubierto por una lámina de plástico, en cuyo interior se realizará el lavado de las canaletas de las hormigoneras. Al final la obra se retirará.

La zona de lavado de canaletas de hormigoneras se dismantelarán y retirarán una vez finalizada su función.

El hormigón fraguado se gestionará como residuo procedente de la construcción y demolición y atenderá a lo dispuesto 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, a través de un gestor autorizado.

5.4.3. Aguas sanitarias

Para la gestión de las aguas sanitarias generadas en obra, se utilizarán sanitarios portátiles que precisan de una reducida base de aproximadamente 1,2-1,5 m² para poder ser instalados y estarán perfectamente equipados, cumpliendo con todas y cada una de las leyes que se recogen en la normativa vigente en cuanto a higiene como a seguridad en el trabajo. tipo, sin pozos negros, limpiezas regulares o periódicas e independientes de canalización.

Admiten cambios de ubicación y requieren un mantenimiento y vaciado periódico de los depósitos, mínimo semanal o según necesidades de obra, que correrá a cargo de la empresa suministradora, y estarán dotados de productos especiales biodegradables, desinfectantes y neutralizantes de olores.

5.5. PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE SUELOS Y DE LA VEGETACIÓN

5.5.1. Delimitación del perímetro de obra

Previo al inicio de las obras se realizará un jalonamiento temporal de la zona de ocupación estricta de las actuaciones. Con esta medida se consigue la protección general del entorno y, consecuentemente, también de las zonas más valiosas o sensibles colindantes.

El jalonamiento estará constituido por soportes de angular metálico de 30 mm. y un metro de longitud, estando los 20 cm superiores cubiertos por una pintura roja y los 30 cm inferiores clavados en el terreno. Estos soportes, colocados cada 8 metros, se unirán entre sí mediante una cinta de señalización de obra, atada bajo la zona pintada del angular metálico.

Una vez finalizada la obra, se procederá a la retirada del jalonamiento y la señalización.

5.5.2. Prevención de la contaminación de los suelos

Se definen una serie de medidas e indicaciones preventivas para asegurar el correcto mantenimiento de las propiedades actuales de los suelos, al menos de aquellos no impermeabilizados y no aumentar focos de contaminación en la zona:

-Las zonas de acopio de materiales o productos peligrosos deberán situarse en zonas debidamente acondicionadas al efecto mediante la impermeabilización del suelo. Ésta se realizará mediante la compactación del terreno y el extendido de una lámina geotextil de protección frente a infiltraciones, sobre la que se dispondrá una capa de zahorra con espesor de 20 cm o se aprovecharán aquellas zonas ya impermeabilizadas que existan en la zona de actuación.

-Se limpiarán y mantendrán adecuadamente esas zonas mencionadas, evitando acumulación y vertido de residuos.

-El acopio de productos peligrosos se realizará, además, de acuerdo con las recomendaciones del fabricante, en condiciones de seguridad. Para ello, se tendrá en cuenta las especificaciones técnicas del producto.

-Durante la ejecución de las obras en ningún caso se verterán aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc., directamente al terreno.

-Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa vigente.

-El mantenimiento de vehículos y maquinaria se realizará en talleres debidamente acreditados.

-Se realizará un control riguroso del manejo de hormigoneras, con objeto de impedir su limpieza o el vertido de hormigones, en áreas no establecidas para tal fin.

Si accidentalmente tuviera lugar una afección con productos o residuos peligrosos se tendrán en cuenta, de forma inmediata, las siguientes medidas:

-Delimitar la zona afectada del suelo.

-Construir una barrera de contención con el fin de evitar la dispersión del vertido por la superficie del suelo.

-Se adoptarán las medidas de seguridad necesarias para evitar perjuicios en la salud de las personas implicadas en las tareas de descontaminación: utilización de guantes, mascarillas, trajes adecuados, etc.

-El suelo contaminado, siempre que no pueda ser tratado in situ, será gestionado como residuo peligroso, procediéndose a su retirada a planta de tratamiento o depósito de seguridad.

Esto implicará que, en el caso de afección al suelo, dependiendo del tipo de afección (contaminantes tóxicos o peligrosos, o escombros, vertidos de cemento u hormigón), se procederá a la retirada de la parte afectada para su adecuada gestión por gestor autorizado. Será de aplicación, en el caso de gestión de residuos, la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados. Tras la descontaminación de las zonas que se vean afectadas, se procederá a su restauración.

Por último, se procederá a la limpieza y retirada de residuos y escombros en todas aquellas superficies en las que se haya acopiado temporalmente.

5.5.3. Medidas generales de prevención de incendios

Debido a que las actuaciones se desarrollen en un entorno rural de pradera, pastos y bosque mixto atlántico, con notable riesgo de incendio, durante la construcción del proyecto se deberá prestar especial atención a las actividades más peligrosas, cortes y soldaduras. Será necesario el establecimiento de un Plan de Prevención y Extinción de Incendios, que será desarrollado por el adjudicatario de las obras en su Plan de Aseguramiento de la Calidad, antes del comienzo de ellos trabajos, con el fin de prevenir, minimizar y eliminar eficazmente y eficientemente dichos riesgos durante la fase de construcción de las actuaciones y, establecer los medios de extinción de los mismos si llegaran a producirse.

Normas de seguridad de carácter general

Deberán aplicarse, con carácter general, las siguientes normas de seguridad durante las obras

-Quedará prohibido encender fuegos, quemar cualquier tipo de residuos o combustibles, tirar objetos encendidos y verter basuras o restos vegetales de cualquier clase que puedan ser causa del inicio de un fuego.

-En ningún caso se fumará mientras se esté manejando material inflamable, explosivos, herramientas o maquinaria de cualquier tipo.

-Se evitará la circulación de vehículos y maquinaria pesada por zonas con herbazales secos. En ningún caso se transitará o estacionarán vehículos carentes de sistema de protección en el sistema de escape y catalizador, en zonas de pasto seco o rastrojo dado el riesgo de incendio por contacto.

Utilización de herramientas, maquinaria y equipos

-Los emplazamientos de aparatos de soldadura, grupos electrógenos, motores o equipos fijos eléctricos o de explosión, transformadores eléctricos, estos últimos siempre y cuando no formen parte de la red general de distribución de energía, así como cualquier otra instalación de similares características, deberá realizarse en una zona desprovista de vegetación con un radio mínimo de 5 metros o, en su caso, rodearse de un cortafuegos perimetral desprovisto de vegetación de una anchura mínima de 5 metros.

-La carga del combustible de motosierras, motodesbrozadoras o cualquier otro tipo de maquinaria se realizará sobre terrenos desprovistos de vegetación, evitando derrames en el llenado de los depósitos y no se arrancarán, en el caso de las motosierras y motodesbrozadoras, en el lugar en el que se han repostado.

-Asimismo, únicamente se depositarán las motosierras o motodesbrozadoras en caliente en lugares desprovistos de vegetación.

-Todos los vehículos y la maquinaria autoportante deberán ir equipados con extintores de polvo de 6 kilos o más de carga tipo ABC, según la norma europea.

-Toda la maquinaria autopropulsada dispondrá de matachispas en los tubos de escape.

-El número de herramientas o maquinarias a controlar por cada operario controlador se establecerá en función del tipo de herramientas o maquinaria y del riesgo estacional de incendios.

Actuaciones en caso de emergencia

En el caso de que se produjera un incendio deberá ser comunicado inmediatamente al Director de Obra, el cual deberá organizar los medios, el personal y las actuaciones pertinentes para sofocarlo, siempre y cuando sus dimensiones permitan un ataque y control rápido. Se dará parte a las autoridades competentes.

Si se considera que el incendio no se puede controlar con los medios disponibles, se dará aviso inmediato a los servicios de extinción, procediéndose a la evacuación del personal que se encuentre en la zona.

Cualquier operario está obligado a comunicar de forma inmediata la aparición de fuego, aunque éste sea de pequeñas dimensiones o escasa magnitud.

El aviso de fuego deberá comunicarse al encargado, jefe de obra, técnico o cualquier persona con posibilidad de utilizar cualquier sistema de comunicación con el exterior de la obra. El aviso de incendio se comunicará al Teléfono de Emergencia 112.

La información a suministrar resultará de gran utilidad para una mejor organización de equipos y materiales. Así, se deberá comunicar:

- Localización geográfica del fuego (uso de topónimos, referencias geográficas, etc.)
- Tipo de combustible: matorral alto, bajo, denso, disperso; arbolado; pastizal, etc.
- Fuerza y dirección del viento
- Accesos al incendio: carretera, pista forestal, sólo en vehículo todo terreno, etc.
- Causas que han motivado el incendio

En la obra se deberán tener los teléfonos y direcciones actualizados de los organismos responsables de la extinción de incendios y demás autoridades competentes. Así, al menos se dispondrá de los siguientes: Dirección General de protección Civil y Emergencias, Diputación Foral de Gipuzkoa, Ayuntamiento de Deba, Bomberos y Policía Nacional y Local.

5.6. GESTIÓN DE RESIDUOS

En cumplimiento de lo establecido 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 (BOE núm. 38, de 13 de febrero de 2008) y 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, el Proyecto de Construcción incluye el correspondiente Estudio de Gestión de Residuos, que se adjunta en el Apéndice nº 16, en el que se definen todas las medidas necesarias para la gestión de residuos.

5.7. PROTECCIÓN DE LA PERMEABILIDAD TERRITORIAL Y CONTINUIDAD DE LOS SERVICIOS EXISTENTE

Se repondrán todos los servicios afectados de acuerdo con lo indicado en el Anejo nº 10 del Proyecto de Construcción.

