

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

**5909** *Resolución de 22 de mayo de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto constructivo para la mejora de la capacidad de la línea de FEVE Bilbao-Balmaseda.*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), prevé que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Natura 2000, deben ser evaluados por el órgano ambiental a los efectos de determinar con claridad las posibles afecciones y medidas correctoras aplicables al mismo, o, en su caso, el sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1ª del capítulo II de dicha Ley.

El proyecto constructivo para la mejora de la capacidad de la línea de FEVE Bilbao-Balmaseda se encuentra encuadrado en el apartado n, del grupo 9, del referido anexo II, al estar incluido en el supuesto 1.2, del Anexo I, apartado c, de la Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco.

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

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

El objeto del proyecto es definir las actuaciones a llevar a cabo en el tramo de vía única Zaramillo-La Calzada para mejorar la capacidad de la línea de ferrocarriles españoles de vía estrecha (FEVE) Bilbao-Balmaseda, a efectos de frecuencia de servicio, ya que tiene en dicho tramo una importante limitación operativa por su configuración actual en vía única por la que circula, tanto tráfico de pasajeros como mercancías. Se pretende conseguir un intervalo entre circulaciones de 15 minutos y resolver la problemática de los cruces con los trenes de mercancías.

Para incrementar la capacidad del tramo se proyectan cinco actuaciones puntuales, que consistente principalmente en duplicaciones de vía en los puntos de La Herrera, Ibarra, Güeñes y Sodupe, y la ampliación de tres vías en Aranguren. Estos trabajos conllevan una reducción de andén en La Herrera, la construcción de una nueva estación en Ibarra y Güeñes, y la supresión de pasos a nivel, con la consiguiente reposición de estos, en Güeñes y Sodupe.

El proyecto se desarrolla en los asentamientos urbanos de La Herrera, Zalla, Aranguren, Güeñes y Sodupe, en los términos municipales de Zalla y Güeñes, provincia de Vizcaya, Comunidad Autónoma del País Vasco.

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

#### 2. *Tramitación y consultas*

Con fecha 13 de octubre de 2011 se recibe en la anterior Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación ambiental del proyecto.

Con fecha 21 de noviembre de 2011 se solicitó una subsanación de la documentación ambiental presentada, que fue remitida por el promotor con fecha 6 de marzo de 2012.

Con fecha 26 de marzo de 2012, se hacen consultas a los siguientes organismos y entidades, con objeto de determinar si el proyecto debe o no someterse al procedimiento

reglado de evaluación de impacto ambiental, señalando 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 .....	—
Diputación Foral de Vizcaya del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno Vasco ..	—
Subdelegación del Gobierno en Vizcaya .....	X
Dirección de Calidad Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco .....	X
Dirección de Ordenación del Territorio de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco .....	—
Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco .....	X
Viceconsejería de Transportes y Obras Públicas del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco .....	—
Dirección de Patrimonio Cultural de la Viceconsejería de Cultura, Juventud y Deportes del Departamento de Cultura del Gobierno Vasco .....	X
Agencia Vasca del Agua .....	X
ADENA .....	—
SEO/BirdLife .....	—
Ecologistas en Acción .....	—
Eguzki Talde Ekologista .....	—
Ayuntamiento de Güeñes (Vizcaya) .....	—
Ayuntamiento de Zalla (Vizcaya) .....	X

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 considera escaso el impacto ambiental, debido a la magnitud de las actuaciones, e indica que se podría afectar al río Cadagua en el paraje de La Herrera. Expresa que los impactos ambientales sobre la avifauna se pueden evitar con una adecuada actuación en los movimientos de tierras, sin el uso de alambre de espino, una reducción de las emisiones de polvo, mediante protección de los cables eléctricos, con una gestión eficaz de los residuos y una revegetación de la cubierta vegetal.

La Dirección de Calidad Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco indica que si el órgano ambiental decide el no sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, se procederá al sometimiento de evaluación simplificada de impacto ambiental, al estar recogido en supuesto 1.2 del anexo I.C de la Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco.

La Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco informa, que en el ámbito de estudio no se localiza ningún espacio natural con alguna figura de protección. Esta Dirección prevé que la mayor afección sobre vegetación de interés se producirá debido al desdoblamiento previsto en La Herrera, pero no afectará al hábitat de interés comunitario 91E0\* Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*, porque el desdoblamiento se ejecutará hacia el lado opuesto. Indica que el nuevo camino previsto para la supresión de dos pasos a nivel en

Güeñes, coincide con un bosque mixto, mientras en el caso de Ibarra y Sodupe, las actuaciones se proyectan sobre prados y cultivos, coincidentes en ocasiones con el hábitat 6510 Prados pobres de siega de baja altitud.

Esta Dirección considera adecuadas las medidas planteadas, especialmente el control del desbrozado, el jalonamiento de las zonas de vegetación y la restauración ambiental. No obstante, debido a la presencia de especies invasoras, considera imprescindible la adopción de medidas específicas para evitar su propagación durante las obras. Para definir las medidas de prevención y métodos de erradicación recomienda consultar la publicación Campos, J.A. & M. Herrera (2009), Diagnóstico de la flora autóctona invasora de la CAPV. Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental, Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Gobierno Vasco 296 pp. Bilbao.

Indica que las actuaciones proyectadas no coinciden con citas de flora amenazada, pero si coinciden con el Área de Interés Especial de varios quirópteros amenazados (murciélago de cueva, murciélago de oreja partida y murciélago grande de herradura), aunque considera, debido a la distancia a sus refugios, que no se generarán afecciones significativas sobre estas especies. Asimismo, las actuaciones en La Herrera, se localizan próximas al río Cadagua, que forma parte del Área de Interés Especial de visión europeo. Esta Dirección descarta afecciones significativas a esta especie, pero indica que a pesar de las medidas previstas propuestas, considera a priori adecuadas, se deberá disponer de la preceptiva autorización de la Diputación Foral de Vizcaya, atendiendo al artículo 10 del Plan de Gestión del visón europeo en el Territorio Histórico de Vizcaya (Decreto Foral 118/2006).

La mencionada Dirección General informa que las actuaciones en Sodupe coinciden con el área de amortiguación del corredor Armañón-Ganekogorta de la Red de Corredores Ecológicos de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Por ello, considera interesante aprovechar este proyecto para estudiar posibles medidas que mejoren la permeabilidad de la infraestructura, y recomienda consultar distintas publicaciones especializadas.

La Agencia Vasca del Agua indica que la traza discurre paralela al río Cadagua, y no se afecta al dominio público hidráulico ni a la zona de servidumbre del río u otros cauces. Expresa que varias de las actuaciones se localizan en zonas inundables para avenidas correspondientes a periodos de retorno de 100 y 500 años. Excepto para las actuaciones en Sodupe, que ocuparían áreas inundadas por avenidas correspondientes a 10 y 100 años.

Según el Real Decreto 9/2008, de 11 de enero, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, se deberá evitar la ocupación de la zona de flujo permanente y, en las actuaciones de Sodupe, se deberá estudiar si el desdoblamiento propuesto incrementa el riesgo de inundación a terceros. Asimismo, informa que el camino propuesto como alternativa a los pasos de nivel se encuentra en una zona de flujo preferente, por lo que su construcción no debe alterar la topografía de la zona, manteniendo la rasante a la cota actual del terreno. Asimismo, indica que se deberá incluir en el proyecto un análisis de los condicionantes debido a los riesgos de inundación. Del mismo modo, todas las zonas excepto parte del trazado de Güeñes, se ubican en zona de policía de aguas, por lo que serán objeto de un expediente de autorización por parte de la Agencia Vasca del Agua.

La Dirección de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura del Gobierno Vasco informa que, además de los indicados en el documento, existen en el ámbito de actuación otros elementos de interés patrimonial, varios con protección local, como la estación de Zaramillo en Güeñes, dos puentes del tren sobre el río Cadagua y la estación de Zalla, y varios incluidos en el Conjunto Monumental del Camino de Santiago, como el palacio Arenaza en Güeñes y el camino Bolunburu, la torre de Bolunburu, el caserío Bolunburu, la ferrería Bolunburu, el palacio de Gobeo y la ermita de San Pedro de Zarikete, todos ellos en Zalla. Además, destaca el puerto de mineral (Zaramillo) como elemento inventariable en Güeñes.

