

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

2890 *Resolución de 16 de febrero de 2021, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Nuevo edificio de viajeros de la estación de Irún (Guipúzcoa)».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 27 de abril de 2020, tiene entrada en esta Dirección General, de este Ministerio, escrito del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) en el que se solicita la evaluación ambiental simplificada del proyecto «Nuevo edificio de viajeros de la estación de Irún (Guipúzcoa)».

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

El proyecto tiene como objeto aunar en un único y nuevo volumen arquitectónico el conjunto de usos ferroviarios presentes en el entorno de la estación actual de Irún, a la vez que coser la fractura ferroviaria de la playa de vías permitiendo la continuidad urbana entre sus dos lados y erigiéndose como nuevo foco neurálgico de la ciudad. De esta forma se ofrece una solución integral a los requerimientos urbanísticos, arquitectónicos y técnicos dispuestos tanto por ADIF como por el Ayuntamiento de Irún. Asimismo, el proyecto contempla la remodelación de las vías y andenes sobre los que se desarrollará el nuevo edificio de viajeros, teniendo en cuenta las actuaciones de implantación del tercer carril en la estación.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es ADIF.

El 24 de noviembre de 2020, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

En la tabla adjunta se recogen los organismos y entidades consultados durante esta fase y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental a fecha de la presente resolución:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
AYUNTAMIENTO DE IRÚN.	No
DEPARTAMENTO DE DESARROLLO ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURAS DEL GOBIERNO VASCO.	No
SUBDELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN GUIPÚZCOA*.	Sí
DIPUTACIÓN FORAL DE GUIPÚZCOA.	No
ECOLOGISTAS EN ACCIÓN.	No
SEO-BIRDLIFE.	No
AGENCIA VASCA DEL AGUA.	No
D.G. PATRIMONIO NATURAL Y CAMBIO CLIMÁTICO DEL GOBIERNO VASCO.	No
DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN EL PAÍS VASCO.	No
VICECONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO VASCO.	No

Relación de consultados	Respuestas recibidas
DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE DEL GOBIERNO VASCO.	No
DIRECCIÓN DE SALUD PÚBLICA DEL GOBIERNO VASCO.	No
D.G. MEDIO AMBIENTE DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE GUIPÚZCOA.	No
DIRECCIÓN DE PATRIMONIO CULTURAL DEL GOBIERNO VASCO.	Sí
D.G. ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE GUIPÚZCOA.	No
CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL CANTÁBRICO.	No
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y VIVIENDA DEL GOBIERNO VASCO.	No
DIRECCIÓN DE ATENCIÓN DE EMERGENCIAS Y METEOROLOGÍA DEL GOBIERNO VASCO.	Sí

* Contesta la Subdelegación del Gobierno en Álava

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 al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1.ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del Anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a) Características del proyecto:

La ejecución del nuevo edificio de viajeros y pasarela conlleva las siguientes actuaciones:

- Ampliación de andenes 2, 3 y 4 para posibilitar la instalación de nuevos medios mecánicos de conexión con edificio de viajeros siguiendo criterios normativos de accesibilidad (distancias a borde de andén). Incluye nuevos rellenos, muro de borde, losa, pavimento y pieza de borde de andén.
- Modificación de las vías 3 y 4 que quedan sustituidas por una única vía pasante que se sitúa en la entrevía de ambas, ensanchándose los andenes 2 y 3. Dicha vía será en placa, quedando el sector convencional de cercanías junto a las vías 1 y 2 existentes, todo en placa.
- Adecuación del trazado de las vías 5 y 6, modificándose la actual zona en placa y dejando las nuevas vías sobre balasto.
- Adecuación del trazado y prolongación de unos 20 m de las vías mango 7, 8, acercándolas al edificio de viajeros. Modificación de la actual zona en placa, dejando ambas vías sobre balasto en su totalidad.
- Adecuación y prolongación de la vía 10 unos 300 m. Se ejecutará la nueva plataforma ferroviaria sobre balasto en su totalidad.
- Adecuación del trazado de las vías 11 y 12 del sector para servicios franceses.
- Ejecución de nuevo edificio de viajeros sobre vías (Cercanías, L.D. y servicios internacionales), y reubicación en el nuevo edificio de los usos ferroviarios dispersos vinculados a la estación (oficinas, salas técnicas, etc.).
- Ejecución de nueva pasarela urbana desde Parque Tecnológico al sur hasta nueva explanada de interconexión con servicios intermodales existentes. Incluye nuevas rampas mecánicas urbanas en zona norte.
- Ejecución de nuevas marquesinas de andenes y de conexión con edificio de viajeros mediante «fingers».
- Urbanización de plaza de acceso peatonal norte y reordenación de aparcamiento y bolsa de servicios intermodales en ubicación actual. Ejecución de nuevo volumen de taquillas de autobuses y «rent a car» y nueva marquesina de autobuses.