5.8. DEFENSA CONTRA LA EROSIÓN, RECUPERACIÓN AMBIENTAL E INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Las medidas definidas en este apartado tienen como objetivo recuperar los espacios anejos alterados por las obras. En concreto se pretende la recuperación de los suelos auxiliares de obra.

5.8.1. Preparación y descompactación de terrenos

La circulación de maquinaria pesada durante la fase de construcción, así como la ubicación de parques de maquinaria, acopios y construcciones temporales derivadas de las obras, dará lugar a una compactación de los suelos.

Una alta compacidad en el suelo supone una barrera física a los vegetales, tanto para los colonizadores espontáneos, como para los que se propone introducir en la restauración de la cubierta vegetal de los terrenos afectados por las obras. Esta compactación reduce, a su vez, la capacidad de infiltración del suelo y, con ello, la capacidad de campo aumenta la escorrentía y dificulta la penetración y desarrollo de las raíces. Para amortiguar estas alteraciones se propone la realización de una preparación del terreno que rompa la compacidad del suelo y aumente la aireación.

5.8.2. Extensión de tierra vegetal

En las zonas donde se prevé realizar una restauración de la cubierta vegetal, se procederá de forma previa, y tras la descompactación de los suelos si fuera el caso, a la extensión de la tierra vegetal. Con esta operación se pretende la creación de un suelo con características físicas, químicas y biológicas similares al existente antes de la ejecución de las obras, así como aportar los propágulos vegetales presentes en esta capa de tierra.

Por tanto, se ha previsto la extensión de una capa de tierra vegetal de 30 cm de espesor en las parcelas o prados que se pretende restaurar tras la finalización de las obras.

5.8.3. Siembras

Tras el aporte de tierra vegetal se procederá a la siembra de especies herbáceas. La mezcla de semillas estará formada por especies que pertenecerán a la flora local, debiendo escogerse las que se encuentren disponibles en el mercado. La proporción adecuada para la mezcla de semillas es de dos gramíneas por cada leguminosa, siempre referida al número de semillas y no al peso, ya que cada especie presenta un tamaño diferente de semilla.

La época del año más adecuada para la realización de estas labores es el período comprendido entre principios de octubre y finales de noviembre, ya que se aprovechan las lluvias otoñales y se evitan las heladas, que son más probables en invierno, pudiendo también realizarse si fuera imprescindible al inicio de la primavera.

Las dotaciones de semilla serán de 30 g/m². La semilla se distribuirá mediante una sembradora acoplada a tractor, en paralelo al laboreo o mediante sembradoras manuales. En zonas donde no sea posible el empleo de sembradoras se realizará de forma manual a voleo.

5.8.4. Revegetación de zonas de ribera

Este grupo de plantación está compuesto por especies pertenecientes al bosque de ribera. Se ha plantado adyacente al arroyo con el objeto de que forme un estrato arbustivo que ofrezca protección a la fauna que pueda penetrar en estas zonas. Se plantará planta mediana y forestal o arbustiva. La disposición de las plantas será al tresbolillo con las densidades que se indican:

- Planta mediana (1 ud/25 m²)
- Planta forestal y arbustos (1 ud/4 m²)

Las especies, tamaños y número de plantas por cada 100 m² son:

Especie y presentación		Ud
<i>Planta mediana</i>	<i>Grupo</i>	<i>1ud/25m²</i>
<i>Alnus glutinosa</i> 6-8 centímetros. Cepellón.	F3CA	2
<i>Quercus robur</i> 6-8 centímetros. Cepellón.	F3CB	1

Especie y presentación		Ud
<i>Fraxinus excelsior</i> 6-8 centímetros. Cepellón.	F3CA	1
<i>Planta forestal y arbustos</i>	<i>Grupo</i>	<i>1ud/4m2</i>
<i>Corylus avellana</i> , 60-90 centímetros. Raíz desnuda	AR3A	9
<i>Salix atrocinera</i> , 60-90 centímetros. Raíz desnuda	F1RA	8
<i>Cornus sanguinea</i> , 60-80 centímetros. Raíz desnuda	AC3A	8

5.8.5. Revegetación de zonas perimetrales

Este grupo de plantación está destinado a las zonas que se ubican a los pies de los taludes generados en las obras donde ha existido el paso de maquinaria. En este caso van acompañados de un aporte y extendido de tierra vegetal. Al tratarse de las zonas más perimetrales se ha querido dar más peso a las especies con hoja perenne frente a las de hoja caduca con el objetivo de enmascarar la infraestructura lo máximo posible en cualquier periodo del año. Todas las plantas van con protector.

Consiste la plantación en:

- Planta mediana (1 ud/25 m2)
- Planta forestal y arbustos (1 ud/4 m2)

Las especies, tamaños y número de plantas por cada 100 m2 son:

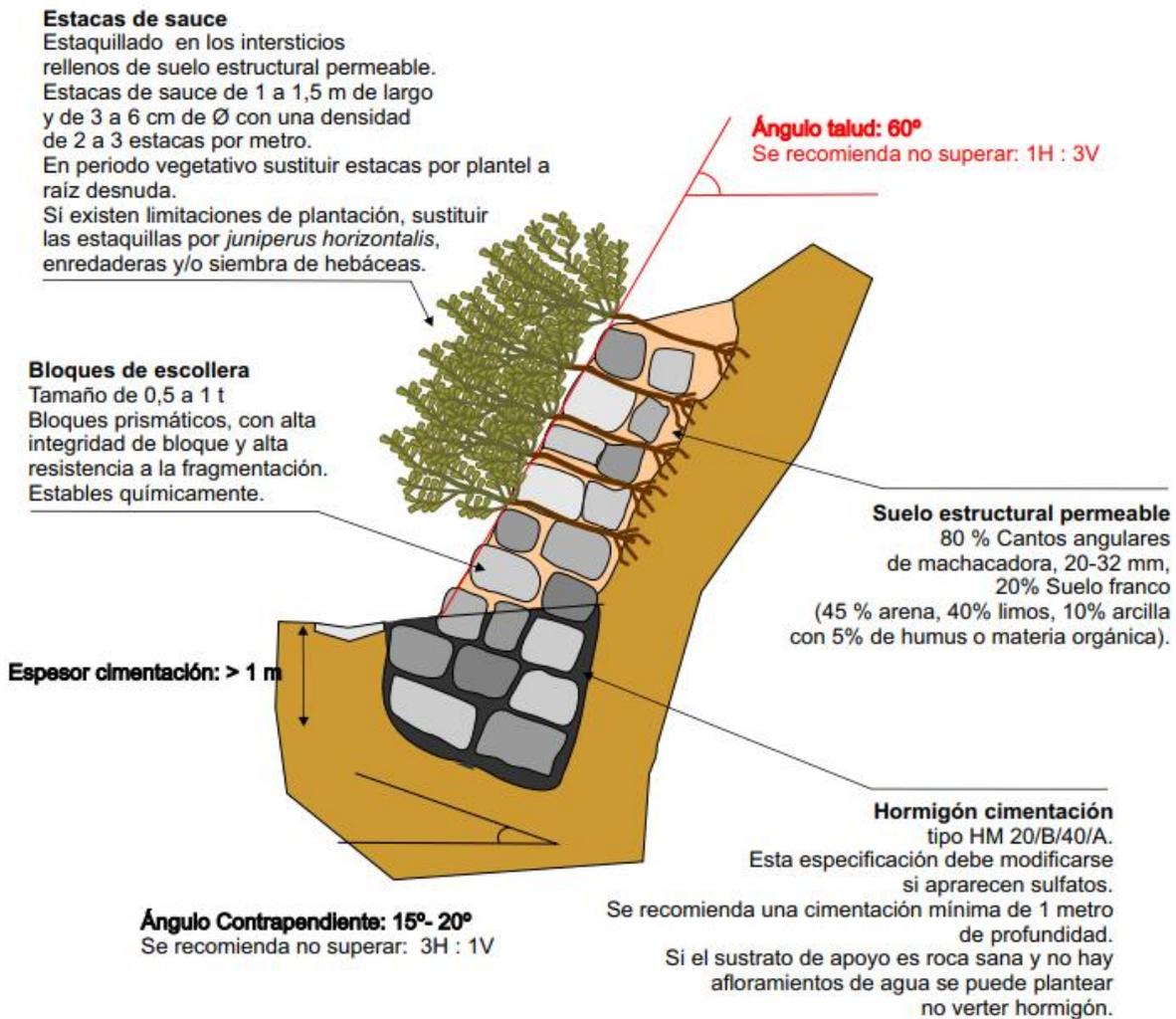
Especie presentación		ud
<i>Planta mediana</i>	<i>Grupo</i>	<i>1ud/25m2</i>
<i>Quercus ilex</i> 6-8 centímetros. Cepellón.	C5A	1
<i>Fraxinus excelsior</i> 6-8 centímetros. Cepellón.	F3CA	1
<i>Laurus nobilis</i> 6-8 centímetros. Cepellón	C5A	1
<i>Planta forestal y arbustos</i>	<i>Grupo</i>	<i>1ud/4m2</i>
<i>Ilex aquifolium</i> , 80-125 centímetros. Contenedor	C3B	5
<i>Laurus nobilis</i> , 60-90 centímetros. Contenedor	AC3B	5
<i>Quecus ilex</i> , 60-80 centímetros. Contenedor	C2B	15

5.8.6. Revegetación de escolleras

Muro de escollera sin hormigonar:

Los taludes en terraplén con escollera sin hormigonar se tratarán mediante el estaquillado (escolleras revegetadas). La introducción de estaquillas o esquejes no ramificados, en los intersticios de los bloques tiene por objeto que su desarrollo radical los estabilice, proteja frente la erosión y constituya el elemento principal de la integración paisajística de la escollera.

