

PROYECTO:

Proyectos de Instalaciones del Tramo Altza-Galtzaraborda.
Lote I: Proyecto de Señalización. Agosto 2024

DOCUMENTO:

DOCUMENTO 1. MEMORIA Y ANEJOS

ANEJO 09. SEGUIMIENTO MEDIOAMBIENTAL

NÚMERO DE DOCUMENTO: 1.09

Revisión 0

Fecha 28/08/2024

Tabla de Control

Proyectos de Instalaciones del Tramo Altza-Galtzaraborda.
Lote I: Proyecto de Señalización. Agosto 2024

DOCUMENTO 1. MEMORIA Y ANEJOS

ANEJO 09. SEGUIMIENTO MEDIOAMBIENTAL

Preparado	Revisado	Aprobado
Santiago Guillén Ríos (SGR)	Santiago Guillén Ríos (SGR)	Santiago Guillén Ríos (SGR)
Fecha	Fecha	Fecha
Ref. IDOM: 104.137. 1.09	Documento Número	1.09
	Revisión	0
	Fecha	28/08/2024

Control de Cambios

Rev.	Fecha	Detalle de la Modificación	Responsable	Aprobado
1	28/08/2024	Edición Primera	SGR	SGR

ÍNDICE

1. OBJETO Y ALCANCE	3
2. ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL	4
2.1. Descripción del proyecto y acciones que de él se deriven.....	4
2.2. Resumen de las alternativas y justificación de la señal adoptada	4
2.3. Inventario ambiental y descripción de las interacciones ecológicas o ambientales claves.....	5
2.4. Establecimiento de medidas correctoras	5
2.5. Programa de vigilancia ambiental.....	5
2.6. Síntesis.....	5
3. CONDICIONES DE TRABAJO EN LA OBRA	5
3.1. Gestión de residuos y materiales sobrantes de la obra	6
3.2. Residuos inertes o sobrantes de construcción.....	6
3.3. Residuos asimilables a urbanos	6
3.4. Residuos peligrosos.....	7
3.5. Emisión de polvo y partículas	8
3.6. Protección de la calidad de las agujas.....	8
3.7. Maquinaria	8
3.8. Ruido y vibraciones	8

1. OBJETO Y ALCANCE

La Ley 3/1998, de 27 de febrero (B.O.P.V. de 27 de marzo de 1998), Ley General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco establece las bases normativas de la percepción ambiental y sirve de orientación y guía en relación con el medio ambiente. Por otra parte, el Artículo 45. Estudio de impacto ambiental establece los datos que se deben incluir en un estudio de impacto ambiental. El presente Proyecto, al no estar incluido en el Anexo I de la citada Ley 3/1998 está exento de la correspondiente declaración de impacto medioambiental.

Por tanto, basándose en la normativa previamente identificada, se desarrolla este anexo con el objetivo de justificar las actuaciones del Proyecto y establecer las condiciones de trabajo en la obra.

2. ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

2.1. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y ACCIONES QUE DE ÉL SE DERIVEN

El presente Proyecto corresponde con una obra de señalización ferroviaria que se desarrolla en las siguientes localizaciones:

- Estación de Altza: en el cuarto técnico actual, además, se realizarán actuaciones en vía alrededor de la zona de la estación.
- Nuevo túnel Altza-Galtzaraborda:
 - Estación de Pasaia nueva;
 - Vías del nuevo túnel;
 - Salida del túnel anterior a la estación de Galtzaraborda.
- Estación de Galtzaraborda: en vías de la estación de Galtzaraborda actual y nuevas vías como consecuencia de la obra del nuevo túnel. Desmontaje de elementos de señalización en el cuarto técnico actual.
- Estación de Pasaia actual: vías de la estación de Pasaia actual y cuarto técnico de señalización de la estación. Desmontaje de elementos de señalización
- Cuarto técnico de la estación de Errentería (para programación de los bloqueos).
- CTC del puesto de mando de Amara, en el correspondiente cuarto técnico.

Los trabajos para desarrollar consisten principalmente en la instalación de equipamiento, Por tanto, se espera que se produzcan residuos debidos a:

- Restos de excavación de las zanjas.
- Restos de excavación para fijación de basamentos de los elementos de campo y armarios.
- Embalajes de equipos.
- Restos de cable.
- Presencia de personal en la obra.

2.2. RESUMEN DE LAS ALTERNATIVAS Y JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA

Únicamente se considera la retirada de los residuos de la obra ya que no se construyen terraplenes en los que poder aprovechar los restos de excavación.

