

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

**6160** *Resolución de 12 de mayo de 2017, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Construcción del intercambiador de Urbinaga, término municipal de Sestao (Bizkaia).*

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en su artículo 7.2 prevé los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada por el órgano ambiental a los efectos de determinar que el proyecto no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, o bien, que es preciso el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario regulado en la Sección 1.<sup>a</sup> del Capítulo II, del Título II, de la Ley, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

El proyecto de construcción del Intercambiador de Urbinaga se encuentra encuadrado en el anexo II, Grupo 7c, proyectos de infraestructuras. Construcciones de vías ferroviarias y de instalaciones de transbordo intermodal y de terminales intermodales de mercancías (proyectos no incluidos en el anexo II) de la Ley de evaluación ambiental.

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 como objeto la construcción de una estación intermodal que se convertirá en un intercambiador entre la línea de metro de Bilbao MTB L2 (Kabieces - Basauri), que ya se detiene en la estación existente, con las 2 líneas de ferrocarril de cercanías C1 (Bilbao Abando - Santurtzi) y C2 (Bilbao Abando - Muskiz), que no cuentan con parada en este punto pese a discurrir paralelas al lado de la estación de metro.

El proyecto incluye tres grandes actuaciones: Remodelación de la actual estación de metro de Urbinaga y construcción de los andenes para las líneas de cercanías, modificación de las vías para implantar los citados andenes con desdoblamiento de la línea C2 y correspondiente electrificación de las nuevas vías, así como la remodelación de las instalaciones de seguridad y comunicaciones de la nueva estación.

La totalidad de las actuaciones se localizan en el término municipal de Sestao en la provincia de Vizcaya, en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

El promotor del proyecto es el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y el órgano sustantivo es la Subdirección General de Planificación Ferroviaria de la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento.

#### 2. *Tramitación y consultas*

El documento ambiental relativo al proyecto se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural el 5 de octubre de 2015.

Con fecha 2 de noviembre de 2015, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural consultó a los organismos y entidades expuestos a continuación, con objeto de determinar la necesidad de someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental ordinaria y señalar las implicaciones ambientales del mismo. Se marcan con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. . . . .	-
Consejo Jacobeo de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. . . . .	-
Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. . . . .	-
Delegación del Gobierno en el País Vasco. . . . .	X
Subdelegación del Gobierno en Vizcaya. . . . .	-
Dirección de Administración Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco. . . . .	-
Dirección de Planificación del Transporte de la Viceconsejería de Transporte del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco. . . . .	-
Dirección de Planificación Territorial y Urbanismo de la Viceconsejería de Administración y Planificación Territorial del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco. . . . .	-
Dirección de Medio Natural y Planificación Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco. . . . .	X
Dirección de Patrimonio Cultural de la Viceconsejería de Cultura, Juventud y Deportes del Departamento de Educación, Política Lingüística y Cultura del Gobierno Vasco. . . . .	X
Dirección de Salud Pública de la Viceconsejería de Sanidad del Departamento de Salud del Gobierno Vasco. . . . .	X
Diputación Foral de Vizcaya. . . . .	X
IHOBE. . . . .	X
Agencia Vasca del Agua de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco. . . . .	X
Consortio de Aguas Bilbao-Bizkaia. . . . .	X
Ayuntamiento de Sestao. . . . .	X
WWF/Adena. . . . .	-
Ecologistas en Acción - Coda (Confederación Nacional). . . . .	-
Ecologistas en Acción/ Ekologistak Martxan Bizkaia. . . . .	-
Asociación Cultural Eguzkizaleak. . . . .	-
Asociación Medioambiental Izate Ingurugiroaren Taldea. . . . .	-
Grupo Ecologista EKI. . . . .	-

El contenido ambiental más significativo de las respuestas a las consultas realizadas es el siguiente:

La Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma del País Vasco apuntaba la conveniencia de solicitar informe a la Confederación Hidrográfica del Cantábrico Oriental por la proximidad al río Galindo y su dominio público. Posteriormente la Agencia Vasca del Agua establece que se encuentra fuera de él.