Las estaquillas son esquejes de diferentes especies que tienen la capacidad de desarrollarse a partir de ramas o trozos de ellas: brotes no ramificados, lignificados, de dos o más años, con una longitud de 1 a 1,5 m y un diámetro de 3 a 10 cm. Normalmente se emplean estaquillas de sauces (*Salix purpurea*, *atrocinerea*, *cuprea*, *alba*, *fragilis* ...). La densidad mínima adecuada sería de 2/3 estaquillas por m².



Las especies, tamaños y número de plantas por m² son:

Estaquillas	Grupo	3 ud/m ²
Estaquillas de <i>Salix Sp.</i>	AR3C	3 ud/m ²

Muro de escollera hormigonada:

Cuando la escollera sea hormigonada, la ausencia de tierra vegetal obliga a efectuar las plantaciones en pie de escollera. Se ha previsto una plantación lineal trepadoras con una densidad de 1 unidad cada 0,5 m. Las trepadoras (*Hedera illex*) irán en el pie de la escollera. En ambos casos se efectuará un aporte y extendido de tierra vegetal previo a la plantación.

Las especies, tamaños y número de plantas por m² son:

Especie y presentación		Ud
<i>Trepadoras y colgantes</i>	<i>Grupo</i>	<i>4ud/m</i>
<i>Hedera helix</i> , 80-100 centímetros. Contenedor	AC4A	4 ud/m ²

5.8.7. Tramites y permisos

Debido a que será necesario talar arbolado de diferente tamaño, incluyendo de gran porte, dentro de la zona catalogada como Montes de Utilidad Pública de Mendata Muturra, se deberá tramitar la correspondiente solicitud de autorización al Servicio de Montes y Gestión de Hábitats de la Dirección General de Montes y Medio Natural del Departamento de Equilibrio Territorial Verde de la Diputación foral de Gipuzkoa.

La normativa de aplicación es la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes.

6. PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

6.1. OBJETIVOS

Los objetivos del Plan de Vigilancia Ambiental (PVA) a desarrollar serán los siguientes:

- Controlar la correcta ejecución de las medidas que se desarrollen en el proyecto
- Verificar los estándares de calidad de los materiales (tierra, plantas, agua, etc.) y medios empleados en el proyecto de integración ambiental.
- Comprobar la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas y ejecutadas. Cuando tal eficacia se considere insatisfactoria, determinar las causas y establecer los remedios adecuados.
- Detectar impactos no previstos y prever las medidas adecuadas para reducirlos, eliminarlos o compensarlos.
- Informar Euskal Trenbide Sarea/Red Ferroviaria Vasca (ETS) sobre los aspectos objeto de vigilancia y ofrecerle un método sistemático, lo más sencillo y económico posible, para realizar la vigilancia de una forma eficaz.
- Describir el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión.

6.2. RESPONSABILIDAD DEL SEGUIMIENTO

El cumplimiento, control y seguimiento de las medidas preventivas y correctoras definidas son responsabilidad de ETS, quien lo ejecutará con personal propio o mediante asistencia técnica.

El Contratista, por su parte, nombrará un Responsable Técnico de Medio Ambiente que será el responsable de la realización de las medidas correctoras, en las condiciones de ejecución, medición y abono previstas en el Pliego de Prescripciones Técnicas del proyecto, y de proporcionar a ETS la información y los medios necesarios para el correcto cumplimiento del PVA. Con este fin, el Contratista se obliga a mantener a disposición del citado organismo un Diario Ambiental de Obra, y registrar en el mismo la información que más adelante se detalla.

Los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental quedarán a disposición de las autoridades competentes que lo soliciten y se inferirá, en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras mencionadas.

6.3. METODOLOGÍA DE SEGUIMIENTO

La realización del seguimiento consiste en la comprobación de parámetros que proporcionan una estimación del grado de realización de las medidas previstas y sus resultados; pudiendo existir, por

tanto, dos tipos de parámetros indicadores: (si bien no siempre los dos tienen sentido para todas las medidas)

-Indicadores de seguimiento y realización, que miden la aplicación y ejecución efectiva de las medidas correctoras.

-Indicadores de eficacia, que miden los resultados obtenidos con la aplicación de una determinada medida correctora.

Para poder llevar a cabo la medición de los parámetros indicadores, deben definirse las necesidades de información que el Contratista pondrá a disposición de ETS. De los valores obtenidos, se deducirá la necesidad o no de aplicar medidas correctoras de carácter complementario. Para esto, los indicadores van acompañados de umbrales de alerta que señalan el valor a partir del cual deben entrar en funcionamiento los sistemas de prevención y/o corrección que se establecen en el programa.

6.4. ASPECTOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

A continuación, se definen los aspectos objeto de vigilancia, los indicadores establecidos y los criterios para su aplicación.

6.4.1. Jalonamiento de la zona de ocupación de la obra y de los elementos auxiliares

Minimización de la ocupación de suelo por las obras y sus elementos auxiliares

Actuaciones: Inspección visual del jalonamiento y en su caso medición de las áreas incorrectamente jalonadas y señalizadas.

Indicador de seguimiento: Longitud correctamente señalizada en relación con la longitud total del perímetro correspondiente a la zona de ocupación y elementos auxiliares, expresado en porcentaje.

Lugar de inspección: Áreas que deben ser jalonadas según lo previsto. Zona de ocupación estricta.

Periodicidad: Control previo al inicio de las obras y verificación semanal durante la fase de construcción.

Necesidades de personal técnico, método de trabajo y material necesario: personal de apoyo de la Asistencia de Control de Obras. Recorridos por la obra, comprobando y fotografiando las zonas con jalonamiento dañado, deficiente o nulo.

Valor umbral: Menos del 80% de la longitud total correctamente señalizada a juicio del Director de Obra o existencia de tramos de longitud mayor o igual a 50 metros sin jalones.

Medidas de prevención y corrección: Reparación o reposición del jalonamiento, según las indicaciones propuestas en proyecto. Modificación del tipo de jalonamiento en el caso de que fuese necesario por exigencias de la obra.

Información necesaria: En el Diario Ambiental de obra se apuntarán los metros lineales que se jalonan diariamente, y la localización de los mismos. Si hubiese incidencias se anotarán las medidas adoptadas.

Documentación generada: En cada control se apuntará la fecha, longitud de tramo supervisada (incluidos elementos auxiliares y caminos) y la proporción que no está correctamente jalonada. Se anotará la localización de los emplazamientos en los que el jalonamiento no existe, es defectuoso o está deteriorado.

Evitar los daños producidos por la circulación de vehículos de fuera de las zonas señalizadas

Actuaciones: Inspección visual.

Indicador de seguimiento: Circulación o presencia de vehículos fuera de las zonas señalizadas. Presencia de rodadas de maquinaria de obra fuera de la zona expropiada.

Lugar de inspección: Inmediaciones de los límites de la zona de ocupación estricta de la obra.

Periodicidad: Semanal durante la fase de construcción.

Necesidades de personal técnico, método de trabajo y material necesario: Responsable Ambiental de obra y personal de apoyo de la Asistencia de Control de Obras. Recorridos por la obra, comprobando y fotografiando maquinaria fuera de los límites de ocupación o presencia de rodadas en zonas no permitidas.

Valor umbral: Presencia de vehículos de obra fuera de las zonas señalizadas.

Medidas de prevención y corrección: Restauración de los impactos causados por la presencia de la maquinaria. Reposición del jalonamiento si se hubiera deteriorado. Mejorar las condiciones de tránsito en el interior del área de jalonamiento.

Información necesaria: Se anotarán en el Diario Ambiental de la obra todas las incidencias en este aspecto (circulación de maquinaria de las obras fuera de las zonas señalizadas) con su justificación, y las medidas adoptadas.

Documentación generada: Se apuntará cada control en una hoja de inspección, la fecha, ubicación de la máquina y el tipo de máquina vista fuera de las áreas señalizadas, así como las zonas en las que hay presencia de rodadas.

6.4.2. Protección de la calidad atmosférica: polvo, emisiones de maquinaria, protección de la vegetación

Mantenimiento del aire libre de polvo

Actuaciones: Inspección visual de la existencia de polvo en el aire. Medición de la concentración de polvo en el aire cuando así lo exija la normativa ambiental aplicable.

Indicador de seguimiento: Deposición de partículas en el entorno de las poblaciones o presencia de polvo sobre la superficie de los vegetales. Valores de partículas sedimentables.

Lugar de inspección: Cercanías de lugares habitados, entorno de la vegetación, accesos a la obra, caminos, carreteras y núcleos de emisión de polvo. Las principales fuentes de polvo son el transporte de materiales y la excavación y carga de los mismos, que generan polvo al proyectarse al aire y desplazarse los materiales disgregados.

Periodicidad: Durante el transcurso de los movimientos de tierra. Movimientos y transporte de maquinaria, acopios de áridos, etc.

Necesidades de personal técnico, método de trabajo y material necesario: Responsable Ambiental de obra y personal de apoyo de la Asistencia de Control de Obras. Recorridos por las zonas de inspección observando la presencia de polvo. Toma de muestras por personal experto. Aparatos homologados de medición tipo: settlement dust counter, conímetros, c. zeiss, jet dust counter, etc.

