

## **ANEJO 8**

# **ESTUDIO DE SOSTENIBILIDAD**

**ÍNDICE**

1. PLANTEAMIENTO .....	3
2. ESTRATEGIA AMBIENTAL VASCA DE DESARROLLO SOSTENIBLE.....	4
2.1. CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ESTRATEGIA AMBIENTAL VASCA DE DESARROLLO SOSTENIBLE .....	4
2.2. INCIDENCIA SOBRE METAS Y COMPROMISOS DE LA ESTRATEGIA VASCA PARA LA SOSTENIBILIDAD.....	5
3. IMPACTO MEDIOAMBIENTAL.....	7
3.1. EMISIONES CONTAMINANTES .....	7
3.2. EXCEDENTES DE EXCAVACIÓN .....	7

---

## 1. PLANTEAMIENTO

El Plan Director de Transporte Sostenible de Euskadi 2030 (en adelante PDTS), aprobado con fecha de 13 de junio de 2017, da continuidad al plan que se elaboró para el periodo 2002-2012 y que está alineado con el cumplimiento de las directrices europeas definidas en el Libro Blanco de Transporte que fue elaborado por la Comisión Europea en 2011, así como con la Estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador-Europa 2020. Igualmente se complementará con la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible, aprobada por Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015. A través del plan el Gobierno se compromete a formular una política común en materia de transporte en Euskadi para los próximos años.

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

- Concienciar a la Sociedad en general y a las Instituciones sobre la necesidad de un Transporte Sostenible.
- Implantar la incorporación de un Informe de Sostenibilidad a los estudios y proyectos de Transporte que se desarrollen en la CAPV.

Con el presente Análisis de Sostenibilidad de la Infraestructura se cumple lo dispuesto en el anteriormente citado PDTS de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

La iniciativa de la Línea denominada Variante del Topo, objeto del presente Proyecto Constructivo, mediante la valoración de su viabilidad ambiental y por estar alineada con los objetivos y estrategias para un desarrollo sostenible, queda dentro de la política que marca la Ley 3/1998, General de Protección de Medio Ambiente del País Vasco.

Por lo tanto, el análisis de sostenibilidad de la Línea de la Variante del Topo de Euskal Trenbide Sarea/Red Ferroviaria Vasca objeto del presente Proyecto Constructivo, se ha centrado en la comprobación de que la iniciativa queda dentro de las Líneas de Actuación y Acciones del PDTS de Euskadi 2030 enunciadas en el del PDTS de Euskadi 2030, y se respetan los objetivos referentes a la protección del medio ambiente.

En segundo lugar, el análisis pasa revista a la reducción de emisiones contaminantes a la atmósfera y al ahorro en el consumo de energía debido a la eliminación de automóviles.

---

## **2. ESTRATEGIA AMBIENTAL VASCA DE DESARROLLO SOSTENIBLE**

### **2.1. CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ESTRATEGIA AMBIENTAL VASCA DE DESARROLLO SOSTENIBLE**

La Ley General de Protección de Medio Ambiente del País Vasco (en lo sucesivo Ley 3/1998) 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 hace suyo el compromiso de garantizar 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).

En cuanto a Metas Ambientales: Objetivos y Compromisos a asumir, el Programa Marco Ambiental, en coherencia con las cinco metas y objetivos recogidos en la “Estrategia europea para un desarrollo sostenible” y con los diez temas ambientales analizados en el Diagnóstico del medio Ambiente, enuncia entre otras metas y objetivos:

- La Meta 1. Garantizar un aire, agua y suelos limpios y saludables que se recoge en el Reto ambiental definido como Salud y Medio ambiente.
- La Meta 2. Gestión responsable de los recursos y residuos reflejada en el Reto ambiental Territorio competitivo – Eficiencia de recursos.
- La Meta 3. Protección de la naturaleza y biodiversidad reflejada en los Retos ambientales: Capital natural – Biodiversidad.
- La Meta 4. Equilibrio territorial y movilidad reflejada en los Retos ambientales Energía – Cambio climático y Territorio competitivo-Eficiencia de recursos.
- La Condición Necesaria 1. integrar la variable ambiental en otras políticas y la Condición Necesaria 2. Mejorar la legislación vigente y su aplicación, se recogen en el Reto ambiental de Gobernanza-Corresponsabilidad público privada.

Por otro lado, el cambio en el contexto socio-económico, de nuevo conocimiento, de nuevos enfoques en la política ambiental europea e internacional, así como el propio grado de ejecución de la Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible conducen a reformular, con un cambio significativo en el enfoque, el resto de Metas y Condiciones necesarias, que en cualquier caso, continúan estando presentes en la esencia de los Retos ambientales:

- La Meta 5. Limitar la influencia del cambio climático 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, que por otro lado debe estar presente en todo los ámbitos del programa de acción a 2020
- La Condición Necesaria 3. Incitar al mercado a actuar a favor del medio ambiente, y Condición Necesaria 5 investigación, desarrollo e innovación ambiental, cambian de enfoque al pasar a trabajar en la puesta en valor del medio ambiente como factor de

competitividad al servicio del mercado, quedando recogido en el Reto ambiental de Territorio competitivo – Eficiencia de recursos.