Esta Dirección indica que, para los elementos incluidos en el Conjunto Monumental del Camino de Santiago, el régimen de protección se detalla en el Decreto 2/2012, de 10 de enero, por el que se califica como Bien Cultural Calificado, con la categoría de Conjunto Monumental, el camino de Santiago a su paso por la comunidad autónoma del País

Vasco. Asimismo, informa que para las actuaciones a menos de 30 metros de los bordes del camino deberá solicitarse autorización al Departamento de Cultura de la Diputación Foral de Vizcaya. Para los elementos inventariables y de protección local se deberán prever las correspondientes medidas correctoras que minimicen los impactos. En el caso de afección a las zonas de presunción arqueológicas recogidas en el documento ambiental, se llevará a cabo un estudio previo a las obras, estableciendo la Diputación Foral de Vizcaya la necesidad o no de un proyecto arqueológico.

El Ayuntamiento de Zalla menciona como primera consideración, el no haber tenido constancia hasta ese momento de la voluntad de llevar a cabo dichas actuaciones, lo que habría redundado en un mejor entendimiento y colaboración en la búsqueda de soluciones que mejoren la capacidad de la línea. También indica que, a priori, las actuaciones no suponen una alteración del régimen urbanístico del suelo.

Según el Ayuntamiento, el incremento de frecuencia ocasionará inicialmente un efecto positivo debido al efecto llamada para el uso del transporte público. No obstante, considera que no se ha analizado que este incremento supone un efecto negativo para la movilidad urbana y la calidad de vida de los habitantes, especialmente los situados en zonas próximas a la infraestructura. Por todo ello, considera necesario realizar un estudio de alternativas para un posible soterramiento a su paso por las áreas urbanas.

Como consecuencia de las consultas y del análisis realizado, con fecha de 2 de octubre de 2012 se le indicó al promotor que tuviera en consideración y se pronunciara en relación a las sugerencias planteadas por los anteriores organismos. Con fecha 23 de enero de 2013 se recibe documentación adicional remitida por la Dirección General de Ferrocarriles, en la que se aceptan o analizan las consideraciones planteadas, que 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, y teniendo en cuenta el diseño finalmente adoptado para el proyecto, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1ª del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios del anexo III.

Características del proyecto. Para incrementar la capacidad del tramo se proyectan cinco actuaciones en los siguientes puntos:

La Herrera: Se plantea una duplicación de vía en 485 m útiles, entre el p.k. 6 + 097 y el p.k. 6 + 668, además de una reducción del andén actual a 53 m útiles.

Ibarra: se proyecta una duplicación de vía de 120 m, que conlleva la demolición del apeadero existente (incluido el edificio) para construir una nueva estación con andenes laterales y un nuevo edificio.

Aranguren: Con motivo de permitir el cruce de las composiciones de mercancías, se prolongan las longitudes de las vías 3, 5 y 7, lo que implica disponer un desvío en el p.k. 626 + 249 de la vía principal, de ahí se accederá a la vía 3 y mediante otro desvío a la vía 5, y posteriormente a la 7 mediante un último desvío. Las longitudes de vía útil resultantes son 501m para la vía 1, 454 m para la vía 3, 374 m para la vía 5 y 75 + 186m para la vía 7.

Güeñes: la transformación del apeadero en una estación con andenes laterales, de forma que la longitud útil de vía doble que así se consigue sea de 175m, superior al mínimo necesario para el cruce de trenes de mercancías. Estas actuaciones obligan a suprimir dos pasos a nivel situados en los pp.kk. 626 + 848 y 627 + 010. Para la reposición de estos pasos se propone un nuevo camino con trazado paralelo al ferroviario, que conecta con un paso existente sobre el ferrocarril en el p.k. 626 + 748 ferroviario.

Sodupe: Se duplica la vía a partir de un escape en el p.k. 630 + 676, hasta alcanzar la estación de Sodupe. La longitud de vía útil duplicada para el estacionamiento de trenes de cercanías es de 533m. Esta actuación conlleva la supresión de los pasos de nivel

situados en los pp.kk. 630 + 900 y 630 + 976, que se resolverá con la construcción de una pista paralela a la vía hasta el paso a nivel situado en el p.k. 631 + 562.

Dadas las características del proyecto no se prevé un elevado uso de recursos naturales, ni una generación significativa de residuos. El volumen a retirar a vertedero es de 20.231,92 m<sup>3</sup>, y en el proyecto se propone utilizar el vertedero Las Lagunas, situado a una distancia media de 5 km de la zona de obras. Por otra parte, los materiales de las capas más nobles (capa de forma, sub-balastro, balastro y zahorra) procederán de canteras y explotaciones debidamente legalizadas, con material de calidad suficiente. Asimismo, tal como indica la documentación recibida, la ejecución del proyecto no supone un incremento considerable de la contaminación ni del riesgo de accidentes.