Valor umbral: Pérdida de claridad y de visibilidad. Índice mensual de contaminación a 1,20. Incumplimiento de la legislación vigente.

Medidas de prevención y corrección: Riego con camión cuba en viales y zonas de tráfico intenso de vehículos de obra, acopios de áridos, etc.; disminución de la velocidad en superficies pulverulentas; retirada de lechos de polvo; tapado con lonas de la carga de los camiones, especialmente a su paso por zonas urbanas, periurbanas o si han de circular por vías públicas; asfaltado de entronques de caminos con la traza, sistemas de aspiración en instalaciones de obra, instalación de pantallas cortavientos, humectación de áridos en plantas de machaqueo, tapado de acopios, instalación de tubos a la salida de las cintas transportadoras en plantas de áridos, revegetar rápidamente taludes y zonas desnudas, etc. El Responsable Ambiental de Obra puede requerir el lavado de elementos sensibles afectados, el cambio de maquinaria y de medios auxiliares empleados o el lavado de vegetación afectada.

Información necesaria: El Diario Ambiental de la obra informará sobre la situación en las zonas en las que se producen movimientos de tierra, sobre los resultados de las mediciones de polvo, así como de las fechas en los que se han llevado a cabo los riegos.

Documentación generada: En cada control se anotará en un parte u hoja de inspección, además de la fecha, los lugares supervisados en los que se observa polvo a simple vista, y cuando se realicen las mediciones con aparatos específicos, se anotarán los resultados de las mismas. También se indicarán las medidas de prevención y/o corrección llevadas a cabo.

Control sobre la correcta cubrición de los acopios y las cajas de los camiones que transportan materiales sueltos

Actuaciones: Inspección visual de la existencia de acopios y cajas descubiertas.

Indicador de seguimiento: Presencia de lonas o toldos en la maquinaria de transporte de tierras y materiales. Tapado de acopios.

Lugar de inspección: Cercanías de lugares habitados, entorno de la vegetación, accesos a la obra, caminos, carreteras y núcleos de emisión de polvo.

Periodicidad: Semanal durante el transcurso de los movimientos de tierra, movimientos y transporte de maquinaria, acopios de áridos, depósito en vertederos, etc.

Necesidades de personal técnico, método de trabajo y material necesario: Responsable Ambiental de obra y personal de apoyo de la Asistencia de Control de Obras (ACO). Recorrido por las zonas de inspección observando la presencia de toldos o lonas en la maquinaria de transporte de tierras y materiales.

Valor umbral: Ausencia de lona o toldo.

Medidas de prevención y corrección: Obligación por parte del contratista de colocar lonas o toldos en los acopios de materiales pulverulentos y en los camiones destinados a transportar materiales sueltos. Humectación de materiales.

Información necesaria: En el Diario Ambiental de la obra se informará sobre la presencia o ausencia de lonas o toldos en la maquinaria de transporte de tierras y materiales, así como de los acopios de estos materiales que no se encuentran tapados.

Documentación generada: En cada control se anotará en un parte u hoja de inspección la fecha, la maquinaria supervisada y la presencia/ausencia de toldos.

Verificación de la mínima incidencia de emisiones contaminantes debidas al funcionamiento de maquinaria de obra

Actuaciones: Mediciones periódicas, revisión documental, cumplimiento de la legislación vigente.

Indicador de seguimiento: Monóxido de carbono (CO), Óxidos de Nitrógeno (NOx), Compuestos orgánicos volátiles (COVs), Opacidad de humos, Anhídrido sulfuroso (SO₂) y Partículas. Revisión de las fichas de mantenimiento y revisión de la maquinaria. Marcado CE de la maquinaria.

Lugar de inspección: En las cercanías de la maquinaria durante su funcionamiento, almacenamiento de residuos, y toda la obra en general. Comprobación de la situación administrativa de vehículos de obra respecto a la inspección técnica.

Periodicidad: Mensual.

Necesidades de personal técnico, método de trabajo y material necesario: La revisión documental se llevará a cabo por el Responsable Ambiental de Obra. En cuanto a las observaciones visuales, cualquier trabajador de la Asistencia de Control de Obras anotará en una hoja de inspección o avisará al Responsable Ambiental de Obra cuando detecte anomalías en los escapes de la maquinaria o emisiones de gases contaminantes de cualquier origen. Si hay discrepancia con los resultados obtenidos, se utilizarán aparatos homologados de medición.

Valor umbral: Detección por observación directa o indirecta de gases contaminantes en concentración tal que pueda causar daños al medio ambiente o a las personas. Carencia de revisión periódica según

fichas de la maquinaria. Niveles de contaminantes (CO, NOx, COVs, Opacidad de humos, SO2, partículas, etc.) por encima de los objetivos de calidad marcados por la legislación vigente.

Medidas de prevención y corrección: Puesta a punto de la maquinaria, solicitud al contratista de la presentación del certificado de cumplimiento de los valores legales de emisión de la maquinaria y equipos. El Responsable Ambiental de Obra comunicará al Director de Obra la necesidad de sustitución o la revisión inmediata de maquinaria y de medios auxiliares empleados o solicitar un control más regular de la misma. Se sancionará a los operarios que quemen residuos que produzcan gases contaminantes.

Información necesaria: El contratista recopilará en el diario ambiental de obra copias de las fichas de mantenimiento y revisiones de toda la maquinaria puesta en obra. Se anotarán en el Diario Ambiental de obra las revisiones efectuadas a la maquinaria relacionadas con emisiones de gases en el transcurso de la obra y la fecha de las mismas.

Documentación generada: En cada control se anotará además de la fecha y el lugar supervisado, las incidencias observadas al respecto y las medidas tomadas para resolverlas.

6.4.3. Protección de las condiciones de sosiego público durante la fase de construcción

Comprobación de que el nivel de ruido, emitido por la maquinaria en fase de obras, no supera los límites establecidos por la legislación vigente en zonas urbanas

Actuaciones: Se realizarán medidas de los niveles de ruido en los zonas de obra que se encuentran en entornos urbanos, según lo indicado en la legislación vigente de aplicación.

Indicador de seguimiento: Niveles sonoros equivalentes admisibles producidos por la maquinaria de obras.

Lugar de inspección: Se seleccionarán los puntos críticos que se detecten a lo largo de la obra, así como aquellos en los que se ubiquen viviendas próximas

Periodicidad: Mensualmente en fase de construcción cuando estén realizándose movimientos de tierra u otras actividades ruidosas en las zonas sometidas a regulación legal de ruido. Mediciones cuando exista un cambio sustancial en la actividad que se está desarrollando. Posibilidad de valorar la comprobación de los niveles de ruido.

Necesidades de personal técnico, método de trabajo y material necesario: El nivel de ruido se medirá con un sonómetro certificado y calibrado, que cumpla los requisitos establecidos en la normativa aplicable y las mediciones serán tomadas por una empresa homologada.

Valor umbral: Superación de los valores límite establecidos en la legislación de aplicación.

Medidas de prevención y corrección: Puesta a punto de maquinaria, restricción de las actividades ruidosas entre las 20 y las 8 horas en entorno urbano, establecimiento de pantallas sonoras provisionales, utilización de maquinaria de bajo nivel sónico, utilización de menor número de unidades generadoras de ruido simultáneamente, recubrimiento de volquetes con material elástico, posicionamiento de los focos de ruido. etc. Todas estas medidas conformarán un Plan de Actuación en obras.

Información necesaria: En el Diario Ambiental de obra se anotarán las fechas y horas de toma de las mediciones de ruido y los resultados obtenidos, así como el lugar de medición de los niveles de ruido. Se aportarán las coordenadas correspondientes a los puntos de medición.

Documentación generada: En cada control se anotará la fecha y lugar del control, si se han realizado las mediciones, y los resultados de las mismas (si se tienen), así como las actuaciones complementarias que se estimen oportunas.

6.4.4. Protección y conservación de suelos

Evitar la contaminación de los suelos durante la ejecución de las obras.

Actuaciones: Inspección visual.

Lugar de inspección: Se inspeccionarán los parques de maquinaria (derrames de combustibles o lubricantes, excedentes de agua provenientes del lavado de maquinaria), lugares de almacenamiento o acopio temporal de sustancias peligrosas (pinturas, sustancias asfálticas, resinas, etc.).

Periodicidad: Se realizarán inspecciones con periodicidad mensual durante el tiempo que duren las obras. Se efectuará una inspección final en los puntos limpios que se habiliten durante las obras.

Valor Umbral: No se permitirá la presencia en los suelos de aceites, hidrocarburos, pinturas, hormigones y otras sustancias contaminantes utilizadas en las obras.

Momento/s de análisis del Valor Umbral: En cada control.

Medidas: Retirada de los suelos contaminados empleando las técnicas adecuadas de gestión de residuos y entrega a transportista y gestor de residuos autorizados y debidamente acreditados

6.4.5. Protección del sistema hidrológico e hidrogeológico

Evitar vertidos ilegales procedentes de las obras a masas de agua

Actuaciones: Inspección visual.

Indicador de seguimiento: Manchas de aceite y combustible en el terreno, bidones en mal estado de conservación. Presencia de materiales en las proximidades de las masas de agua con riesgo de ser arrastrados.

Lugar de inspección: Entorno de la obra.

Periodicidad: Control al menos semanal en las inmediaciones de masas de agua cercanas a la obra o que se crucen con ella.