El Centro de Patrimonio Cultural Vasco del Departamento de Educación, Política Lingüística y Cultura indica que el documento ambiental recoge correctamente los elementos del patrimonio cultural ubicados en zonas próximas, así como las medidas preventivas con respecto al trazado del Camino de Santiago.

La Dirección de Medio Natural y Planificación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco informa que no existen en la zona valores naturales relevantes y descarta que el proyecto implique afecciones significativas en el ámbito de sus competencias.

El Departamento de Salud del Gobierno Vasco valora el impacto positivo del proyecto por favorecer el transporte público comunitario. Informa que el entorno de las actuaciones soporta un elevado nivel de ruido actualmente, señala el impacto sobre el sosiego público en fase de obra y explotación e insta a la adopción en la fase posterior de medidas específicas de protección frente al ruido (encapsulamiento, silenciadores en equipos y procesos, apantallamiento) planificadas y con suficiente presupuesto asignado.

La Diputación Foral de Bizkaia considera necesario que, pese a no preverse medidas de revegetación o integración paisajística, se adopten medidas para evitar la proliferación de especies invasoras, especialmente las del Real Decreto 630/2013, de 2 de agosto, por el que se regula el Catálogo Español de especies exóticas invasoras. Se recomienda prestar atención en los movimientos de tierras, el aporte de tierra vegetal y la vigilancia ambiental tras el fin de los trabajos para la detección temprana y eliminación de especies, especialmente de *Buddeja davidii*, *Cortaderia selloana*, *Falopia japonica* e *Ipomoea indica*.

IHOBE detecta la posible afección del proyecto a la parcela con código 48084-00026 incluida en el inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo (Decreto 165/2008, de 30 de septiembre), en este caso por haber soportado la actividad de aguas residuales. Por ello, antes de intervenir en un emplazamiento inventariado, será necesario proceder a la tramitación de una declaración de calidad del suelo en el caso de darse alguna de las situaciones del artículo 23 de la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo. Para la realización de la investigación de la calidad del suelo es preciso contar con una entidad acreditada en el Decreto 199/2006, de 10 de octubre, por el que se establece el sistema de acreditación de entidades de investigación y recuperación de la calidad del suelo y se determina el contenido y alcance de las investigaciones de la calidad del suelo a realizar por dichas entidades. En caso de detectarse indicios de contaminación se comunicará a la Consejería de Medio Ambiente (artículo 22 de la mencionada Ley 4/2015).

La Agencia Vasca del Agua (URA) confirma que las obras se encuentran fuera de la zona de protección del Dominio Público Marítimo Terrestre del río Galindo. Los edificios y andenes proyectados se ubicarán sobre rellenos ya existentes que soportan la actual red ferroviaria, fuera de la zona inundable colindante al este. Señala la necesidad de instalar sistemas de decantación apropiados para evitar el arrastre de sólidos en suspensión y recuerda que cualquier vertido requerirá autorización previa por la Oficina de Cuencas Cantábricas Occidentales de esta Agencia con su consiguiente condicionado.

El Consorcio de Aguas Bilbao Bizkaia se remite a un informe anterior suyo dirigido al promotor relativo a los servicios posiblemente afectados de los que ya aportó planos en su día. Reitera la necesidad de revisión y autorización por su parte de las reposiciones de los servicios que finalmente se vean afectados. Hace hincapié en la posible afección al acceso directo para trabajadores y visitantes recién construido entre el metro de Urbinaga y la EDAR, solicitando que, en todo caso, se reponga de forma que se mantenga su actual funcionalidad.