- Adecuación de las fachadas del edificio auxiliar de oficinas, enclavamiento, gabinete de circulación y subestación.
- Adecuación antiguo acceso desde Plaza Txanaleta.

El promotor ha realizado una estimación de los recursos necesarios (áridos, madera, plástico, acero, etc.) y de los residuos previstos tanto en la fase de ejecución de la obra como en la fase de explotación, así como una previsión de la emisión de GEI en ambas fases.

No se prevé la apertura de nuevas zonas de préstamos por lo que las tierras/materiales necesarios para la realización del proyecto procederán de canteras, graveras y plantas de suministro autorizadas por el Gobierno Vasco. Respecto a la gestión de los residuos de construcción y demolición, se optará tanto por vertederos autorizados para recibir residuos no peligrosos como por gestores de residuos autorizados de RCDs, de acuerdo con la información publicada por el Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco.

El promotor incorpora un apartado específico sobre el riesgo del proyecto derivado de accidentes graves en fase de obra, calificándolo como bajo; y en fase de explotación, calificándolo como medio en el caso del riesgo de accidentes con sustancias peligrosas, al estar la zona de proyecto identificada en los Mapas de Riesgos en Protección Civil del Gobierno Vasco, aunque también indica que la mejora de la infraestructura supondrá una reducción de ese riesgo. Respecto a los efectos ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto frente a fenómenos sísmicos, inundaciones, incendios forestales, riesgos geológico-geotécnicos y catástrofes meteorológicas, después del análisis elaborado el promotor no los considera significativos.

b) Ubicación del proyecto:

Todas las actuaciones contempladas en el proyecto se localizan en suelo urbano y sobre terrenos de titularidad ferroviaria dentro del municipio de Irún.

Al tratarse de una zona totalmente urbanizada, no se identifican espacios naturales de interés, ni hábitats de interés comunitario, ni especies de flora o fauna que puedan ser afectadas por el proyecto. El informe cartográfico que aporta la Subdelegación del Gobierno en Álava permite contrastar la ausencia de coincidencia territorial del proyecto con los principales valores ambientales del ámbito de estudio.

Sin embargo, el proyecto se ubica en una zona de alta densidad demográfica, por lo que el promotor ha realizado los análisis de incidencia sobre la población que se detallan en el siguiente apartado.

Respecto al patrimonio cultural el documento ambiental identifica los elementos patrimoniales o culturales del municipio de Irún y destaca la ausencia de coincidencia espacial del proyecto con estos valores. Así lo confirma en su informe favorable al proyecto la Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco, que únicamente destaca que la nueva pasarela peatonal de acceso al recinto ferroviario afectaría al Almacén Central 77, que tiene propuesta de declaración monumental por ese Departamento.

c) Características del potencial impacto:

El hecho de que el proyecto se vaya a desarrollar sobre suelo urbano consolidado, carente de elementos ambientales de valor, hace que los impactos asociados sean relativamente escasos, aunque de mayor repercusión en la ciudadanía por su proximidad.