Necesidades de personal técnico, método de trabajo y material necesario: El Responsable Ambiental de obra y personal de apoyo de la Asistencia de Control de Obras (ACO) vigilarán en sus recorridos por la obra que no existen materiales susceptibles de ser arrastrados al agua en las inmediaciones de las masas de agua cercanas.

Valor umbral: Presencia de materiales susceptibles de ser arrastrados a las masas de agua cercanas.

Medidas de prevención y corrección: Emisión de informe y si el Director de Obra lo considera necesario, paralización de las obras generadoras de vertidos. Adopción de las medidas propuestas en el plan de emergencia u otras sugeridas por el responsable ambiental de la obra de Obra: absorción de productos tóxicos, contratación de los servicios de empresas especializadas, etc.

Información necesaria: El Responsable Técnico de Medio Ambiente por parte de la contrata informará con carácter de urgencia al Responsable Ambiental de la Obra de cualquier vertido accidental a cauce público. Se anotarán en el Diario Ambiental de obra todas las medidas preventivas tomadas para evitar vertidos a las aguas superficiales: cubetos de retención, barreras de sedimentos, etc. Se establecerá, en el Plan de Aseguramiento de la calidad ambiental del contratista, un plan de emergencia ante la posibilidad de vertido accidental de sustancias tóxicas en el agua, en el que se describirán las medidas a tomar en caso de accidente.

Documentación generada: En cada control se anotará la fecha de control, el lugar supervisado y los materiales susceptibles de ser arrastrados o vertidos a las masas de agua, así como las incidencias que pudieran haber sucedido.

Tratamiento y correcta gestión de residuos y vertidos líquidos según legislación vigente

Actuaciones: Inspección visual en obra, inspección documental. Cumplimiento de la legislación de referencia.

Indicador de seguimiento: Presencia de aceites, combustibles, cementos, residuos y vertidos líquidos no gestionados adecuadamente. Existencia de documentación que pruebe la correcta gestión de los residuos líquidos generados.

Lugar de inspección: Parques de maquinaria, puntos limpios, plantas auxiliares, áreas de oficina y toda la obra y sus inmediaciones.

Periodicidad: Control mensual documental en fase de construcción. Inspección visual y semanal.

Necesidades de personal técnico, método de trabajo y material necesario: El Responsable Ambiental de Obra asistido por un técnico medioambiental de la Asistencia Técnica para el Control de la Obra recorrerá el área de ocupación de las obras y anotarán las irregularidades encontradas. En oficina se solicitará al contratista toda la documentación que pruebe la correcta gestión de los residuos líquidos generados en la obra.

Valor umbral: Incumplimiento de la normativa legal en el tratamiento y gestión de estos residuos. Ausencia de documentación acreditativa de la correcta gestión de los mismos.

Medidas de prevención y corrección: Gestión adecuada de los residuos sólidos, residuos líquidos y vertidos. Limpieza de suelos o aguas contaminadas, restauración de impactos causados. Consecución de la documentación necesaria. Construcción de puntos limpios correctamente adecuados.

Información necesaria: En el Diario Ambiental de obra figurarán copias de los albaranes de entrega de residuos peligrosos al gestor autorizado, copia de la inscripción en el registro de pequeños productores de residuos peligrosos y toda la documentación que acredite la correcta gestión de residuos líquidos.

Documentación generada: En cada control se anotarán las irregularidades observadas, la fecha y los lugares inspeccionados.

6.4.6. Protección y restauración de la vegetación

Ejecución de siembras

Actuaciones: Inspección visual de la zona a siembra tras el desmantelamiento de la instalación auxiliar de obra.

Indicador de seguimiento: Superficie correctamente tratada en relación con la prevista.

Lugar de inspección: Superficies sembradas.

Periodicidad: Controles diarios en fase de ejecución a realizar por el Responsable Ambiental con medios humanos aportados por la Asistencia Técnica para el Control de la Obra

Necesidades de personal técnico, método de trabajo y material necesario: Recorrido de campo por técnico de la Asistencia Técnica para el Control de la Obra y Responsable Ambiental de Obra. Recepción del material y componentes. Asimismo, se controlará la actividad de la sembradora y superficie sembrada en cada pasada.

Valor umbral: 5 % de superficie no ejecutada o incorrectamente ejecutada frente a la prevista sin que exista justificación aceptada por el Responsable Ambiental de Obra.

Medidas de prevención y corrección: Realización de la siembra en la superficie no ejecutada o incorrectamente ejecutada.

Información necesaria: Se realizará una ficha en el Diario Ambiental de la obra en el que se anotarán, como mínimo: los metros cuadrados de superficies sembradas con cada pasada de sembradora, así como cualquier desviación respecto al proyecto. También se apuntarán las condiciones meteorológicas durante la aplicación de la siembra, especialmente si se aplica con lluvia o viento. Así como cualquier variación respecto a las condiciones de proyecto. En caso de repetición de las siembras se anotarán en el Diario Ambiental de la obra las fechas de repetición y se rellenarán unas fichas con la misma información que en el caso de las primeras siembras.

Documentación generada: En cada control se anotarán la fecha y superficies supervisadas, y las desviaciones observadas respecto a lo previsto en proyecto.

Observaciones: Cuando se dice correctamente tratada quiere decirse que la ejecución cumple las Prescripciones Técnicas del Pliego, y las dosis aportadas son las adecuadas.

Verificación del cumplimiento del plan de prevención y extinción de incendios

Actuaciones: Inspección del cumplimiento del Plan de Prevención y Extinción de Incendios de la obra (áreas cortafuegos, medios de protección, formación del personal de obra y señalización), inventario exhaustivo de materiales almacenados, dirección de los ejercicios de simulacro de incendios forestales que se llevarán a cabo durante los meses de mayo y junio.

Indicador de seguimiento: Ausencia de actividades que generen alto riesgo de incendios y disponibilidad en la zona de obras de las medidas de prevención y extinción de incendios estipuladas en el PPI.

Lugar de inspección: Zona de obras, especialmente las zonas de almacenamiento de combustibles y residuos. Zonas con vegetación abundante.

Periodicidad: Semanal durante la fase de construcción.

Necesidades de personal técnico, método de trabajo y material necesario: Recorrido de la zona de obras por el Responsable Ambiental de Obra y personal de apoyo técnico para identificar la existencia de actividades que generen un alto riesgo de incendios.

Valor umbral: Existencia de actividades que generen un alto riesgo de incendios que incumplan lo estipulado en el Plan de Prevención y Extinción de incendios. Falta, en las zonas de obra, de los medios de extinción descritos en el citado Plan, altas temperaturas (>30°C) o proximidad de focos de calor, falta de medidas preventivas adecuadas de acuerdo con el Plan, etc.

Umbral Inadmisibles: Proximidad física de elementos combustibles, comburentes y fuentes de ignición; defectos de aislamiento en instalaciones eléctricas.

Medidas de prevención y corrección: Incorporación de medios de extinción cuya ausencia se haya detectado. Cese inmediato de actividades con alto riesgo de incendios desarrollada inadecuadamente. Separación física de combustibles y comburentes.

Información necesaria: Se anotará en el Diario Ambiental de la obra la realización de actividades con alto riesgo de generar incendios, así como la ausencia de medios de extinción.

Documentación generada: En cada inspección se anotarán los medios de extinción no disponibles, las actividades con alto riesgo de generar incendios desarrolladas de forma inadecuada, y las actuaciones tomadas.

6.4.7. Seguimiento y control de las zonas: acopio de materiales, almacenamiento de combustible, gestión de residuos y zonas de limpieza de hormigoneras

Localización de los distintos elementos auxiliares respetando la zonificación del territorio, y fundamentalmente las zonas excluidas

Actuaciones: Verificar la localización de elementos auxiliares fuera de las zonas excluidas. Verificar la localización de elementos auxiliares permanentes fuera de las zonas excluidas y restringidas.

Indicador de seguimiento: Superficie afectada según la categoría de zonas excluidas.

Lugar de inspección: Toda la zona de obras.

Periodicidad: Previa al comienzo de las obras. Control mensual en fase de construcción incluyendo una al final y antes de la recepción.

Necesidades de personal técnico, método de trabajo y material necesario: El control se llevará a cabo visualmente por personal de la Asistencia Técnica para el Control de la Obra y el responsable ambiental de la obra basándose en los planos del Proyecto de Construcción.

Valor umbral: 0% de zonas excluidas ocupadas. 0% de zonas restringidas ocupadas por elementos auxiliares permanentes.

Medidas de prevención y corrección: Desmantelamiento inmediato de la instalación auxiliar y restauración del espacio afectado. Realización de las labores de reposición o extracción según

corresponda de acuerdo a lo estipulado. Abandono y restauración de zonas ocupadas. Retirada a vertedero autorizado de los materiales sobrantes. Restitución de las condiciones previas de la zona de acopio al finalizar las obras.

Información necesaria: Se anotará en el Diario Ambiental de la Obra, los espacios afectados y las medidas adoptadas para la restauración de las zonas afectadas.

Documentación generada: En cada control se anotará la fecha y lugar de inspección y si se detecta alguna irregularidad respecto a lo proyectado.

Observaciones: Las zonas de afectadas por las instalaciones auxiliares, serán completamente restauradas, por lo que se realizará un proyecto de corrección y restauración previo al inicio de las obras.

Control de la correcta utilización de las zonas de acopio de materiales

Actuaciones: Comprobación directa de las zonas de acopio de materiales propuestos, señalización de cada zona según los materiales, obtención de datos de movimiento de tierras.