- La Condición Necesaria 4. Capacitar y corresponsabilizar a la ciudadanía, Administración y empresas se focaliza en el Reto ambiental de la Educación-Compromiso con futuras generaciones, como respuesta a la relevancia que se detecta en favor del cambio en el modelo de consumo.

En cuanto a las principales actuaciones a llevar a cabo en el sector del transporte, el Programa Marco Ambiental refleja siguiente:

- Fortalecer la corresponsabilidad de la ciudadanía y de las empresas con el cambio climático (potenciar el transporte público y compartido, impulsar el consumo de productos más eficientes energéticamente, el ecoetiquetado de productos y servicios, favorecer sistemas de compromiso voluntario y compensación de emisiones).
- Potenciar el transporte público y compartido, impulsando un transporte multimodal inteligente que aprovecha las TICs para optimizar la movilidad de personas y mercancías y favoreciendo aquellos modos impulsados por energías limpias.
- Avanzar en la implantación de sistemas de gestión de la demanda de transportes.

## **2.2. INCIDENCIA SOBRE METAS Y COMPROMISOS DE LA ESTRATEGIA VASCA PARA LA SOSTENIBILIDAD**

Un análisis de cómo las estrategias y objetivos del Programa Marco Ambiental se han tenido en cuenta en la iniciativa de la Línea denominada Variante del Topo objeto del presente Proyecto Constructivo, concluiría en que:

- Se ha demostrado la viabilidad ambiental y la adecuación medioambiental mediante un estudio de impacto ambiental.
- La iniciativa tiene por si misma aspectos medioambientales favorables: reducción de emisiones a la atmósfera por la eliminación de tráfico de vehículos particulares y mejora en la fluidez del tráfico, reducción de molestias sonoras y mejora de la calidad atmosférica por alejar tráfico de lugares con alta densidad de población. Además de estas mejoras medioambientales indudables y junto a ellas está la reducción en la siniestralidad de las carreteras locales con sus consecuencias de ahorro económico y en vidas humanas, así como por reducción de tiempos perdidos, que se traducirá en beneficios económicos y en mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.
- En resumen, el ferrocarril está llamado a convertirse en un agente de cambio en la ruta hacia el Transporte Sostenible, o lo que es lo mismo, hacia un sistema eficaz y equilibrado que facilite la movilidad de todas las personas sin poner en peligro la capacidad de las generaciones futuras para abordar sus propias necesidades.
- La opción del ferrocarril se fundamenta en una serie de beneficios universales:
  - Se reducen los accidentes de tráfico.
  - Se quema menos oxígeno.
  - Se produce menos CO2.
  - El peatón recupera la calle.

- 
- Se eliminan los costes de la congestión del tráfico (tiempo y dinero).
  - Se reducen los ruidos en el entorno urbano.
  - 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.
  - La evaluación de impacto que se ha llevado a cabo confirma:
    - La adecuación de la tramitación de la iniciativa a lo dispuesto sobre evaluación de impactos ambientales.
    - La consideración de alternativas, generadas para tener costes ambientales más reducidos, así como de medidas preventivas y correctoras de impactos, viables y eficaces para minimizar o tener contenidos los niveles de impacto.
    - El escaso consumo de recursos y la escasa emisión de contaminantes en relación con otras alternativas de transporte.
    - La corrección en cuanto a las posibilidades de integración de la nueva vía en el marco de los valores ecológicos, patrimoniales y paisajísticos de Euskadi.

Por todo ello, se puede afirmar que no se vulneran las estrategias y objetivos del Programa Marco Ambiental-Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible (2002-2020), quedando la iniciativa de la nueva Línea denominada Variante del Topo, objeto del presente Proyecto Constructivo, dentro del campo de los modos de transporte compatibles con un desarrollo sostenible.

### **3. IMPACTO MEDIOAMBIENTAL**

#### **3.1. EMISIONES CONTAMINANTES**

En este apartado se analizan los resultados obtenidos en cuanto a emisiones brutas de contaminantes a la atmósfera al entrar en operación la citada conexión.

Debe señalarse la gran dificultad en reunir un conjunto homogéneo de coeficientes de emisión para los diferentes modos de transporte. No existe un estudio que aporte valores “promedio” para cada modo o al menos criterios de cálculo sencillos de aplicación.

En unos casos las fuentes recogen valores muy globales cuya aplicación debe hacerse con sumo cuidado. Por ejemplo las emisiones del FC dependerán del mix de tracción Eléctrica/Diesel, de las fuentes de generación eléctrica, del material móvil, de la topografía, del tipo de servicios (urbano, regional, largo recorrido), etc. Por ello aplicar valores promedio europeos o de un país concreto puede llevar a importantes errores.

Por esta razón las numerosas fuentes bibliográficas consultadas ofrecen en ocasiones cifras muy diferentes para las emisiones de un mismo modo.

#### **3.2. EXCEDENTES DE EXCAVACIÓN**

De acuerdo con la Declaración de Impacto Ambiental en relación con los sobrantes de excavación previstos, se propondrá su depósito en otras obras situadas en las cercanías de Donostia, como puede ser el Puerto de Pasaia.

En caso de que, por cualquier circunstancia, la totalidad o parte de los excedentes de tierras generados no pudieran acogerse en ninguna obra y fuera necesaria la construcción de depósitos de sobrantes de excavación, el promotor deberá redactar un proyecto de instalación de depósitos de sobrantes.