

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

16187 *Resolución de 24 de septiembre de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto Soterramiento de la línea de Feve en Basurto, tramo 2 Rekalde-Irala, Vizcaya.*

El Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, establece en su artículo 3.2 que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de dicho Real Decreto Legislativo, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso, de acuerdo con los criterios del anexo III de la norma citada.

El proyecto Soterramiento de la línea de FEVE en Basurto, tramo 2 Rekalde-Irala (Vizcaya) se encuentra en este supuesto por encontrarse encuadrado en el epígrafe 7.c del referido anexo II.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

1. *Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo*

El proyecto tiene por objeto continuar con el soterramiento de la línea de FEVE en Basurto, en el tramo 2, desde Rekalde hasta Irala. Actualmente se está soterrando la línea de FEVE en Basurto, que incluye el tramo comprendido entre el nuevo túnel de Olabeaga y el puente bajo la calle Gordóniz, en el denominado tramo 1. Este tramo, además de para viajeros sirve para el transporte de mercancías, compartiendo infraestructura hasta la futura estación de Elejaberri a partir de la cual se bifurca la línea de viajeros hacia Ametzola y la vía de mercancías –la que es objeto de este proyecto- hacia Rekalde-Irala.

Con el proyecto del tramo 1 quedará completamente soterrado el itinerario de viajeros entre Olabeaga y Ametzola y quedará sin cubrir un tramo de la vía de mercancías Basurto-Ariz en una longitud de 674 m entre los barrios de Irala y Rekalde hasta llegar al parque de Eskurtze, donde ya discurre soterrado en falso túnel con una longitud de 255 m. En este punto conecta con el túnel en mina de San Adrián que cruza bajo la autopista A-8 y sale en la ladera del barrio de la Peña, con una longitud de 885 m. No es posible conectar la vía de mercancías desde la estación de Elajaberri con el actual túnel respetando las pendientes máximas de 15 % exigidas por FEVE para las vías de nuevo trazado. Por ello, prolongar el soterramiento desde el puente de Gordóniz exige la ejecución de un nuevo túnel para que con la pendiente máxima exigida se pueda alcanzar la cota de vía a la salida del túnel sobre el barrio de La Peña.

Una vez descartada la alternativa 0, se analizaron dos alternativas desde el final del soterramiento del tramo 1: una al norte y otra al sur del trazado actual. La alternativa al sur se considera técnicamente inviable.

La alternativa Norte comienza en la confluencia de la calle Doctor Díaz Empananza dirigiéndose hacia la calle Eskurtze, continuando hacia la calle Juan de Garay y el barrio de San Adrián, llegando al barrio de la Peña tras pasar bajo la entrada este a Bilbao.

El proyecto consiste en el soterramiento de la vía de mercancías de FEVE entre el final del soterramiento del tramo 1 en la calle Gordóniz y la boquilla de salida del túnel de La Peña. Habrá zonas excavadas a cielo abierto, la primera parte, y zonas excavadas en mina,

los últimos 1.035 m, con un falso túnel de unos 75 m de longitud en la ladera de La Peña. El túnel será para vía única, que puede ser electrificada, y tiene una longitud total de 1.646 m.

Con este proyecto se pretende eliminar el efecto barrera del ferrocarril integrando este en la ciudad y mejorando la calidad urbana y el remate de las operaciones ferroviarias y urbanísticas en el área sur de Bilbao, con el cierre de las mallas de circulación y las conexiones de Rekalde, Ametzola e Irala.

El promotor y órgano sustantivo es la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

2. Tramitación y consultas

El 3 de marzo de 2008 se recibió el documento ambiental del proyecto para iniciar el procedimiento. El 28 de marzo de 2008 se remitió el citado documento a diversos organismos para realizar la fase de consultas. La relación de organismos consultados y respuestas recibidas es la siguiente:

Organismos consultados	Respuestas
Dirección General para la Biodiversidad. Ministerio de Medio Ambiente.	–
Dirección de Planificación, Evaluación y Control Ambiental. Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Gobierno Vasco	–
Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental. Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Gobierno Vasco	X
Dirección de Calidad Ambiental. Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Gobierno Vasco.	–
Dirección de Patrimonio Cultural. Departamento de Cultura. Gobierno Vasco	X
Ayuntamiento de Bilbao (Vizcaya)	X

Los aspectos ambientales más importantes de las respuestas son los siguientes:

Ayuntamiento de Bilbao. En el informe de la Subárea de Medio Ambiente se indica que el proyecto no implica impactos ambientales significativos con las medidas preventivas y correctoras previstas. La Subárea de Planeamiento informa sobre aspectos urbanísticos, así como sobre la posible inclusión de este proyecto en el anexo I, apartado C Lista de obras sometidas al procedimiento de evaluación simplificada de impacto ambiental de la Ley 3/1998 General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco. Asimismo, recoge lo que indica el estudio de impacto ambiental sobre la calificación de suelos potencialmente contaminados de los terrenos del barrio de San Adrián, por el que discurre el túnel del ferrocarril, construido sobre una zona de antiguas minas, y que está en trámite la consulta a IHOBE (Sociedad Pública de Gestión Ambiental) del Gobierno Vasco para que facilite la información sobre la ubicación exacta de los suelos potencialmente contaminados, prevista en el artículo 18 de la Ley 4/2005 para la Prevención y Contaminación del Suelo como desarrollo normativo de la Ley 3/1998 General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco.

Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental. Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Gobierno Vasco. Considera que la información aportada en el documento es escasa, lo que condiciona el análisis que puede efectuarse, por lo que se limita a detallar los elementos relacionados con la biodiversidad (espacios naturales, vegetación y hábitats, flora y fauna, corredores ecológicos, conectividad/fragmentación de hábitats y paisaje) en el ámbito del proyecto y aportar consideraciones generales sobre las posibles afecciones. No se consideran importantes las posibles afecciones sobre los elementos ambientales en el ámbito del proyecto dado el contexto urbano del mismo, aunque los posibles efectos se deben tener en cuenta en la definición y valoración de las alternativas de trazado.

Dirección de Patrimonio Cultural. Departamento de Cultura. Gobierno Vasco. Dada la magnitud del proyecto y la superficie del área de estudio se pueden encontrar una gran cantidad de elementos patrimoniales y yacimientos arqueológicos de variada naturaleza.

El proyecto deberá considerar estos elementos que obran en el Centro de Patrimonio Cultural para su consulta. Es deseable un seguimiento arqueológico con recogida de análisis de datos de yacimientos arqueológicos y elementos patrimoniales hoy desconocidos que pudiesen aparecer.

En julio de 2008 se solicitó la ampliación del contenido del documento ambiental en una serie de aspectos que se consideraban necesarios para decidir si se sometía o no al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Estos aspectos eran: una mayor definición de las alternativas o trazados previstos; efectos sobre la población en la fase de obras y medidas correctoras previstas; instalaciones auxiliares en la fase de obras; volumen y destino de las tierras sobrantes; elementos auxiliares como ventilación y sistemas de evacuación; efecto por vibraciones en la fase de funcionamiento. En agosto de 2009 se recibió la documentación solicitada en la que se concretaba la alternativa de trazado y se incluían los otros aspectos solicitados, entre ellos la situación de los pozos de ventilación, las zonas de instalaciones de obra y la que permanecerá en la fase de explotación y la gestión de las tierras sobrantes, calculadas en unos 62.150 m³, que se destinarán como relleno para la urbanización del soterramiento de Basurto, tramo 1, en estos momentos en ejecución.

3. *Análisis según los criterios del anexo III*

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto a evaluación de impacto ambiental, según los criterios del anexo III del Real Decreto Legislativo 1302/1986.

Características del proyecto. El proyecto consiste en el soterramiento de la vía de mercancías de FEVE entre el final del soterramiento del tramo 1 en la calle Gordóniz y la boquilla de salida del túnel de La Peña. Habrá zonas excavadas a cielo abierto y zonas excavadas en mina. El túnel será para vía única, con posibilidad de electrificación, y tiene una longitud de unos 1.646 m.

Ubicación del proyecto. El proyecto se localiza en la zona urbana de Bilbao, discurriendo la línea en este tramo por los barrios de Rekaldeberri, Ametzola, Iralabarri, San Adrián y La Peña. Se trata de una zona completamente urbana, con infraestructuras y edificaciones.

Características del potencial impacto. Como se ha dicho se trata de una urbana en la que no hay elementos naturales de interés ambiental (vegetación, fauna, flora, paisaje, espacios naturales,...), por lo que no son previsibles afecciones ambientales de alguna importancia. Se prevén las afecciones normales para este tipo de proyectos durante la fase de obras, con molestias a la población por polvo, ruido, contaminación atmosférica, afecciones al tráfico, etc.

Como medidas preventivas y correctoras de los posibles impactos hay que destacar la interposición de elementos elastoméricos en la vía para minimizar la transmisión de ruido y vibraciones, además de las que se deriven de un exhaustivo estudio de ruido y vibraciones en la fase de proyecto; la utilización de las tierras sobrantes de la excavación, unos 62.150 m³, en la restauración e integración ambiental del tramo 1, en ejecución actualmente.

En relación con la posibilidad de la existencia de suelos contaminados en el barrio de San Adrián, construido sobre una zona de antiguas minas, el estudio de impacto ambiental también indica que está en trámite la consulta a IHOBE (Sociedad Pública de Gestión Ambiental) del Gobierno Vasco para que faciliten la información sobre la ubicación exacta de los suelos potencialmente contaminados, prevista en el artículo 18 de la Ley 4/2005 para la Prevención y Contaminación del Suelo como desarrollo normativo de la Ley 3/1998 General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco. Además de la comunicación y consulta anterior, entre las medidas preventivas incluidas en el documento inicial figura el estudio previo del emplazamiento potencialmente contaminado incluyendo las medidas oportunas para la correcta gestión de estos materiales en función de los resultados obtenidos.