Indicador de seguimiento: Correcta localización y señalización de las zonas de acopio y comprobación de los límites establecidos, forma de realizar los vertidos, forma de extracción de materiales, localización inadecuada de acopios, cantidad de material sobrante generado.

Lugar de inspección: En toda la zona de ocupación de las obras.

Periodicidad: Control previo al inicio de las obras, cuando sea necesario delimitar nuevas zonas de acopio, y comprobación mensual.

Necesidades de personal técnico, método de trabajo y material necesario: El control se llevará a cabo visualmente por personal de la Asistencia Técnica para el Control de la Obra y el responsable ambiental de la obra basándose en los planos del Proyecto de Construcción.

Valor umbral: Deterioro parcial de los bienes protegidos, incumplimiento con los límites establecidos para la ubicación del acopio de materiales, forma inapropiada de extracción o deposición de materiales, realización de estas tareas fuera de las zonas reservadas para ello, etc.

Medidas de prevención y corrección: Desmantelamiento inmediato de la zona ocupada y restauración del espacio afectado. Realización de las labores de reposición o extracción según corresponda de acuerdo a lo estipulado. Abandono y restauración de zonas ocupadas. Retirada a vertedero autorizado de los materiales sobrantes. Restitución de las condiciones previas de la zona de acopio al finalizar las obras.

Información necesaria: Se anotará en el Diario Ambiental de la Obra, los espacios afectados por una incorrecta gestión de acopios y las medidas adoptadas para la restauración de las zonas afectadas.

Documentación generada: En cada control se anotará la fecha y lugar de inspección y si se detecta alguna irregularidad respecto a lo proyectado.

Control del correcto almacenamiento de combustible en obra y otras sustancias peligrosas

Actuaciones: Inspección visual.

Indicador de seguimiento: Correcto diseño y ejecución del lugar de almacenamiento del combustible y otras sustancias peligrosas. Existencia de un cubeto de retención con dimensiones adecuadas, que pueda contener el volumen total del depósito en caso de vertido accidental o fuga. Existencia de un techado para que en el caso de producirse lluvias no rebose por inundación del cubeto, arrastrando restos de combustible.

Lugar de inspección: Zona destinada al almacenamiento de combustible y otras sustancias peligrosas.

Periodicidad: Inspección del diseño del cubeto, control durante la ejecución del mismo y seguimiento de su estado (incluyendo limpieza).

Necesidades de personal técnico, método de trabajo y material necesario: El control se llevará a cabo visualmente por personal de la Asistencia Técnica para el Control de la Obra y el responsable ambiental de la obra basándose en los planos de diseño.

Valor umbral: Diseño inadecuado, mala ejecución, existencia de grietas, falta de limpieza y mantenimiento del mismo, etc.

Medidas de prevención y corrección: Rediseñar el cubeto para que contenga el volumen total del depósito, seguir los planos de diseño aprobados para su ejecución, reparación de grietas, limpieza y mantenimiento adecuados.

Información necesaria: Se anotará en el Diario Ambiental de la Obra, los espacios afectados por un diseño y/o ejecución incorrecta del cubeto de retención y las medidas adoptadas para la restauración de las zonas afectadas.

Documentación generada: En cada control se anotará la fecha y lugar de inspección y si se detecta alguna irregularidad respecto a lo proyectado.

Observaciones: Antes de la ejecución del cubeto, deberán mostrarse los planos al Responsable Ambiental de obra para que los apruebe. Fallos en la mala ejecución del mismo, conllevará a la destrucción de lo realizado y la ejecución de un nuevo cubeto, según los planos aprobados. Los espacios afectados por una mala ejecución, fuga o similar deberán ser restaurados convenientemente.

Control de la correcta gestión de los residuos sólidos urbanos y asimilables generados en obra

Actuaciones: Comprobación de las zonas destinadas al almacenamiento de residuos sólidos urbanos (RSUs) o asimilables generados en obra, control del estado de bidones, señalización, solicitud de documentación, verificación de la correcta retirada por gestor autorizado.

Indicador de seguimiento: Presencia de contenedores en las zonas de instalaciones auxiliares y en cada tajo activo. Correcta señalización y estado de los mismos, comprobación de la no presencia de RSUs y asimilables fuera de las zonas habilitadas, correcta gestión y almacenamiento, documentación generada.

Lugar de inspección: En las zonas habilitadas para su almacenamiento y gestión (zonas de instalaciones auxiliares, tajos, etc.), y en todas las zonas de ocupación de las obras.

Periodicidad: Control semanal del estado de las zonas destinadas al almacenamiento y gestión de los RSUs. Control semanal de la no presencia de RSUs fuera de las zonas habilitadas.

Necesidades de personal técnico, método de trabajo y material necesario: El control se llevará a cabo visualmente por personal de la Asistencia Técnica para el Control de la Obra y el responsable ambiental de la obra. Se certificará la retirada al destino previsto mediante la solicitud de la documentación generada.

Valor umbral: Deterioro de los recursos naturales localizados en las inmediaciones, falta de gestión, presencia de residuos fuera de las zonas habilitadas, mantenimiento de los mismos en obra durante largos períodos (los cuales irán definidos por la tipología de los mismos), no entrega de la documentación generada, etc.

Medidas de prevención y corrección: Desmantelamiento inmediato de la zona ocupada y restauración del espacio afectado. Realización de las labores de reposición o extracción según corresponda de acuerdo a lo estipulado. Abandono y restauración de zonas ocupadas. Recogida de todos los residuos y retirada a vertedero. Limpieza y restitución de las condiciones previas de la zona alterada.

Información necesaria: Se anotará en el Diario Ambiental de la Obra, las zonas afectadas por una incorrecta gestión de RSUs y asimilables y las medidas adoptadas para la restauración de las mismas, así como las medidas previstas para la restauración de las zonas posiblemente degradadas por el acopio de los mismos.

Documentación generada: En cada control se anotará la fecha y lugar de inspección y si se detecta alguna irregularidad respecto a lo proyectado. En el Diario Ambiental se anotará la fecha de retirada de los residuos y se adjuntarán los albaranes.

Observaciones: Las zonas de localización de este tipo de residuos, que así lo requieran, serán completamente restauradas a la finalización de las obras, según lo especificado en el Proyecto.

Control de la correcta gestión de los residuos de construcción y demolición generados en obra

Actuaciones: Comprobación de las zonas destinadas al almacenamiento de residuos de construcción y demolición generados en obra, control del estado de bidones, señalización, solicitud de documentación, verificación de la correcta retirada al destino establecido, cumplimiento de la legislación vigente. Comprobación del Plan de gestión de RCD presentado por la contrata.

Indicador de seguimiento: Presencia de contenedores en las zonas de instalaciones auxiliares y en cada tajo activo. Correcta señalización y estado de los mismos, comprobación de la no presencia de residuos de construcción y demolición fuera de las zonas habilitadas, separación en origen según legislación vigente, correcta gestión y almacenamiento, documentación generada. Cumplimiento del Plan de gestión de RCDs.

Lugar de inspección: En las zonas habilitadas para su almacenamiento y gestión (zonas de instalaciones auxiliares, tajos, etc.).

Periodicidad: Control semanal del estado de las zonas destinadas al almacenamiento y gestión de los residuos de construcción y demolición.

Control semanal de la no presencia de residuos inertes fuera de las zonas habilitadas.

Necesidades de personal técnico, método de trabajo y material necesario: El control se llevará a cabo visualmente por personal de la Asistencia Técnica para el Control de la Obra y el responsable ambiental de la obra. Se certificará la retirada al destino previsto mediante la solicitud de la documentación generada.

Valor umbral: Deterioro de los recursos naturales localizados en las inmediaciones, falta de gestión o separación, presencia de residuos fuera de las zonas habilitadas, mantenimiento de los mismos en obra durante largos períodos (los cuales irán definidos por la tipología de los mismos), no entrega de la documentación generada, etc.

Medidas de prevención y corrección: Desmantelamiento inmediato de la zona ocupada y restauración del espacio afectado. Realización de las labores de reposición o extracción según corresponda de acuerdo a lo estipulado. Abandono y restauración de zonas ocupadas. Recogida y separación de los residuos generados y gestión adecuada según lo indicado en la legislación vigente. Limpieza y restitución de las condiciones previas de la zona alterada.

Información necesaria: Se anotará en el Diario Ambiental de la Obra, las zonas afectadas por una incorrecta gestión de residuos de construcción y demolición y las medidas adoptadas para la restauración de las mismas, así como las medidas previstas para la restauración de las zonas posiblemente degradadas por el acopio de los mismos. También se anotará la falta de separación o gestión de este tipo de residuos, siguiendo las pautas marcadas en la legislación vigente. En el Diario Ambiental de obra se anotará la fecha de retirada de los residuos y se adjuntarán los albaranes.

Documentación generada: En cada control se anotará la fecha y lugar de inspección y si se detecta alguna irregularidad respecto a lo proyectado.

Observaciones: Las zonas de localización de este tipo de residuos, que así lo requieran, serán completamente restauradas a la finalización de las obras, según lo especificado en el Proyecto.

Control de la correcta gestión de los residuos peligrosos generados en obra

Actuaciones: Comprobación de la correcta ejecución de las zonas destinadas al almacenamiento de residuos peligrosos generados en obra, (solera con reborde perimetral, arqueta y techado), control de la separación física de los mismos por tipología, control del estado de bidones, señalización, etiquetado,

impermeabilización del terreno, techado, etc., solicitud de documentación, verificación de la entrega a gestor autorizado, cumplimiento de la legislación vigente.