Se prevé el tratamiento de los embalajes y restos de cable por gestores autorizados.

2.3. INVENTARIO AMBIENTAL Y DESCRIPCIÓN DE LAS INTERACCIONES ECOLÓGICAS O AMBIENTALES CLAVES

No es de aplicación por la naturaleza de los trabajos al trabajarse en campo exclusivamente en el área de afección ferroviaria, junto a la vía, de modo que no se producen interacciones con las especies de la zona.

Identificación y valoración de impactos tanto en la solución propuesta como en sus alternativas

El impacto de la obra debería ser mínimo al medioambiente del entorno, al no realizarse movimientos de tierras y no emplearse maquinaria pesada.

2.4. ESTABLECIMIENTO DE MEDIDAS CORRECTORAS

El siguiente capítulo, Condiciones de trabajo en obra, desarrolla las medidas correctoras previstas en la obra.

2.5. PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

Se deberá incorporar la función de vigilancia ambiental a la función de vigilancia técnica de la instalación durante la obra, con vistas a que se cumplan las condiciones de trabajo en la obra establecidas en el siguiente capítulo.

2.6. SÍNTESIS

Se destaca que el área de trabajos se sitúa junto a la vía, cuartos técnicos y CTC del puesto de mando de Amara.

Se ha identificado las afecciones medioambientales que puede producir la obra, que se reducen a producción de residuos y empleo de maquinaria no pesada en la obra.

Se han establecido las condiciones de trabajo en la obra que se presentan en el siguiente capítulo, para su observación por parte del contratista y de los subcontratistas.

3. CONDICIONES DE TRABAJO EN LA OBRA

A continuación, se presentan las condiciones de trabajo en la obra para las actuaciones consideradas en el presente Proyecto.

El contratista quedará obligado para informar de estas condiciones de trabajo en la obra a todos sus subcontratistas.

3.1. GESTIÓN DE RESIDUOS Y MATERIALES SOBANTES DE LA OBRA

A continuación, se dan una serie de recomendaciones para la gestión de los residuos producidos durante la obra. Como norma general, se deben tener en cuenta los siguientes principios:

- Minimización: reducir en lo posible la generación de residuos de todo tipo.
- Reutilización: aprovechamiento del residuo para otras actividades antes de su eliminación definitiva, aumentando así el ciclo de vida del producto.
- Reciclaje: tratamiento del residuo para que pueda ser utilizado como un nuevo producto de características similares o distintas del producto original.
- Eliminación: depósito del residuo en un vertedero controlado una vez agotadas todas las posibilidades del mismo para ser reutilizados o reciclados.

3.2. RESIDUOS INERTES O SOBANTES DE CONSTRUCCIÓN

Los residuos inertes son aquellos que se producirán en la obra fundamentalmente por la actividad de excavación de las zanjas y cruces bajo vías para construcción de las canalizaciones, son materiales sobrantes que como no se utilizarán en la formación de terraplenes o rellenos es necesario depositar en un vertedero autorizado:

- Restos de excavaciones.
- Restos de hormigón.
- Madera.
- Metales, etc.

Debido a las responsabilidades legales que el contratista principal o sus empresas colaboradoras pudieran contraer, se debe evidenciar que la gestión de los mismos se realiza en vertedero autorizado o, al menos, la petición formal del vertedero para autorización de vertido al organismo competente. Antes de gestionar un residuo inerte en un vertedero se deberá solicitar la documentación que acredite que es un vertedero autorizado.

3.3. RESIDUOS ASIMILABLES A URBANOS

Se trata de los residuos que por su naturaleza o composición puedan asimilarse a residuos domésticos tales como es el caso de los embalajes. Estos residuos proceden tanto de las actividades propias de ejecución de la obra, como de las actividades desarrolladas en las casetas u oficinas (materia orgánica, papel, cartón, plásticos, vidrio).

Estos residuos deben ser almacenados de forma selectiva en contenedores separados y debidamente identificados según el tipo de residuo, y distribuidos por la obra, y ser retirados periódicamente de forma selectiva por un recogedor o reciclador o gestor autorizado.

Existe la posibilidad de que se gestionen también a través de puntos limpios o por medio de los servicios de recogida municipales, generando un registro interno relativo a su gestión.

3.4. RESIDUOS PELIGROSOS

Este tipo de residuos son los más delicados dado su carácter, ya que su vertido o abandono provoca siempre contaminación del medio (suelo o agua) y por tanto es necesario establecer un control exhaustivo de este tipo de residuos.