Ubicación del proyecto. Todas las actuaciones están ubicadas sobre suelo no urbanizable, salvo unas pequeñas partes de las actuaciones de La Herrera y Sodupe, que invadirán el sistema general viario. La actuación de Güeñes realizará un desmonte inevitable en suelo urbano residencial, pudiéndose realizar desde la coronación del mismo dentro de la banda estricta de expropiación.

Las actuaciones se localizan fuera de espacios incluidos en la Red Natura 2000, de Espacios Naturales incluidos en la Ley 16/1994, de 30 de junio, de Conservación de la Naturaleza del País Vasco, o Humedales Catalogados del País Vasco.

En las zonas propuestas, y próximos a las actuaciones de La Herrera, aparecen los hábitats de interés comunitario Brezales secos europeos (4030) y Bosques de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia* (9340), según la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. En toda la zona predominan prados y cultivos, con presencia de bosquetes mixtos asociados al río Cadagua.

El río Cadagua se considera Área de Interés Especial para el visón europeo, especie catalogada en peligro de extinción. Asimismo, el ámbito de estudio coincide con el área de interés especial de varios quirópteros amenazados (murciélago de cueva, murciélago de oreja partida y murciélago grande de herradura). La actuación de Sodupe coincide puntualmente con el área de amortiguación del corredor Armañón-Ganekogorta, de la Red de Corredores Ecológicos del País Vasco.

A lo largo del corredor del río Cadagua existen numerosos elementos del patrimonio arqueológico y arquitectónico inventariados (torres, palacios, ferrerías, ermitas y caseríos, así como antiguas fábricas y estaciones de ferrocarril abandonadas). Estos elementos se localizan fuera del ámbito de las actuaciones. No obstante, cercano a las actuaciones, se ubica el Camino de Santiago, bien cultural calificado, con la categoría de conjunto monumental (Decreto 2/2012, de 10 de enero, por el que se califica como bien cultural calificado, con la categoría de conjunto monumental, el Camino de Santiago a su paso por la Comunidad Autónoma del País Vasco). Concretamente, cercanos a las actuaciones de La Herrera existen dos elementos asociados al conjunto monumental del Camino de Santiago, ambos situados en la margen contraria del río Cadagua: la Escuela de La Herrera, a 130 metros, y el Camino Bolumburu-Balmaseda, a 115 metros. La estación de La Herrera será respetada durante la ejecución de las obras en el andén. En la actuación de Ibarra, se estudiará la solución a adoptar para salvaguardar en la medida de lo posible el apeadero de Zalla, que aunque carece de protección actual, tiene propuesta de protección local por parte del Gobierno Vasco. Por otra parte, la actuación proyectada en Güeñes, y en concreto la variante para la reposición de los pasos a nivel suprimidos, discurre cercana al Camino de Santiago, sin resultar afectado, que corresponde con una carretera asfaltada y no está inventariado como elemento protegido dentro del citado Decreto 2/2012, de 10 de enero. Asimismo, la estación de Sodupe, que carece de protección actual y se propone su protección local por el Gobierno Vasco, no resultará afectada por las obras.

Como medida protectora se señalarán correctamente las obras, asegurándose la continuidad de paso y del tránsito peatonal en el Camino, y como medida preventiva, se comunicará el inicio de las obras al Departamento de Cultura de la Diputación Foral de Vizcaya.

Características del potencial impacto. Los principales impactos desfavorables generados por la ejecución de las actuaciones se producirán, principalmente, por las afecciones al río Cadagua, los movimientos de tierra asociados a los desmontes de La Herrera y Güeñes, los desbroces de vegetación riparia, así como las molestias sobre la fauna y la población del entorno durante las obras.

Para minimizar las afecciones sobre el río, el promotor instalará barreras de retención de sedimentos en aquellos tramos de obra cercanos al mismo. Respecto a la vegetación existente, se jalonará la zona de obras y se limitará el tráfico de la maquinaria a los caminos existentes. En la zona con presencia de hábitats de interés comunitario se instalará un balizamiento reforzado en el límite de la zona estricta de ocupación. Las instalaciones auxiliares se ubicarán fuera de los límites de zonas con vegetación de interés, especialmente fuera de zonas con vegetación de ribera. Los residuos producidos se gestionarán de acuerdo a normativa estatal y autonómica.