Como consecuencia de las consultas y del análisis realizado, se ha podido deducir la necesidad o conveniencia de incorporar al proyecto información complementaria, medidas adicionales y recomendaciones citadas en los informes recibidos, relativas fundamentalmente a la prevención y corrección de la contaminación del suelo, al control de especies invasoras, control de vertidos y control y protección frente al ruido, además de la reposición de los servicios afectados manteniendo su funcionalidad actual. Por ello, con fecha 3 de marzo de 2016, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural solicitó al promotor si procedía o no a modificar el proyecto incorporando e integrando en él las citadas cuestiones.

Estas medidas han sido aceptadas expresa e íntegramente por el promotor, según acredita su escrito remitido el 26 de abril de 2016 y pasan a integrar la versión final del proyecto, que es sobre la que versa la decisión de evaluación.

### 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 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.

#### 3.1 Características del proyecto.

El proyecto del Intercambiador de Urbinaga define las obras necesarias en la actual estación de metro de Urbinaga para convertirla en una estación intermodal que permita el intercambio entre las líneas C1 y C2 de cercanías, Bilbao Abando - Santurtzi y Bilbao Abando - Muskiz, y el metro de Bilbao. El tramo de líneas afectadas es de una longitud aproximada de 400 m. Las actuaciones que se incluyen son:

A) Remodelación de la actual estación de metro de Urbinaga y construcción de andenes para las líneas de cercanías.

Incluye un nuevo edificio cuyo vestíbulo está en conexión con el existente de la estación de metro, configurándose el nuevo vestíbulo y la pasarela como una sucesión de tres espacios a diferente cota conectados por pasarelas en pendiente. Se proyectan cuatro andenes nuevos de 100 metros de longitud para las vías dobles de C1 y C2, cada uno con marquesinas de 60 m. En la zona de los andenes entre las líneas de cercanías bajo el nuevo vestíbulo se proyectan los cuartos de instalaciones de la estación de cercanías.

B) Modificación del trazado de las vías de cercanías para implantar los nuevos andenes, incluyendo el desdoblamiento de la línea C2 en este punto y las obras de electrificación necesarias para las nuevas líneas.

Se modifican las vías de cercanías C1 a Santurtzi (dos vías generales) y C2 a Muskiz (una vía general que se desdoblará en dos vías). El tramo en el que se modifican las vías está confinado por dos obras de paso (distantes unos 300 m) a las que se evita afectar: el puente sobre el río Galindo y el paso sobre la carretera local Barakaldo-Sestao. Las dos vías de la línea C1 se verán modificadas en su trazado en planta entre ambas estructuras de manera que a ambos lados se pueda ejecutar los nuevos andenes (1 y 2), mediante un desplazamiento máximo de unos 6 metros respecto a las actuales vías, hacia el barrio de Simondrogas. El trazado de las dos vías en las que se desdobra la línea C2 se realiza en paralelo, encajando la nueva línea por la zona libre entre el trazado que existe en la actualidad y las pilas del viaducto de metro.

La vía de cercanías se proyecta en doble vía de ancho ibérico (1,668 m) con traviesas de hormigón pretensadas o postensadas con sujeción elástica tipo Vossloh (monobloque polivalente PR 90) dispuestas cada 0,60 m de vía. La electrificación se proyecta en corriente continua a tensión nominal de 3000V. La suspensión de la catenaria en la zona de la estación se hará mediante pórticos y semipórticos para eliminar el menor espacio posible en los andenes y postes con médulas en el resto del trazado. El seccionamiento que existe actualmente debajo de la nueva pasarela que cruzará las dos vías generales de la línea C1 se reubica alejándolo de la estación.

Se definen las instalaciones de seguridad y comunicaciones requeridas para el correcto funcionamiento de la estación, adecuando la señalización y las comunicaciones de acuerdo con las obras en vía previstas.

#### 3.2 Ubicación del proyecto.

Todas las obras se ubican al oeste del municipio de Sestao sobre terrenos actualmente ocupados por las líneas descritas de metro y cercanías objeto de la remodelación. En las

proximidades del ámbito de análisis discurre el río Galindo. El área de actuación (marismas de Galindo y ría de Bilbao) se encuentra ecológicamente deteriorada y alterada por las infraestructuras y la proliferación industrial desde tiempo atrás, habiendo desaparecido las características del suelo original.