Los residuos peligrosos más habituales en la actividad de construcción serían:

- Filtros de aceite y gasoil usados procedentes de la maquinaria de obra.
- Anticongelantes, desencofrantes y líquidos de curado de hormigón identificados como peligrosos.
- Baterías y pilas usadas.
- Residuos de tubos fluorescentes y lámparas de mercurio.
- Residuos de gasoil, pinturas, barnices y líquidos de freno.

Dado el carácter de esta obra no está prevista la generación de este tipo de residuos, pero si por alguna circunstancia se produjeran, deben ser almacenados de forma selectiva en contenedores separados con sistemas de contención adecuados y debidamente identificados según el tipo de residuo, y distribuidos por la obra, siendo retirados periódicamente de forma selectiva por un transportista autorizado que los entregará a un gestor autorizado para su tratamiento.

La gestión de un residuo peligroso da lugar a los siguientes registros oficiales que deberán archivar formo parte del archivo de registros de la obra:

- Notificación previa al traslado.
- Documento de aceptación del gestor.
- Documento de control y seguimiento.
- Registro de los residuos producidos y gestionados, incluyendo su origen, cantidad, naturaleza y código de identificación, fechas de almacenamiento y de traslado al gestor.

3.5. EMISIÓN DE POLVO Y PARTÍCULAS

La minimización de emisiones de polvo y partículas requiere la consideración de las siguientes medidas:

- Con el fin de minimizar el polvo y partículas que genera la circulación de maquinaria se limitará la velocidad a 20 km/h en el entorno de las obras.
- Se dispondrá de una zona para limpieza de ruedas de los vehículos salientes de las instalaciones temporales cerca del acceso a la carretera, con el fin de eliminar los restos de polvo y barro que pudieran afectar a las vías de acceso de la obra.

3.6. PROTECCIÓN DE LA CALIDAD DE LAS AGUJAS

En la medida de lo posible se evitarán perturbaciones en el drenaje natural. Se establecerán las redes de evacuación necesarias para controlar las escorrentías, así como medidas de seguridad que eviten vertidos accidentales.

3.7. MAQUINARIA

El personal del contratista revisará la maquinaria prestando especial atención a pérdidas de lubricante.

Se comprobará que los vehículos y la maquinaria de obra han pasado las correspondientes inspecciones técnicas (ITV), así como que dispongan de ficha técnica, seguro y permiso de circulación, tarjeta de transporte y Marcado CE.

Se evitará repostar en la zona de obra. Si no fuera posible, se efectuará el suministro de combustible a la maquinaria por medio de cisternas, con su dispositivo de descarga correspondiente para evitar derrames.

Se minimizará en lo posible el tiempo de funcionamiento de la maquinaria y vehículos a motor, disminuyendo así las emisiones de NO_x, SO₂, CO, Pb, etc.

Se evitará que los suelos ajenos al ámbito de trazado se vean afectados por acopio de materiales, parques de maquinaria, tráfico rodado, etc.

3.8. RUIDO Y VIBRACIONES

Deberán vigilarse los trabajos junto a la estación de Galtzaraborda, por ser los que se realizan en la cercanía de viviendas. Aquellos que se desarrollen dentro del túnel no suponen inconveniente por generación de ruido o vibraciones. Los desmontajes en la estación actual de Pasaia deberán realizarse en horario diurno cuando la estación haya quedado fuera de servicio.

Esos trabajos en el entorno de la estación de Galtzaraborda se realizarán tratando de minimizar ruidos y en la medida de lo posible, cuando sea necesario el empleo de

herramientas o maquinaria que puedan generar ruido, se realizarán en horario diurno cuando lo permita el servicio ferroviario.

El nivel de ruidos de los diferentes procesos de la actividad se ajustará a los siguientes límites:

- Ruidos diurnos: El ruido transmitido al interior de las viviendas no deberá superar en ningún momento los 40 dB (A) en su interior, medido en valor continuo equivalente en 60 segundos, entre las 8 y 22 horas con las ventanas y puertas cerradas, ni los 45 dB (A) en valores máximos.
- Ruidos nocturnos: El ruido transmitido al interior de las viviendas no deberá superar en ningún momento los 30 dB (A) en su interior, medido en valor continuo equivalente en 60 segundos, entre las 22 y 8 horas, con las puertas y ventanas cerradas, ni los 35 dB (A) en valores máximos.