El promotor define un cronograma de los trabajos que limita las actividades ruidosas en el periodo crítico para el visón europeo, considerado entre el 15 de marzo y el 31 de julio, en particular en la zona de actuaciones de La Herrera.

El promotor realiza una evaluación del efecto del ruido y vibraciones derivadas del proyecto. En este estudio se incluye una campaña de mediciones y se modeliza la totalidad de la vía de FEVE entre Balmaseda y Bilbao. Esta modelización concluye que la línea FEVE por sí sola no supera en las viviendas aledañas los niveles límite de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias, indicados en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Teniendo en cuenta los resultados de las campañas de mediciones, se verifica el cumplimiento de los objetivos de calidad acústicas para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes del mismo Real Decreto. El Estudio de ruido y vibraciones concluye que los niveles de referencia de ruido máximos propuestos a considerar para el proyecto son los recogidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido. Como consecuencia del análisis realizado, el promotor no considera necesario proponer medidas correctoras.

Tal como indica el promotor, la avifauna del entorno es de tipo generalista, habituada a la presencia humana y a los asentamientos rurales, no existiendo aves amenazadas o protegidas por la legislación vigente, no tratándose de un paso de aves. Por ello, el promotor no prevé un aumento en el riesgo de colisión, aún así, el cableado a incorporar se diseñará con el aislamiento y disposición adecuados para evitar el riesgo de electrocución. Además el promotor informa que no se utilizará en ningún caso alambre de espino.

En relación con la aplicación de medidas específicas para evitar la propagación de especies invasoras como *Robinia pseudoacacia*, *Cortaderia selloana*, o *Buddleja davidii*, el promotor asegura que tendrá en cuenta las medidas incluidas en la publicación Campos, J.A. & M. Herrera (2009), Diagnóstico de la flora alóctona invasora de la CAPV, Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental, Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Gobierno Vasco 296 pp. Bilbao. Concretamente prestará especial atención durante los movimientos de tierras y excavaciones, realizará un control de especies alóctonas invasoras en las superficies revegetadas, y en caso necesario serán de aplicación las campañas de erradicación de especies de flora invasora (manuales, mecánicas o químicas).

El control y seguimiento de especies invasoras en obra se realizará en tres fases diferenciadas, según avanza la obra:

Fase inicial: Previo al movimiento de tierras se llevará una campaña de identificación y erradicación de ejemplares existentes.

Fase media: Control durante el uso de tierras, procedentes de excavación, de tierras de préstamo, etc.

Fase final: Una vez realizada la fase de revegetación y restauración ambiental se realizará un control y seguimiento de las zonas revegetadas, al objeto de identificar la presencia de especies alóctonas que invadan dichas áreas.

En caso de detectarse especies invasoras, las medidas de erradicación se aplicarán por un equipo especializado, en dos fases:

Fase 1: Eliminar los xenófitos existentes en el ámbito del proyecto, antes de iniciar la retirada de tierra vegetal y otras operaciones.

Fase 2: Eliminar los xenófitos en las primeras fases de implantación de la vegetación antes de que se instalen de forma estable en los márgenes de la infraestructura.

Esta actuación sólo podrá ejecutarse previa autorización, y de acuerdo con la administración competente en materia de protección del medio natural.

Para la integración paisajística de las actuaciones se plantea una revegetación de la zona afectada, con el uso de tierra vegetal previamente extraída, y debidamente conservada. Se emplearán especies autóctonas, y típicas de bosques de ribera. La integración paisajística de los desmontes se adecuará a la pendiente de los mismos.