Indicador de seguimiento: Correcta señalización de las zonas de almacenamiento y gestión de residuos; estado de las zonas de almacenamiento, localización de residuos fuera de las zonas habilitadas para ellos, correcta gestión y almacenamiento, comprobación de las certificaciones de retirada de residuos por parte de los gestores autorizados, etc.

Lugar de inspección: En las zonas habilitadas para su almacenamiento y gestión, y en toda la zona de ocupación de las obras.

Periodicidad: Control semanal de los residuos peligrosos generados en obra y de su almacenamiento y gestión en la misma. Localización de éstos fuera de las zonas autorizadas.

Necesidades de personal técnico, método de trabajo y material necesario: El control se llevará a cabo visualmente por personal de la Asistencia Técnica para el Control de la Obra y el responsable ambiental de la obra. Se certificará la retirada al destino previsto mediante la solicitud de la documentación generada.

Valor umbral: Deterioro parcial de los bienes protegidos, falta de gestión, presencia de residuos fuera de las zonas autorizadas, mantenimiento de los mismos en obra durante largos períodos, no entrega de la documentación solicitada, etc.

Medidas de prevención y corrección: Desmantelamiento inmediato de la zona ocupada y restauración del espacio afectado. Realización de las labores de reposición o extracción según corresponda de acuerdo a lo estipulado. Abandono y restauración de zonas ocupadas. Recogida de todos los residuos y retirada a vertedero. Limpieza y restitución de las condiciones previas de la zona alterada.

Información necesaria: Se anotará en el Diario Ambiental de la Obra, las zonas afectadas por una incorrecta gestión de residuos peligrosos y las medidas adoptadas para la restauración de las mismas, así como las medidas previstas para la restauración de las zonas posiblemente degradadas por el acopio de los mismos, así como las fechas de retirada de los RTP y se adjuntarán los albaranes de entrega correspondientes.

Documentación generada: En cada control se anotará la fecha y lugar de inspección y si se detecta alguna irregularidad respecto a lo proyectado.

Observaciones: Las zonas de localización de este tipo de residuos, que así lo requieran, serán completamente restauradas a la finalización de las obras, según se especifique en el Proyecto.

Control del diseño, ejecución y mantenimiento de los puntos destinados a la limpieza de canaletas de hormigoneras

Actuaciones: Inspección visual.

Indicador de seguimiento: Correcto diseño, ejecución, señalización y jalonamiento de las zonas destinadas a la limpieza de canaletas de hormigoneras.

Lugar de inspección: En las zonas que se prevean en el proyecto, o en aquéllas que se prevea antes del inicio de las obras

Periodicidad: Control previo al inicio de las obras y con periodicidad semanal durante el transcurso de las mismas. Cuando sea necesario diseñar y ejecutar nuevas zonas de limpieza de canaletas, el Contratista consultará al Responsable Ambiental de Obra antes de su apertura.

Necesidades de personal técnico, método de trabajo y material necesario: El control se llevará a cabo visualmente por personal de la Asistencia Técnica para el Control de la Obra y el responsable ambiental de la obra.

Valor umbral: Deterioro parcial en las inmediaciones de la balsa, en la zona de obras, o en cualquier otra zona con presencia de vegetación natural, por vertidos de hormigón. Localización de manchas de hormigón fuera de las zonas destinadas al lavado, falta de mantenimiento de la balsa, falta de gestión de los residuos inertes generados, etc.

Medidas de prevención y corrección: Limpieza de las manchas y restauración de la zona degradada. Diseño e inmediata ejecución de las balsas destinadas al lavado de canaletas previstas en proyecto, o estimadas en obra.

Información necesaria: Se anotará en el Diario Ambiental de la Obra, las zonas afectadas por vertidos de hormigón, las medidas adoptadas para la restauración de las zonas afectadas y el número de balsas a ejecutar (así como sus características y ubicación, fecha de apertura y cierre) destinadas al lavado de canaletas de hormigoneras. En el caso de ser necesaria una excavación para la construcción de la balsa debe de haber un control arqueológico por parte de la empresa contratada para tal función.

Documentación generada: En cada control se anotará la fecha y lugar de inspección y si se detecta alguna irregularidad respecto a lo proyectado.

Observaciones: Las balsas, deberán ir excavadas en terreno y revestidas con lámina impermeable. Las dimensiones se calcularán en función de la necesidad prevista, y su ubicación será la más cercana posible a los tajos en los que, mayoritariamente, se prevean hormigonados. La balsa deberá estar correctamente jalonada y señalizada durante todo el transcurso de las obras.

La gestión de éstas se realizará mediante picado del hormigón y retirada, junto con la lámina impermeable a vertedero de residuos inertes.

Las zonas destinadas a la limpieza de canaletas de hormigoneras serán completamente restauradas a la finalización de las obras, por lo que se realizará un proyecto de corrección y restauración previo al inicio de las obras.

Será necesario formar e informar a los trabajadores, con el fin de que conozcan la existencia de dichas balsas y las utilicen correctamente.

Limpieza de la zona de obras antes de la entrega del acta de recepción

Actuaciones: Comprobación de las zonas de obra y de las inmediaciones de las mismas.

Indicador de seguimiento: Ausencia de residuos de cualquier tipología, envases, vertidos, materiales o cualquier otro elemento que deba ser retirado antes de la entrega del acta de recepción de las obras.

Lugar de inspección: En las zonas de obra y de las inmediaciones de las mismas.

Periodicidad: Control previo a la entrega del acta de recepción de las obras.

Necesidades de personal técnico, método de trabajo y material necesario: El control se llevará a cabo visualmente por personal de la Asistencia Técnica para el Control de la Obra y el responsable ambiental de la obra.

Valor umbral: Presencia de algún tipo de residuo, vertido o material.

Medidas de prevención y corrección: Retirada del residuo, vertido o material y limpieza y restauración de la zona afectada y/o degradada.

Información necesaria: Se anotará en el Diario Ambiental de la Obra, las zonas en la que se han localizados residuos, vertidos o materiales de obra y las medidas adoptadas para la limpieza de la entrega del acta de recepción de las obras.

Documentación generada: En cada control se anotará la fecha y lugar de inspección y si se detecta alguna irregularidad respecto a lo proyectado.

6.5. CONTENIDO DE LOS INFORMES TÉCNICOS DEL PVA

En este apartado se determina el contenido mínimo de los informes a elaborar en el marco del PVA. Dichos informes serán redactados y remitidos a ETS.

De forma general, se emitirán, al menos, los informes ocasionales que se consideren necesarios para un mejor conocimiento de las obras (ante problemas e incidencias, ante la falta de calidad reiterativa, sobre los análisis de los parámetros ambientales, los previstos en el Plan de Vigilancia y los específicos solicitados por la Dirección de Obra) y los informes periódicos (semestrales), en los que se detallará el

desarrollo de las obras, el desarrollo de los trabajos de restauración, la evolución de las medidas correctoras ejecutadas, la evolución de la calidad ambiental, los niveles de impactos provocado, las incidencias, los resultados de análisis y ensayos, y la documentación gráfica y fotográfica necesaria.

Antes del acta de comprobación del replanteo: Informe sobre sobre condiciones generales de la Obra.

Durante las obras: Informes semestrales que incluirán la relación y descripción de unidades de proyecto ejecutadas y controladas; el estado de ejecución de medidas preventivas y correctoras, así como medidas adoptadas adicionales; seguimiento de sucesos ambientales condicionantes o indicadores (meteorológicos, etc.); circunstancias excepcionales; partes de no conformidad, en caso de existir; síntesis valorada de la evolución ambiental e informes particulares con carácter de urgencia, de diversa entidad según las circunstancias que los motiven.

Antes del Acta de Recepción de la Obra: Informe final en el que se recojan de forma resumida los aspectos e incidencias más relevantes de la vigilancia efectuada, y en particular las medidas ambientales realmente ejecutadas (prevención del ruido y vibraciones, protección y conservación de los suelos y de la vegetación, medidas de protección del sistema hidrológico y calidad de las aguas, recuperación ambiental).

7. ESTUDIO DE SOSTENIBILIDAD

El Plan Director del Transporte Sostenible de Euskadi 2030 (PDTS) que da continuidad al PDTS 2002-2012 define como el Transporte como “un sector estratégico y básico de naturaleza económica, con capacidad de cohesión social y territorial y, como instrumento de relación económica, social y cultural de Euskadi con el exterior”, lo que ha permitido a Euskadi disponer en la actualidad de un sistema de transporte competitivo.

El PDTS, entre sus diferentes líneas de actuación y estrategias, cita las siguientes, dirigidas hacia un transporte sostenible:

- Impulsar un transporte sostenible garantizando la accesibilidad, en coordinación con una planificación territorial sostenible.
- Impulsar una planificación integrada de los usos del suelo y la movilidad bajo criterios de sostenibilidad económica, medioambiental y social.
- Avanzar hacia una accesibilidad y movilidad sostenible en los principales centros generadores de actividad.
- Definir e implantar planes para la mejora de la accesibilidad en las estaciones y nodos de transporte prioritarios.
- Potenciar el desarrollo de la intermodalidad tanto en el transporte de personas como de mercancías, desarrollando una red de transporte público de viajeros coordinada e integrada y una red de infraestructuras logísticas multimodal.
- Potenciar y mejorar las conexiones ferroporruarias.
- Fomentar el uso de los modos de transporte más sostenibles, especialmente el sistema ferroviario.
- Ampliación y mejora de la red de tranvías y el sistema ferroviario metropolitano y urbano.
- Impulsar la sustitución del petróleo en el transporte por energías alternativas, reduciendo el impacto ambiental y la vulnerabilidad ante una futura escasez de esta energía.
- Priorizar aquellos proyectos de infraestructuras que generalicen los modos de transporte con menos emisiones de gases de efecto invernadero.
- Promover un sistema de transportes sostenible construyendo, garantizando y manteniendo los servicios de transporte, las infraestructuras y sus conexiones desde la búsqueda de su eficiencia.
- Potenciar el uso del transporte público.