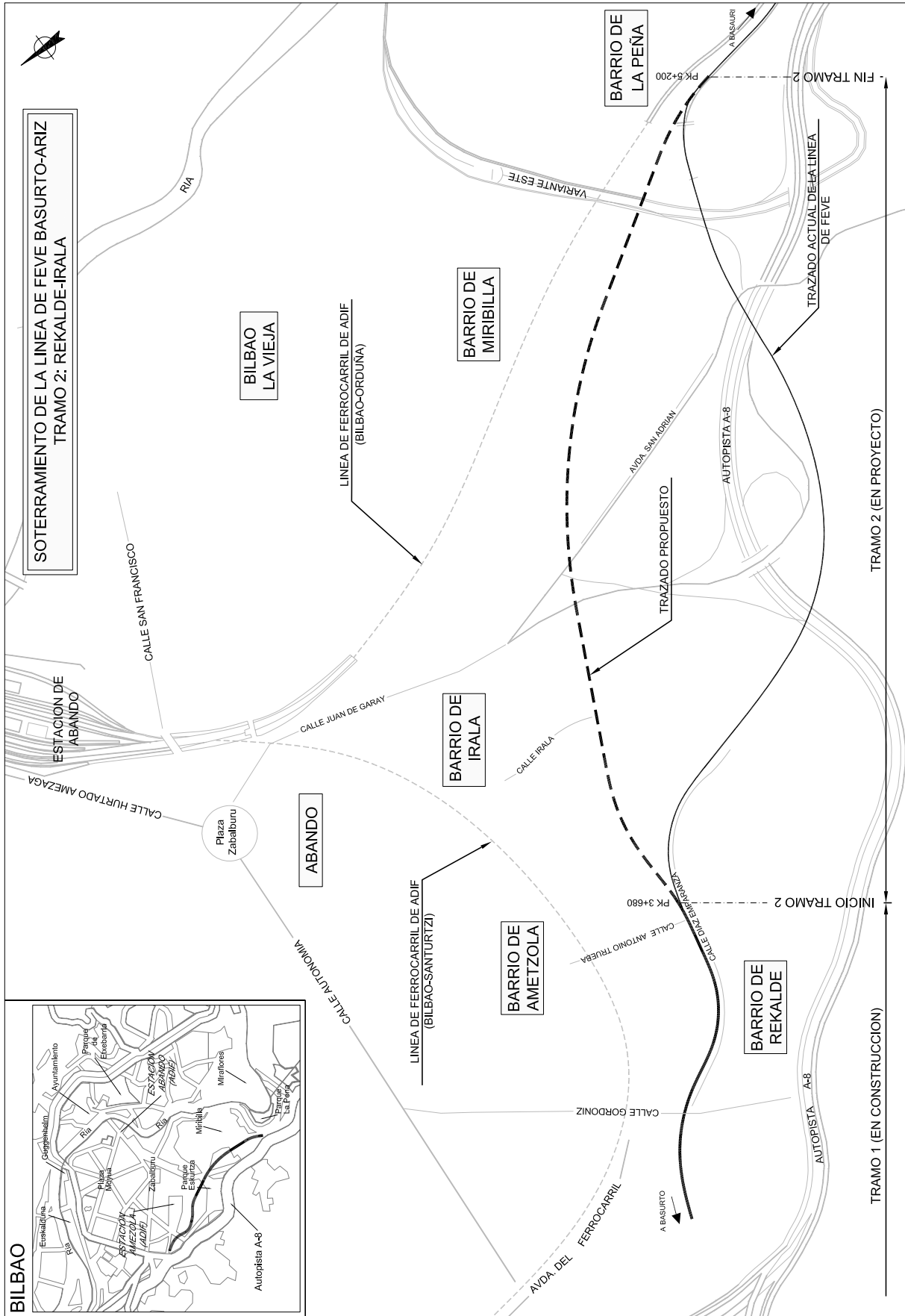
Una vez en servicio, será beneficioso para la calidad de vida de la población del barrio, con la supresión de una importante barrera y de otros efectos negativos, como el ruido. Además, aunque no es objeto de este proyecto, está prevista la regeneración urbana del barrio con el ferrocarril soterrado, con más espacio para los peatones y la integración de los espacios liberados en los que ahora el ferrocarril discurre en superficie.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, no se observa que el proyecto vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que resuelve no someter el referido proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (www.marm.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Contra la presente resolución que pone fin a la vía administrativa, puede interponerse recurso potestativo de reposición ante esta Secretaría de Estado en el plazo de un mes, contado desde el día siguiente a la notificación de la misma, de acuerdo con lo establecido en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o interponer directamente recurso contencioso-administrativo, en el plazo de dos meses, contado desde el día siguiente a la notificación de esta resolución ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Madrid, 24 de septiembre de 2009.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.



cve: BOE-A-2009-16187