En cuanto a los posibles riesgos de inundación de las zonas donde se ubican las actuaciones, en base a la información contenida en el Plan integral de prevención de inundaciones en la Comunidad Autónoma del País Vasco, se observa lo siguiente:

Actuación	Inundabilidad
La Herrera.	Zona ubicada, en su mayoría fuera de las zonas inundables, excepto una parte que se sitúa sobre la zona inundable correspondiente a periodos de retorno de entre 100 y 500 años, en la misma localización que la vía existente en la actualidad.
Ibarra.	Los elementos proyectados se localizan sobre la zona inundable correspondiente a periodos de retorno de entre 100 y 10 años, en la misma localización que el apeadero y ferrocarril existente.
Aranguren.	Las prolongaciones de las vías se localizan sobre la zona inundable correspondiente a periodos de retorno de entre 100 y 500 años, en la misma localización que la actual playa de vías.
Güeñes.	Las actuaciones se localizan fuera de la zona inundable.
Sodupe.	El camino propuesto se localiza principalmente, sobre áreas inundadas por avenidas correspondientes a 100 y 10 años. El resto de actuaciones se localizan sobre zonas inundables con periodos de retorno entre 100 y 500 años, en la misma localización que la vía actual.

El camino de reposición de los pasos a nivel en Sodupe, es un camino en tierras cuya única función es dar acceso a dos fincas que quedarían incomunicadas tras el cierre de los actuales pasos a nivel. Para su diseño, se ha ajustado su rasante al terreno existente con el fin de no alterar la topografía de la zona ni crear así una barrera que incremente el riesgo de afecciones a terceros. Tal como concluye el promotor, las actuaciones proyectadas en zonas inundables no incrementan el riesgo de avenidas a terceros, siendo la situación futura similar a la actual en relación con el riesgo de inundación.

En relación a la permeabilidad de la infraestructura, las actuaciones en Sodupe interceptan 75 m del área de amortiguación del corredor de enlace Armañón-Ganekogorta, de la Red de Corredores Ecológicos de la Comunidad Autónoma del País Vasco, justo en su límite este coincidiendo con la periferia de la localidad de Sodupe. Tal como indica el promotor, el proyecto persigue el aumento de frecuencia de trenes en horario diurno, no aumentando la frecuencia en horario nocturno, que es el periodo de mayor actividad de los vertebrados terrestres presentes en el ámbito de estudio.

El promotor concluye que al tratarse de una actuación de mejora de una infraestructura existente, no es previsible que se generen afecciones significativas sobre la conectividad ecológica, ya que tanto en el proyecto como en la actual línea de FEVE, no se contempla el cerramiento perimetral de la infraestructura, por lo que no se proponen medidas de permeabilización de la línea. Por otra parte, el promotor indica que dichas medidas, como las contempladas en el documento Prescripciones técnicas para el diseño de los pasos

de fauna y vallados perimetrales (Ministerio de Medio Ambiente, 2006), no serían viables, tanto por la falta de espacio en el entorno de las actuaciones proyectadas, como por su localización en entornos urbanos.

El proyecto de construcción incorporará en su pliego de condiciones la necesidad de contar con todas las autorizaciones necesarias para poder ejecutar las obras.

Se llevará a cabo un plan de vigilancia ambiental que controle el cumplimiento de las medidas aplicadas y su corrección si fuera necesario. Se realizará el seguimiento ambiental de la protección de los suelos y la vegetación, la calidad del agua y del aire, la restauración de la vegetación, la protección del visón europeo, las condiciones del sosiego público y el desmantelamiento de las instalaciones y la limpieza de la zona de obras.

Teniendo en cuenta todo ello, 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 2ª del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, no es previsible que el proyecto constructivo para la mejora de la capacidad de la línea de FEVE Bilbao-Balmaseda, cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1ª del capítulo 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, Alimentación y Medio Ambiente ([www.magrama.es](http://www.magrama.es)), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

La presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, se notifica al promotor y al órgano sustantivo, haciendo constar que se podrá formular, potestativamente y con carácter previo a la interposición de recurso contencioso-administrativo, requerimiento para la anulación o revocación de la misma, conforme a lo dispuesto en el artículo 44, en relación con el 46.6, ambos de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, en el plazo de dos meses contados desde la fecha en que se notifique la presente Resolución. Dicho requerimiento previo se entenderá rechazado si, dentro del mes siguiente a su recepción, esta Dirección General no se pronunciase expresamente.

Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo anterior, se podrá interponer recurso contencioso-administrativo en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente al de la notificación de la presente Resolución, o a aquel en que se notifique el acuerdo sobre el requerimiento previo o el mismo deba entenderse rechazado por ausencia de resolución expresa, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, conforme a lo dispuesto en el artículo 10.1.m) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Madrid, 22 de mayo de 2013.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