Durante la fase de construcción, los principales efectos del proyecto se producirán sobre la calidad física del aire, que se derivarán casi exclusivamente de los ruidos y vibraciones emitidos durante la ejecución de las obras. Éstos 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 inmisión actuales, que constituye el principal impacto a cualificar y cuantificar.

Del análisis realizado por el promotor se concluye que los niveles sonoros que generarán los equipos a emplear durante las obras de construcción y demolición incidirán

en el peor de los casos en un entorno de aproximadamente 50 metros y, a partir de esta distancia, todos los equipos generarán niveles sonoros inferiores al nivel del límite diurno y vespertino de ruido (65 dBA) correspondiente al uso residencial. En el caso de las actuaciones llevadas a cabo en el periodo noche, la distancia para el uso residencial a partir de la cual no se produce afección por ruido de obra son 60 metros.

Tras el análisis de potenciales receptores se concluye que existen 8 edificaciones de uso residencial en dicha zona de influencia de 60 metros.

De estas viviendas afectadas, algunas de ellas ya cuentan con barreras sonoras que evitarán esa afección y otras (edificio residencial de 7 plantas localizado en las inmediaciones de la playa de vías, en la calle Estación) no cuentan con espacio suficiente para la colocación de cerramiento fonoabsorbente para su protección, dada su localización, altura, y distancia a la fuente. En todo caso, el promotor propone una serie de buenas prácticas en las labores que pueden generar ruido, así como reforzar el proceso de comunicación de cara a que la población afectada tenga presente el carácter temporal de la afección, y mantener una comunicación continua en fase de obra con las autoridades competentes.

Durante la fase de explotación del proyecto el promotor indica que, considerando activas todas las fuentes más significativas del ámbito de estudio, no se produce superación de los objetivos de calidad acústica en ninguna de las edificaciones del ámbito de estudio, para ninguno de los períodos de evaluación.

Respecto a la potencial afección por vibraciones, se ha comprobado que las nuevas actuaciones no cambian las características materiales y mecánicas previas de los elementos que componen la superestructura de vía, y no se varían ciertos parámetros del material móvil que pudiesen elevar los niveles de vibración actuales.

El promotor ha realizado un análisis de los efectos derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de desastres naturales, identificando su potencial incidencia y estableciendo las medidas de protección. Sobre este aspecto, el informe de la Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología del Gobierno Vasco indica que el proyecto, en su fase de explotación, también está afectado por el Decreto 277/2010, de 2 de noviembre, por el que se regulan las obligaciones de autoprotección exigibles a determinadas actividades, centro o establecimientos para hacer frente a situaciones de emergencia, modificado por el Decreto 21/2019, por lo que tiene que tener un Plan de Autoprotección el que se aborden los riesgos propios de la actividad y los riesgos externos que pudieran afectarle: riesgos contemplados en los planes de Protección Civil y actividades de riesgos próximas.

Prescripciones ambientales

Antes del inicio de las obras se contará con el Plan de Autoprotección indicado en el apartado anterior en el que se identifiquen y evalúen los riesgos, las acciones y las medidas necesarias para la prevención y control de riesgos, así como las medidas de protección y otras actuaciones a adoptar en caso de emergencia, de acuerdo a lo informado por la Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología del Gobierno Vasco y lo establecido en el Decreto 277/2010, de 2 de noviembre, por el que se regulan las obligaciones de autoprotección exigibles a determinadas actividades, centro o establecimientos para hacer frente a situaciones de emergencia.

Fundamentos de derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la Sección 2.ª del Capítulo II del Título II de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe

de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si, por el contrario, no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el Anexo III de la citada norma.

El proyecto «Nuevo edificio de viajeros de la estación de Irún (Guipúzcoa)» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado c) «proyectos ya ejecutados que puede tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1 c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Nuevo edificio de viajeros de la estación de Irún (Guipúzcoa)» ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es) sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 6, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 16 de febrero de 2021.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

NUEVO EDIFICIO DE VIAJEROS DE LA ESTACIÓN DE IRÚN (GIPUZKOA)