La Agencia Vasca del Agua caracteriza este área hidrogeológicamente por la presencia de zonas de escasa vulnerabilidad o vulnerabilidad baja o muy baja.

Vegetación y fauna están fuertemente condicionadas por el ambiente antropizado y el uso urbano-industrial. Sin embargo, la zona del río Galindo en las inmediaciones del proyecto está incluida dentro de las zonas de distribución preferente del espinoso (*Gasterosteus aculeatus*) y del visón europeo (*Mustela lutreola*).

No se encuentran Lugares de Importancia Comunitaria (LIC), Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA), Áreas Importantes para la Conservación de las Aves (IBAs), Humedales Ramsar, ni espacios naturales protegidos por la Comunidad Autónoma del País Vasco en los alrededores de las obras.

El Camino de Santiago discurre próximo a la zona de obras pero no está afectado directamente.

El ámbito del proyecto se restringe prácticamente en su totalidad a suelo categorizado como sistemas generales de infraestructuras y una pequeña área de terreno perteneciente a la EDAR de Galindo, categorizado como equipamientos.

Por todo ello, el área de estudio se ha calificado en el documento ambiental como de sensibilidad ambiental baja y con una capacidad de acogida alta.

### 3.3 Características del potencial impacto.

De acuerdo con el documento ambiental y con los informes recibidos, el principal impacto generado por las actuaciones de construcción del intercambiador de Urbinaga es el incremento de los niveles sonoros con la puesta en funcionamiento de la infraestructura, valorado como compatible por el promotor en fase de construcción y moderado, en fase de explotación. El resto de los impactos son considerados como compatibles o nulos en el documento ambiental, ya sea por las características del medio en el que se desarrollan o por la poca envergadura de las actuaciones.

La calidad de la zona respecto al ruido está ya muy condicionada por la existencia de tramos de carretera (BI-644 coincidente con calle Maestro José), metro y cercanías en las proximidades. Según los resultados del estudio de ruido incluido en el documento ambiental, únicamente habría 3 edificios de viviendas potencialmente afectados por la actuación en fase de explotación en el periodo nocturno, donde se superaría el objetivo de calidad acústica para uso residencial (55 dB (A)).

El promotor asume que el proyecto de construcción incluirá un estudio más detallado de ruido y vibraciones que determinará y presupuestará las medidas específicas necesarias para garantizar el cumplimiento de la legislación en materia de contaminación acústica vigente (estatal, autonómica y municipal), considerando las fases de obra y explotación. Las medidas de protección de la fase de explotación quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra y se integrarán estética y paisajísticamente en el entorno de la actuación. De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de revisión de las medidas mitigadoras realizadas.

Respecto a la posible afección de las obras a suelos contaminados, el promotor, en su informe de abril de 2016, acepta las sugerencias y medidas aportadas por IHOBE sobre suelos contaminados y añade 2 parcelas (48084-00046 y 48084-00071) a la indicada en el informe de IHOBE (48084-00026) como susceptibles de afección. Se compromete a realizar ante el órgano ambiental competente, la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco, todos los trámites y prescripciones necesarias conforme a la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo, incluida, si procediera, la tramitación de la declaración de calidad del suelo. En cualquier caso, deberá iniciarse la tramitación con tiempo suficiente para que las actuaciones y medidas que finalmente haya que ejecutar queden recogidas en el proyecto de construcción.