- Desarrollo de un modelo integrado de transporte público económicamente sostenible.

La ejecución del Proyecto de Construcción de “desdoblamiento en Deba entre los PK 72+509.074 y 73+181.011” supone la mejora y potenciación de uno de los modos de transporte considerados de menor impacto ambiental en el PDTs, incentivando la utilización del transporte público ferroviario.

Con el presente Análisis de Sostenibilidad de la Infraestructura se cumple lo dispuesto en el anteriormente citado Plan Director del Transporte Sostenible (PDTs) de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

El principal documento que recoge la Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible (2002-2020) es el Programa Marco Ambiental, y más concretamente el II Programa Marco Ambiental de la CAPV 2020.

Por lo tanto, el análisis de sostenibilidad Proyecto de Construcción “desdoblamiento en Deba entre los PK 72+509.074 y 73+181.011” se ha centrado en la comprobación de que la iniciativa queda dentro de las estrategias enunciadas en el Programa Marco Ambiental y respeta sus objetivos y los de la protección del medio ambiente.

En segundo lugar, el análisis muestra la reducción de emisiones contaminantes a la atmósfera, la reducción de la accidentalidad y, por último, se revisa el coste ambiental de la ejecución de la infraestructura objeto del estudio informativo.

7.1. ESTRATEGIA AMBIENTAL VASCA DE DESARROLLO SOSTENIBLE

7.1.1. Criterios y objetivos de la estrategia ambiental vasca de desarrollo sostenible

La Ley 3/1998, de 27 de febrero, general de protección del medio ambiente del País Vasco (BOPV núm. 59, de 27 de marzo de 1998) fija como objetivo el desarrollo sostenible para toda la política ambiental que se desarrolle en el ámbito territorial de la Comunidad. La Ley señala que el uso del aire, el agua, el suelo, el paisaje, la flora y la fauna se hará de modo sostenible (Artículo 1), y garantiza un desarrollo sostenible que satisfaga las necesidades del presente sin poner en peligro la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades (Artículo 2).

Dentro del contexto y principios del Programa Marco Ambiental (PMA) de la Comunidad Autónoma del País Vasco se cita la “Estrategia europea para un desarrollo sostenible” que marca los siguientes objetivos a largo plazo:

- Mejorar el sistema de transporte y la ordenación territorial:
- Desvincular el aumento en el uso del transporte del crecimiento del PIB, para reducir la congestión y otros efectos colaterales negativos.
- Conseguir una transferencia en el uso del transporte por carretera al ferrocarril, al transporte navegable, y al transporte público de pasajeros.
- Fomentar un desarrollo regional más equilibrado reduciendo las disparidades en la actividad económica y manteniendo la viabilidad de las comunidades rurales y urbanas.

En cuanto a Retos Ambientales 2020, el Programa Marco Ambiental 2020 valora la necesidad de seguir trabajando en las siguientes metas y objetivos, que se recogen de forma directa en los Retos ambientales:

- Meta 1.- Garantizar un aire, agua y suelos limpios y saludables, que se recoge en el Reto ambiental definido como Salud y Medio ambiente.
- Meta 2. - Gestión responsable de los Recursos Naturales y de los Residuos, reflejada en el Reto ambiental Territorio competitivo- Eficiencia de recursos.
- Meta 3. - Protección de la Naturaleza y la Biodiversidad, reflejada en los Retos ambientales: Capital natural- Biodiversidad.

- Meta 4.- Equilibrio territorial y Movilidad, reflejada en los Retos ambientales Energía-Cambio climático y Territorio competitivo-Eficiencia de recursos.
- Meta 5.- Limitar la influencia en el cambio climático, que se reconvierte en el Reto Ambiental Vasco de Desarrollo Sostenible que aborda la transformación del modelo energético a través de considerar conjuntamente la energía y el cambio climático.

El PMA defiende una serie de condiciones para avanzar hacia la sostenibilidad, que se enmarcan dentro de sus líneas de actuación:

1. Integrar la variable ambiental en otras políticas.
2. Mejorar la legislación vigente y su aplicación.
3. Incitar al mercado a actuar a favor del medio ambiente.
4. Capacitar y corresponsabilizar a la ciudadanía.
5. Investigación, desarrollo e innovación en medio ambiente.
6. Cooperación ambiental a nivel internacional.

7.1.2. Incidencia sobre metas y compromisos de la estrategia vasca para la sostenibilidad

Las estrategias y objetivos del Programa Marco Ambiental se han tenido en cuenta en el Proyecto de Construcción “desdoblamiento en Deba entre los PK 72+509.074 y 73+181.011” mediante los siguientes principios y actuaciones:

- Se han analizado los factores ambientales que condicionan el trazado con la finalidad de determinar las afecciones sobre el medio receptor y definir las medidas preventivas y correctoras adecuadas para la integración de la infraestructura en su entorno.
- La iniciativa tiene por sí misma aspectos medioambientales favorables como:
 - La reducción de emisiones a la atmósfera por la disminución del tráfico actual de vehículos debido al aumento de usuarios de la línea ferroviaria, así como la mejora en la fluidez del tráfico, la mejora de la calidad atmosférica. Además de estas mejoras medioambientales indudables se añade la reducción de tiempos perdidos, que se traducirá en beneficios económicos y en mejora de la calidad de vida de los usuarios de esta línea.
- La reducción de la accidentalidad.

Por otro lado la solución proyectada se fundamenta en una serie de beneficios globales. La mejora de los desplazamientos está asociada a la mejora de la accesibilidad en la comarca y mayores frecuencias de los trenes de pasajeros. La mejora de la línea aporta un sistema de transporte colectivo eficiente, y acorta los tiempos de desplazamiento, lo que genera un efecto muy positivo en todos sus usuarios, que ven acortados los tiempos de desplazamiento, y tienen una alternativa eficiente a modos de transporte como el vehículo privado.

La existencia de una buena red de transporte público se considera un claro indicador de calidad de vida para la población, al permitir una movilidad cómoda, eficiente y sostenible, menos ruidosa y contaminante que el transporte por carretera.

Según los últimos datos del IDAE sobre emisiones de CO₂ por modos de transporte motorizado, estimadas en gramos de CO₂ por viajero y km recorrido, éstas varían de forma muy significativa según el medio de transporte. Así, el avión emite 192 gCO₂/viajeroKm, el coche 121 gCO₂/viajeroKm, el tren de cercanías 33 gCO₂/viajeroKm, el metro tranvía 30 gCO₂/viajeroKm y el AVE 23 gCO₂/viajeroKm.

Por tanto, en cuanto a emisiones de gases de efecto invernadero por viajero, el tren es casi seis veces más eficiente que el avión y casi cuatro veces más eficiente que el coche. Como consecuencia, la puesta en funcionamiento del nuevo ferrocarril inducirá un trasvase modal de viajeros, reduciéndose el uso del vehículo privado, lo que implica una reducción sobre todo a medio plazo de las emisiones de CO₂.

Los vehículos de transporte por carretera presentan un elevado índice de contaminación atmosférica debido a las emisiones de gases contaminantes: NOx, CO, SO2 y compuestos orgánicos volátiles (C.O.V.), entre otros. Mientras que el transporte por ferrocarril permite evitar importantes cantidades en la emisión de estos gases contaminantes, como se puede observar en la siguiente tabla:

Tipo de material móvil	Consumo específico (x 100 km)	CO	C.O.V.	NOx	SOx
automóvil	8 litros	11,29	0,84	0,77	0,052
Ferrocarril	648,6 kw/h	0,016	0,016	0,065	0,089

La mejora en la línea ferroviaria favorecerá el aumento de usuarios del ferrocarril. La solución propuesta supone el aumento de frecuencias de trenes, con lo que la capacidad de viajeros aumentará, disminuyéndose los usuarios que optan por el vehículo privado con lo que la emisión de gases contaminantes generados por el transporte por carretera también se verá reducida. Esto redundará en una mejora de la calidad del aire del entorno lo cual es uno de los principales objetivos del Programa Marco Ambiental.

Con respecto a la meta del Programa Marco Ambiental relativa a reducir las necesidades de movilidad y a la potenciación de los transportes colectivos y no motorizados, la iniciativa se inserta plenamente en esta línea.

Por todo ello, se puede afirmar que la actuación proyectada está en consonancia con los objetivos y metas del Programa Marco Ambiental 2020 y en la Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible (2002-2020).

7.2. CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD DEL PROYECTO

El material de vía existente a retirar, tales como carriles, traviesas y balasto se acopiará en el lugar indicado por ETS.

Los carriles serán reutilizados para hincas si están desgastados o para carril de segundo uso si están en buen estado (cortados en 18 m a ser posible o en su defecto a 9 m).

Las traviesas de hormigón irán a planta de tratamiento de áridos.

El balasto resultante del desguarnecido de vía, si no está contaminado de finos y el árido está en buen estado, se reutilizará como capa de subbalasto para la misma obra, y si está contaminado se usará para rellenos en la zona o se llevará a vertedero o planta de tratamiento de áridos.