Los volúmenes de movimiento de tierras estimados en el documento ambiental, sin compensación de tierras, son de 3.000 m<sup>3</sup> de excavación de tierra vegetal, 18.000 m<sup>3</sup> de excavación en desmonte y 4.500 m<sup>3</sup> de generación de terraplén. Tras maximizar la reutilización de los excedentes en la obra, el vertido de los excedentes se prevé realizar en vertederos autorizados ya existentes y en depósitos controlados de escombros y otros residuos de la construcción autorizados por el Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco. Se indica que los áridos y tierras seleccionadas para la ejecución de las obras deberán proceder de instalaciones autorizadas y debidamente legalizadas. El documento ambiental establece unos criterios de zonificación del territorio para la ubicación de las instalaciones auxiliares de obra y zonas de acopio, que deberán quedar cartografiadas y con propuestas concretas de ubicación en el proyecto de construcción.

Las características del suelo, agua, vegetación y fauna en un entorno tan antropizado hacen que las actuaciones no tengan graves implicaciones debido al alto grado de artificialidad del medio.

No obstante, el documento ambiental plantea una serie de medidas ambientales, dentro de las consideradas buenas prácticas ambientales, de cara a paliar los efectos ambientales del proyecto, incluyendo el programa de vigilancia ambiental. Además, el promotor asume expresamente las medidas propuestas por los organismos consultados durante la fase de consultas, en especial las concernientes a la protección frente a la emisión de ruidos, arrastres y vertidos, la prevención de la contaminación del suelo y de la expansión de especies exóticas invasoras, la reposición de servicios afectados y la tramitación de las correspondientes autorizaciones.

La Agencia Vasca del Agua confirma que la actuación queda fuera de Dominio Público y que no se afecta a zona inundable. La calidad de las aguas se garantiza mediante las recomendaciones preventivas, la instalación de sistemas de recogida de escorrentía, balsas de decantación y puntos de limpieza específicos. Las medidas para la fauna se centran sobre todo en las posibles afecciones al medio acuático (río Galindo) por sus características especiales de dispersión de especies.

El documento ambiental indica que las actuaciones se desarrollan dentro del dominio ferroviario sobre la plataforma ya existente, no estando previstas ocupaciones adicionales de nuevos terrenos ajenos al citado dominio. El Centro de Patrimonio Cultural Vasco de la Dirección de Patrimonio Cultural del Departamento de Educación, Política Lingüística y Cultura del Gobierno Vasco indica que el documento ambiental recoge correctamente los elementos del patrimonio y las medidas preventivas respecto al Camino de Santiago que no se afecta directamente por las obras.

Respecto a la reposición de servidumbres y servicios afectados el promotor indica que durante la fase de redacción del proyecto constructivo se informará al ayuntamiento para el común acuerdo de los detalles constructivos definitivos. Alude concretamente a los servicios dependientes del Consorcio de Aguas de Bilbao-Bizkaia e indica que garantizará la actual funcionalidad del acceso directo existente entre el metro de Urbinaga y la EDAR. El documento ambiental prevé el mantenimiento de los accesos a poblaciones y edificios durante las obras mediante caminos alternativos si fueran necesarios.

De forma general, al finalizar las obras, se procederá al desmantelamiento de las estructuras provisionales y a la limpieza general de la zona afectada, que incluirá retirada y transporte a vertedero o a gestor autorizado de todos los residuos existentes.

El documento ambiental identifica los impactos beneficiosos, sobre la población y el cambio climático, debido a la mejora inherente tras la puesta en servicio de la estación intermodal y el incentivo al transporte público ferroviario frente al de carretera.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la Sección 2.<sup>a</sup> del Capítulo II del Título II, y el análisis realizado con los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, no es previsible que el proyecto Construcción del intercambiador de Urbinaga (Sestao), cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente

Resolución de Informe de Impacto Ambiental, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la Sección 1.ª del Capítulo II del Título II de dicha Ley.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente ([www.mapama.es](http://www.mapama.es)), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el artículo 47.6 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, en su caso, de autorización del proyecto.

Madrid, 12 de mayo de 2017.–La Secretaria de Estado de Medio Ambiente, María García Rodríguez.

## PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE URBINAGA

